ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Ἐν Ἀθήναις τῇ 18 Φεβρουαρίου **1938** | ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ | *Ἀριθμὸς φύλλου* **56**

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΩΝ ΣΥΝΔΡΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΕΛΗ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ Κ.Α.Π.

		Ἐσωτερικοῦ	Ἐξωτερικοῦ
1. Διὰ τὸ Τεῦχος Α'	Δρ.	300	500
2. Διὰ τὸ Τεῦχος Β'	»	200	350
3. Δι'ἀμφότερα τὰ Τεύχη Α' καὶ Β'	»	450	750
4. Διὰ τὸ Τεῦχος Γ'	»	200	350
5. Διὰ τὰ τρία Τεύχη Α',Β' καὶ Γ'	»	600	1.000
6. Διὰ τὸ Παράρτημα	»	500	850
7. Διὰ τὰ Τεύχη Α', Β', Γ' καὶ τὸ Παράρτημα	»	1.000	1.750
8. Διὰ τὸ Δελτίον Ἀνων. Ἑταιρειῶν	»	600	1.000
9. Διὰ τὰ Τεύχη Α', Β', Γ', τὸ Παράρτημα καὶ τὸ Δελτίον Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν	»	1.500	2.500
10. Διὰ τὸ Δελτίον Βιομ.Ἰδιοκτησίας	»	200	350
11. Διὰ τὰ Τεύχη Α', Β', Γ', τὸ Παράρτημα καὶ τὰ Δελτία Ἀν. Ἑταιρειῶν καὶ Βιομηχαν. Ἰδιοκτησίας	»	1.700	2.900
12. Διὰ τὸ Τεῦχος Πράξεις Νομ. Προσώπων Δημοσ. Δικαίου κλπ.	»	500	850
13. Δι' ἅπαντα τὰ Τεύχη, τὸ Παράρτημα καὶ τὰ Δελτία	»	2.000	3.500

Διὰ τοὺς Δήμους τοῦ Κράτους ἡ ἐτησία συνδρομὴ ὡρίσθη εἰς τὸ ἥμισυ τῆς ὡς ἄνω ἀναγραφομένης συνδρομῆς τοῦ Ἐσωτερικοῦ.

Ἡ συνδρομὴ εἰς πᾶσαν περίπτωσιν ἄρχεται ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου ἑκάστου ἔτους καὶ εἶναι προπληρωτέα.

Ἡ τιμὴ τῶν τμηματικῶς πωλουμένων παλαιῶν καὶ νέων φύλλων τῆς Ἐφημερίδος ὡρίσθη δι' ἕκαστον φύλλον τῶν Α', Β', Γ' Τευχῶν, τοῦ Παραρτήματος τοῦ Δελτίου Ἀνων. Ἑταιρειῶν καὶ τοῦ Τεύχους Πράξεις Νομ. Προσώπων Δημ. Δικαίου κλπ. Δρ. 10

Δι' ἕκαστον δὲ ἀντίτυπον τοῦ Δελτίου Βιομηχανικῆς Ἰδιοκτησίας ... . » 25

Τὰ τέλη τῶν δημοσιεύσεων ὁρίζονται ὡς ἑξῆς :

Α'. Εἰς τὸ Δελτίον Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν :

1) Τῶν δικαστικῶν πράξεων	Δρ.	300
2) Τῶν καταστατικῶν τῶν Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν ...	»	10.000
3) Τῶν τροποποιήσεων τῶν καταστατικῶν τῶν Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν..	»	2.000
4) Τῶν ἀνακοινώσεων καὶ προσκλήσεων εἰς Γεν. Συνελεύσεις τῶν Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν	»	800
5) Τῶν Ἰσολογισμῶν τῶν Ἀνων. Ἑταιρειῶν	»	4.000
6) Τῶν συνοπτικῶν μηνιαίων καταστάσεων Τραπεζικῶν Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν	»	1.500

Β'. Εἰς τὸ Παράρτημα τῆς Ἐφημ. τῆς Κυβερνήσεως :

1) Τῶν δικαστ. προσκλήσεων καὶ λοιπῶν δημοσιεύσεων	Δρ.	300

Αἱ πληρωμαὶ διὰ τὰς συνδρομὰς καὶ διὰ τὰ τέλη τῶν πάσης φύσεως δημοσιεύσεων ἐνεργοῦνται προκαταβολικῶς εἰς τὰ Δημόσια Ταμεῖα ἔναντι γραμματίου παραλαβῆς, ὅπερ ἀποστέλλεται παρὰ τοῦ ἐνδιαφερομένου εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου.

ΑΝΑΓΚΑΣΤΙΚΟΙ ΝΟΜΟΙ

Ἀναγκ. Νόμος ὑπ' ἀριθ. 1086. 1938

Περὶ προσχωρήσεως καὶ κυρώσεως διεθνοῦς συμβάσεως «περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ».

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β'
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Προτάσει τοῦ Ἡμετέρου Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου, ἀπεφασίσαμεν καὶ διατάσσομεν :

Ἄρθρον 1.

Ἐπιτρέπεται εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Κυβέρνησιν νὰ προσχωρήσῃ διὰ δηλώσεώς της εἰς τὴν ἀπὸ 31ην Μαΐου 1929 Διεθνῆ Σύμβασιν «περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ» μετὰ τῶν συνημμένων αὐτῇ παραρτημάτων, ὧν τὸ κείμενον ἔπεται ἐν ἀγγλικῷ πρωτοτύπῳ καὶ ἐν ἑλληνικῇ μεταφράσει καί, ἥτις κυρουμένη διὰ τοῦ παρόντος Νόμου, θέλει ἰσχύσει ὡς Νόμος τοῦ Κράτους.

Ἄρθρον 2.

Διὰ Διαταγμάτων, προτάσει τοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Ἐξωτερικῶν καὶ τοῦ Ὑφυπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐκδιδομένων, ἐπιτρέπεται ὅπως κυρῶνται καὶ τίθενται εἰς ἐφαρμογὴν αἱ τροποποιήσεις τῆς εἰρημένης Διεθνοῦς Συμβάσεως, αἱ προβλεπόμεναι ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 61 αὐτῆς.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 15 Φεβρουαρίου 1938.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β'

Τὸ Ὑπουργικὸν Συμβούλιον

Ὁ Πρόεδρος
Ι. ΜΕΤΑΞΑΣ

Τὰ Μέλη

Γ. ΛΟΓΟΘΕΤΗΣ, Ι. ΛΟΥΡΕΝΤΗΣ, Κ. ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ, ΑΓΓ. ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ, Γ. ΚΥΡΙΑΚΟΣ, Γ. ΣΠΥΡΙΔΩΝΟΣ, Α. ΑΠΟΣΤΟΛΙΔΗΣ, Κ. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ, Ν. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ, ΙΩ. ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ, Κ. ΜΠΟΥΡΜΠΟΥΛΗΣ, Θ. ΝΙΚΟΛΟΥΔΗΣ, Κ. ΜΑΝΙΑΔΑΚΗΣ.

Ἐθεωρήθη καὶ ἐτέθη ἡ Μεγάλη τοῦ Κράτους σφραγίς.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 17 Φεβρουαρίου 1938.

Ὁ ἐπὶ τῆς Δικαιοσύνης Ὑπουργὸς
Γ. ΛΟΓΟΘΕΤΗΣ

NTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA.

PREAMBLE.

The Governments of Germany, the Commonwealth of Australia, Belgium, Canada, Denmark, Spain, the Irish Free State, the United States of America, Finland, France. the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, India, Italy, Japan, Norway, the Netherlands, Sweden, the Union of Socialist Soviet Republics; being desirous of promoting safety of life at sea by establishing in common agreement uniform principles and rules directed thereto;

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

Have appointed their Plenipotentiaries, namely:

The Government of Germany:

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

Mr. Gustav KOENIGS, Ministerial dirigent in the Reichsverkehrsministerium, Geheimer Regierungsrat, Berlin.

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

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

Dr. Otto RIESS, Director ret. of the Reichsschiffsvermessungsamt. Geheimer Regierungsrat, Neubrandenburg.

Mr. Hermann GIESS, Ministerialrat in the Reichspostministerium, Berlin.

Vice-Admiral Hugo DOMINIK, President of the «Deutsche Seewarte», Hamburg.

The Government of the Commonwealth of Australia:

Captain Henry James FEAKES, Royal Australian Navy, Commonwealth Naval Representative in London.

Lieut-Commander Thomas FREE, Royal Naval Reserve (Retired).

Captain J. K. DAVIS, Commonwealth Director of Navigation.

The Government of Belgium:

Baron DE GERLACHE DE GOMERY, Director-General of the Marine Department.

Mr. Gustave DE WINNE, Ingénieur en Chef, Director of the Marine Department.

Mr. Georges GOOR, adviser to the Marine Department.

The Government of Canada:

Mr. Alexander JOHNSTON Deputy Minister of Marine.

Mr. Lucien PACAUD, Secretary in the Office of the Canadian High Commissioner in London.

The Government of Denmark

Mr. Emil KROGH, Assistant-Secretary in the Marine Department, Ministry of Industry, Commerce and Shipping.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΙΣ

ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ.

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Αἱ Κυβερνήσεις τῆς Γερμανίας, Αὐστραλίας, Βελγίου, Καναδᾶ, Δανίας, Ἱσπανίας, τοῦ Ἐλευθέρου Κράτους τῆς Ἰρλανδίας, τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς, τῆς Φινλανδίας, τῆς Γαλλίας, τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρεττανίας καὶ Βορείου Ἰρλανδίας, τῶν Ἰνδιῶν, τῆς Ἰταλίας, τῆς Ἰαπωνίας, τῆς Νορβηγίας, τῆς Ὁλλανδίας, τῆς Σουηδίας καὶ τῆς Ἑνώσεως τῶν Σοσιαλιστικῶν Σοβιετικῶν Δημοκρατιῶν.

Ἐπιθυμοῦσαι νὰ προαγάγωσι τὴν ἀσφάλειαν τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ διὰ τοῦ καθορισμοῦ κοινῇ συμφωνίᾳ ὁμοιομόρφων ἀρχῶν καὶ κανονισμῶν καὶ φρονοῦσαι ὅτι ὁ σκοπὸς οὗτος θέλει καλλίτερον ἐπιτευχθῇ διὰ τῆς συνάψεως μιᾶς Συμβάσεως.

Ὥρισαν τοὺς ἀντιπροσώπους αὐτῶν, ἤτοι :

Ἡ Κυβέρνησις τῆς Γερμανίας :

Τὸν Δρα FRIEDRICH STHAMER, Πρεσβευτὴν ἔκτακτον καὶ πληρεξούσιον τοῦ Γερμανικοῦ Κράτους ἐν Λονδίνῳ.

Τὸν Κον GUSTAV KOENIGS Διευθυντὴν Ὑπουργείου παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Συγκοινωνίας, Μυστικοσύμβουλον, Βερολῖνον.

Τὸν Κον ARTHUR WERNER, Ἀνώτερον Σύμβουλον τοῦ Κράτους παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ τῆς Συγκοινωνίας, Δικαστικὸν Σύμβουλον, Βερολῖνον.

Τὸν Κον WALTER LAAS, Καθηγητὴν, Διευθυντὴν τοῦ Νηογνώμονος «GERMANISCHER LLOYD», Βερολῖνον.

Τὸν Δρα OTTO RIESS, Διευθυντὴν ἐν ἀποστρατείᾳ τοῦ REICHSSCHIFFSVERMESSUNGAMT Μυστικοσύμβουλον τοῦ Κράτους, NEUBRANDENBURG.

Τὸν Κον HERMANN GIESS, Ὑπουργικὸν Σύμβουλον παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ T. T. T.

Τὸν Ἀντιπλοίαρχον HUGO DOMINIK, Πρόεδρον τῆς Γερμανικῆς Θαλασσίας Ἑνώσεως, Ἀμβοῦργον.

Ἡ Κυβέρνησις τῆς Αὐστραλίας :

Τὸν Πλοίαρχον HENRY JAMES FEAKES, Βασιλικ. Ναυτικοῦ τῆς Αὐστραλίας, Ναυτικὸν ἀντιπρόσωπον τῆς Αὐστραλίας ἐν Λονδίνῳ.

Τὸν Πλωτάρχην THOMAS FREE, ἔφεδρον τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ ἐν ἀποστρατείᾳ.

Τὸν Πλωτάρχην J. K. DAVIS, Διευθυντὴν τῆς Ναυσιπλοΐας τῆς Αὐστραλίας.

Ἡ Κυβέρνησις τοῦ Βελγίου :

Τὸν Βαρῶνον DE GERLACHE DE GOMERY, Γενικὸν Διευθυντὴν τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Τὸν Κον GUSTAVE DE WINNE, ἀρχιναυπηγόν, Διευθυντὴν τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Τὸν Κον GEORGES GOOR, Σύμβουλον τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ναυτικοῦ.

Ἡ Κυβέρνησις τοῦ Καναδᾶ :

Τὸν Κον ALEXANDER JOHNSTON, Ὑφυπουργὸν τοῦ Ε. Ναυτικοῦ.

Τὸν Κον LUCIEN PACAUD, γραμματέα παρὰ τῷ πληρεξουσίῳ ἀντιπροσώπῳ τοῦ Καναδᾶ ἐν Λονδίνῳ.

Ἡ Κυβέρνησις τῆς Δανίας :

Τὸν Κον EMIL KROGH, Διευθυντὴν ἐν τῷ Ναυτιλιακῷ Τμήματι τοῦ Ὑπουργείου Βιομηχανίας, Ναυτιλίας καὶ Ἐμπορίου.

Mr. V. TOPSÖE-JENSEN, Judge of the Supreme Court of Appeal.

Captain V. LORCK, Chief Examiner of Masters and Mates.

Mr. J. A. KÖRBING, Technical Managing Director of the United Steam Ship Company, Copenhagen.

Mr. Aage H. LARSEN, Engineer in Chief of the Ministry of Industry, Commerce and Shipping.

Mr. Arnold POULSEN, Engineer Commissioner to the Ministry of Industry, Commerce and Shipping.

The Government of Spain:

Rear-Admiral Don Francisco Javier de SALAS y Gonzalez, Head of the Naval Commission in Europe

The Government of the Irish Free State:

Mr. J. W. DULANTY, Commissioner for Trade for the Irish Free State in Great Britain.

Mr. E. C. FOSTER, Chief Surveyor in the Marine Branch, Department of Industry and Commerce.

The Government of the United States of America:

The Honourable Wallace H. WHITE, Junior, Member of Congress, Chairman of the Committee on Merchant Marine and Fisheries.

Mr Arthur J. TYRER, Commissioner of Navigation, Department of Commerce.

Mr. Charles M. BARNES, Chief of the Treaty Division, Department of State.

Rear-Admiral George H. ROCK Construction Corps, United States Navy, Assistant Chief of the Bureau of Construction and Repair, Navy Department.

Captain Clarence S. KEMPFF, United States Navy, Hydrographer, Navy Department.

Mr. Dickerson N. HOOVER, Supervising Inspector General of the Steamboat Inspection Service, Department of Commerce.

Mr. William D. TERRELL, Chief of the Radio Division, Department of Commerce.

Rear-Admiral John G. TAWRESEY, Construction Corps, United States Navy (Retired), United States Shipping Board.

Mr. Herbert B. WALKER, President of the American Steamship Owners' Association.

Mr. Henry G. SMITH, President of the National Council of American Shipbuilders.

Captain Charles A. McALLISTER, President of the American Bureau of Shipping.

The Government of Finland:

Baron Gustaf WREDE, President of the Shipping Board.

Captain Väinö BERGMAN, Inspector of Shipping

Consul Karl KURTEN, Manager of the Finnish Shipowners' Association.

The Government of France:

Mr. RIO, Senator and former Minister.

Captain HAARBLEICHER, Naval Construction Corps, Director of Mercantile Shipping Service, Department of Public Works.

Commander MARIE, Naval Construction Corps, Direction of Mercantile Shipping.

Τὸν Κον V. TOPSÖE JENSEN δικαστὴν παρὰ τῷ ἀνωτάτῳ δικαστηρίῳ τοῦ Κράτους.

Τὸν Πλοίαρχον V. LORCK, Διευθυντὴν τῆς Ναυτιλίας.

Τὸν Κον J. A. KORBING, Τεχνικὸν Διευθυντὴν τῆς Ἡνωμένης Ἀτμοπλοΐας Ἑταιρείας ἐν Κοπεγχάγῃ.

Τὸν Κον AAGE H. LARSEN, ἀρχιμηγανικὸν, παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Βιομηγανίας, Ἐμπορίου καὶ Ναυτιλίας.

Τὸν Κον ARNOLD POULSEN, Ναυπηγὸν παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Βιομηχανίας Ἐμπορίου καὶ Ναυτιλίας.

Ἡ Κυβέρνησις τῆς Ἱσπανίας :

Τὸν Ὑποναύαρχον DON FRANCISCO JAVIER DE SALAS Y GONZALEZ, ἀρχηγὸν τῆς ἐν Εὐρώπῃ Ναυτικῆς Ἀποστολῆς.

Ἡ Κυβέρνησις τοῦ Ἐλευθέρου Κράτους τῆς Ἰρλανδίας :

Τὸν Κον J. W. DULANTY, Ἐμπορικὸν ἀντιπρόσωπον τοῦ Ἐλευθέρου Κράτους τῆς Ἰολανδίας παρὰ τῇ M. Βρεττανίᾳ.

Τὸν Κον E. C. FOSTER, κύριον Ἐπιθεωρητὴν τῆς Ναυτιλίας παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Βιομηχανίας καὶ Ἐμπορίου.

Ἡ Κυβέρνησις τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς:

Τὸν ἐντιμότατον κ. WALLACE H. WHITE, JUNIOR, μέλος τοῦ Κογκρέσσου, Πρόεδρον τῆς ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Ἁλιείας Ἐπιτροπῆς.

Τὸν κ. ARTHUR J. TYRER, Διευθυντὴν Ναυτιλίας, Ὑπουργεῖον Ἐμπορίου.

Τὸν κ. CHARLES M. BARNES, Διευθυντὴν τοῦ Τμήματος τῶν Συμβάσεων παρὰ τῇ Διευθύνσει τῶν Πολιτειῶν.

Τὸν Ὑποναύαρχον GEORGE H. ROCK, τοῦ Ναυπηγικοῦ Σώματος τοῦ Ναυτικοῦ τῶν Η. Π., Ὑποδιευθυντὴν Κατασκευῶν καὶ Ἐπισκευῶν Π. Ναυτικοῦ.

Τὸν Πλοίαρχον CLARENCE S. KEMPFF, τοῦ Π. Ναυτικοῦ Η. Π. Ὑδρογράφον.

Τὸν κ. DICKERSON N. HOOVER, Γενικὸν Ἐπιθεωρητὴν τῆς Ὑπηρεσίας Ἐπιθεωρήσεως τῶν Ἀτμοπλοίων παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Ἐμπορίου.

Τὸ κ. WILLIAM D. TERRELL, Διευθυντὴν τοῦ Τμήματος Ἀσυρμάτου παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Ἐμπορείου,

Τὸν Ὑποναύαρχον JOHN G. TAWRESEY, Ναυπηγὸν ἐν ἀποστρατείᾳ.

Τὸν κ. HERBERT B. WALKER, Πρόεδρον τῆς Ἑνώσεως Ἀμερικανῶν Ἐφοπλιστῶν.

Τὸν κ. HENRY G. SMITH, Πρόεδρον τοῦ Ἐθνικοῦ Συμβουλίου τῶν Ἀμερικανικῶν Ναυπηγείων.

Τὸν Πλοίαρχον CHARLES A. Mc ALLISTER, Πρόεδρον τοῦ «AMERICAN BUREAU OF SHIPPING».

Ἡ Κυβέρνησις τῆς Φινλανδίας :

Τὸν Βαρῶνον GUSTAF WREDE, Πρόεδρον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Τὸν Πλοίαρχον VÄINÖ BERGMAN, Ἐπιθεωρητὴν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Τὸν Πρόξενον KARL KURTEN, Διευθυντὴν τῆς Ἑνώσεως Φινλανδῶν Ἐφοπλιστῶν.

Ἡ Κυβέρνησις τῆς Γαλλίας :

Τὸν Κον RIO Γερουσιαστὴν καὶ τέως Ὑπουργόν.

Τὸν Πλοίαρχον Ναυπηγὸν Π. Ναυτικοῦ HAARBLEICHER, Διευθυντὴν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Δημοσίων Ἔργων.

Τὸν Πλωτάρχην Ναυπηγὸν Π. Ναυτικοῦ MARIE τῆς Διευθύνσεως Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Captain THOUROUDE, Naval Attaché to the French Embassy in London.

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

Sir Herbert W. RICHMOND, Vice-Admiral, Royal Navy.

Sir Westcott ABELL, Professor of Navy Architecture, Armstrong College, Newcastle-on-Tyne.

Mr. A. L. AYRE, Vice-President of the Shipbuilding Employers' Federation.

Captain F. W. BATE, Professional Officer, Mercantile Marine Department, Board of Trade.

Mr. C. H. BOYD, Mercantile Marine Department, Board of Trade.

Sir William C. CURRIE President of the Chamber of Shipping of the United Kingdom.

Mr. A. J. DANIEL, Principal Ship Surveyor, Board of Trade.

Sir Norman HILL, Chairman of the Merchant Shipping Advisory Committee.

Sir Charles HIPWOOD, Principal Assistant Secretary, Mercantile Marine Department, Board of Trade.

Captain A. R. H. MORRELL, Trinity House.

The Government of India.

Sir Geoffrey L. CORBETT, Commerce Department, Government of India.

Captain E.V. WHISH, Port Officer, Bombay.

Mr. M. A. MASTER, General Manager of the Scindia Steam Navigation Company.

The Government of Italy:

Lieut.-General of Port G. INGIANNI, General Director of the Mercantile Marine.

Vice-Admiral A. ALESSIO, Chief of the Technical Inspectorate of the Mercantile Marine.

Count D. ROGERI DI VILLANOVA, Counsellor to the Italian Embassy in London.

Dr. T. C. GIANNINI, Counsellor of Emigration.

Major-General of Port F. MARENA, Vice-Inspector of Harbour Master Offices.

Engineer-General E. FERRETTI. Chief of the Technical Office of the Italian Naval and Aeronautical Register.

Mr. G. GNEME, Chief of the Telegraph Service of the General Direction of Postal and Telegraphic Services.

Commander L. BIANCHERI, Royal Italian Navy.

The Government of Japan:

Mr. Yukio YAMAMOTO, Inspector-General of the Mercantile Marine Bureau, Expert in the Department of Communications.

Captain Shichihei OTA, Imperial Japanese Navy

Mr. Itaro ISHII, First Class Secretary of Embassy.

The Government of Norway:

Mr. B. VOGT, Norwegian Minister in London.

Mr. L. T. HANSEN, Director of the Department of Shipping, Ministry of Commerce and Navigation

Mr. J. SCHONHEYDER, Surveyor-in-Chief of the Ship and Engineer Division, Ministy of Commerce and Navigation.

Τὸν πλοίαρχον Π. Ναυτικοῦ THOUROUDE Ναυτικὸν Ἀκόλουθον παρὰ τῇ ἐν Λονδίνῳ Πρεσβείᾳ τῆς Γαλλίας.

Ἡ Κυβέρνησις τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρεττανίας καὶ Βορείου Ἰρλανδίας :

Τὸν SIR HERBERT W. RICHMOND, Ἀντιναύαρχον Β. Ναυτικοῦ.

Τὸν SIR WESTCOTT ABELL Καθηγητὴν Ναυπηγίας τοῦ ARMSTRONG COLLEGE, NEWCASTLE-ON-TYNE.

Τὸν κ. A. L. AYRE Ἀντιπρόεδρον τῆς Ἑνώσεως τῶν ὑπαλλήλων Ναυπηγείων.

Τὸν πλοίαρχον F. W. BATE, Ναυτικὸν Σύμβουλον παρὰ τῷ Τμήματι Ναυτιλίας τοῦ BOARD OF TRADE.

Τὸν Κον C. H. BOYD τοῦ Τμήματος Ναυτιλίας τοῦ BOARD OF TRADE.

Τὸν C. CURRIE, Πρόεδρον τοῦ «CHAMBER OF SHIPPING» τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου.

Τὸν κ. A. J. DANIEL, κύριον Ἐπιθεωρητὴν, BOARD OF TRADE.

Τὸν SIR NORMAN HILL Πρόεδρον τοῦ Συμβουλίου Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Τὸν SIR CHARLES HIPWOOD Γραμματέα τοῦ Τμήματος Ναυτιλίας BOARD OF TRADE.

Τὸν πλοίαρχον A. R. H. MORRELL, Trinity house, (φάρων καὶ πλοηγῶν).

Ἡ Κυβέρνησις τῶν Ἰνδιῶν :

Τὸν SIR GEOFFREY L. CORBETT τῆς Διευθύνσεως Ἐμπορίου.

Τὸν πλοίαρχον E. V. WHISH Ἀιμενάρχην BOMBAIΣ.

Τὸν κ. M. A. MASTER, Γενικὸν Διευθυντὴν τῆς Ἀτμοπλοίας «SCINDIA».

Ἡ Κυβέρνησις τῆς Ἰταλίας :

Τὸν Ἀντιστράτηγον G. INGIANNI, Γενικὸν Διευθυντὴν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Τὸν Ἀντιναύαρχον A. ALESSIO, Προϊστάμενον τῆς Τεχνικῆς Ἐπιθεωρήσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Τὸν κόμητα D. ROGERI DI VILLANOVA, Σύμβουλον τῆς Ἰταλικῆς Πρεσβείας ἐν Λονδίνῳ.

Τὸν δρα T. C. GIANNINI, Σύμβουλον ἐπὶ τῆς Μεταναστεύσεως.

Τὸν ὑποστράτηγον M. MARENA, Ἐπιθεωρητὴν τῶν Λιμεναρχείων.

Τὸν Ἀρχιναυπηγὸν E. FERRETTI, τεχνικὸν Διευθυντὴν τοῦ Ἰταλικοῦ Ναυτικοῦ καὶ Ἀεροναυτικοῦ Νηογνώμονος.

Τὸν Κον G. GNEME, Διευθυντὴν Τηλεγράφων τῆς Γεν. Διευθύνσεως Ταχυδρομείων καὶ Τηλεγράφων.

Τὸν Πλωτάρχην L. BIANCHERI τοῦ Βασιλικοῦ Ἰταλικοῦ Ναυτικοῦ.

Ἡ Κυβέρνησις τῆς Ἰαπωνίας :

Τὸν Κον YUKIO YAMAMOTO, Γενικὸν Ἐπιθεωρητὴν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, Ἐμπειρογνώμονα τοῦ Ὑπουργείου Συγκοινωνίας.

Τὸν Πλοίαρχον SHICHIHEI OTA, τοῦ Αὐτοκρατορικοῦ Ἰαπωνικοῦ Ναυτικοῦ.

Τὸν Κον ITARO ISHII, Γραμματέα α' τάξεως Πρεσβείας.

Ἡ Κυβέρνησις τῆς Νορβηγίας :

Τὸν Κον B. VOGT, Πρεσβευτὴν ἐν Λονδίνῳ τῆς Νορβηγίας.

Τὸν Κον L. T. HANSEN, Διευθυντὴν Ναυτιλίας παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Ἐμπορίου καὶ Ναυτιλίας.

Τὸν Κον J. SCHONHEYDER, Γενικὸν Ἐπιθεωρητὴν Τμήματος Σκαφῶν καὶ Μηχανῶν Ὑπουργείου Ἐμπορίου καὶ Ναυτιλίας.

Mr. Arth H. MATHIESEN, Vice-President of the Norwegian Shipowners' Association.

Captain N. MARSTRANDER, Chairman of the Board of the Norwegian Masters' Association.

Mr. A. BIRKELAND, Manager of the Norwegian Seamen's and Firemen's Union.

The Government of the Netherlands.

Vice-Admiral C. FOCK, Inspector-General of Navigation.

Mr. C. H. de GOEJE, Ex-Inspector-General of Navigation, Netherland East Indies.

Mr A. van DRIEL, Adviser on Naval Architecture, Shipping Inspection Service.

Mr. J. A. BLAND van den BERG, Inspector of Coastal and Ships' Radiotelegraphy.

Mr. Phs. van OMMEREN, Junior, Chairman of Phs, van Ommeren Ltd.

Mr. H. G. J. UILKENS, ex-Commodore of the Netherland Steamship Company.

The Government of Sweden:

Baron PALMSTIERNA, Swedish Minister in London.

Mr. Nils Gustaf NILSSON, Assistant Under-Secretary in the Board of Trade.

Captain Erik Axel Fredrik EGGERT, Maritime Expert to the Social Board.

The Government of the Union of Socialist Soviet Republics:

Mr. Jan Lvovitch ARENS, Counsellor to the U. S. S. R. Embassy in Paris.

Captain Karl Pavlovitch EGGI, Commander of the Icebreaker »Lenin,» Soviet Merchant Fleet (Sovtorgflot).

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

CHAPTER I.—PRELIMINARY.

Article 1.

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

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

Article 2.

Applications and Definitions.

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

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

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

Τὸν Κον ARTH H. MATHIESEN, Ἀντιπρόεδρον τῆς Ἑνώσεως Νορβηγῶν Ἐφοπλιστῶν.

Τὸν πλοίαρχον N. MARSTRANDER, Πρόεδρον Συμβουλίου Ἑνώσεως Νορβηγῶν πλοιάρχων.

Τὸν Κον A. BIRKELAND, Διευθυντὴν τῆς Ἑνώσεως τῶν Νορβηγῶν ναυτῶν καὶ θερμαστῶν.

Ἡ Κυβέρνησις τῆς Ὁλλανδίας :

Τὸν Ἀντιπλοίαρχον C. FOCK, Γενικὸν Ἐπιθεωρητὴν τῆς Ναυτιλίας.

Τὸν Κον C. H. DE GOEJE, τέως Γενικὸν Ἐπιθεωρητὴν τῆς Ναυτιλίας, Ὁλλανδικαὶ Ἀνατολικαὶ Ἰνδίαι.

Τὸν Κον A. VAN DRIEL, Σύμβουλον Ναυπηγὸν, Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων.

Τὸν Κον J. A. BLAND VAN DEN BERG, Ἐπιθεωρητὴν Ραδιοτηλεγραφίας Ἀκτῶν καὶ Πλοίων.

Τὸν Κον VAN OMMEREN JUNIOR, Πρόεδρον τῆς Ἑταιρείας PHS VAN OMMEREN LTD.

Τὸν κ. H. G. J. UILKENS, τέως πλοίαρχον α' τάξεως τῆς Ὁλλανδικῆς Ἀτμοπλοΐας.

Ἡ Κυβέρνησις τῆς Σουηδίας :

Τὸν Βαρῶνον PALMSTIERNA, Πρεσβευτὴν ἐν Λονδίνῳ τῆς Σουηδίας.

Τὸν κ. NILS GUSTAF NILSSON, βοηθὸν Γραμματέα τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορίου.

Τὸν πλοίαρχον ERIK AXEL FREDRIK EGGERT, Ναυτικὸν Ἐμπειρογνώμονα παρὰ τῇ Διευθύνσει Πρόνοίας.

Ἡ Κυβέρνησις τῆς Ἑνώσεως τῶν Σοσιαλιστικῶν Σοβιετικῶν Δημοκρατιῶν :

Τὸν κ. JAN LVOVITCH ARENS, Σύμβουλον τῆς Πρεσβείας τῆς Ε. Σ. Σ. Δ. ἐν Παρισίοις.

Τὸν πλοίαρχον KARL PAVLOVICH EGGI, Κυβερνήτην τοῦ Παγοθραυστικοῦ «LENIN» τοῦ Σοβιετικοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ (SOVTORGFLOT).

Οἵτινες ἀνακοινώσαντες τὰ πληρεξούσια αὐτῶν γράμματα, εὑρεθέντα ἐν πλήρει τάξει, συνεφώνησαν τὰ ἀκόλουθα :

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ι'.

Προεισαγωγικαὶ Διατάξεις.

Ἄρθρον 1.

Τὰ συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουσι νὰ ἐφαρμόσωσι τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως ἐπὶ τῷ σκοπῷ τῆς προαγωγῆς τῆς ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ ἐκδίδοντα πάντας τοὺς ἀπαιτηθησομένους κανονισμοὺς καὶ λαμβάνοντα πᾶν ἀπαιτηθησόμενον μέτρον διὰ τὴν πλήρη καὶ τελείαν ἐφαρμογὴν τῆς παρούσης Συμβάσεως.

Αἱ διατάξεις τῆς Συμβάσεως ταύτης συμπληροῦνται ὑπὸ Κανονισμῶν περιεχομένων εἰς Παράρτημα Ι, οἵτινες ἔχουσι τὴν αὐτὴν ἰσχὺν καὶ τίθενται εἰς ἐφαρμογὴν ταυτοχρόνως μετὰ τῆς Συμβάσεως.

Πᾶν τὸ ἀφορῶν τὴν παροῦσαν Σύμβασιν ἀφορᾷ συγχρόνως καὶ τοὺς προσηρτημένους ταύτῃ Κανονισμούς.

Ἄρθρον 2.

Ἐφαρμογὴ καὶ Ὁρισμοί.

1. Αἱ διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως ἐφαρμόζονται ὡς ἀκολούθως ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν ἀνηκόντων εἰς τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη ὡς καὶ ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν ἀνηκόντων εἰς χώρας εἰς τὰς ὁποίας ἐφαρμόζεται ἡ παροῦσα Σύμβασις συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 62.

Κεφάλαιον ΙΙ (Κατασκευὴ) εἰς ἐπιβατηγὰ πλοῖα (μετὰ μηχανικῆς προώσεως) τὰ ἐκτελοῦντα διεθνεῖς πλόας.

Κεφάλαιον ΙΙΙ (Σωσίβια μέσα) εἰς ἐπιβατηγὰ πλοῖα (μετὰ μηχανικῆς προώσεως) τὰ ἐκτελοῦντα διεθνεῖς πλόας.

Chapter IV.—(Radiotelegraphy) to all ships engaged on international voyages except cargo ships of less than 1.600 tons gross tonnage.

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

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

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

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

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

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

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

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

(e) the expression «Regulations» means the Regulations contained in Annex I.

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

Article 3.

Cases of Force Majeure.

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

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

CHAPTER II.—CONSTRUCTION.

Article 4.

Application.

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

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

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

Κεφάλαιον IV (Ραδιοτηλεγραφία) εἰς πάντα τὰ πλοῖα τὰ ἐκτελοῦντα διεθνεῖς πλόας πλὴν τῶν φορτηγῶν πλοίων ὁλικῆς χωρητικότητος μικροτέρας τῶν 1600 κόρων.

Κεφάλαιον V (ἀσφάλεια Ναυσιπλοΐας) εἰς πάντα τὰ πλοῖα δι' οἱουσδήποτε πλόας.

Κεφάλαιον VI (πιστοποιητικὰ) εἰς πάντα τὰ πλοῖα ἐφ' ὧν ἐφαρμόζονται τὰ κεφάλαια II, III καὶ IV.

2. Αἱ κλάσεις τῶν πλοίων, ἐφ' ὧν ἐφαρμόζονται τὰ ἀνωτέρω κεφάλαια καθὼς καὶ ἡ ἔκτασις τῆς ἐφαρμογῆς αὐτῶν καθορίζονται πληρέστερον εἰς ἓν ἕκαστον κεφάλαιον.

3. Εἰς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν, ἐὰν δὲν προβλέπεται ἄλλως ρητῶς:

α) Πλοῖον λογίζεται ὡς ἀνῆκον εἰς Κράτος τι ὅταν εἶναι νηολογημένον εἰς λιμένα τοῦ Κράτους τούτου.

β) Ἡ ἔκφρασις «Ἀρχὴ» σημαίνει τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Κράτους ἐν ᾧ τὸ πλοῖον εἶναι νηολογημένον.

γ) Διεθνὴς πλοῦς εἶναι ὁ πλοῦς ἀπὸ χώρας τινὸς ἐφαρμοζούσης τὴν Σύμβασιν ταύτην εἰς ἕνα λιμένα ἐκτὸς τῆς χώρας ταύτης ἢ ἀντιστρόφως. Ὑπὸ τὴν ἔννοιαν ταύτην, πᾶσα ἀποικία, ὑπερπόντιος κτῆσις προτεκτοράτον ἢ χώρα ὑπὸ ἐπικυριαρχίαν ἢ ἐντολὴν λογίζεται ὡς ἰδιαιτέρα χώρα.

δ) Ἐπιβατηγὸν πλοῖον λογίζεται πᾶν πλοῖον φέρον πλείονας τῶν 12 ἐπιβατῶν.

ε) Ὁ ὅρος «Κανονισμοὶ» σημαίνει τοὺς Κανονισμοὺς τοὺς διαλαμβανομένους εἰς Παράρτημα I.

4. Ἡ παροῦσα Σύμβασις, ἐκτὸς ρητῆς διατάξεως προβλεπούσης ἄλλως, δὲν ἐφαρμόζεται ἐπὶ Πολεμικῶν Πλοίων.

Ἄρθρον 3.

Περιπτώσεις ἀνωτέρας βίας.

Ἐὰν κατὰ τὸν ἀπόπλουν πλοῖόν τι δὲν ὑπόκειται εἰς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως, δὲν δύναται νὰ λογισθῇ ὡς ὑποκείμενον εἰς ταύτας λόγῳ παρεκκλίσεως ἐκ τῆς προδιαγεγραμμένης πορείας του συνεπείᾳ κακοκαιρίας ἢ ἄλλης περιπτώσεως ἀνωτέρας βίας.

Πρόσωπα, ἅτινα ἤθελον εὑρεθῇ ἐπὶ τοῦ πλοίου λόγῳ ἀνωτέρας βίας ἢ συνεπείᾳ τῆς ὑποχρεώσεως τῶν πλοιάρχων νὰ παραλαμβάνωσι ναυαγοὺς ἢ ἕτερα πρόσωπα, δὲν λαμβάνονται ὑπ' ὄψει προκειμένου νὰ ἐξακριβωθῇ ἡ ἐφαρμογὴ εἰς πλοῖόν τι οἱασδήποτε διατάξεως τῆς παρούσης Συμβάσεως.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Β'.

Κατασκευὴ Πλοίων.

Ἄρθρον 4.

Περιπτώσεις ἐφαρμογῆς.

1. Τὸ Κεφάλαιον τοῦτο, ἐκτὸς περιπτώσεων εἰδικῶν διατάξεων, ἐφαρμόζεται ἐπὶ καινουργῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων ἐκτελούντων διεθνεῖς πλόας.

2. Ἐπιβατηγὸν πλοῖον λογίζεται ὡς «καινουργὲς» ἐφ' ὅσον ἡ κατασκευὴ αὐτοῦ ἤρξατο τὴν 1ην Ἰουλίου 1931 ἢ μετέπειτα, ἡ ἐφ' ὅσον μετεσκευάσθη εἰς ἐπιβατηγὸν κατὰ τὴν αὐτὴν χρονολογίαν, πάντων τῶν λοιπῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων θεωρουμένων ὡς «ὑπαρχόντων» ἐπιβατηγῶν πλοίων.

3. Ἑκάστη Ἀρχή, ἐφ' ὅσον κρίνει ὅτι τὸ δρομολόγιον καὶ αἱ συνθῆκαι ταξειδίου εἶναι τοιαῦται ὥστε νὰ καθιστῶσι τὴν ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τοῦ Κεφαλαίου τούτου ἄσκοπον ἢ περιττεύουσαν, δύναται νὰ ἐξαιρέσῃ τῆς ἐφαρμογῆς τούτων ὡρισμένα πλοῖα ἢ κλάσεις πλοίων ἀνηκόντων εἰς αὐτήν, ἐφ' ὅσον τὰ πλοῖα ταῦτα δὲν ἀπομακρύνονται κατὰ τὸν πλοῦν εἰς ἀπόστασιν μείζονα τῶν 20 μιλλίων ἀπὸ τῆς πλησιεστέρας ξηρᾶς.

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

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

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

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

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

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

Article 5.

Watertight Subdivision of Ships.

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

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

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

4. In order that the required degree of subdivision shall be maintained, a loadline corresponding to the approved subdivision draft shall be assigned and marked on the ship's sides. A ship having spaces which are specially adapted for the accommodation of passengers and the carriage of cargo alternatively may, if the owners desire, have one or more additional loadlines assigned and marked to correspond with the sub division drafts which the Administration may appro ve for the alternative service conditions. The freeboard corresponding to each approved subdivision loadline, and the conditions of service for which it is

4. Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν ἐπιβατηγὸν πλοῖον δὲν ἀπομακρύνεται κατὰ τὸν πλοῦν εἰς ἀπόστασιν μείζονα τῶν 200 μιλλίων ἀπὸ τῆς πλησιεστέρας ξηρᾶς, ἡ Ἀρχὴ τῆς χώρας εἰς ἣν ἀνήκει τὸ πλοῖον δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ἐλάφρυνσιν ἐπὶ τὸ ἐπιεικέστερον τῶν διατάξεων ἐκείνων τῶν Κανόνων IX, X, XV καὶ XIX περὶ ὧν ἤθελε πεισθῇ ὅτι δὲν εἶναι ἀπαραίτητοι ἢ ἐφαρμόσιμοι.

5. Εἰς τὴν περίπτωσιν ὑπαρχόντων ἐπιβατηγῶν πλοίων ἐκτελούντων διεθνεῖς πλόας καὶ μὴ συμμορφουμένων πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κεφαλαίου τούτου ἀφορῶντος τὰ καινουργῆ ἐπιβατηγὰ πλοῖα, αἱ Ἀρχαὶ τῶν χωρῶν εἰς ἃς ἀνήκουσι τὰ πλοῖα ταῦτα θέλουσι ἐξετάσει καὶ προσδιορίσει δι' ἓν ἕκαστον ἐξ αὐτῶν τὰ λῃπτέα μέτρα διὰ τὴν ἐπίτευξιν μεγαλειτέρας ἀσφαλείας ἐφ' ὅσον τοιαῦτα εἶναι ἐφαρμόσιμα καὶ λογικά.

6. Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν ἐπιβατηγὰ πλοῖα ἐκτελοῦντα διεθνεῖς πλόας χρησιμοποιοῦνται διὰ τὴν μεταφορὰν μεγάλου ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν ἄνευ διαθέσεως δι' αὐτοὺς κλινῶν ὅπως π.χ. διὰ τὴν μεταφορὰν προσκυνητῶν, αἱ Ἀρχαὶ εἰς ἃς ἀνήκουσι τὰ πλοῖα, ἐφ' ὅσον πεισθῶσι ὅτι δὲν εἶναι ἐφαρμόσιμοι αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, δύνανται νὰ ἐξαιρέσωσι τῆς ἐφαρμογῆς αὐτῶν τὰ πλοῖα ταῦτα ὑπὸ τοὺς κάτωθι ὅρους:

α') Ὅτι θὰ ἐφαρμοσθῶσι κατὰ τὸ μέγιστον δυνατὸν ὑπὸ τὰς εἰδικὰς συνθήκας τοῦ ταξειδίου αἱ διατάξεις αἱ ἀφορῶσαι τὴν κατασκευὴν τοῦ πλοίου.

β') Ὅτι θὰ ληφθῶσιν μέτρα διὰ τὴν ἔκδοσιν γενικῶν κανονισμῶν ἀφορώντων τὰς εἰδικὰς συνθήκας τῶν ταξειδίων, τούτων. Οἱ κανονισμοὶ οὗτοι θὰ διατυπωθῶσι ἀπὸ κοινοῦ ὑπὸ πάντων τῶν ἀμέσως συνενδιαφερομένων ἐκ τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν διὰ τὴν μεταφορὰν τοιούτων ἐπιβατῶν.

1. Τὸ Κεφάλαιον τοῦτο δὲν ἐφαρμόζεται ἐπὶ πλοίων, ἅτινα δὲν ἔχουσι μηχανικὴν πρόωσιν ὡς καὶ ἐπὶ ξυλίνων πλοίων ἀρχεγόνου κατασκευῆς, οἷον dhows, junks κλπ.

Ἄρθρον 5.

Στεγανὴ ὑποδιαίρεσις τῶν πλοίων.

1. Τὰ πλοῖα θὰ ἔχωσι τὴν ἀποτελεσματικωτέραν δυνατὴν ὑποδιαίρεσιν λαμβανομένης ὑπ' ὄψει τῆς φύσεως τῆς ὑπηρεσίας δι' ἣν προορίζονται. Οἱ ὅροι οἱ ἀφορῶντες τὴν στεγανὴν ὑποδιαίρεσιν ἀναφέρονται εἰς τὰ ἑπομένα ἄρθρα καὶ εἰς τοὺς κανονισμούς.

2. Ὁ ὑπὸ τῶν κανονισμῶν τούτων προβλεπόμενος βαθμὸς ὑποδιαιρέσεως ποικίλλει ἀναλόγως τοῦ μήκους τοῦ πλοίου καὶ τῆς ὑπηρεσίας δι' ἣν προορίζεται εἰς τρόπον ὥστε ὁ μέγιστος βαθμὸς τῆς ὑποδιαιρέσεως νὰ ἀντιστοιχῇ εἰς πλοῖα τοῦ μεγίστου μήκους πρωτίστως προοριζόμενα διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν.

3. Οἱ κανόνες I μέχρι V δεικνύουσι τὴν ἀκολουθητέαν μέθοδον διὰ τὸν προσδιορισμὸν τοῦ ἀπαιτουμένου δι' ἓν ἕκαστον πλοῖον βαθμοῦ ὑποδιαιρέσεως.

4. Διὰ τὴν τήρησιν τοῦ προσδιορισθέντος βαθμοῦ ὑποδιαιρέσεως, τὸ πλοῖον δέον νὰ σημανθῇ διὰ γραμμῆς μεγίστου φόρτου ἀντιστοιχούσης πρὸς τὸ ὑπὸ τοῦ βαθμοῦ ὑποδιαιρέσεως προβλεπόμενον βύθισμα, τῆς τοιαύτης γραμμῆς φορτώσεως χαρασσομένης ἐπὶ τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου.

Πλοῖον διαθέτον χώρους εἰδικῶς διασκευασθέντας διὰ τὴν ἐκ περιτροπῆς μεταφορὰν τόσον ἐπιβατῶν ὅσον καὶ φορτίων δύναται, κατόπιν αἰτήσεως τοῦ ἰδιοκτήτου νὰ σημανθῇ διὰ μιᾶς ἢ πλειόνων προσθέτων γραμμῶν φορτώσεως ἀντιστοιχουσῶν εἰς τὰ βυθίσματα τοῦ βαθμοῦ ὑποδιαιρέσεως, ἅτινα ἡ Ἀρχὴ ἤθελε ἐγκρίνει δι' ἕκαστον μεταφερόμενον εἶδος.

approved, shall be clearly indicated on the Safety Certificate. Subdivision loadlines shall be marked and recorded in the manner provided in Regulation VII.

Article 6.

Peak and Machinery Space Bulkheads, Shaft Tunnels, &c.

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

Article 7.

Construction, Testing, &c.

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

(a) the construction and testing of subdivision bulkheads, inner bottoms, watertight decks, trunks, ventilators, fireresisting bulkheads, &c.;

(b) the conditions governing openings in bulkheads, in the ship's sides and in the weather deck, and the character and use of means which shall be provided for closing these openings;

(c) the tests and the periodical inspections and operation of the means of closing openings in bulkheads and in the ship's side;

(d) exits from watertight compartments;

(e) pumping arrangements; and

(f) power for going astern and auxiliary steering apparatus.

Article 8.

Stability Test.

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

Article 9.

Entries in the Official Log Book.

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

Article 10.

Initial and Subsequent Surveys of Ships.

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

(1) to draw up detailed regulations in accordance

Τὸ ὕψος ἐξάλων τὸ ἀντιστοιχοῦν εἰς ἑκάστην ἐγκεκριμένην γραμμὴν φορτώσεως ὡς καὶ αἱ συνθῆκαι ὑπηρεσίας δι' ἃς ἐνεκρίθησαν αὗται δέον νὰ ἀναγράφωνται λεπτομερῶς εἰς τὸ πιστοποιητικὸν Ἀσφαλείας.

Αἱ γραμμαὶ φορτώσεως αἱ ἀντιστοιχοῦσαι εἰς τὸν βαθμὸν ὑποδιαιρέσεως, σημαίνονται καὶ ἐγγράφονται καθ' ὃν τρόπον προβλέπεται ἐν τῷ Κανονισμῷ VII.

Ἄρθρον 6.

Φρακταὶ ἀκραίων Διαμερισμάτων καὶ Μηχανοστασίων. Σήραγγες κλπ.

Πάντα τὰ πλοῖα δέον νὰ ἔχωσι στεγανὰς φρακτὰς εἰς τοὺς ἀκροπρωραίους καὶ ἀκροπρυμναίους χώρους ὡς καὶ στεγανὰς φρακτὰς εἰς τὰ ἄκρα τοῦ διὰ τὰς μηχανὰς καὶ τοὺς λέβητας διατεθειμένου χώρου, τὰ δὲ ἑλικοκίνητα πλοῖα νὰ ἔχωσι ἐπὶ πλέον στεγανὴν σήραγγα διὰ τοὺς ἑλικοφόρους ἀτράκτους ἢ ἰσοδύναμον ὑποδιαίρεσιν σύμφωνον πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ κανονισμοῦ VI.

Ἄρθρον 7.

Κατασκευή, Δοκιμαὶ κλπ.

Οἱ κανονισμοὶ VIII μέχρι XIII καὶ XV μέχρι XXI ὁρίζουσι κανόνας διὰ τὰ ἑξῆς:

α') Τὴν κατασκευὴν καὶ δοκιμὴν φρακτῶν ὑποδιαιρέσεως, ἐντερωνείας διπυθμένων, φρακτῶν στεγανῶν καθόδων, στεγανῶν καταστρωμάτων, ἀνεμοδόχων, ἀλεξιπύρων φρακτῶν.

β') Τὰς συνθήκας, ὑφ' ἃς ἐπιτρέπεται ἡ ὕπαρξις ἀνοιγμάτων εἰς διαφράγματα, εἰς τὰς πλευρὰς τοῦ πλοίου καὶ εἰς τὸ ἐκτεθειμένον κατάστρωμα ὡς καὶ τὸ εἶδος καὶ τὸν τύπον τῶν μέσων ἅτινα δέον νὰ διατίθηνται διὰ τὸ κλείσιμον τῶν ἀνοιγμάτων τούτων.

γ') Τὰς δοκιμὰς καὶ τὰς περιοδικὰς ἐπιθεωρήσεις καὶ ἔλεγχον λειτουργίας τῶν μέσων κλεισίματος τῶν ἀνοιγμάτων διαφραγμάτων καὶ πλευρῶν πλοίου.

δ') Τὰς ἐξόδους ἐκ στεγανῶν διαμερισμάτων.

ε') Τὰ μέσα ἀντλήσεως.

στ') Τὴν ἱκανότητα ἀναστροφῆς τῆς κινήσεως τοῦ πλοίου καὶ τὴν βοηθητικὴν συσκευὴν πηδαλιουχίας.

Ἄρθρον 8.

Δοκιμὴ εὐσταθείας.

Πᾶν καινουργὲς ἐπιβατηγὸν πλοῖον δέον νὰ ὑποβάλληται εἰς πείραμα εὐσταθείας διὰ κλίσεως ἅμα τῇ ἀποπερατώσει τῆς κατασκευῆς αὐτοῦ καὶ τὰ στοιχεῖα τῆς εὐσταθείας αὐτοῦ νὰ προσδιορίζωνται. Τὸ διαχειριζόμενον τὸ πλοῖον προσωπικὸν δέον νὰ ἐφοδιάζηται δι' ἐπαρκῶν πληροφοριακῶν ἐπὶ τοῦ θέματος στοιχείων ὥστε νὰ εἶναι ἱκανὸν νὰ χειρίζηται ἐν ἀσφαλείᾳ τὸ πλοῖον.

Ἄρθρον 9.

Ἐγγραφαὶ εἰς Ἐπίσημον Ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου.

Εἰς τὸ ἐπίσημον ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου δέον νὰ καταχωρῶνται συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν XIV πᾶσαι αἱ περιπτώσεις κλεισίματος καὶ ἀνοίγματος τῶν στεγανῶν θυρῶν κλπ. ὡς καὶ πᾶσαι αἱ ἐκτελούμεναι ἐπιθεωρήσεις καὶ ἀσκήσεις.

Ἄρθρον 10.

Ἀρχικαὶ καὶ μεταγενέστεραι Ἐπιθεωρήσεις τῶν πλοίων.

Αἱ γενικαὶ ἀρχαὶ αἵτινες δέον νὰ διέπωσι τὰς ἐπιθεωρήσεις τῶν πλοίων εἴτε καινουργῶν εἴτε ὑπαρχόντων, ὅσον ἀφορᾷ τὸ σκάφος, τὰς κυρίας καὶ βοηθητικὰς μηχανὰς καὶ τοὺς λέβητας, ὡς καὶ τὰ ἐφόδια αὐτῶν διαλαμβάνονται εἰς τὸν Κανονισμὸν XXII. Ἕκαστον Συμβαλλόμενον Κράτος ἀναλαμβάνει.

1) Νὰ ἐκδώσῃ λεπτομερεῖς κανονισμοὺς συμφώνως πρὸς

with these general principles, or to bring its existing regulations into agreement with these principles;

(2) to secure that these regulations shall be enforced.

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

CHAPTER III.— LIFE-SAVING APPLIANCES, &c.

Article 11.

Interpretation.

For the purposes of this Chapter.—

(a) the expression «new ship» means a ship the keel of which is laid on or after the 1st July, 1931, all other ships being described as existing ships;

(b) the expression «short international voyage» means an international voyage in the course of which a ship is not more than 200 miles from the nearest land;

(c) the expression «buoyant apparatus» means buoyant deck seats, or buoyant deck chairs, or any other buoyant apparatus excepting boats, life-buoys and life-jackets.

Article 12.

Application.

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

2. Special provisions are laid down in Articles 13, 14, 19 and 25 with regard to new passenger ships engaged on short international voyages.

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

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

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

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

τὰς γενικὰς ἀρχὰς ταύτας, ἢ νὰ διαρρυθμίσῃ τοὺς ὑπάρχοντας κανονισμούς του εἰς τρόπον ὥστε νὰ συμφωνῶσι πρὸς τὰς ἀρχὰς ταύτας.

2) Νὰ ἐξασφαλίσῃ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν κανονισμῶν τούτων.

Οἱ λεπτομερεῖς κανονισμοί, περὶ ὧν ἡ ἀνωτέρω παράγραφος, θὰ εἶναι τοιαύτης φύσεως ὥστε νὰ ἐξασφαλίζηται ἀπὸ τῆς ἀπόψεως τῆς ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς, ἡ καταλληλότης τοῦ πλοίου διὰ τὴν ὑπηρεσίαν δι' ἣν προορίζεται.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ III.

Σωσίβια μέσα.

Ἄρθρον 11.

Ὁρισμοί

Ἐν τῷ Κεφαλαίῳ τούτῳ.

α) Ὁ ὅρος «καινουργὲς πλοῖον» σημαίνει πλοῖον οὗ ἡ κατασκευὴ ἤρξατο τὴν 1ην Ἰουλίου 1931 ἢ μετέπειτα, πάντων τῶν λοιπῶν πλοίων χαρακτηριζομένων ὡς «ὑπαρχόντων πλοίων».

β) Ὁ ὅρος «βραχὺς διεθνὴς πλοῦς» σημαίνει διεθνῆ πλοῦν, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ὁποίου τὸ πλοῖον δὲν ἀπομακρύνεται πλέον τῶν 200 μιλίων ἀπὸ τῆς πλησιεστέρας ξηρᾶς.

γ) Ὁ ὅρος «πλευστικαὶ συσκευαὶ» σημαίνει καθίσματα ἢ ἀνάκλιντρα καταστρώματος ἔχοντα ἱκανότητα ἐπιπλεύσεως ἢ ἄλλας παρομοίας συσκευὰς πλὴν τῶν λέμβων, σωσιβίων καὶ σωσιβίων ζωνῶν.

Ἄρθρον 12.

Ἐφαρμογὴ

1. Τὸ Κεφάλαιον τοῦτο, ἐκτὸς περιπτώσεων ἰδιαιτέρων διατάξεων ἐφαρμόζεται ἐπὶ καινουργῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων μετὰ μηχανικῆς προώσεως, ἐκτελούντων διεθνεῖς πλόας.

2. Διὰ τὰ καινουργῆ ἐπιβατηγὰ πλοῖα τὰ ἐκτελοῦντα βραχεῖς διεθνεῖς πλόας ἐφαρμόζονται εἰδικαὶ διατάξεις περὶ ὧν τὰ ἄρθρα 13, 14, 19 καὶ 25.

3. Ἑκάστη Ἀρχή, ἐὰν κρίνῃ ὅτι τὸ δρομολόγιον καὶ αἱ συνθῆκαι ταξειδίου εἶναι τοιαῦται ὥστε νὰ καθιστῶσι τὴν πλήρη ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τοῦ Κεφαλαίου τούτου ἄσκοπον ἢ περιττεύουσαν, δύναται νὰ κάμῃ ἀνάλογον ἔκπτωσιν τῶν διατάξεων τούτων εἰς ὡρισμένα πλοῖα ἢ κλάσεις πλοίων, ἐφ' ὅσον κατὰ τὸν πλοῦν ταῦτα δὲν ἀπομακρύνονται πλέον τῶν 20 μιλλίων ἀπὸ τῆς πλησιεστέρας ξηρᾶς.

4. Εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ὑπαρχόντων ἐπιβατηγῶν πλοίων μετὰ μηχανικῆς προώσεως ἐκτελούντων διεθνεῖς πλόας, ἅτινα δὲν συμμορφοῦνται ἤδη πρὸς τὰς ἀφορώσας τὰ καινουργῆ ἐπιβατηγὰ πλοῖα διατάξεις τοῦ Κεφαλαίου τούτου, τὰ ληπτέα μέτρα ἐπὶ τῷ σκοπῷ τῆς ἐπιτεύξεως ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ ἐφαρμοσίμου καὶ δυναστοῦ τῆς ἐφαρμογῆς μέχρι 1ης Ἰουλίου 1931 τῶν γενικῶν ἀρχῶν περὶ ὧν τὸ ἄρθρον 13 ὡς καὶ τῆς ἐπαρκοῦς ἐφαρμογῆς τῶν λοιπῶν διατάξεων τοῦ Κεφαλαίου τούτου ἐναπόκεινται εἰς τὴν Ἀρχὴν τῆς χώρας εἰς ἣν ἀνήκουσι τὰ πλοῖα.

5. Εἰς τὴν περίπτωσιν ἐπιβατηγῶν πλοίων μετὰ μηχανικῆς προώσεως ἐκτελούντων διεθνεῖς πλόας, χρησιμοποιουμένων διὰ τὴν μεταφορὰν μεγάλου ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν ἄνευ διαθέσεως δι' αὐτοὺς κλινῶν ὡς π. χ. διὰ τὴν μεταφορὰν προσκυνητῶν, αἱ Ἀρχαὶ εἰς ἃς ἀνήκουσι τὰ πλοῖα, ἐφ' ὅσον πεισθῶσι ὅτι δὲν εἶναι ἐφαρμόσιμοι αἱ διατάξεις τοῦ Κεφαλαίου τούτου, δύνανται νὰ ἐξαιρέσωσιν τῆς ἐφαρμογῆς αὐτῶν τὰ πλοῖα ταῦτα ὑπὸ τοὺς κάτωθι ὅρους:

α) Ὅτι θὰ ἐφαρμόζωνται ἐν τῷ μεγίστῳ δυνατῷ μέτρῳ ὑπὸ τὰς εἰδικὰς συνθήκας τοῦ ταξειδίου αἱ διατάξεις αἱ ἀφο-

matter of life-boats and other life-saving appliances and fire protection.

(b) That all such boats and apparatus shall be readily available within the meaning of Article 13.

(c) That a life-jacket shall be provided for every person on board.

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

Article 13.

Lifeboats and Buoyant Apparatus.

The general principles governing the provision of lifeboats and buoyant apparatus in a ship to which this Chapter applies are that they shall be readily available in case of emergency and shall be adequate.

1. To be readily available, the lifeboats and buoyant apparatus must comply with the following conditions :

(a) They must be capable of being got into the water safely and rapidly even under unfavourable conditions of list and trim.

(b) It must be possible to embark the passengers in the boats rapidly and in good order.

(c) The arrangement of each boat and article of buoyant apparatus must be such that it will not interfere with the operation of other boats and buoyant apparatus.

2. To be adequate, the provision of lifeboats and buoyant apparatus must satisfy the following conditions:—

(a) Subject to the provisions of sub-paragraph (b) of this paragraph there must be accommodation in boats for all persons on board, and there must, in addition, be buoyant apparatus for 25 per cent. of the persons on board.

(b) In the case of passenger ships engaged on short international voyages, the boats must be provided in accordance with the requirements set out in the table in Regulation XXXIX, and there must be, in addition, buoyant apparatus so that the boats and buoyant apparatus together provide accommodation for all on board as set out in Regulation XXXVIII. There must, in addition, be buoyant apparatus for 10 per cent. of the persons on board.

(c) No more boats shall be required on any passenger ship than are sufficient to accommodate all persons on board.

Article 14.

Ready Availability and Adequacy.

The arrangements for securing the principles of ready availability and adequacy mentioned in Article 13 shall be in accordance with the provisions of Regulations XXXVII, XXXVIII and XXXIX.

Article 15.

Standard types of Boats. Life Rafts. Buoyant Apparatus.

All the lifeboats, life rafts and buoyant apparatus shall comply with the conditions fixed by this Convention and Regulations XXIV to XXIX.

ρῶσαι τὰς σωσιβίους λέμβους καὶ λοιπὰ σωσίβια μέσα ὡς καὶ τὰ μέσα προστασίας κατὰ τῆς πυρκαϊᾶς.

β) Ὅτι αἱ λέμβοι καὶ τὰ μέσα ταῦτα θὰ ὦσι ταχείας λειτουργίας ὑπὸ τὴν ἔννοιαν τοῦ ἄρθρου 13.

γ) Ὅτι τὸ πλοῖον θὰ εἶναι ἐφωδιασμένον δι' ἐπαρκῶν σωσιβίων ζωνῶν εἰς τρόπον ὥστε πάντες οἱ ἐπιβαίνοντες νὰ διαθέτωσι ἕκαστος τὴν ζώνην του.

δ) Ὅτι θὰ ληφθῶσι μέτρα διὰ τὴν ἔκδοσιν γενικῶν κανονισμῶν ἀφορώντων τὰς εἰδικὰς συνθήκας τῶν ταξειδίων τούτων. Ἡ διατύπωσις τῶν κανονισμῶν τούτων θὰ γίνῃ ἀπὸ κοινοῦ ὑπὸ πάντων τῶν ἀμέσως συνενδιαφερομένων ἐκ τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν διὰ τὴν μεταφορὰν τοιούτων ἐπιβατῶν.

Ἄρθρον 13.

Σωσίβιοι λέμβοι καὶ πλευστικαὶ συσκευαί.

Αἱ γενικαὶ ἀρχαὶ αἱ ρυθμίζουσαι τὰ ἐφόδια εἰς σωσσιβίους λέμβους καὶ πλευστικὰς συσκευὰς τῶν πλοίων ἐφ' ὧν ἐφαρμόζεται τὸ Κεφάλαιον τοῦτο εἶναι ὅτι τὰ ἐφόδια ταῦτα δέον νὰ ὦσι ταχείας λειτουργίας καὶ ἐπαρκῆ.

1. Ἵνα ταῦτα ὦσι ταχείας λειτουργίας αἱ σωσίβιοι λέμβοι καὶ αἱ πλευστικαὶ συσκευαὶ δέον νὰ ἐκπληρῶσι τοὺς κάτωθι ὅρους:

α) Νὰ δύνανται νὰ καταβιβασθῶσι εἰς τὴν θάλασσαν ἀσφαλῶς καὶ ταχέως καὶ ὑπὸ δυσμενεῖς ἔτι συνθήκας ἐγκαρσίας καὶ διαμήκους κλίσεως τοῦ πλοίου.

β) Νὰ ἦ δυνατὴ ἡ ἐπιβίβασις τῶν ἐπιβατῶν ἐπὶ τῶν σωσιβίων λέμβων ταχέως καὶ ἐν πλήρει τάξει.

γ) Ἡ διάταξις ἑκάστης λέμβου καὶ ἑκάστης πλευστικῆς συσκευῆς νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ μὴ παρακωλύεται ἡ λειτουργία ἑτέρων λέμβων ἢ συσκευῶν.

2. Ἵνα ὦσιν ἐπαρκῆ, ὁ ἐφοδιασμὸς εἰς σωσιβίους λέμβους καὶ πλευστικὰς συσκευὰς δέον νὰ ἐκπληροῖ τοὺς κάτωθι ὅρους:

α) Ὑπὸ τὸν περιορισμὸν τῶν διατάξεων τοῦ ἐδαφίου 6 τῆς παραγράφου ταύτης δέον νὰ ὑπάρχῃ θέσις εἰς τὰς λέμβους δι' ὅλα τὰ ἐπιβαίνοντα τοῦ πλοίου πρόσωπα καὶ ἐπὶ πλέον δέον νὰ ὑπάρχωσι πλευστικαὶ συσκευαὶ διὰ 25 ο)ο τῶν ἐπιβαινόντων.

β) Εἰς τὴν περίπτωσιν ἐπιβατηγῶν πλοίων ἐκτελούντων βραχεῖς διεθνεῖς πλόας, ὁ μὲν ἐφοδιασμὸς εἰς λέμβους δέον νὰ ἦ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἐν τῷ Κανονισμῷ XXXIX πίνακας, ὁ δὲ εἰς πλευστικὰς συσκευὰς τοιοῦτος ὥστε λέμβοι καὶ πλευστικαὶ συσκευαὶ νὰ ἐπαρκέσωσι δι' ὅλους τοὺς ἐπιβαίνοντας συμφώνως πρὸς Κανονισμὸν XXXVIII .

Ἐπὶ πλέον δέον νὰ ὑπάρχωσι πλευστικαὶ συσκευαὶ διὰ 10 ο)ο τῶν ἐπιβαινόντων τοῦ πλοίου.

γ) Εἰς οὐδὲν ἐπιβατηγὸν πλοῖον δύναται νὰ ζητηθῇ ἡ ὕπαρξις πλειόνων λέμβων ἢ ὅσαι ἐπαρκοῦσι διὰ τὴν ἐπιβίβασιν πάντων τῶν ἐπιβαινόντων τοῦ πλοίου προσώπων.

Ἄρθρον 14.

Ἐπάρκεια καὶ ταχεία λειτουργία σωσιβίων μέσων.

Ἵνα ἐξασφαλισθῶσι αἱ ἀρχαὶ περὶ τῆς ταχείας λειτουργίας καὶ ἐπαρκείας περὶ ὧν τὸ ἄρθρον 13 αἱ διατάξεις τῶν σωσιβίων μέσων δέον νὰ ὦσι σύμφωνοι πρὸς τοὺς Κανονισμοὺς XXXVII, XXXVIII καὶ XXXIX.

Ἄρθρον 15.

Τύποι Σωσιβίων λέμβων. Σωσίβιοι σχεδίαι. Πλευστικαὶ συσκευαί. Πᾶσαι αἱ σωσίβιοι λέμβοι, αἱ σωσίβιοι σχεδίαι καὶ αἱ πλευστικαὶ συσκευαὶ δέον νὰ ἐκπληρῶσι τοὺς ὅρους τοὺς ὁριζομένους ὑπὸ τῆς παρούσης Συμβάσεως καὶ ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν XXIV καὶ XXIX.

Article 16.

Construction of Boats.

All boats must be properly constructed, and shall be of such form and proportion that they shall have ample stability in a seaway, and sufficient freeboard when loaded with their full complement of persons and equipment.

Each boat must be of sufficient strength to enable it to be safely lowered into the water when loaded with its full complement of persons and equipment.

Article 17.

Embarkation of the Passengers in the Boats.

Suitable arrangements shall be made for embarking the passengers in the boats at an embarkation deck. There shall also be a suitable ladder provided at each set of davits.

Article 18.

Capacity of Boats and Life Rafts.

The number of persons that a boat of one of the standard types or an approved life raft or buoyant apparatus can accommodate and the conditions of approval of life rafts and buoyant apparatus shall be ascertained in accordance with the provisions of Regulations XXX to XXXV inclusive.

Article 19.

Equipment of Boats and Life Rafts.

Regulation XXXVI prescribes the equipment for boats and life rafts.

Article 20.

Life-jackets and Life-buoys.

1. Every ship to which this Chapter applies shall carry for every person on board a life-jacket of a type approved by the Administration, and in addition, unless these life-jackets can be adapted for use by children, a sufficient number of life-jackets suitable for children.

2. Every such ship shall also carry life-buoys of a type approved as aforesaid to the number required by Regulation XL.

3. A life-jacket or life-buoy shall not be approved by an Administration unless it satisfies the requirements of Regulation XL applicable to life-jackets and life-buoys respectively.

4. In this Article the expression «life-jacket» includes any appliance capable of being fitted on the body, having the same buoyancy as a life-jacket.

Article 21.

Means of Ingress and Egress. Emergency Lighting.

1. Proper arrangements shall be made for ingress to and egress from the different compartments, decks, &c.

2. Provision shall be made for an electric or othet system of lighting, sufficient for all requirements of safety, in the different parts of the ship, and particularly upon the decks on which the lifeboats are stowed. On ships in which the boat deck is more than 9. 15 metres (30 feet) above the waterline at the lightest

Ἄρθρον 16.

Κατασκευὴ τῶν Λέμβων

Πᾶσαι αἱ λέμβοι δέον νὰ ὦσιν ἐπιμεμελημένης κατασκευῆς καὶ τοιούτου σχήματος καὶ ἀναλογιῶν ὥστε νὰ ἐξασφαλίζηται πλήρης ἐπάρκεια εὐσταθίας ἐν πλεύσει καὶ ἐπάρκεια ὕψους ἐξάλων ὑπὸ πλήρη φόρτον ἐπιβαινόντων καὶ ἐφοδίων.

Πᾶσα λέμβος δέον νὰ ἦ ἀρκούντως ἰσχυρᾶς κατασκευῆς ὥστε νὰ δύναται ἀσφαλῶς νὰ καθαιρεθῇ εἰς τὴν θάλασσαν ὑπὸ πλήρη φόρτον ἐπιβαινόντων καὶ ἐφοδίων.

Ἄρθρον 17.

Ἐπιβίβασις ἐπιβατῶν εἰς τὰς λέμβους.

Κατάλληλοι διατάξεις δέον νὰ προβλέπωνται διὰ τὴν ἀπὸ τοῦ καταστρώματος ἐπιβιβάσεως ἐπιβίβασιν τῶν ἐπιβατῶν ἐπὶ τῶν λέμβων. Παρ' ἕκαστον ζεῦγος ἐπωτίδων δέον νὰ ὑπάρχῃ κατάλληλος κλίμαξ ἐπιβιβάσεως.

Ἄρθρον 18.

Χωρητικότης Σωσιβίων Λέμβων καὶ Σωσιβίων Σχεδιῶν.

Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπιβατῶν οὓς λέμβος ἢ σχεδία ἢ συσκευὴ ἀντώσεως παραδεδεγμένων τύπων δύνανται νὰ περιλάβωσι καὶ οἱ ὅροι οὓς δέον νὰ ἐκπληρῶσι σχεδίαι καὶ συσκευαὶ ἀντώσεως ἵνα ὦσι παραδεκταί, ὁρίζονται εἰς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν XXX μέχρι XXXV συμπεριλαμβανομένου.

Ἄρθρον 19.

Ἐξοπλισμὸς σωσιβίων λέμβων καὶ σωσιβίων σχεδιῶν.

Ὁ ἐξοπλισμὸς καὶ ἐφοδιασμὸς τῶν σωσιβίων λέμβων καὶ σχεδιῶν καθορίζονται ἐν τῷ Κανονισμῷ XXXVI.

Ἄρθρον 20.

Σωσίβιοι Ζῶναι καὶ Κυκλικὰ Σωσίβια.

1. Πᾶν πλοῖον ἐφ' οὗ ἐφαρμόζεται τὸ παρὸν Κεφάλαιον δέον νὰ ἦ ἐφοδιασμένον δι' ἀριθμοῦ σωσιβίων ζωνῶν τύπου ἐγκεκριμένου ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, ἐπαρκοῦς διὰ πάντα τὰ ἐπιβαίνοντα τοῦ πλοίου πρόσωπα, προσθέτως δέ, ἐὰν αἱ ζῶναι αὗται δὲν δύνανται νὰ μετασχηματίζωνται διὰ χρῆσιν παιδίων, ὑπὸ ἐπαρκοῦς ἀριθμοῦ παιδικῶν σωσιβίων, ζωνῶν καταλλήλων διὰ παιδία.

2. Πᾶν τοιοῦτον πλοῖον δέον νὰ εἶναι ἐπίσης ἐφοδιασμένον δι' ἐγκεκριμένου κατὰ τὰ ἀνωτέρω τύπου κυκλικοῦ σωσιβίου εἰς ὃν ἀριθμὸν ὁρίζει ὁ Κανονισμὸς XI.

3. Σωσίβιοι ζῶναι καὶ Σωσίβια δὲν δύνανται νὰ ἐγκριθῶσι ὑπὸ μιᾶς Ἀρχῆς ἐὰν δὲν ἐκπληρῶσι τοὺς ὅρους τοῦ Κανονισμοῦ XI ἀφορῶντος τόσον τὰς σωσιβίους ζώνας ὅσον καὶ τὰ σωσίβια.

4. Ἐν τῷ παρόντι ἄρθρῳ ὁ ὅρος «σωσίβιος ζώνη» περιλαμβάνει πᾶσαν συσκευὴν δυναμένην νὰ ἐφαρμοσθῇ ἐπὶ τοῦ ἀνθρωπίνου σώματος καὶ ἔχουσαν τὴν αὐτὴν ἄντωσιν ἣν καὶ ἡ σωσίβιος ζώνη.

Ἄρθρον 21.

Μέσα εἰσόδου καὶ ἐξόδου. Βοηθητικὸς φωτισμός.

1. Κατάλληλοι διατάξεις δέον νὰ προβλέπωνται διὰ τὴν εἴσοδον εἰς τὰ διάφορα διαμερίσματα, καταστρώματα κλπ. τοῦ πλοίου ὡς καὶ τὴν ἔξοδον ἐξ αὐτῶν.

2. Δέον νὰ ὑπάρχῃ ἠλεκτρικὸς ἢ ἕτερος φωτισμός, ἐπαρκὴς δι' ὅλας τὰς ἀπαιτήσεις τῆς ἀσφαλείας εἰς τὰ διάφορα μέρη τοῦ πλοίου καὶ ἰδίως ἐπὶ τῶν καταστρωμάτων ἐφ' ὧν εὑρηνται αἱ σωσίβιοι λέμβοι. Εἰς πλοῖα ὧν τὸ κατάστρωμα λέμβων εἶναι πλέον τῶν 9,15 μέτρων (30 ποδῶν) ἄνωθεν τῆς θαλάσσης εἰς κατάστασιν ἐλαχίστου φόρτου, δέον νὰ ὑπάρχῃ εἰδικὴ

seagoing draught, provision shall be made for the illumination from the ship of the lifeboats when alongside and in process of or immediately after being launched. There must be a selfcontained source capable of supplying, when necessary, this safety lighting system, and placed in the upper parts of the ship above the bulkhead deck.

3. The exit from every main compartment occupied by passengers or crew shall be continuously lighted by an emergency lamp. The power for these emergency lamps shall be so arranged that they will be supplied from the independent installation referred to in the preceding paragraph in the event of failure of the main generating plant.

Article 22.

Certificated Lifeboatmen. Manning of the Boats.

1. In every ship to which this Chapter applies there must be, for any boat or life raft carried in order to comply with this Chapter, such number of certificated lifeboatmen as is required by Regulation XLI for that boat.

2. The allocation of the certificated lifeboatmen to each boat and life raft remains within the discretion of the master, according to the circumstances.

3. By «certificated lifeboatman» is meant any member of the crew who holds a certificate of efficiency issued under the authority of the Administration in accordance with the conditions laid down in the aforementioned Regulation.

4. The manning of the boats shall be as prescribed in Regulation XLII.

Article 23.

Line-Throwing Appliances.

Every ship to which this Chapter applies shall carry a line-throwing appliance of a type approved by the Administration.

Article 24.

Dangerous Goods. Fire Protection

1. The carriage, either as cargo or ballast, of goods which by reason of their nature, quantity, or mode of stowage, are, either singly, or collectively, liable to endanger the lives of the passengers or the safety of the ship, is forbidden.

This provision does not apply to the ship's distress signals, nor to the carriage of naval or military stores for the public service of the State under conditions authorised by the Administration.

Each Administration shall, from time to time by official notice, determine what goods are to be considered dangerous goods, and shall indicate the precautions which must be taken in the packing and stowage thereof.

2. The arrangements to be made for the detection and extinction of fire shall be as prescribed in Regulation XLIII.

Article 25.

Muster Roll and Drills.

Special duties for the event of an emergency shall be allotted to each member of the crew.

διάταξις διὰ τὸν ὑπὸ τοῦ πλοίου φωτισμὸν τῶν λέμβων κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς καθαιρέσεως καὶ ἀμέσως μετὰ τὴν καθαίρεσιν ἐφ' ὅσον ἡ λέμβος εὑρηται παρὰ τὴν πλευρὰν τοῦ πλοίου. Διὰ τὸν φωτισμὸν τοῦτον ἀσφαλείας δέον νὰ ὑπάρχῃ αὐτοτελὴς πηγὴ φωτισμοῦ δυναμένη ἐν ἀνάγκῃ νὰ τροφοδοτήσῃ αὐτόν, τοποθετημένη εἰς ὑψηλὰ σημεῖα τοῦ πλοίου ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως τοῦ πλοίου.

3. Ἡ ἔξοδος ἐξ ἑκάστου κυρίου διαμερίσματος, ἐν ᾧ ἐνδιαιτῶνται ἐπιβάται ἢ πλήρωμα, δέον νὰ φωτίζηται συνεχῶς ὑπὸ λυχνίας κινδύνου. Αἱ λυχνίαι αὗται δέον νὰ τροφοδοτῶνται ὑπὸ τῆς ἰδίας αὐτοτελοῦς πηγῆς φωτισμοῦ περὶ ἧς ἡ ἀνωτέρω παράγραφος διὰ τὴν περίπτωσιν διακοπῆς τῆς λειτουργίας τῆς κυρίας πηγῆς φωτισμοῦ τοῦ πλοίου.

Ἄρθρον 22.

Πτυχιοῦχοι ἄνδρες σωσιβίων λέμβων. Ἐπάνδρωσις λέμβων.

1. Εἰς πᾶν πλοῖον ἐφ' οὗ ἐφαρμόζεται τὸ παρὸν Κεφάλαιον καὶ εἰς ἐφαρμογὴν αὐτοῦ δέον νὰ ὑπάρχῃ δι' ἑκάστην σωσίβιον λέμβον ἢ σχεδίαν τοῦ πλοίου ἀνάλογος ἀριθμὸς πτυχιούχων ἀνδρῶν σωσιβίων λέμβων συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ XLI.

2. Ἡ κατανομὴ τῶν πτυχιούχων τούτων ἀνδρῶν εἰς ἑκάστην λέμβον ἢ σχεδίαν ἐναπόκειται εἰς τὴν κατὰ τὰς περιστάσεις κρίσιν τοῦ πλοιάρχου.

3. Ὑπὸ τοῦ ὅρου «πτυχιοῦχοι ἄνδρες σωσιβίων λέμβων» ἐννοεῖται πᾶν μέλος τοῦ πληρώματος ὅπερ κατέχει πιστοποιητικὸν (πτυχίον) ἱκανότητος ἐκδεδομένον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ προαναφερθέντος Κανονισμοῦ.

4. Ἡ ἐπάνδρωσις τῶν λέμβων ἐκτελεῖται συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ XLII.

Ἄρθρον 23.

Μέσα ἐκσφενδονίσεως ὁρμιδίου.

Πᾶν πλοῖον ἐφ' οὗ ἐφαρμόζεται τὸ παρὸν κεφάλαιον δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον δι' ὁρμιδιοβόλου μηχανήματος τύπου ἐγκεκριμένου ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

Ἄρθρον 24.

Ἐπικίνδυνα φορτία, προστασία ἐναντίον πυρκαϊᾶς.

1. Ἀπαγορεύεται ἡ μεταφορὰ φορτίου ἢ καὶ ἔρματος ἀποτελουμένου ἀπὸ εἴδη ἅτινα, ὡς ἐκ τῆς φύσεώς των, τῆς ποσότητός των ἢ τοῦ τρόπου τῆς στοιβασίας των, δύνανται νὰ ἐκθέσωσι εἴτε μεμονομένως εἴτε ἐν τῷ συνόλῳ εἰς κίνδυνον τὴν ζωὴν τῶν ἐπιβαινόντων ἢ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου.

Ἡ διάταξις αὕτη δὲν ἀφορᾷ τὰ σήματα κινδύνου τοῦ πλοίου οὔτε τὴν μεταφορὰν στρατιωτικοῦ ἢ ναυτικοῦ πολεμικοῦ ὑλικοῦ διὰ τὴν δημοσίαν ὑπηρεσίαν τοῦ Κράτους ὑπὸ συνθήκας ἐγκεκριμμένας ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

Ἑκάστη Ἀρχὴ θέλει ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρὸν ἐκδίδει ἐπίσημα δελτία ἐν οἷς θὰ ἀναγράφωνται τὰ εἴδη ἐμπορευμάτων ἅτινα δέον νὰ θεωροῦνται ὡς ἐπικίνδυνα καὶ αἱ προφυλάξεις αἵτινες δέον νὰ λαμβάνωνται κατὰ τὴν συσκευασίαν καὶ στοιβασίαν αὐτῶν.

2. Αἱ ἐν τῷ πλοίῳ διατάξεις διὰ τὴν ἀνακάλυψιν καὶ κατάσβεσιν πυρκαϊᾶς δέον νὰ εἶναι σύμφωνοι πρὸς τὰ ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ XLIII ὁριζόμενα.

Ἄρθρον 25.

Συναγερμὸς καὶ Γυμνάσια.

Εἰς περίπτωσιν κινδύνου ἕκαστον μέλος τοῦ πληρώματος δέον νὰ ἔχῃ τὰ εἰδικὰ αὐτοῦ καθήκοντα.

The muster list shall show all these special duties and shall indicate, in particular, the station to which each man must go, and the duties that he has to perform.

Before the vessel sails, the muster list shall be drawn up and exhibited, and the proper authority shall be satisfied that the muster list has been prepared for the ship. It shall be posted in several parts of the ship, and in particular in the crew's quarters.

Regulations XLIV and XLV prescribe the conditions under which musters of the crew and drills shall take place.

CHAPTER IV.—RADIOTELEGRAPHY.

Article 26.

Application and Definition.

1. This Chapter applies to all ships engaged on international voyages except cargo ships of less than 1,600 tons gross tonnage.

2. For the purposes of this Chapter a cargo ship means any ship not being a passenger ship.

Article 27.

Fitting of Radio Installation.

1. All ships to which this Chapter applies shall, unless exempted under Article 28, be fitted with a radiotelegraph installation complying with the provisions of Article 31, as follows:—

(a) All passenger ships, irrespective of size.

(b) All cargo ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards.

2. Each Administration may delay the application of the provisions of paragraph 1 (b) to cargo ships belonging to its country of less than 2,000 tons gross tonnage for a period not exceeding five years from the date of the coming into force of the present Convention.

Article 28.

Exemptions from the Requirements of Article 27.

1. Each Administration may, if it considers that the route and the conditions of the voyage are such as to render a radiotelegraph installation unreasonable or unnecessary, exempt ships belonging to its country from the requirements of Article 27 as follows:—

I.—Passenger ships.

(a) Individual passenger ships or classes of passenger ships which, in the course of their voyage, do not go more than—

(i) 20 miles from the nearest land;

or

(ii) 200 miles in the open sea between two consecutive ports.

(b) Passenger ships which make voyages entirely within the restricted areas specified in the Annex to this Article.

II.—Cargo Ships.

Individual cargo ships or classes of cargo ships which, in the course of their voyage, do not go more than 150 miles from the nearest land.

2. Each Administration may, in addition, exempt ships belonging to its country of the following classes:—

I.—Barges in tow and existing sailing ships.

Ἐν ἰδιαιτέρῳ πίνακι συναγερμοῦ θὰ ἀναγράφωνται τὰ εἰδικὰ ταῦτα καθήκοντα καὶ ἰδίως ἡ θέσις ἑνὸς ἑκάστου ἀνδρὸς καὶ τὸ εἶδος τῆς ὑπηρεσίας ἣν θὰ ἐκτελέσῃ.

Ὁ πίναξ συναγερμοῦ δέον νὰ ἑτοιμάζηται καὶ ἀναρτᾶται πρὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου, ἡ δὲ ἐντεταλμένη ἀρχὴ δέον νὰ βεβαιοῦται περὶ τῆς ἐγκαίρου ἑτοιμασίας αὐτοῦ. Οὗτος δέον νὰ ἀναρτᾶται εἰς διάφορα σημεῖα τοῦ πλοίου μεταξὺ τῶν ὁποίων ἀπαραιτήτως εἰς τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος.

Αἱ συνθῆκαι ὑφ' ἃς ἐκτελοῦνται συναγερμοὶ καὶ γυμνάσια τοῦ πληρώματος ἐμφαίνονται εἰς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν XLIV καὶ XLV.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ IV'.

Ραδιοτηλεγραφία.

Ἄρθρον 26.

Ἐφαρμογὴ καὶ ὁρισμοί.

1. Τὸ Κεφάλαιον τοῦτο ἐφαρμόζεται ἐφ' ὅλων τῶν πλοίων τῶν ἐκτελούντων διεθνεῖς πλόας πλὴν φορτηγῶν ὁλικῆς χωρητικότητος μικροτέρας τῶν 1600 κόρων.

2. Ἐν τῷ Κεφαλαίῳ τούτῳ ὑπὸ τὸν ὅρον «φορτηγὸν» ἐννοεῖται πᾶν πλοῖον τὸ ὁποῖον δὲν εἶναι ἐπιβατηγόν.

Ἄρθρον 27.

Ἐγκατάστασις Ἀσυρμάτου.

1. Πᾶν πλοῖον ἐφ' οὗ ἐφαρμόζεται τὸ παρὸν Κεφάλαιον, πλὴν τῶν ἐν τῷ ἄρθρῳ 28 προβλεπομένων περιπτώσεων ἐξαιρέσεως, δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον μὲ ἐγκατάστασιν ἀσυρμάτου σύμφωνον πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 31 ὡς ἀκολούθως :

α) Πάντα τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα, ἀνεξαρτήτως μεγέθους.

β) Πάντα τὰ φορτηγὰ πλοῖα ὁλικῆς χωρητικότητος 1600 κόρων καὶ ἄνω.

2. Ἑκάστη Ἀρχὴ δύναται νὰ ἀναβάλῃ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς διατάξεως παραγράφου 1 (β) εἰς φορτηγὰ πλοῖα αὐτῆς ὁλικῆς χωρητικότητος μικροτέρας τῶν 2000 κόρων ἐπὶ χρονικὴν περίοδον μὴ ὑπερβαίνουσαν τὰ 5 ἔτη ἀπὸ τῆς ἡμέρας ἀφ' ἧς ἄρχεται ἡ ἰσχὺς τῆς παρούσης Συμβάσεως.

Ἄρθρον 28.

Ἐξαιρέσεις ἀπὸ τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 27.

1. Ἑκάστη ἀρχή, ἐὰν κρίνῃ ὅτι τὸ δρομολόγιον καὶ αἱ συνθῆκαι ταξειδίου εἶναι τοιαῦται ὥστε νὰ καθιστῶσι τὴν ἐγκατάστασιν ἀσυρμάτου ἄσκοπον ἢ περιττεύουσαν, δύναται νὰ ἐξαιρέσῃ πλοῖα ἀνήκοντα εἰς αὐτὴν ἀπὸ τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 27 ὡς ἑξῆς.

I. Ἐπιβατηγὰ πλοῖα.

α) Ὡρισμένα ἐπιβατηγὰ πλοῖα ἢ κλάσεις ἐπιβατηγῶν πλοίων, ἅτινα κατὰ τὸν πλοῦν αὐτῶν (I) δὲν ἀπομακρύνονται πλέον τῶν 20 μιλίων ἀπὸ τῆς πλησιεστέρας ξηρᾶς, ἢ (II) ἡ μεταξὺ 2 διαδοχικῶν λιμένων προσεγγίσεως ἀπόστασις δὲν εἶναι μεγαλειτέρα τῶν 200 μιλλίων.

β) Ἐπιβατηγὰ πλοῖα ὧν οἱ πλόες περιορίζονται ἐξ ὁλοκλήρου ἐντὸς τῶν περιωρισμένων περιοχῶν τῶν ὁριζομένων ἐν τῷ παραρτήματι τοῦ παρόντος ἄρθρου.

II. Φορτηγὰ πλοῖα.

Ὡρισμένα φορτηγὰ πλοῖα ἢ κλάσεις φορτηγῶν πλοίων, ἅτινα κατὰ τὸν πλοῦν αὐτῶν δὲν ἀπομακρύνονται πλέον τῶν 150 μιλλίων ἀπὸ τῆς πλησιεστέρας ξηρᾶς.

2. Ἑκάστη Ἀρχὴ δύναται προσθέτως νὰ ἐξαιρέσῃ πλοῖα αὐτῆς τῶν κάτωθι κλάσεων:

I. Ρυμουλκουμένας φορτηγίδας καὶ ὑπάρχοντα ἱστιοφόρα.

An existing sailing ship is one the keel of which is laid before the 1st July, 1931.

II.—Ships of primitive build, such as dhows, junks & c., if it is practically impossible to fit them with a radiotelegraph installation.

III.—Ships which are not normally engaged on international voyages, but which in exceptional circumstances are required to undertake a single voyage of that kind.

Annex to Article 28.

1. The Baltic Sea and approaches thereto East of a line drawn from Utsire (Norway) in the North to Texel (Netherlands) in the South, outside the territorial jurisdiction of the Union of Socialist Soviet Republics.

2. The portions of the Gulf of Tartary and the Sea of Okhotsk covered in voyages between ports in Hokkaido and ports in Japanese Sakhalin.

3. The Chosen (Tyosen) Strait between a line in the North drawn from Kawajiri Misaki (Cape Natsungu) to Fusan, and a line in the South drawn from Nagasaki to Giffard Island (off the South-West point of Quelpart Island) and thence to Tin To (Amherst Island).

4. The Yellow Sea North of Parallel 37° North.

5. The Formosa Strait between a line in the North drawn from Fuki Kaku (Syauki Point) to Foochow and a line in the South drawn from South Cape (the South point of Formosa) to Hong Kong.

6. The area within the following limits:—

Parallel 10° N. from long. 94° E. to the coast of Asia, coast of Asia to Saigon (Cape Tiwan), straight lines between Cape Tiwan, lat. 4° 30′ N. long. 110° E., south point of Palawan Island, Palmas (Miangas) Island, lat. 0° long. 140° E., lat. 0° long. 148° E., lat. 10° S. long 148° E., Cape York, north coast of Australia from Cape York to Port Darwin (Cape Charles), straight lines between Cape Charles, Ashmore Reef (East Island), lat. 10° S. long. 109° E., Christmas Island, lat 2° N. long 94° E., lat 10° N. long. 94° E., outside the territorial jurisdiction of Australia and of the United States of America.

7. The Caribbean Sea, outside the territorial jurisdiction of the United States of America, in relation to voyages made by sailing ships only.

8. The area of the South Pacific Ocean bounded by the Equator, Meridian 130° W., Parallel 34° S., and the coast of Australia, outside the territorial jurisdiction of Australia.

9. The Tong King Gulf and portions of the China Sea lying to the West of a line drawn from Hong Kong to Lat. 17° N. Long. 110°, E., thence due South to Latitude 10° N., and thence West to Saigon.

10. The portions of the Indian Ocean covered in voyages between ports in Madagascar, Reunion and the Mauritius Islands.

11. The portions of the North Atlantic Ocean and Mediterranean Sea covered in voyages between Casablanca (Morocco) and Oran (Algeria) and intermediate ports.

Ὡς ὑπάρχοντα λογίζονται τὰ ἱστιοφόρα ὧν ἡ ναυπήγησις ἤρξατο πρὸ τῆς 1ης Ἰουλίου 1931.

II. Πλοῖα ἀρχεγόνου κατασκευῆς, τύπου dhow, junk κλπ. ἐφ' ὅσον εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατος ἡ ἐγκατάστασις ἐπ' αὐτῶν ἀσυρμάτου.

III. Πλοῖα ἅτινα κανονικῶς δὲν ἐκτελοῦσι διεθνεῖς πλόας ἀλλὰ τὰ ὁποῖα εἰς ἐξαιρετικὰς περιστάσεις χρησιμοποιοῦνται διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἑνὸς καὶ μόνου πλοῦ τοῦ εἴδους τούτου.

Παράρτημα Ἄρθρου 28.

1. Ἡ Βαλτικὴ θάλασσα καὶ αἱ πρὸς αὐτὴν προσεγγίσεις ἀνατολικῶς γραμμῆς χαρασσομένης ἀπὸ Utsire (Νορβηγία) βορείως εἰς Texel (Ὁλλανδία) νοτίως ἔξω τῆς ἐδαφικῆς δικαιοδοσίας τῆς Ἑνώσεως τῶν Σοσιαλιστικῶν-Σοβιετικῶν Δημοκρατιῶν.

2. Τὰ τμήματα τοῦ Κόλπου τῆς Ταρταρίας καὶ τῆς θαλάσσης τοῦ Okhotsk τὰ ἀφορῶντα ταξείδια μεταξὺ λιμένων τοῦ Hokkaido καὶ λιμένων τῆς Ἰαπωνικῆς Σαχαλίνης.

3. Τὰ Στενὰ Chosen (Tyosen) μεταξὺ γραμμῆς βορείως μὲν ἀπὸ Kawajiri Misaki (Cape Natsungu) εἰς Fusan καὶ γραμμῆς νοτίως ἀπὸ Nagasaki εἰς Giffard island (εἰς τὸ ὕψος τῆς Νοτιο-Δυτικῆς ἄκρας τῆς νήσου Quelpart) καὶ ἐκεῖθεν εἰς Tin-to (νῆσος (Amherst),

4. Ἡ Κιτρίνη θάλασσα βορείως τῆς 37° παραλλήλου Βορείου πλάτους.

5. Τὰ στενὰ τῆς Φορμόζης μεταξὺ γραμμῆς πρὸς βορρᾶν ἀπὸ Fukikaku (Ἀκρωτήριον Syauki) εἰς Foochow καὶ γραμμῆς πρὸς Νότον ἀπὸ South Cape (Νότιον Ἀκρωτήριον τῆς Φορμόζης) εἰς Hong Kong.

6. Ἡ ἐντὸς τῶν κάτωθι ὁρίων περιοχή: Παράλληλος 10° Β. πλάτος ἀπὸ τῆς 94° ἀνατολικοῦ μήκους μέχρι τῆς ἀκτῆς τῆς Ἀσίας, ἀκτὴ τῆς Ἀσίας μέχρι Saigon (ἀκρωτήριον Tiwan), εὐθεῖαι γραμμαὶ μεταξὺ ἀκρωτηρίου Tiwan), 4° 30′ Β. πλάτους 110° ἀνατολικοῦ μήκους, νοτία ἄκρα νήσου Palawan νῆσος Palmas (Miangas), ὁ Ἰσημερινὸς μεταξὺ 140° καὶ 148° ἀνατολικοῦ μήκους, τὸ ἀκρωτήριον York, ἡ βορεία ἀκτὴ τῆς Αὐστραλίας ἀπὸ ἀκρωτηρίου York μέχρι Port Darwin (ἀκρωτήριον Charles), εὐθεῖαι γραμμαὶ μεταξὺ ἀκρωτηρίου Charles, Ashmore Reef (East Island), 10° Νοτίου πλάτους 109° ἀνατολικοῦ μήκους, νήσου Christmas, 2° Βορείου πλάτους, 94° ἀνατολικοῦ μήκους, 10° Βορείου πλάτους, 94° Ἀνατολικοῦ μήκους, ἔξω τῆς ἐδαφικῆς δικαιοδοσίας τῆς Αὐστραλίας καὶ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς.

7. Ἡ Καριβαϊκὴ θάλασσα (Caribbean Sea) ἔξω τῆς ἐδαφικῆς δικαιοδοσίας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς ὅσον ἀφορᾷ πλόας ἱστιοφόρων μόνον.

8. Ἡ ζώνη τοῦ Νοτίου Εἰρηνικοῦ Ὠκεανοῦ ἡ περιλαμβανομένη μεταξὺ τοῦ Ἰσημερινοῦ, τοῦ Μεσημβρινοῦ 130° Δ. τοῦ παραλλήλου 34° Ν. καὶ τῆς ἀκτῆς τῆς Αὐστραλίας, ἔξω τῆς ἐδαφικῆς δικαιοδοσίας τῆς Αὐστραλίας.

9. Ὁ κόλπος Tong King καὶ τὰ τμήματα τῆς Σινικῆς θαλάσσης τὰ εὑρισκόμενα δυτικῶς γραμμῆς χαρασσομένης ἀπὸ Hong Kong εἰς σημεῖον εὑρισκόμενον εἰς 17° Βορείου πλάτους καὶ 110° Ἀνατολικοῦ μήκους, ἐκεῖθεν πρὸς Νότον μέχρι συναντήσεως τοῦ 10° Βορείου πλάτους καὶ ἐκεῖθεν πρὸς δυσμὰς μέχρι τοῦ Saigon.

10. Τὰ τμήματα τοῦ Ἰνδικοῦ Ὠκεανοῦ τὰ ἀφορῶντα ταξείδια μεταξὺ τῶν λιμένων τῆς Μαδαγασκάρης καὶ τὰς νήσους Reunion καὶ Mauritius.

11. Τὰ τμήματα τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ Ὠκεανοῦ καὶ τῆς Μεσογείου Θαλάσσης τὰ ἀφορῶντα ταξείδια μεταξὺ Casablanca (Μαρόκου) καὶ Oran (Ἀλγερία) καὶ ἐνδιαμέσους λιμένας.

Article 29.

Watches.

1. Passenger Ships.

Each passenger ship which, in accordance with Article 27, is required to be fitted with a radiotelegraph installation, shall for safety purposes, carry a qualified operator, and, if not fitted with an auto-alarm, shall, whilst at sea keep watches by means of a qualified operator or a certified watcher, as under:—

(a) All passenger ships under 3,000 tons gross tonnage, as determined by the Administration concerned;

(b) All passenger ships of 3,000 tons gross tonnage and over, continuous watch.

Each Administration is authorised to exempt passenger ships belonging to its country from 3,000 tons to 5,500 tons gross tonnage, both included, from the requirement of a continuous watch for a period not exceeding one year from the date of the coming into force of the present Convention, provided that during the period of such exemption they shall maintain a watch of at least 8 hours per day.

2. Cargo Ships.

Each cargo ship which, in accordance with Article 27, is required to be fitted with a radiotelegraph installation, shall, for safety purposes, carry a qualified operator, and, if not fitted with an auto-alarm, shall whilst at sea, keep watches by means of a qualified operator or a certified watcher, as under:—

(a) All cargo ships under 3,000 tons gross tonnage as determined by the Administration concerned;

(b) Cargo ships from 3,000 to 5,500 tons gross tonnage, both included, at least 8 hours' watch per day;

(c) Cargo ships over 5,500 tons gross tonnage, continuous watch.

Each Administration is authorised to exempt ships belonging to its country included in (c) above from the requirement of a continuous watch for a period not exceeding one year from the date of the coming into force of the present Convention, provided that during the period of such exemption they shall maintain a watch of at least 8 hours per day.

Each Administration is also authorised to exempt ships belonging to its country from 5,500 tons to 8,000 tons gross tonnage from the requirement of a continuous watch for a further period of one year, provided that during this further period of exemption they shall maintain a watch of at least 16 hours per day.

3. On all ships fitted with an auto-alarm this auto-alarm shall, whilst the ship is at sea, always be in operation when the operator or watcher is not on watche.

On ships for which the hours of watch are to b. determined by the Administration concerned, such watch should be maintained preferably at hours prescribed for radiotelegraph service by the International Radiotelegraph Convention in force.

On ships which are required to keep 8 hours' or 16 hours' watch per day, such watch shall be maintained at the hours prescribed for radiotelegraph service by the International Radiotelegraph Convention in force.

Ἄρθρον 29.

Φυλακαί.

1. Ἐπιβατηγὰ πλοῖα.

Ἐπὶ παντὸς ἐπιβατηγοῦ πλοίου ὅπερ συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 27 ὑποχρεοῦται εἰς ἐγκατάστασιν ραδιοτηλεγραφίας δέον νὰ ἐπιβαίνῃ διπλωματοῦχος χειριστὴς τηλεγραφητὴς καὶ ἐὰν τὸ πλοῖον δὲν εἶναι ἐφωδιασμένον μὲ αὐτόματον δέκτην σημάτων κινδύνου, δέον ἐν πλῷ νὰ ἐκτελῆται φυλακὴ ἀκροάσεως ὑπ' αὐτοῦ ἢ ὑπὸ πτυχιούχου ἀκροατοῦ, ὡς ἑξῆς:

α) Πάντα τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα κάτω τῶν 3000 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος καθ' ὃν τρόπον θέλει ὁρίζει ἡ ἐνδιαφερομένη Ἀρχή.

β) Πάντα τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα 3000 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος ἢ ἄνω, θέλουσι ἐκτελεῖ συνεχῆ φυλακὴν ἀκροάσεως.

Πᾶσα Ἀρχὴ δικαιοῦται νὰ ἐξαιρέσῃ πλοῖα ὀλικῆς χωρητικότητος ἀπὸ 3000 μέχρι 5500 κόρων συμπεριλαμβανομένων ἀνήκοντα εἰς αὐτὴν ἀπὸ τὴν ὑποχρέωσιν συνεχοῦς ἀκροάσεως ἐπὶ χρονικὸν διάστημα μὴ ὑπερβαῖνον τὸ ἓν ἔτος ἀπὸ τῆς ἡμέρας ἀφ' ἧς ἄρχεται ἡ ἰσχὺς τῆς παρούσης Συμβάσεως ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐξαιρέσεως ταύτης, ἐκτελοῦνται τοὐλάχιστον ὀκτάωροι φυλακαὶ ἀκροάσεως ἡμερησίως.

2. Φορτηγὰ πλοῖα.

Ἐπὶ παντὸς φορτηγοῦ, ὅπερ συμφώνως πρὸς Ἄρθρον 27 ὑποχρεοῦται εἰς ἐγκατάστασιν ραδιοτηλεγραφίας, δέον, διὰ λόγους ἀσφαλείας, νὰ ἐπιβαίνῃ διπλωματοῦχος χειριστὴς καί, ἐὰν τὸ πλοῖον δὲν εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ αὐτομάτου δέκτου σημάτων κινδύνου, δέον νὰ ἐκτελῆται ἐν πλῷ φυλακὴ ἀκροάσεως ὑπ' αὐτοῦ ἢ ὑπὸ πτυχιούχου ἀκροατοῦ ὡς ἀκολούθως.

α) Πάντα τὰ φορτηγὰ κάτω τῶν 3000 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος καθ' ὃν τρόπον θέλει ὁρίζει ἡ ἐνδιαφερομένη Ἀρχή.

β) Φορτηγὰ ἀπὸ 3000 μέχρι 5500 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος συμπεριλαμβανομένων θὰ ἐκτελῶσι τοὐλάχιστον ὀκτάωρον φυλακὴν ἀκροάσεως ἡμερησίως.

γ) Φορτηγὰ ἄνω τῶν 5500 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος θὰ ἐκτελῶσι συνεχῆ φυλακὴν ἀκροάσεως.

Πᾶσα Ἀρχὴ δικαιοῦται νὰ ἐξαιρέσῃ πλοῖα αὐτῆς τῆς ὡς ἄνω κλάσεως (γ) ἀπὸ τὴν ὑποχρέωσιν συνεχοῦς ἀκροάσεως ἐπὶ χρονικὸν διάστημα μὴ ὑπερβαῖνον τὸ ἓν ἔτος ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐξαιρέσεως ταύτης ἐκτελῶνται τοὐλάχιστον ὀκτάωροι φυλακαὶ ἀκροάσεως ἡμερησίως.

Πᾶσα Ἀρχὴ ἐπίσης δικαιοῦται νὰ ἐξαιρέσῃ πλοῖα αὐτῆς ὀλικῆς χωρητικότητος 5500 μέχρι 8000 κόρων ἀπὸ τὴν ὑποχρέωσιν συνεχοῦς ἀκροάσεως ἐπὶ περαιτέρω χρονικὸν διάστημα ἑνὸς ἔτι ἔτους ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως κατὰ τὴν πρόσθετον ταύτην διάρκειαν τῆς ἐξαιρέσεως ἐκτελῶνται τοὐλάχιστον 16 —ὡροι φυλακαὶ ἀκροάσεως ἡμερησίως.

3. Ἐφ' ὅλων τῶν πλοίων τῶν ἐφωδιασμένων δι' αὐτομάτων δεκτῶν σημάτων κινδύνου, οἱ αὐτόματοι οὗτοι δέκται ἐν πλῷ δέον νὰ εἶναι συνεχῶς ἐν λειτουργίᾳ ὅταν ὁ χειριστὴς ἢ ἀκροατὴς δὲν ἐκτελῶσι φυλακήν.

Ἐφ' ὅλων τῶν πλοίων ἐφ' ὧν αἱ ὧραι ἀκροάσεως προσδιορίζονται ὑπὸ τῆς ἐνδιαφερομένης Ἀρχῆς, αἱ φυλακαὶ δέον νὰ ἐκτελῶνται κατὰ προτίμησιν κατὰ τὰς ὥρας ἃς ὁρίζει διὰ τὴν ραδιοτηλεγραφικὴν ὑπηρεσίαν ἡ ἰσχύουσα Διεθνὴς Ραδιοτηλεγραφικὴ Σύμβασις.

Ἐφ' ὅλων τῶν πλοίων ἅτινα ὑποχρεοῦνται εἰς 8—ὡρον ἢ 16—ὡρον ἀκρόασιν ἡμερησίως, ἡ ἀκρόασις αὕτη δέον νὰ ἐκτελῆται κατὰ τὰς ὥρας τὰς ὁριζομένας διὰ ραδιοτηλεγραφικὴν ὑπηρεσίαν ὑπὸ τῆς ἰσχυούσης Διεθνοῦς ραδιοτηλεγραφικῆς Συμβάσεως.

4. By auto-alarm is meant an automatic alarm receiver which complies with the requirements of Article 19, § 21, of the General Regulations annexed to the International Radiotelegraph Convention, 1927.

5. By qualified operator is meant a person holding a certificate complying with the provisions of the General Regulations annexed to the International Radiotelegraph Convention in force.

6. By certified watcher is meant any person holding a watcher's certificate issued under the authority of the Administration.

Article 30.

Watchers.

1. A watcher's certificate shall not be granted by a Contracting Government unless the applicant proves that he is capable—

(a) of receiving and understanding the alarm, distress, safety and urgency signals when these signals occur among a series of other signals;

(b) of correct reception by ear of code groups (mixed letters, figures and punctuation marks) at a speed of sixteen groups per minute, each group being composed of five characters and each figure or punctuation mark counting as two characters;

(c) of regulating the receivers used in the ship's radiotelegraph installation.

2. The Contracting Governments undertake to take steps to ensure that certified watchers observe the secrecy of correspondence.

Article 31.

Technical Requirements.

The radiotelegraph installations required by Article 27 above and the direction-finding apparatus required by Article 47 shall comply with the following requirements:—

1. The ship's station must be placed in accordance with the detailed Regulations of the Government of the country to which the ship belongs, in the upper part of the ship in a position of the greatest possible safety, as high as practicable above the deepest load water line.

2. There shall be provided, between the bridge of the ship and the wireless telegraph room, means of communication either by voice pipe or by telephone or in some other manner equally efficient.

3. A reliable clock with a seconds hand must be provided in the wireless telegraph room.

4. A reliable emergency light must be provided in the wireless telegraph room.

5. The installation shall comprise a main installation and an emergency (reserve) installation. If, however, the main installation complies with all the requirements of an emergency (reserve) installation the latter is not then obligatory.

6. The main and emergency (reserve) installations must be capable of transmitting and receiving on the frequencies (wave lengths) and types of waves assigned by the International Radiotelegraph Convention in force for the purpose of distress and safety of navi-

4. Ὑπὸ τοῦ ὅρου «αὐτόματος δέκτης σημάτων κινδύνου» ἐννοεῖται αὐτόματος δέκτης ὅστις ἐκπληροῖ τοὺς ὅρους τοῦ ἄρθρου 19 παράγραφος 21 τῶν Γενικῶν Κανονισμῶν, τῶν προσηρτημένων εἰς τὴν ἰσχύουσαν Διεθνῆ ραδιοτηλεγραφικὴν Σύμβασιν 1927.

5. Ὡς διπλωματοῦχος χειριστὴς τηλεγραφητὴς θεωρεῖται πᾶν πρόσωπον τὸ ὁποῖον κέκτηται δίπλωμα χορηγηθὲν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Γενικῶν Κανονισμῶν τῶν προσηρτημένων εἰς τὴν ἰσχύουσαν Διεθνῆ ραδιοτηλεγραφικὴν Σύμβασιν.

6. Ὡς πτυχιοῦχος ἀκροατὴς θεωρεῖται πᾶν πρόσωπον ὅπερ κέκτηται πτυχίον ἀκροατοῦ ἐκδοθὲν ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

Ἄρθρον 30.

Ἀκροαταὶ

1. Οὐδεμία τῶν Συμβαλλομένων Κυβερνήσεων θέλει ἐκδώσει πτυχίον ἀκροατοῦ εἰς ὑποψήφιον ὅστις δὲν ἤθελε εὑρεθῆ ἱκανός.

α) Νὰ λαμβάνῃ καὶ νὰ κατανοῇ σήματα προειδοποιήσεως κινδύνου, κινδύνου, ἀσφαλείας καὶ ἐπειγουσῶν κλήσεων ὅταν τὰ σήματα ταῦτα παρεντίθενται ἐν σειρᾷ ἄλλων σημάτων.

β) Νὰ λαμβάνῃ ὀρθῶς διὰ τοῦ ὠτὸς ὁμάδας κώδικος (γράμματα, ἀριθμοὺς καὶ σημεῖα διαστίξεως ἐν ἀναμίξει) μὲ ταχύτητα 16 ὁμάδων κατὰ λεπτόν, ἑκάστης ὁμάδος συνισταμένης ἐκ 5 χαρακτήρων καὶ ἑκάστου ψηφίου ἢ σημείου διαστίξεως λογιζομένου ὡς 2 χαρακτήρων.

γ) Νὰ ρυθμίζῃ τοὺς χρησιμοποιουμένους ἐν τῇ ραδιοτηλεγραφικῇ ἐγκαταστάσει τοῦ πλοίου δέκτας.

2. Τὰ συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουσι νὰ λάβωσι κατάλληλα μέτρα διὰ τὴν ὑπὸ τῶν πτυχιούχων ἀκροατῶν τήρησιν τοῦ ἀπορρήτου τῆς ἀλληλογραφίας.

Ἄρθρον 31.

Τεχνικαὶ διατάξεις.

Αἱ ἐν τῷ ὡς ἄνω ἄρθρῳ 27 ραδιοτηλεγραφικαὶ ἐγκαταστάσεις ὡς καὶ αἱ ραδιογωνιομετρικαὶ συσκευαὶ δέον νὰ ἐκπληρῶσι τοὺς κάτωθι ὅρους:

1. Ἡ θέσις τοῦ ραδιοτηλεγραφικοῦ σταθμοῦ τοῦ πλοίου δέον νὰ εἶναι σύμφωνος πρὸς τοὺς σχετικοὺς λεπτομερεῖς Κανονισμοὺς τοῦ Κράτους εἰς τὸ ὁποῖον τὸ πλοῖον ἀνήκει καὶ δὴ εἰς τὰ ἀνώτερα μέρη τοῦ πλοίου ὑπὸ συνθήκας τῆς μεγίστης δυνατῆς ἀσφαλείας καὶ ὅσον τὸ δυνατὸν ὑψηλότερον ἀπὸ τῆς ἰσάλου μεγίστου φόρτου τοῦ πλοίου.

2. Ἡ γέφυρα τοῦ πλοίου καὶ ὁ σταθμὸς ραδιοτηλεγραφίας δέον νὰ συνδέωνται εἴτε διὰ φωναγωγοῦ εἴτε διὰ τηλεφώνου εἴτε καὶ δι' ἄλλου μέσου ἴσης ἀποδόσεως.

3. Ὁ σταθμὸς ραδιοτηλεγραφίας δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένος δι' ὡρολογίου ἀκριβείας μετὰ δείκτου δευτερολέπτων.

4. Ὁ σταθμὸς ραδιοτηλεγραφίας δέον νὰ ἔχῃ καλὸν βοηθητικὸν φωτισμόν.

5. Ἡ ραδιοτηλεγραφικὴ ἐγκατάστασις δέον νὰ συνίσταται εἰς μίαν κυρίαν καὶ μίαν βοηθητικὴν (ἐφεδρικὴν) ἐγκατάστασιν.

Οὐχ' ἧττον ἐὰν ἡ κυρία ἐγκατάστασις πληροῖ πάντας τοὺς ὅρους βοηθητικῆς ἐγκαταστάσεως (ἐφεδρικῆς), ἡ τελευταία αὕτη δὲν εἶναι ὑποχρεωτική.

6. Ἡ κυρία καὶ βοηθητικὴ (ἐφεδρικὴ) ἐγκατάστασις δέον νὰ εἶναι ἱκαναὶ νὰ πέμπωσι καὶ νὰ λαμβάνωσι εἰς τὰς συχνότητας (μήκη κυμάτων) καὶ τὰ εἴδη κυμάτων τὰ καθοριζόμενα ὑπὸ τῆς Διεθνοῦς ραδιοτηλεγραφικῆς Συμβάσεως διὰ τὴν συνεννόησιν κινδύνου καὶ ἀσφαλείας διὰ τὰ πλοῖα τὰ ὑπο-

gation to ships compulsorily fitted with radiotelegraph installations in accordance with the present Convention.

7. The main and emergency (reserve) transmitters shall have a note frequency of at least 100.

8. The main transmitter shall have a normal range of 100 nautical miles, that is to say, it must be capable of transmitting clearly perceptible signals from ship to ship over a range of at least 100 nautical miles by day under normal conditions and circumstances, the receiver being assumed to be one employing a rectifier of the crystal type without amplification. *

9. Sufficient power must be available in a ship station at all times to operate the main radiotelegraph installation efficiently under normal conditions over the above range.

10. All parts of the emergency (reserve) installation shall be placed in the upper part of the ship in a position of the greatest possible safety, as high above the deepest load water line as practicable. The emergency (reserve) installation must be provided with a source of energy independent of the propelling power of the ship and of the main electricity system and must be capable of being put into operation rapidly and of working for at least six continuous hours.

For the emergency (reserve) installation, the normal range as defined in paragraph 8 above must be at least 80 nautical miles for ships required to maintain a continuous watch and at least 50 nautical miles for all other ships.*

11. The receiving installation must permit of the reception of such of the waves used for the transmission of time signals and meteorological messages as may be considered necessary by the Administration.

12. The receiver must be so arranged as to be capable of maintaining reception by means of a rectifier of the crystal type.

13. In ships in which watch is kept by means of an automatic alarm receiver a means of giving audible warning shall be provided in the wireless telegraph room, in the wireless operator's cabin, and on the bridge, which shall operate continuously after the receiver has been operated by the alarm signal or distress call until stopped. Only one switch for stopping the warning shall be provided and this shall be situated in the wireless telegraph room.

14. In such ships the wireless operator, when going off watch, shall connect the automatic alarm receiver to the aerial and test its efficiency. He shall report to the master or the officer on watch on the bridge whether it is in working order.

χρεούμενα εἰς ραδιοτηλεγραφικὴν ἐγκατάστασιν συμφώνως τῇ παρούσῃ Συμβάσει.

7. Ὁ κύριος καὶ βοηθητικὸς (ἐφεδρικὸς) πομπὸς δέον νὰ ἔχωσι ἀκουστικὴν συχνότητα οὐχὶ κατωτέραν τοῦ 100.

8. Ὁ κύριος πομπὸς δέον νὰ ἔχῃ κανονικὴν ἐμβέλειαν 100 ναυτικῶν μιλλίων, ἤτοι δέον νὰ εἶναι ἱκανὸς νὰ ἐκπέμπῃ τελείως εὐκρινῆ σήματα ἀπὸ πλοίου εἰς πλοῖον εἰς ἀπόστασιν τοὐλάχιστον 100 ναυτικῶν μιλλίων δι' ἡμέρας ὑπὸ κανονικὰς συνθήκας καὶ περιστάσεις καὶ ὑπὸ τὴν ὑπόθεσιν ὅτι ὁ δέκτης εἶναι ἐφωδιασμένος δι' ἀνορθωτοῦ τύπου κρυστάλλου ἄνευ μεγενθύνσεως. *

9. Δέον νὰ ὑπάρχῃ πλήρης ἐπάρκεια ρεύματος καθ' οἱανδήποτε στιγμὴν εἰς τρόπον ὥστε νὰ δύναται νὰ λειτουργῇ ἀκωλύτως ὁ σταθμὸς τοῦ πλοίου ὑπὸ κανονικὰς συνθήκας εἰς τὴν ἀνωτέρω ἀπόστασιν.

10. Ὅλα τὰ ὄργανα τῆς βοηθητικῆς (ἐφεδρικῆς) ἐγκαταστάσεως δέον νὰ ὦσι τοποθετημένα εἰς τὰ ἀνώτερα μέρη τοῦ πλοίου εἰς θέσιν μεγίστης δυνατῆς ἀσφαλείας καὶ ὅσον τὸ δυνατὸν ὑψηλοτέραν ἀπὸ τῆς ἰσάλου μεγίστου φόρτου τοῦ πλοίου. Ἡ βοηθητικὴ (ἐφεδρικὴ) ἐγκατάστασις δέον νὰ εἶναι ἱκανὴ νὰ λειτουργῇ διὰ πηγῆς ἐνεργείας ἀνεξαρτήτου ἀπὸ τὴν ἐνέργειαν προώσεως τοῦ πλοίου ὡς καὶ τῆς κυρίας πηγῆς ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας, τῆς ἀνεξαρτήτου ταύτης πηγῆς οὔσης ἱκανῆς νὰ τεθῇ ἐν λειτουργίᾳ ταχέως καὶ νὰ λειτουργῇ συνεχῶς ἐπὶ 6 τοὐλάχιστον ὥρας.

Ἡ κανονικὴ ἐμβέλεια τῆς βοηθητικῆς (ἐφεδρικῆς) συσκευῆς, ὡς αὕτη ὡρίσθη ἐν τῇ ὡς ἄνω παραγράφῳ 8, δέον νὰ εἶναι τοὐλάχιστον 80 μιλλίων διὰ πλοῖα ὑποχρεούμενα εἰς συνεχῆ φυλακὴν καὶ τοὐλάχιστον 50 μιλλίων δι' ὅλα τὰ ἄλλα πλοῖα. *

11. Ἡ ἐγκατάστασις δέκτου δέον νὰ ἐπιτρέπῃ τὴν λῆψιν ἐπὶ τῶν κυμάτων καὶ μηκῶν ἐκείνων ἅτινα ἡ Ἀρχὴ ἤθελε κρίνει ἀπαραίτητα διὰ τὴν μεταβίβασιν ὡρῶν Greenwich καὶ μετεωρολογικῶν πληροφοριῶν.

12. Ὁ δέκτης δέον νὰ εἶναι διατεταγμένος κατὰ τρόπον ἐπιτρέποντα τὴν λῆψιν δι' ἀνορθωτοῦ τύπου κρυστάλλου.

13. Ἐπὶ πλοίων εἰς τὰ ὁποῖα ἡ ἀκρόασις ἐνεργεῖται δι' αὐτομάτου δέκτου σημάτων κινδύνου δέον νὰ ὑπάρχωσι ἠχητικοὶ προειδοποιηταὶ ἐντὸς τοῦ θαλάμου ραδιοτηλεγραφίας, ἐντὸς τοῦ δωματίου τοῦ χειριστοῦ καὶ ἐπὶ τῆς γεφύρας. Οἱ προειδοποιηταὶ οὗτοι δέον νὰ ἠχῶσι συνεχῶς ἀφ' ἧς στιγμῆς ὁ δέκτης ἐτέθη ἐν λειτουργίᾳ ὑπὸ τοῦ σήματος κινδύνου καὶ μέχρι κρατήσεως αὐτοῦ. Διὰ τὴν διακοπὴν τῆς λειτουργίας τῶν προειδοποιητῶν δέον νὰ ὑπάρχῃ εἷς καὶ μόνος διακόπτης, τοποθετημένος ἐντὸς τοῦ θαλάμου ραδιοτηλεγραφίας.

14. Ἐπὶ τῶν ἐν τῇ ἄνω παραγράφῳ πλοίων, ὁ χειριστής, ὁσάκις διακόπτει τὴν φυλακὴν ἀκροάσεως, ὀφείλει νὰ συνδέῃ τὸν αὐτόματον δέκτην πρὸς τὴν κεραίαν, νὰ δοκιμάζῃ τὴν καλὴν λειτουργίαν αὐτοῦ, καὶ νὰ ἀναφέρῃ κατόπιν εἰς τὸν πλοίαρχον ἢ τὸν ἐπὶ τῆς γεφύρας ἀξιωματικὸν φυλακῆς ἐπὶ τῆς καλῆς καταστάσεως τούτου.

Unless a more precise and practical method is available to determine the range of transmitters it is recommended that as a guide, the following relations between the range in nautical miles (from ship to ship under normal conditions in daytime) and the power of the ship transmitter in metres amperes for 500 kilocycles per second (600 m) be used:—

100 nautical miles	60 M A
80 nautical miles	45 M A
50 nautical miles	25 M A

M being the actual height in metres of the aerial from its highest point to the load line.

A being the current in ampères measured at the base of the aerial in case of B, or fully modulated A2, transmitters.

* Μέχρις ἐξευρέσεως ἀκριβεστέρας καὶ πρακτικωτέρας μεθόδου προσδιορισμοῦ τῆς ἐμβελείας τῶν πομπῶν συνιστᾶται ὡς ὁδηγία, ὅπως λαμβάνηται ἡ κάτωθι σχέσις μεταξὺ ἐμβελείας εἰς ναυτικὰ μίλλια (ἀπὸ πλοίου εἰς πλοῖον ὑπὸ συνήθεις συνθήκας κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἡμέρας) καὶ τῆς ἰσχύος τοῦ πομποῦ εἰς μέτρα-ἀμπὲρ διὰ 500 χιλιοκύκλους κατὰ δευτερόλεπτον (600 μέτρα).

100 Ναυτικὰ μίλλια	60 M A
80 Ναυτικὰ μίλλια	45 M A
50 Ναυτικὰ μίλλια	25 M A

Μ. ὄντος τοῦ πραγματικοῦ ὕψους ἀπὸ τοῦ ὑψηλοτέρου σημείου τῆς κεραίας μέχρι τῆς ἐμφόρτου ἰσάλου.

Α. ὄντος τοῦ ρεύματος εἰς ἀμπὲρ μετρουμένου εἰς τὴν βάσιν τῆς κεραίας διὰ πομποὺς κυμάτων Β. ἢ Α2 διαμορφουμένων.

15. Whilst the ship is at sea the emergency source of power shall be maintained at its full efficiency and the automatic alarm receiver shall be tested at least once every 24 hours. A statement that both these requirements have been fulfilled must be inserted in the ship's official log daily.

16. A wireless log shall be carried by every ship compulsorily equipped with wireless transmitting apparatus. This document shall be kept in the wireless telegraph room, and in it shall be inserted the names of the operators and watchers as well as all incidents and occurrences connected with the wireless service which may appear to be of importance to safety of life at sea, and in particular all distress messages and distress traffic in full.

17. The direction-finding apparatus required by Article 47 shall be efficient and capable of receiving clearly perceptible signals and of taking bearings from which the true bearing and direction may be determined. It shall be capable of receiving signals on the frequencies prescribed for distress, direction finding and wireless telegraph beacons by the International Radiotelegraph Convention in force.

Efficient communication shall be provided between the apparatus and the bridge.

Article 32.

Competence.

The matters governed by the International Radiotelegraph Convention, Washington, 1927, and the Regulations annexed thereto remain, and will continue, subject to the provisions :

(1) Of that Convention and of the Regulations annexed thereto, and of any Convention and Regulations which may in the future be substituted therefor;

(2) Of the present Convention in regard to all the points in which it supplements the aforementioned documents.

CHAPTER V.—SAFETY OF NAVIGATION.

Article 33.

Application.

The provisions of this Chapter referring to ships, unless otherwise expressly provided, apply to all ships on all voyages.

Article 34.

Danger Messages.

The master of every ship which meets with dangerous ice, a dangerous derelict, a dangerous tropical storm or any other direct danger to navigation is bound to communicate the information, by all the means of communication at his disposal, to the ships in the vicinity, and also to the competent authorities at the first point of the coast with which he can communicate. It is desirable that the said information be sent in the manner set out in Regulation XLVI.

Each Administration will take all steps which it thinks necessary to ensure that when intelligence of any of the dangers specified in the previous paragraph is received, it will be promptly brought to the knowledge of those concerned and communicated to other Administrations interested.

15. Καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ ἡ βοηθητικὴ πηγὴ ἐνεργείας δέον νὰ διατηρῆται ἐν καταστάσει ἀπολύτως καλῆς λειτουργίας, ὁ δὲ αὐτόματος δέκτης σημάτων κινδύνου δέον νὰ δοκιμάζηται τοὐλάχιστον ἅπαξ ἀνὰ 24 ὥρας. Μνεία τῆς ἐκτελέσεως τοῦ ἐλέγχου ἀμφοτέρων δέον νὰ γίνεται καθ' ἡμέραν ἐν τῷ ἡμερολογίῳ τοῦ πλοίου.

16. Ἐπὶ παντὸς πλοίου ὑποχρεουμένου εἰς ἐγκατάστασιν ραδιοηλεκτρικῆς ἐκπομπῆς δέον νὰ τηρῆται ἡμερολόγιον ἀσυρμάτου φυλασσόμενον ἐν τῷ θαλάμῳ ραδιοτηλεγραφίας. Ἐν αὐτῷ ἐγγράφονται τὰ ὀνόματα τῶν χειριστῶν καὶ ἀκροατῶν ὡς καὶ πάντα τὰ σχετιζόμενα πρὸς τὴν ὑπηρεσίαν ἀσυρμάτου γεγονότα ἢ συμβάντα, τὰ δυνάμενα νὰ ἔχωσι σημασίαν διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῆς ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ καὶ ἰδίως τὸ πλῆρες κείμενον πάντων τῶν σημάτων, κλήσεων καὶ ἀνταποκρίσεων κινδύνου.

17. Ἡ ραδιογωνιομετρικὴ συσκευὴ περὶ ἧς τὸ ἄρθρον 47 δέον νὰ εἶναι ἐν καταστάσει καλῆς λειτουργίας, καὶ ἱκανὴ νὰ λαμβάνῃ εὐκρινῆ σήματα καὶ στίγματα ἐξ ὧν νὰ δύναται νὰ προσδιορίζηται τὸ στίγμα καὶ ἡ κατεύθυνσις τοῦ πλοίου. Αὕτη δέον νὰ εἶναι ἱκανὴ νὰ λαμβάνῃ σήματα ἐκπεμπόμενα εἰς τὰς συχνότητας τὰς καθωρισμένας διὰ κίνδυνον, προσδιορισμὸν κατευθύνσεως, καὶ διὰ τοὺς ραδιοφάρους ὑπὸ τῆς ἐν ἰσχύϊ Διεθνοῦς Συμβάσεως Ραδιοτηλεγραφίας, ἀσφαλῆ μέσα ἐπικοινωνίας δέον νὰ ὑπάρχωσιν μεταξὺ τῆς ἄνω συσκευῆς καὶ τῆς γεφύρας.

Ἄρθρον 32.

Ἁρμοδιότης.

Τὰ ζητήματα τὰ ρυθμιζόμενα ὑπὸ τῆς Διεθνοῦς Ραδιοτηλεγραφικῆς Συμβάσεως τῆς Βασιγκτῶνος τοῦ 1927 καὶ τῶν προσηρτημένων ταύτῃ Κανονισμῶν παραμένουσι ἐν ἰσχύϊ καὶ θέλουσι συνεχισθῇ ὑποκείμενα εἰς τὰς διατάξεις :

1) Τῆς ἀνωτέρω Συμβάσεως καὶ τῶν προσηρτημένων ταύτῃ Κανονισμῶν ὡς καὶ πάσης Συμβάσεως καὶ Κανονισμῶν ἥτις ἐνδεχομένως ἠθελε ἀντικαταστήσῃ ταύτην.

2) Τῆς παρούσης Συμβάσεως ὅσον ἀφορᾷ τὰ σημεῖα εἰς τὰ ὁποῖα αὕτη συμπληρώνει τὴν ἀνωτέρω Σύμβασιν καὶ Κανονισμούς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ V.

Ἀσφάλεια Ναυσιπλοΐας.

Ἄρθρον 33.

Ἐφαρμογή.

Αἱ διατάξεις τοῦ Κεφαλαίου τούτου αἱ ἀφορῶσαι πλοῖα, ἐκτὸς ῥητῶς ἀναφερομένων εἰδικῶν περιπτώσεων, ἐφαρμόζονται ἐπὶ παντὸς πλοίου καὶ ἐπὶ παντὸς πλοῦ.

Ἄρθρον 34.

Ἀγγελίαι κινδύνου.

Ὁ πλοίαρχος παντὸς πλοίου ὅπερ συναντᾷ ἐπικινδύνους πάγους, ἐπικίνδυνα συντρίμματα ἐκ ναυαγίου, ἐπικίνδυνον τροπικὴν ὕφεσιν (κυκλῶνα) ἢ ὅτι δήποτε ἕτερον ἐπικίνδυνον εἰς τὴν ναυσιπλοΐαν, ὀφείλει νὰ διαβιβάσῃ τὴν πληροφορίαν περὶ τοῦ κινδύνου διὰ παντὸς μέσου ὅπερ διαθέτει εἰς τὰ ἐν τῇ γειτνιαζούσῃ περιοχῇ πλοῖα καθὼς καὶ εἰς τὰς ἁρμοδίας ἀρχὰς τοῦ πρώτου σημείου τῆς ἀκτῆς μεθ' οὗ δύναται νὰ ἐπικοινωνήσῃ. Εὐκταῖον εἶναι ὅπως ἡ ὡς ἄνω πληροφορία μεταβιβάζηται καθ' ὃν τρόπον ὁρίζει ὁ Κανονισμὸς XLVI.

Ἑκάστη Ἀρχὴ δέον νὰ λάβῃ πάντα τὰ μέτρα ἅτινα κρίνει ἀπαραίτητα ἵνα ἐξασφαλίσῃ τὴν ταχεῖαν μετάδοσιν τῆς εἰδήσεως περὶ τῶν κινδύνων περὶ ὧν ἡ ἀνωτέρω παράγραφος εἰς τὸν πρὸς ὃν ὅρον ὡς καὶ εἰς ἄλλας ἐνδιαφερομένας Ἀρχάς.

The transmission of messages respecting the dangers specified is free of cost to the ships concerned.

Article 35.

Meteorological Services.

The Contracting Governments undertake to encourage the collection of meteorological data by ships at sea, and to arrange for their examination, dissemination and exchange in the manner most suitable for the purpose of aiding navigation.

In particular, the Contracting Governments undertake to cooperate in carrying out, as far as practicable, the following meteorological arrangements:—

(a) to warn ships of gales, storms and tropical storms, both by the issue of wireless messages and by the display of appropriate signals at coastal point;s

(b) to issue daily, by radio, weather bulletins suitable for shipping, containing data of existing weather conditions and forecasts;

(c) to arrange for certain selected ships to take meteorological observations at specified hours, and to transmit such observations by wireless telegraphy for the benefit of other ships and of the various official meteorological services; and to provide coast stations for the reception of the messages transmitted;

(d) to encourage all ship-masters to inform surrounding ships whenever they experience wind force of 10 or above on the Beaufort scale (force 8 or above on the decimal scale).

The information provided for in paragraphs (a) and (b) of this article will be furnished in form for transmission in accordance with Article 31, §§ 1, 3 and 5, and Article 19, § 25, of the General Regulations annexed to the International Radiotelegraph Convention, Washington, 1927, and during transmission «to all stations» of meteorological information, forecasts and warnings, all ship stations must conform to the provisions of Article 31, § 2, of those General Regulations.

Weather observations from ships addressed to national meteorological services will be transmitted with the priority specified in Article 3, Additional Regulations, International Radiotelegraph Convention, Washington, 1927.

Forecasts, warnings, synoptic and other meteorological reports intended for ships shall be issued and disseminated by the national service in the best position to serve various zones and areas, in accordance with mutual arrangements made by the countries concerned.

Every endeavour will be made to obtain a uniform procedure in regard to the international meteorological services specified in this Article, and, as far as is practicable, to conform to the recommendations made by the International Meteorological Organization, to which organization the Contracting Governments may refer for study and advice any meteorological questions which may arise in carrying out the presant Convention.

Ἡ μεταβίβασις μηνυμάτων περὶ τῶν ἀνωτέρω ἀναφερομένων κινδύνων εἶναι ἐλευθέρα πάσης πληρωμῆς ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων πλοίων.

Ἄρθρον 35.

Μετεωρολογικὴ Ὑπηρεσία.

Τὰ συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουσι νὰ ἐνθαρρύνωσι τὴν συλλογὴν ἐν πλῷ ὑπὸ τῶν πλοίων μετεωρολογικῶν στοιχείων καθὼς καὶ νὰ μεριμνῶσι διὰ τὴν ἐξέτασιν, εὐρεῖαν διάδοσιν καὶ τὴν πρὸς ἄλληλα κοινοποίησιν αὐτῶν κατὰ τὸν συντελεστικώτερον τρόπον ἐπὶ σκοπῷ τῆς βοηθείας τῆς ναυσιπλοΐας.

Ἰδιαιτέρως τὰ συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουσι νὰ συμπράττωσι διὰ τὴν ἐπίτευξιν ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ δυνατοῦ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν κάτωθι μετεωρολογικῶν διατάξεων.

α) Εἰδοποίησις τῶν πλοίων περὶ θυελλῶν, καταιγίδων καὶ τροπικῶν ὑφέσεων τόσον δι' ἐκπομπῆς ραδιοτηλεγραφικῶν ἀγγελιῶν ὅσον καὶ δι' ἐπιδείξεως καταλλήλων σημάτων εἰς σημεῖα τῆς ἀκτῆς.

β) Ἡμερησία ἔκδοσις διὰ τοῦ ἀσυρμάτου μετεωρολογικῶν δελτίων ἐνδιαφερόντων τὴν ναυτιλίαν καὶ περιεχόντων πληροφορίας περὶ τῆς ὑφισταμένης καταστάσεως τοῦ καιροῦ ὡς καὶ προγνωστικά.

γ) Ὁρισμὸς πλοίων τινων κατόπιν ἰδιαιτέρας ἐπιλογῆς ὅπως λαμβάνωσι μετεωρολογικὰς παρατηρήσεις καθ' ὡρισμένας ὥρας καὶ μεταβιβάζωσι ταύτας δι' ἀσυρμάτου πρὸς ὄφελος τῶν ἄλλων πλοίων καὶ τῶν διαφόρων ἐπισήμων μετεωρολογικῶν ὑπηρεσιῶν, ὡς καὶ ἵδρυσις ἐπακτίων σταθμῶν διὰ τὴν λῆψιν τῶν ἀγγελιῶν τούτων.

δ) Ἐνθάρρυνσις τῶν πλοιάρχων πάντων τῶν πλοίων ὅπως ἐξαποστέλλωσι σχετικὴν ἀγγελίαν εἰς πάντα τὰ πέρ ξ πλοῖα ὁσάκις συναντῶσι δύναμιν ἀνέμου 10 ἢ ἀνωτέραν τῆς κλίμακος Beaufort (δύναμις 8 ἢ ἄνω εἰς δεκαδικὴν κλίμακα).

Αἱ πληροφορίαι αἱ προβλεπόμεναι ἐν ταῖς παραγράφοις (α) καὶ (β) τοῦ παρόντος ἄρθρου δέον νὰ μεταβιβάζωνται συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρ. 31 (παράγ. 1, 3 καὶ 5) καὶ τὸ ἄρθρ. 19 (παράγραφος 25) τῶν Γενικῶν Κανονισμῶν τῶν προσηρτημένων τῇ Διεθνεῖ Ραδιοτηλεγραφικῇ Συμβάσει τῆς Βάσιγκτων 1927, κατὰ τὴν διάρκειαν δὲ τῆς ἐκπομπῆς «πρὸς πάντας τοὺς σταθμοὺς» μετεωρολογικῶν πληροφοριῶν, προγνωστικῶν καὶ μηνυμάτων κινδύνου, πάντες οἱ σταθμοὶ ἀσυρμάτου τῶν πλοίων δέον νὰ συμμορφῶνται πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 31 παράγραφος 2 τῶν γενικῶν τούτων Κανονισμῶν.

Καιρικαὶ παρατηρήσεις μεταβιβαζόμεναι ὑπὸ πλοίων πρὸς ἐθνικὰς μετεωρολογικὰς ὑπηρεσίας θέλουσι λαμβάνει προτεραιότητα συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 3, Συμπληρωματικῶν Κανονισμῶν Διεθνοῦς Ραδιοτηλεγραφικῆς Συμβάσεως Βασιγκτῶνος 1927.

Προγνωστικά, μηνύματα κινδύνου, συνοπτικαὶ καὶ λοιπαὶ μετεωρολογικαὶ παρατηρήσεις προοριζόμεναι διὰ πλοῖα δέον νὰ ἐκπέμπωνται ὑπὸ τῆς Ἐθνικῆς ὑπηρεσίας ἀπὸ τὴν προσφορωτέραν δι' ἑκάστην ζώνην καὶ περιοχὴν θέσιν συμφώνως πρὸς τὰ ὁριζόμενα κατόπιν ἀμοιβαίας συνεννοήσεως μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων Κρατῶν.

Πᾶσα δυνατὴ προσπάθεια θέλει καταβληθῇ διὰ τὴν ἐπίτευξιν ὁμοιομόρφου διαδικασίας διὰ τὰς ἐν τῷ παρόντι ἄρθρῳ ἀναφερομένας διεθνεῖς μετεωρολογικὰς ὑπηρεσίας καθὼς καὶ διὰ τὴν ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ δυνατοῦ συμμόρφωσιν πρὸς τὰς ὑποδείξεις τοῦ Διεθνοῦς Μετεωρολογικοῦ Ὀργανισμοῦ, πρὸς ὃν τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη δύνανται νὰ ἀπευθύνωνται διὰ τὴν μελέτην παντὸς μετεωρολογικοῦ ζητήματος ὅπερ ἠθελε ἐγερθῇ κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς παρούσης Συμβάσεως ὡς καὶ διὰ γνωμοδότησιν ἐπ' αὐτοῦ.

Article 36.

Ice Patrol. Derelicts.

The Contracting Governments undertake to continue a service of ice patrol and a service for study and observation of ice conditions in the North Atlantic. Further, they undertake to take all practicable steps to ensure the destruction or removal of derelicts in the northern part of the Atlantic Ocean east of the line drawn from Cape Sable to a point in latitude 34° N. longitude 70° W, if this destruction or removal is considered necessary at the time.

The Contracting Governments undertake to provide not more than three vessels for these three services. During the whole of the ice season they shall be employed in guarding the southeastern, southern and south-western limits of the regions of icebergs in the vicinity of the Great Bank of Newfoundland for the purpose of informing trans-Atlantic and other passing vessels of the extent of this dangerous region, for the observation and study of ice conditions in general, for the destruction or removal of derelicts, and for the purpose of affording assistance to vessels and crews requiring aid within the limits of operation of the patrol vessels.

During the rest of the year the study and observation of ice conditions shall be maintained as advisable, and one vessel shall always be available for the search for, and destruction or removal of derilicts.

Article 37.

Ice Patrol. Management and Cost.

The Government of the United States is invited to continue the management of these services of ice patrol, study and observation of ice conditions, and derelict destruction and removal. The Contracting Governments specially interested on these services, whose names are given below, undertake to contribute to the expense of maintaining and operating these services in the following proportions :

	Per cent.
Belgium	2
Canada	3
Denmark	2
France	6
Germany	10
Great Britain and Northern Ireland	40
Italy	6
Japan	1
Netherlands	5
Norway	3
Spain	1
Sweden	2
Union of Socialist Soviet Republics	1
United States of America	18

Each of the Contracting Governments has the right to discontinue its contribution to the expense of maintaining and operating these services after the lst September, 1932. Nevertheless, the Contracting Government which avails itself of this right will continue responsible for the expense of working up to the 1st September following the date of giving notice

Ἄρθρον 36.

Περιπολία διὰ πάγους. Συντρίμματα ἐκ ναυαγίων.

Τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουσι νὰ διατηρῶσι μίαν ὑπηρεσίαν περιπολίας διὰ τὴν ἀνεύρεσιν πάγων καὶ ἑτέραν μελέτης καὶ παρατηρήσεων τῆς καταστάσεως τῶν πάγων ἐν τῷ Βορείῳ Ἀτλαντικῷ. Προσθέτως ἀναλαμβάνουσι νὰ μεριμνῶσι διὰ παντὸς δυνατοῦ μέσου διὰ τὴν καταστροφὴν ἢ ἀφαίρεσιν συντριμμάτων ἐκ ναυαγίων εἰς τὸ Βόρειον Τμῆμα τοῦ Ἀτλαντικοῦ Ὠκεανοῦ Ἀνατολικῶς γραμμῆς χαρασσομένης ἀπὸ Cape Sable εἰς σημεῖον εὑρισκόμενον εἰς 34° Βορείου πλάτους καὶ 70° Δυτικοῦ μήκους, ἐφ' ὅσον ἡ τοιαύτη καταστροφὴ ἢ ἀφαίρεσις τοῦ συντρίμματος ἤθελε κριθῇ ἀπαραίτητος.

Τὰ συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουσι νὰ διαθέτωσι οὐχὶ πλέον τῶν τριῶν πλοίων διὰ τὰς τρεῖς ταύτας ὑπηρεσίας. Καθ' ὅλην τὴν περίοδον τῶν πάγων τὰ πλοῖα ταῦτα θὰ χρησιμοποιοῦνται διὰ τὴν ἐπιτήρησιν τῶν νοτιο-ἀνατολικῶν, νοτίων καὶ νοτιο-δυτικῶν ὁρίων τῶν περιοχῶν τῶν παγοβούνων παρὰ τὸν μέγα παγετῶνα τῆς Νέας Γῆς ἐπὶ τῷ σκοπῷ τῆς ἐνημερώσεως τῶν ὑπερωκεανείων καὶ λοιπῶν διερχομένων πλοίων ἐπὶ τῆς ἐκτάσεως τῆς ἐπικινδύνου ζώνης, διὰ τὴν παρατήρησιν καὶ μελέτην ἐν γένει τῶν συνθηκῶν ὑφ' ἃς εὑρηνται οἱ πάγοι, διὰ τὴν καταστροφὴν ἢ ἀφαίρεσιν συντριμμάτων ἐκ ναυαγίων ὡς καὶ διὰ τὴν παροχὴν βοηθείας εἰς πλοῖα καὶ πληρώματα ἔχοντα ἀνάγκην ταύτης ἐντὸς τῶν ὁρίων περιπολίας τῶν περιπολούντων πλοίων.

Καθ' ὅλον τὸ ὑπόλοιπον ἔτος ἡ μελέτη καὶ παρατήρησις τῶν πάγων θέλει ἐκτελεῖσθαι κατὰ τὰς ἑκάστοτε ἀνάγκας, ἑνὸς ἐκ τῶν πλοίων ὄντος πάντοτε διαθεσίμου διὰ τὴν ἔρευναν καὶ καταστροφὴν ἢ ἀφαίρεσιν συντριμμάτων ἐκ ναυαγίων.

Ἄρθρον 37.

Περιπολία διὰ πάγους. Διοίκησις καὶ Δαπάναι.

Ἡ Κυβέρνησις τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν προσκαλεῖται νὰ συνεχίσῃ τὴν διαχείρισιν τῶν ὑπηρεσιῶν περιπολίας δι' ἀνεύρεσιν πάγων, διὰ τὴν μελέτην καὶ παρατήρησιν τῶν συνθηκῶν ὑφ' ἃς οὗτοι εὑρηνται, ὡς καὶ διὰ τὴν καταστροφὴν ἢ ἀφαίρεσιν συντριμμάτων ἐκ ναυαγίων.

Τὰ κατωτέρω ἀναφερόμενα συμβαλλόμενα Κράτη ἅτινα εἰδικῶς ἐνδιαφέρονται διὰ τὰς ὑπηρεσίας ταύτας, ἀναλαμβάνουσι νὰ εἰσφέρωσι εἰς τὰς δαπάνας συντηρήσεως καὶ λειτουργίας τῶν ὑπηρεσιῶν τούτων κατὰ τὴν ἑξῆς κλίμακα.

Βέλγιον	2 ἐπὶ τοῖς ἑκατόν
Καναδᾶς	3 » » »
Δανία	2 » » »
Γαλλία	6 » » »
Γερμανία	10 » » »
Μ. Βρετανία καὶ Β. Ἰρλανδία	40 » » »
Ἰταλία	6 » » »
Ἰαπωνία	1 » » »
Ὁλλανδία	5 » » »
Νορβηγία	3 » » »
Ἱσπανία	1 2 » »
Σουηδία	2 » » »
Ἕνωσις Σοσιαλ. Σοβιετ. Δημ.	1 » » »
Ἡνωμ. Πολιτεῖαι Ἀμερικῆς	18 » » »

Ἕκαστον συμβαλλόμενον Κράτος ἔχει δικαίωμα νὰ διακόψῃ τὴν εἰσφορὰν εἰς τὰς δαπάνας συντηρήσεως καὶ λειτουργίας τῶν ὑπηρεσιῶν τούτων μετὰ τὴν 1 Σεπτεμβρίου 1932. Οὐχ' ἧττον τὸ συμβαλλόμενονΚράτος ὅπερ κάμνει χρῆσιν τοῦ δικαιώματος τούτου θέλει ἐξακολουθήσει ὑπέχον τὰς δαπάνας ταύτας μέχρι τῆς 1 Σεπτεμβρίου τῆς ἀκολουθούσης τὴν ἡμερομηνίαν καθ' ἣν εἰδοποίησε περὶ τῆς ἐπιθυμίας αὐτοῦ ὅπως δια-

of intention to discontinue its contribution. To take advantage of the said right it must give notice to the other Contracting Governments at least six months before the said 1st September; so that, to be free from this obligation on the 1st September, 1932, it must give notice on the 1st March, 1932, at the latest, and similarly for each subsequent year.

If, at any time, the United States Government should not desire to continue these services, or if one of the Contracting Governments should express a wish to relinquish responsibility for the pecuniary contribution defined above, or to have its percentage of obligation altered, the Contracting Governments shall settle the question in accordance with their mutual interests.

The Contracting Governments which contribute to the cost of the three above-mentioned services shall have the right by common consent to make from time to time such alterations in the provisions of this Article and of Article 36 as appear desirable.

Article 38.

Speed near Ice.

When ice is reported on, or near, his course, the master of every ship at night is bound to proceed at a moderate speed or to alter his course so as to go well clear of the danger zone.

Article 39.

North Atlantic Routes.

The practice of following recognised routes across the North Atlantic in both directions has contributed to safety of life at sea, but the working of these routes should be further investigated and studied with a view to the introduction of such variations as experience may show to be necessary.

The selection of the routes and the initiation of action with regard to them is left to the responsibility of the steamship companies concerned. The Contracting Governments will assist the companies, when requested to do so, by placing at their disposal any information bearing on the routes which may be in the possession of the Governments.

The Contracting Governments undertake to impose on the companies the obligation to give public notice of the regular routes which they propose their vessels should follow, and of any changes made in these routes; they will also use their influence to induce the owners of all vessels crossing the Atlantic to follow, so far as circumstances will permit, the recognised routes, and to induce the owners of all vessels crossing the Atlantic bound to or from ports of the United States via the vicinity of the Great Bank of Newfoundland to avoid, as far as practicable, the fishing banks of Newfoundland north of latitude 43° N. during the fishing season, and to pass outside regions known or believed to be endangered by ice.

The Administration managing the ice patrol service is requested to report to the Administration concerned any ship which is observed not to be on any regular, recognised or advertised route, or which crosses the above-mentioned fishing banks during the fishing

κόψῃ τὴν εἰσφοράν. Ἵνα ἔχῃ ἰσχὺν τὸ δικαίωμα τοῦτο, ἡ εἰδοποίησις πρὸς τὰ ἄλλα συμβαλλόμενα Κράτη δέον νὰ λάβῃ χώραν τοὐλάχιστον 6 μῆνας πρὸ τῆς ρηθείσης 1 Σεπτεμβρίου, ἤτοι ἵνα ἡ ἐλεύθερον τῆς ὑποχρεώσεως ταύτης τὴν 1 Σεπτεμβρίου 1932, ἡ εἰδοποίησις δέον νὰ λάβῃ χώραν τὴν 1 Μαρτίου 1932 τὸ βραδύτερον καὶ οὕτω καθ' ἑξῆς δι' ἕκαστον ἑπόμενον ἔτος. Ἐὰν καθ' οἱανδήποτε στιγμὴν ἡ Κυβέρνησις τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, ἐπιθυμήσῃ νὰ παύσῃ τὴν διαχείρισιν τῶν ὑπηρεσιῶν τούτων, ἢ ἐὰν ἓν τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν ἐκφράσῃ τὴν ἐπιθυμίαν νὰ ἐγκαταλείψῃ τὴν ὡς ἄνω χρηματικὴν εἰσφορὰν ἢ ζητήσῃ τὴν ἀναθεώρησιν τοῦ ἀναλογοῦντος εἰς αὐτὸ ποσοστοῦ, τὰ συμβαλλόμενα Κράτη θέλουσι κανονίσῃ τὴν ὑπόθεσιν συμφώνως πρὸς τὰ ἀμοιβαῖα αὐτῶν συμφέροντα.

Τὰ συμβαλλόμενα Κράτη ἅτινα εἰσφέρουσι εἰς τὰς δαπάνας τῶν ὡς ἄνω τριῶν ὑπηρεσιῶν ἔχουσι δικαίωμα κατόπιν κοινῆς συναινέσεως καὶ ἐν παντὶ χρόνῳ νὰ ἐπιφέρωσι ἐπιθυμητέας μεταβολὰς εἰς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος ἄρθρου ὡς καὶ τοῦ ἄρθρου 36.

Ἄρθρον 38.

Ταχύτης εἰς τὴν περιοχὴν πάγων.

Ὁσάκις σημειοῦται ἐπὶ τῆς πορείας ἑνὸς πλοίου ἢ πλησίον ταύτης ἡ παρουσία πάγων, ὁ πλοίαρχος ὀφείλει κατὰ τὴν νύκτα νὰ ἐλαττώσῃ τὴν ταχύτητα τοῦ πλοίου ἢ νὰ μεταβάλῃ πορείαν εἰς τρόπον ὥστε νὰ διέλθῃ μακρὰν τῆς ζώνης κινδύνου.

Ἄρθρον 39.

Πορεῖαι εἰς Βόρειον Ἀτλαντικόν.

Ἡ ἐφαρμογὴ τῆς μεθόδου τῶν ὡρισμένων πορειῶν διὰ τὸν διάπλουν τοῦ βορείου Ἀτλαντικοῦ κατ' ἀμφοτέρας τὰς ἐννοίας ἔχει συμβάλει εἰς τὴν ἀσφάλειαν τῆς ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ, τὰ ἀποτελέσματα ὅμως τῆς χρήσεως τῶν πορειῶν τούτων δέον περαιτέρω νὰ ἐρευνηθῶσι καὶ νὰ μελετηθῶσι ἐπὶ τῷ σκοπῷ εἰσαγωγῆς τῶν ὑπὸ τῆς πείρας ὑποδεικνυομένων ὡς ἀναγκαίων παραλλαγῶν ἐκ τῶν πορειῶν τούτων.

Ἡ ἐκλογὴ τῶν πορειῶν καὶ ἡ πρωτοβουλία διὰ τὰ ληπτέα μέτρα ἐπαφίεται εἰς τὰς ἐνδιαφερομένας ἀτμοπλοϊκὰς ἑταιρείας. Αἱ συμβαλλόμεναι Κυβερνήσεις θέλουσι συνδράμει τὰς ἑταιρείας, ἅμα τῇ ὑποβολῇ ὑπ' αὐτῶν σχετικῶν αἰτήσεων, διὰ τῆς παροχῆς πάσης πληροφορίας ἣν τυχὸν κατέχουσι σχετικῶς μὲ τὰς ἀνωτέρω πορείας.

Τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουσι νὰ ἐπιβάλλωσι εἰς τὰς Ἑταιρείας τὴν ὑποχρέωσιν νὰ δημοσιεύωσι τὰς κανονικὰς πορείας, ἃς καθορίζουσι διὰ τὰ πλοῖα αὐτῶν, ὡς καὶ τὰς ἐκάστοτε μεταβολὰς τῶν πορειῶν τούτων. Ἐπίσης νὰ ἐξασκῶσι πᾶσαν ἐπιρροὴν αὐτῶν ἵνα παροτρύνωσι πάντας τοὺς ἰδιοκτήτας πλοίων διαπλεόντων τὸν Ἀτλαντικὸν νὰ ἀκολουθῶσι, ἐφ' ὅσον αἱ περιστάσεις τὸ ἐπιτρέπουσι, τὰς ἀναγνωρισμένας πορείας καὶ τοὺς ἰδιοκτήτας πλοίων διαπλεόντων τὸν Ἀτλαντικὸν ἀπὸ ἢ πρὸς λιμένας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν πλησίον τῶν μεγάλων ὑφάλων τῆς Νέας Γῆς νὰ ἀποφεύγωσιν ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ δυνατοῦ, κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς ἁλιείας, τὰς περιοχὰς ἁλιείας τῆς Νέας Γῆς βορείως τοῦ 43ου Βορείου πλάτους καὶ νὰ παραπλέωσι ἐξωτερικῶς τὰς ζώνας εἰς ἃς εἶναι γνωστὴ ἡ ὕπαρξις ἢ κρίνεται δυνατὴ ἡ ὕπαρξις ἐπικινδύνων πάγων.

Ἡ Ἀρχὴ ἥτις διοικεῖ τὴν ὑπηρεσίαν περιπολίας διὰ πάγους προσκαλεῖται νὰ εἰδοποιῇ τὴν ἐνδιαφερομένην Ἀρχὴν περὶ παντὸς πλοίου αὐτῆς τὸ ὁποῖον ἤθελε παρατηρηθῇ ἐκτὸς πάσης κανονικῆς ἀναγνωρισμένης ἢ δημοσιευθείσης πορείας, ἢ διασχίζον τὰς ὡς ἀνωτέρω περιοχὰς ἁλιείας κατὰ τὴν ἐ-

season, or which, when proceeding to or from ports of the United States, passes through regions known or believed to be endangered by ice.

Article 40.

Collision Regulations.

The Contracting Governments agree that the alterations in the International Regulations for Preventing Collissions at Sea shown in Annex II are desirable and ought to be made. The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland is requested to forward full particulars of the alterations to the other Governments who have accepted the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, and ascertain whether they will adopt these alterations; to report the results to the Governments represented at this Conference, and to endeavour to arrange that the revised regulations shall come in force on the Ist July, 1931.

Article 41.

Helm Orders.

The Contracting Governments agree that after midnight on the 30th June, 1931, helm or steering orders, i.e., orders to the steersman, shall on all their ships be given in the direct sense, e.g., when the ship is going ahead an order containing the word «starboard» or «right» or any equivalent of «starboard» or «right» shall only be used when it is intended, on ships as at present generally contructed and arranged, that the wheel, the rudder-blade and the head of the ship, shall all move to the right.

Article 42.

Misuse of Distress Signals.

The use of an international distress signal, except for the purpose of indicating that a vessel is in distress, and the use of any signal which may be confused with an international distress signal, are prohibited on every ship.

Article 43.

Alarm, Distress and Urgency Signals.

The alarm signal and the distress signal may only be used by ships in serious and imminent danger which require immediate assistance. In all other cases in which assistance is required, or in which a vessel desires to issue a warning that it may become necessary to send out the alarm signal or the distress signal at a later stage, use must be made of the urgency signal (XXX) established by the International Radiotelegraph Convention, Washington, 1927.

If a ship has sent out the alarm or distress signal and subsequently finds that assistance is no longer required such ship shall immediately notify all stations concerned as provided for by the Radiotelegraph Convention in force.

Article 44.

Speed of Distress Messages.

The speed of transmission of messages in connection with cases of distress, urgency or safety, shall not exceed 16 words per minute.

ποχὴν τῆς ἁλιείας ἢ πλέον ἀπὸ ἢ πρὸς λιμένας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν διὰ μέσου περιοχῶν γνωστῶν ἢ πιστευομένων ὡς ἐπικινδύνων διὰ παρουσίαν πάγων.

Ἄρθρον 40.

Κανονισμοὶ πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων.

Τὰ συμβαλλόμενα Κράτη συμφωνοῦσι ὅτι αἱ τροποποιήσεις εἰς τοὺς Διεθνεῖς Κανονισμοὺς πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων ἐν τῇ θαλάσσῃ αἱ διαλαμβανόμεναι εἰς τὸ Παράρτημα ΙΙ εἶναι ἐπιθυμηταὶ καὶ δέον νὰ πραγματοποιηθῶσι.

Ἡ Κυβέρνησις τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρεττανίας καὶ Βορείου Ἰρλανδίας παρακαλεῖται νὰ διαβιβάσῃ ἐν πάσῃ λεπτομερείᾳ τὰς τροποποιήσεις ταύτας εἰς τὰς ἄλλας Κυβερνήσεις αἵτινες παρεδέχθησαν τοὺς Διεθνεῖς Κανονισμοὺς πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων ἐν τῇ θαλάσσῃ καὶ νὰ ἐξακριβώσῃ ἐὰν αὗται θὰ υἱοθετήσωσι τὰς τροποποιήσεις. Ἐπίσης νὰ γνωρίσῃ τὰ ἀποτελέσματα εἰς τὰς Κυβερνήσεις τὰς ἀντιπροσωπευομένας εἰς τὴν Συνδιάσκεψιν ταύτην καὶ νὰ καταβάλῃ ἐνεργείας εἰς τρόπον ὥστε ἡ ἰσχὺς τῶν τροποποιημένων Κανονισμῶν νὰ ἀρχίσῃ ἀπὸ τῆς 1ης Ἰουλίου 1931.

Ἄρθρον 41.

Διαταγαὶ Οἰακίσεως.

Τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη συμφωνοῦσι ὅπως ἀπὸ τοῦ μεσονυκτίου τῆς 30ῆς Ἰουνίου 1931 αἱ διαταγαὶ οἰακίσεως, ἤτοι αἱ διαταγαὶ πρὸς τὸν πηδαλιοῦχον, δίδωνται ἐφ' ὅλων τῶν πλοίων αὐτῶν κατὰ τὴν πραγματικὴν ἔννοιαν, τοῦτέστι, ἐν πορείᾳ πρόσω, διαταγὴ περιλαμβάνουσα τὴν λέξιν «ΔΕΞΙΑ» ἢ ἄλλην λέξιν ἰσοδύναμον πρὸς τὴν λέξιν «ΔΕΞΙΑ» θὰ χρησιμοποιῆται μόνον ὅταν, προκειμένου περὶ πλοίων τοῦ σήμερον ἐν χρήσει τύπου καὶ συνήθους διατάξεως, ζητῆται ὅπως τὸ οἰακοστρόφιον, τὸ ἔλασμα τοῦ πηδαλίου καὶ ἡ πρῷρα τοῦ πλοίου κινηθῶσι ἅπαντα πρὸς τὰ δεξιά.

Ἄρθρον 42.

Κακὴ χρῆσις Σημάτων Κινδύνου.

Ἡ χρῆσις διεθνοῦς σήματος κινδύνου, πλὴν τῆς περιπτώσεως ἐνδείξεων πλοίου ἐν κινδύνῳ, ὡς καὶ ἡ χρῆσις παντὸς σήματος δυναμένου νὰ συγχισθῇ μετὰ Διεθνοῦς Σήματος κινδύνου ἀπαγορεύεται ἐπὶ πάντων τῶν πλοίων.

Ἄρθρον 43.

Σήματα προειδοποιήσεως κινδύνου, κινδύνου καὶ ἐπείγοντα.

Τὰ σήματα προειδοποιήσεως κινδύνου καὶ κινδύνου δύνανται νὰ χρησιμοποιηθῶσι ὑπὸ πλοίων μόνον ὅταν εὑρίσκωνται ἐν σοβαρῷ καὶ ἀμέσῳ κινδύνῳ καὶ ἔχουσι ἄμεσον ἀνάγκην βοηθείας. Εἰς πᾶσαν ἄλλην περίπτωσιν αἰτήσεως βοηθείας ἢ ὅταν πλοῖόν τι ἐπιθυμῇ νὰ ἀποστείλῃ προειδοποίησιν ὅτι ἐνδέχεται νὰ εὑρεθῇ εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ ἐκπέμψῃ βραδύτερον τὸ σῆμα προειδοποιήσεως κινδύνου καὶ κινδύνου, δέον νὰ γίνεται χρῆσις ἐπείγοντος σήματος (XXX), ὡς τοῦτο καθωρίσθη ὑπὸ τῆς Διεθνοῦς Ραδιοτηλεγραφικῆς Συμβάσεως τῆς Οὐάσιγκτων, 1927.

Ἐὰν πλοῖόν τι δὲν ἔχει πλέον ἀνάγκην βοηθείας, ὀφείλει νὰ εἰδοποιήσῃ ἀμέσως περὶ τούτου πάντας τοὺς ἐνδιαφερομένους σταθμοὺς συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς ἰσχυούσης Ραδιοτηλεγραφικῆς Συμβάσεως 1927.

Ἄρθρον 44.

Ταχύτης μεταδιβάσεως ἀγγελιῶν Κινδύνου

Ἡ ταχύτης τῆς μεταδιβάσεως ἀγγελιῶν σχετιζομένων πρὸς περιπτώσεις κινδύνου ἐπειγουσῶν κλήσεων ἢ ἀσφαλείας δέον νὰ μὴ ὑπερβαίνῃ τὰς 16 λέξεις κατὰ λεπτόν.

Article 45.

Distress Messages. Procedure.

1. The master of a ship on receiving on his ship a wireless distress signal from any other ship, is bound to proceed with all speed to the assistance of the persons in distress, unless he is unable, or in the special circumstances of the case, considers it unreasonable or unnecessary to do so, or unless he is released under the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article.

2. The master of a ship in distress, after consultation, so far as may be possible, with the masters of the ships which answer his call for assistance, has the right to requisition such one or more of those ships as he considers best able to render assistance, and, it shall be the duty of the master or masters of the ship or ships requisitioned to comply with the requisition by continuing to proceed with all speed to the assistance of the persons in distress.

3. A master shall be released from the obligation imposed by paragraph 1 of this Article as soon as he is informed by the master of the ship requisitioned, or, where more ships than one are requisitioned, all the masters of the ships requisitioned, that he or they are complying with the requisition.

4. A master shall be released from the obligation imposed by paragraph 1 of this Article, and, if his ship has been requisitioned, from the obligation imposed by paragraph 2 of this Article, if he is informed by a ship which has reached the persons in distress, that assistance is no longer necessary.

5. If a master of a ship, on receiving a wireless distress call from another ship, is unable, or in the special circumstances of the case considers it unreasonable or unnecessary to go to the assistance of that other ship, he must immediately inform the master of that other ship accordingly, and enter in his log-book his reasons for failing to proceed to the assistance of the persons in distress.

6. The provisions of this Article do not prejudice the International Convention for the unification of certain rules with respect to Assistance and Salvage at Sea, signed at Brussels on the 23rd September, 1910, particularly the obligation to render assistance imposed by Article 11 of that Convention.

Article 46.

Signalling Lamp.

All ships of over 150 tons gross tonnage, when engaged on international voyages, shall have on board an efficient signalling lamp.

Article 47.

Direction-Finding Apparatus.

Every passenger ship of 5.000 tons gross tonnage and upwards shall, within two years from the date on which the present Convention comes in force, be provided with an approved direction-finding apparatus (radio compass), complying with the provisions of Article 31 (17) of the present Convention.

Article 48.

Manning.

The Contracting Governments undertake, each for its national ships, to maintain, or, if it is necessary, to

Ἄρθρον 45.

Ἀγγελίαι κινδύνου. Διαδικασία.

Ὁ πλοίαρχος ἑνὸς πλοίου, ἅμα τῇ λήψει διὰ τοῦ ἀσυρμάτου σήματος κινδύνου ἀπὸ ἕτερον πλοῖον ὀφείλει νὰ σπεύσῃ πάσῃ δυνάμει εἰς βοήθειαν τῶν δεινοπαθούντων προσώπων, ἐκτὸς ἐὰν δὲν εἶναι εἰς θέσιν, ἢ ὑπὸ τὰς εἰδικὰς συνθήκας ἑκάστου περιστατικοῦ, ἐὰν κρίνῃ ἄσκοπον ἢ μὴ ἀπαραίτητον τὴν μετάβασιν ἢ ἐὰν ἀπαλλάσσεται τῆς ὑποχρεώσεως ταύτης δυνάμει τῶν παραγράφων 3 καὶ 4 τοῦ παρόντος Ἄρθρου.

2. Ὁ πλοίαρχος τοῦ δεινοπαθοῦντος πλοίου, κατόπιν συνεννοήσεως, ἐφ' ὅσον τοῦτο εἶναι δυνατόν, μετὰ τῶν πλοιάρχων τῶν πλοίων ἅτινα ἀπήντησαν εἰς τὴν ὑπ' αὐτοῦ γενομένην ἐπίκλησιν βοηθείας, δικαιοῦται νὰ ἀγγαρεύσῃ ἓν ἢ πλείονα τῶν πλοίων τούτων, ἅτινα κρίνει ὡς τὰ πλέον ἱκανὰ νὰ παράσχωσιν εἰς αὐτὸν βοήθειαν, ὁ δὲ πλοίαρχος ἢ πλοίαρχοι τῶν οὕτω ἀγγαρευομένων πλοίων ἔχουσι καθῆκον νὰ ἀποδεχθῶσι τὴν ἐπίταξιν ἐξακολουθοῦντες κατευθυνόμενοι πρὸς βοήθειαν τῶν δεινοπαθούντων προσώπων.

3. Πλοίαρχος ἀπαλλάσσεται τῆς ὑποχρεώσεως περὶ ἧς ἡ ἀνωτέρω παράγραφος 1 εὐθὺς ὡς εἰδοποιηθῇ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου τοῦ ἐπιταχθέντος πλοίου, ἢ ἐὰν πλείονα τοῦ ἑνὸς ἔχωσι ἐπιταχθῇ, ὑπὸ τῶν πλοιάρχων τῶν ἐπιταχθέντων πλοίων, ὅτι οὗτος ἢ οὗτοι ἀποδέχονται τὴν ἐπίταξιν.

4. Πλοίαρχος ἀπαλλάσσεται τῆς ὑποχρεώσεως περὶ ἧς ἡ ἀνωτέρω παράγραφος 1 καί, ἐὰν τὸ πλοῖον αὐτοῦ ἐπετάχθη, τῆς ὑποχρεώσεως περὶ ἧς ἡ ἀνωτέρω παράγραφος 2, ἐὰν εἰδοποιηθῇ ὑπὸ πλοίου, ὅπερ κατέφθασε πλησίον τῶν δεινοπαθούντων προσώπων, ὅτι ἡ περαιτέρω βοήθεια δὲν εἶναι ἀπαραίτητος.

5. Ἐὰν πλοίαρχος, κατὰ τὴν λῆψιν ὑπὸ τοῦ ἀσυρμάτου τοῦ σήματος δεινοπαθείας ἀπὸ ἕτερον πλοῖον, δὲν εἶναι εἰς θέσιν, ἢ ὑπὸ τὰς εἰδικὰς συνθήκας τοῦ περιστατικοῦ, κρίνῃ ὅτι εἶναι ἄσκοπον ἢ μὴ ἀπαραίτητον νὰ μεταβῇ εἰς βοήθειαν τοῦ ἄλλου πλοίου, ὀφείλει νὰ εἰδοποιήσῃ περὶ τούτου τὸν πλοίαρχον τοῦ ἄλλου πλοίου καὶ νὰ σημειώσῃ ἐν τῷ ἡμερολογίῳ του τοὺς λόγους, δι' οὓς δὲν μετέβη εἰς βοήθειαν τῶν δεινοπαθούντων προσώπων.

6. Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος ἄρθρου δὲν μειοῦσι τὴν ἰσχὺν τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως διὰ τὴν ἑνοποίησιν κανόνων τινῶν ἀφορώντων τὴν βοήθειαν καὶ διάσωσιν ἐν τῇ θαλάσσῃ, τῆς ὑπογραφείσης ἐν Βρυξέλλαις τὴν 23ην Σεπτεμβρίου 1910, ἰδίως ὅσον ἀφορᾷ τὴν ὑποχρέωσιν τῆς παροχῆς βοηθείας ἐπιβαλλομένην ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 11 τῆς Συμβάσεως ταύτης.

Ἄρθρον 46.

Φανὸς Σημάτων

Πάντα τὰ πλοῖα ὁλικῆς χωρητικότητος ἄνω τῶν 150 κόρων, ἐκτελοῦντα διεθνῆ πλοῦν, δέον νὰ φέρωσι φανὸν σημάτων καλῆς ἀποδόσεως.

Ἄρθρον 47.

Ραδιογωνιόμετρον

Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον ὁλικῆς χωρητικότητος 5000 τόννων καὶ ἄνω, δέον ἐντὸς διετίας ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως νὰ ἐφοδιασθῇ διὰ ἐγκεκριμένου τύπου ραδιογωνιομέτρου (ραδιο-πυξίδος) συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 31 (17) τῆς παρούσης Συμβάσεως.

Ἄρθρον 48.

Σύνθεσις πληρώματος.

Τὰ συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουσι, ἕκαστον διὰ τὰ πλοῖα τῆς ἐθνικότητός των, νὰ τηρῶσι ἐν ἰσχύϊ ἢ, ἐὰν παρί-

adopt, measures for the purpose of ensuring that, from the point of view of safety of life at sea, all ships shall be sufficiently and efficiently manned.

CHAPTER VI.—CERTIFICATES.

Article 49.

Issue of Certificates.

A certificate called a Safety Certificate shall be issued, after inspection and survey, to every passenger ship which complies in an efficient manner with the requirements of Chapters II, III and IV of the Convention.

A certificate called a Safety Radiotelegraphy Certificate shall be issued after inspection to every ship other than a passenger ship which complies in an efficient manner with the requirements of Chapter IV of the present Convention.

A certificate called an Exemption Certificate shall be issued to every ship to which exemption is granted by a Contracting Government under, and in accordance with, the provisions of Chapters II, III and IV of the present Convention.

The inspection and survey of ships, so far as regards the enforcement of the provisions of the present Convention and the annexed Regulations applicable to such ships and the granting of exemptions therefrom, shall be carried out by officers of the country in which the ship is registered, provided that the Government of each country may entrust the inspection and survey of its ships either to Surveyors nominated for this purpose or to organisations recognised by it. In every case the Government concerned fully guarantees the completeness and efficiency of the inspection and survey.

A Safety Certificate, Safety Radiotelegraphy Certificate, and Exemption Certificate shall be issued either by the Government of the country in which the ship is registered or by any person or organisation duly authorised by that Government. In every case that Government assumes full responsibility for the certificate.

Article 50.

Issue of Certificate by Another Government.

A Contracting Government may, at the request of the Government of a country in which a ship coming under the present Convention is registered, cause that ship to be surveyed, and, if satisfied that the requirements of the present Convention are complied with, issue a Safety Certificate or Safety Radiotelegraphy Certificate to such ship, under its own responsibility. Any certificate so issued must contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Government of the country in which the ship is registered, and it shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued under Article 49 of the present Convention.

Article 51.

Form of Certificates.

All certificates shall be drawn up in the official language or languages of the country by which they are issued.

στανται ἀνάγκη, νὰ υἱοθετήσωσι μέτρα ἱκανὰ ὅπως ἐξασφαλίσωσιν ἀπὸ τῆς ἀπόψεως τῆς ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ τὴν ἐφ' ὅλων τῶν πλοίων ὕπαρξιν ἐπαρκοῦς εἰς ἀριθμὸν καὶ ποιὸν πληρώματος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ VI'.

Πιστοποιητικά.

Ἄρθρον 49.

Ἔκδοσις Πιστοποιητικῶν.

Εἰς πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον τὸ ὁποῖον πληροῖ ἀποτελεσματικῶς τοὺς ὅρους τῶν Κεφαλαίων II, III καὶ IV τῆς Συμβάσεως θέλει χορηγεῖσθαι κατόπιν ἐπιθεωρήσεως πιστοποιητικὸν καλούμενον «Πιστοποιητικὸν Ἀσφαλείας».

Πιστοποιητικὸν καλούμενον «Ραδιοτηλεγραφικὸν Πιστοποιητικὸν Ἀσφαλείας» θέλει χορηγεῖσθαι εἰς πᾶν μὴ ἐπιβατηγὸν πλοῖον ὅπερ ἐκπληροῖ ἀποτελεσματικῶς τοὺς ὅρους τοῦ Κεφαλαίου IV τῆς Συμβάσεως ταύτης.

Πιστοποιητικὸν καλούμενον «Πιστοποιητικὸν Ἀπαλλαγῆς» θέλει χορηγεῖσθαι εἰς πᾶν πλοῖον ὅπερ ἐξηρέθη ὑφ' ἑνὸς συμβαλλομένου Κράτους δυνάμει καὶ συμφώνως πρὸς τὰ διατάξεις τῶν Κεφαλαίων II, III καὶ IV τῆς παρούσης Συμβάσεως.

Ἡ ἐπιθεώρησις τῶν πλοίων, ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν διατάξεων τῆς παρούσης Συμβάσεως καὶ τῶν προσηρτημένων ταύτῃ Κανονισμῶν ὑπὸ τῶν πλοίων ἐφ' ὧν ἐφαρμόζεται αὕτη καὶ τὴν χορηγίαν ἀπαλλαγῆς, θέλει ἐκτελεῖσθαι ὑπὸ ὑπαλλήλων τοῦ Κράτους, ἐν ᾧ τὸ πλοῖον εἶναι νηολογημένον ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως ἡ Κυβέρνησις ἑκάστου Κράτους διαθέσῃ εἰδικοὺς ἐντεταλμένους διὰ τὴν ὑπηρεσίαν ταύτην Ἐπιθεωρητὰς εἰς οὓς νὰ δύναται νὰ ἐμπιστευθῇ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐπιθεωρήσεων τῶν πλοίων της ἢ ἀναθέτῃ ταύτην εἰς ἀνεγνωρισμένους ὑπ' αὐτῆς ὀργανισμούς. Ἐν πάσῃ περιπτώσει ἡ ἐνδιαφερομένη Κυβέρνησις πλήρως ἐγγυᾶται διὰ τὴν πλήρη καὶ ἀποτελεσματικὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐπιθεωρήσεων τούτων.

Πιστοποιητικὰ Ἀσφαλείας, Ραδιοτηλεγραφικὰ Πιστοποιητικὰ Ἀσφαλείας καὶ Πιστοποιητικὰ Ἀπαλλαγῆς θέλουσιν ἐκδίδεσθαι εἴτε ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Κράτους ἐν ᾧ τὸ πλοῖον εἶναι νηολογημένον εἴτε ὑπὸ προσώπων ἢ ὀργανισμῶν δεόντως ἐξουσιοδοτημένων ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως.

Εἰς πᾶσαν περίπτωσιν ἡ Κυβέρνησις ἀναλαμβάνει πλήρη εὐθύνην διὰ τὰ χορηγούμενα πιστοποιητικά.

Ἄρθρον 50.

Ἔκδοσις πιστοποιητικῶν ὑπὸ ἄλλης Κυβερνήσεως.

Συμβαλλομένη Κυβέρνησις δύναται, κατόπιν αἰτήσεως ἑτέρας Κυβερνήσεως Κράτους ἐν τῷ ὁποίῳ εἶναι νηολογημένον πλοῖον ὑποκείμενον εἰς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν, νὰ προβῇ εἰς τὴν ἐπιθεώρησιν τοῦ πλοίου τούτου καὶ νὰ ἐκδόσῃ ὑπ' εὐθύνην της ἐφ' ὅσον πεισθῇ ὅτι τὸ πλοῖον ἐκπληροῖ τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως, πιστοποιητικὸν ἀσφαλείας ἢ ραδιοτηλεγραφικὸν πιστοποιητικὸν ἀσφαλείας.

Πᾶν πιστοποιητικὸν οὕτω ἐκδοθὲν δέον νὰ περιέχῃ μνείαν τοῦ ὅτι ἐξεδόθη κατόπιν αἰτήσεως τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Κράτους, ἐν ᾧ τὸ πλοῖον εἶναι νηολογημένον, καὶ ἔχει τὴν αὐτὴν ἰσχύν, ἀναγνωριζόμενον ἐξ ἴσου, ἢν καὶ πιστοποιητικὸν ἐκδοθὲν δυνάμει τοῦ ἄρθρου 49 τῆς παρούσης Συμβάσεως.

Ἄρθρον 51.

Τύπος Πιστοποιητικῶν.

Πάντα τὰ πιστοποιητικὰ δέον νὰ ὦσιν συντεταγμένα εἰς τὴν ἐπίσημον γλῶσσαν ἢ γλώσσας τοῦ Κράτους ὑπὸ τοῦ ὁποίου ἐκδίδονται.

The form of the certificates shall be that of the models given in Regulation XLVII. The arrangement of the printed part of the standard certificates shall be exactly reproduced in the certificates issued, or in certified copies thereof, and the particulars inserted by hand shall in the certificates issued, or in certified copies thereof, be inserted in Roman characters and Arabic figures.

The Contracting Governments undertake to communicate one to another a sufficient number of specimens of their certificates for the information of their officers. This exchange shall be made, so far as possible, before the 1st January, 1932.

Article 52.

Duration of Certificates.

Certificates shall not be issued for a period of more than twelve months.

If a ship at the time when its certificate expires is not in a port of the country in which it is registered the certificate may be extended by a duly authorised officer of the country to which the ship belongs; but such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its return voyage to its own country, and then only in cases in which it appears proper and reasonable so to do.

No certificate shall be extended for a longer period than five months, and a ship to which such extension is granted shall not, on returning to its own country, be entitled by virtue of such extension to leave the country again without having obtained a new certificate.

Article 53.

Acceptance of Certificates.

Certificates issued under the authority of a Contracting Government shall be accepted by the other Contracting Governments for all purposes covered by the present Convention. They shall be regarded by the other Contracting Governments as having the same force as the certificates issued by them to their own ships.

Article 54.

Control.

Every ship holding a certificate issued under Article 49 or Article 50 is subject, in the ports of the other Contracting Governments to control by officers duly authorised by such Governments in so far as this control is directed towards verifying that there is on board a valid certificate, and if necessary, that the conditions of the vessel's seaworthiness correspond substantially with the particulars of that certificate, that is to say, so that the ship can proceed to sea without danger to the passengers and the crew.

In the event of this control giving rise to intervention of any kind, the officer carrying out the control shall forthwith inform the Consul of the country in which the ship is registered of all the circumstances in which intervention is deemed to be necessary.

Article 55.

Privileges.

The privileges of the present Convention may not

Ὁ τύπος τῶν πιστοποιητικῶν θὰ εἶναι σύμφωνος πρὸς τὰ ἐν τῷ Κανονισμῷ XLII ἐμφαινόμενα ὑποδείγματα. Ἡ διάταξις τοῦ ἐντύπου μέρους τῶν πρωτύπων πιστοποιητικῶν δέον νὰ ἀναπαράγηται ἐπακριβῶς ἐπὶ τῶν ἐκδιδομένων πιστοποιητικῶν ἢ τεθεωρημένων ἀντιγράφων αὐτῶν, αἱ δὲ ἐγγραφόμεναι διὰ χειρὸς ἐνδείξεις τόσον εἰς τὰ ἐκδιδόμενα πιστοποιητικὰ ὅσον καὶ εἰς τὰ τεθεωρημένα ἀντίγραφα αὐτῶν δέον νὰ γράφωνται μὲ λατινικοὺς χαρακτῆρας καὶ ἀραβικοὺς ἀριθμούς.

Τὰ συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουσι νὰ κοινοποιῶσι ἀμοιβαίως ὑποδείγματα τῶν πιστοποιητικῶν αὐτῶν εἰς ἐπαρκῆ ἀριθμὸν διὰ τὸν κατατοπισμὸν τῶν ὑπαλλήλων αὐτῶν. Ἡ ἀνταλλαγὴ αὕτη πιστοποιητικῶν δέον νὰ γίνῃ, εἰ δυνατὸν πρὸ τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1932.

Ἄρθρον 52.

Διάρκεια Πιστοποιητικῶν.

Τὰ πιστοποιητικὰ θὰ ἐκδίδωνται διὰ χρονικὴν περίοδον διαρκείας οὐχὶ μείζονος τῶν 12 μηνῶν.

Ἐὰν πλοῖόν τι κατὰ τὴν λῆξιν τῆς ἰσχύος τοῦ πιστοποιητικοῦ δὲν εὑρίσκεται ἐν λιμένι τοῦ Κράτους ἔνθα εἶναι νηολογημένον, ἡ ἰσχὺς τοῦ πιστοποιητικοῦ δύναται νὰ παραταθῇ ὑπὸ δεόντως ἐξουσιοδοτημένου ὑπαλλήλου τοῦ Κράτους εἰς ὃ ἀνήκει τὸ πλοῖον. Ἡ τοιαύτη παράτασις ὅμως δέον νὰ χορηγῆται μόνον πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦ νὰ ἐπιτρέψῃ εἰς τὸ πλοῖον νὰ συμπληρώσῃ τὸν πλοῦν ἐπιστροφῆς εἰς τὴν χώραν του, καὶ τοῦτο μόνον εἰς τὰς περιπτώσεις καθ' ἃς κρίνεται πρέπον καὶ λογικὸν νὰ χορηγηθῇ αὕτη.

Οὐδενὸς πιστοποιητικοῦ ἡ ἰσχὺς δύναται νὰ παρατείνηται πέραν τῶν 5 μηνῶν καὶ πλοῖον εἰς τὸ ὁποῖον ἐχορηγήθη τοιαύτη παράτασις ἐπιστρέφον εἰς τὴν χώραν του δὲν δικαιοῦται δυνάμει τῆς παρατάσεως ταύτης νὰ ἐκπλεύσῃ ἐκ νέου πρὶν ἢ ἐφοδιασθῇ διὰ νέου πιστοποιητικοῦ.

Ἄρθρον 53.

Παραδοχὴ Πιστοποιητικῶν.

Πιστοποιητικὰ ἐκδιδόμενα ἐν ὀνόματι ἑνὸς τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν θὰ ἀναγνωρίζονται ὑπὸ τῶν λοιπῶν συμβαλλομένων Κρατῶν διὰ πᾶν τὸ ἀφορῶν τὴν παροῦσαν Σύμβασιν. Ταῦτα δέον νὰ θεωρῶνται ὑπὸ τῶν λοιπῶν συμβαλλομένων Κρατῶν ὡς ἔχοντα τὴν αὐτὴν ἰσχὺν ἣν καὶ τὰ ἴδια αὐτῶν πιστοποιητικὰ τὰ ἐκδιδόμενα ὑπ' αὐτῶν διὰ τὰ ἴδια αὐτῶν πλοῖα.

Ἄρθρον 54.

Ἔ λ ε γ χ ο ς.

Πᾶν πλοῖον κατέχον πιστοποιητικὸν ἐκδοθὲν συμφώνως τῷ ἄρθρ. 49 ἢ 50 ὑπόκειται εἰς ἔλεγχον ἐντὸς λιμένων τῶν λοιπῶν συμβαλλομένων Κρατῶν ὑπὸ δεόντως ἐξουσιοδοτημένων ὑπαλλήλων τῶν Κρατῶν τούτων περιοριζόμενον εἰς τὴν ἐξακρίβωσιν τῆς ὑπάρξεως ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐγκύρου πιστοποιητικοῦ καί, ἐὰν παρίσταται ἀνάγκη, τοῦ ὅτι ἡ ἱκανότης πρὸς πλοῦν τοῦ πλοίου συμφωνεῖ οὐσιαστικῶς πρὸς τὰς ἐνδείξεις τοῦ πιστοποιητικοῦ, τουτέστι τοῦ ὅτι τὸ πλοῖον εὑρίσκεται ἐν καταστάσει ἥτις ἐπιτρέπει εἰς αὐτὸ νὰ ἀναχθῇ εἰς τὸ πέλαγος ἄνευ κινδύνου δι' ἐπιβάτας καὶ πλήρωμα.

Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν ὁ ἔλεγχος οὗτος γίνεται πρόξενος οἱασδήποτε παρεμβάσεως, ὁ ἐντεταλμένος τὸν ἔλεγχον ὑπάλληλος ὀφείλει νὰ εἰδοποιῇ ἀμέσως τὸν πρόξενον τοῦ Κράτους ἐν τῷ ὁποίῳ τὸ πλοῖον εἶναι νηολογημένον περὶ τῶν συνθηκῶν ὑφ' ἃς ἡ τοιαύτη παρέμβασις κρίνεται ἀναγκαία.

Ἄρθρον 55.

Προνόμια.

Τὰ ἐκ τῆς Συμβάσεως προνόμια δὲν εἶναι ἀπαιτητὰ εἰς

be claimed in favour of any ship unless it holds a proper valid certificate.

Article 56.

Qualification of Certificate.

If in the course of a particular voyage the ship has on board a number of crew and passengers less than the maximum number which the ship is licensed to carry, and is in consequence, in accordance with the provisions of the present Convention, free to carry a smaller number of life-boats and other life-saving appliances than that stated in the certificate, a memorandum may be issued by the officers or other authorised persons referred to in Articles 49 and 52 above.

This memorandum shall state that in the circumstances there is no infringement of the provisions of the present Convention. It shall be annexed to the certificate and shall be substituted for it in so far as the life-saving appliances are concerned. It shall be valid only for the particular voyage in regard to which it is issued.

CHAPTER VII.—GENERAL PROVISIONS.

Article 57.

Equivalents.

Where in the present Convention it is provided that a particular fitting, appliance or apparatus, or type thereof, shall be fitted or carried in a ship, or that any particular arrangement shall be adopted, any Administration may accept in substitution therefor any other fitting, appliance or apparatus, or type thereof, or any other arrangement, provided that such Administration shall have been satisfied by suitable trials that the fitting, appliance or apparatus, or type thereof, or the arrangement substituted is at least as effective as that specified in the present Convention.

Any Administration which so accepts a new fitting, appliance or apparatus, or type thereof, or new arrangement, shall communicate the fact to the other Administrations, and, upon request, the particulars thereof, together with a report on the trials made.

Article 58.

Laws, Regulations, Reports.

The Contracting Governments undertake to communicate to each other—

(1) the text of laws, decrees and regulations which shall have been promulgated on the various matters within the scope of the present Convention;

(2) all available official reports or official summaries of reports in so far as they show the results of the provisions of the present Convention, provided always that such reports or summaries are not of a confidential nature.

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland is invited to serve as an intermediary for collecting all this information and for bringing it to the knowledge of the other Contracting Governments.

Article 59.

Measures taken after Agreement.

ere the present Convention provides that a mea-

ὄφελος πλοίου τινὸς ἐὰν τὸ πλοῖον τοῦτο δὲν κέκτηται κανονικὸν ἔγκυρον πιστοποιητικόν.

Ἄρθρον 56.

Ὑπόμνημα συναπτόμενον εἰς πιστοποιητικόν.

Ἐὰν κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἰδιαιτέρου πλοῦ πλοῖόν τι φέρει ἀριθμὸν πληρώματος καὶ ἐπιβατῶν μικρότερον τοῦ μεγίστου ἐπιτρεπομένου ἀριθμοῦ καὶ δικαιοῦται ὡς ἐκ τούτου συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως, νὰ φέρῃ μικρότερον ἀριθμὸν σωσιβίων λέμβων καὶ λοιπῶν σωσιβίων μέσων ἀπὸ τὸν ἀναγραφόμενον εἰς τὸ πιστοποιητικόν, οἱ ἐντεταλμένοι ὑπάλληλοι ἢ λοιπὰ ἐξουσιοδοτημένα πρόσωπα περὶ ὧν τὰ ἀνωτέρω ἄρθρα 49 καὶ 52 δύνανται νὰ ἐκδόσωσιν σχετικὸν ὑπόμνημα.

Τὸ ὑπόμνημα τοῦτο θὰ ἀναφέρῃ ὅτι ὑπὸ τὰς ὑπαρχούσας συνθήκας δὲν ὑπάρχει παράβασις τῶν διατάξεων τῆς Συμβάσεως καὶ θὰ ἐπισυνάπτεται εἰς τὸ πιστοποιητικὸν ἀντικαθιστῶν αὐτὸ εἰς ὅτι ἀφορᾷ τὰ σωσίβια μέσα καὶ ἰσχύον μόνον διὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ἰδιαιτέρου πλοῦ διὰ τὸ ὁποῖον ἐξεδόθη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ VII'.

Γενικαὶ Διατάξεις.

Ἄρθρον 57.

Ἰσοδύναμα Ἐξαρτήματα.

Ἔνθα ἐν τῇ παρούσῃ Συμβάσει προβλέπεται ὅτι εἰδικόν τι ἐξάρτημα ἢ ἐγκατάστασις ἢ συσκευὴ ἢ ὡρισμένος τύπος αὐτῶν δέον νὰ ἐφαρμόζηται ἐπὶ πλοίου ἢ ὅτι εἰδική τις διάταξις δέον νὰ υἱοθετῆται, δύναται Ἀρχή τις νὰ ἀποδεχθῇ ἀντ' αὐτῶν ἕτερόν τι ἐξάρτημα, ἐγκατάστασιν ἢ συσκευὴν ἢ ἕτερον τύπον αὐτῶν ὡς καὶ ἑτέραν διάταξιν ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι ἡ Ἀρχὴ θὰ πεισθῇ προηγουμένως διὰ καταλλήλων δοκιμῶν ὅτι τὸ ἀντικαθιστῶν ἐξάρτημα, ἐγκατάστασις ἢ συσκευὴ ἢ ὁ νέος τύπος αὐτῶν ἢ ἡ νέα διάταξις εἶναι τοὐλάχιστον τῆς αὐτῆς ἀποδόσεως μὲ τὴν ὑπὸ τῆς Συμβάσεως ὁριζομένην.

Πᾶσα Ἀρχὴ ἥτις ἀποδέχεται οὕτω ἓν νέον ἐξάρτημα, μίαν ἐγκατάστασιν ἢ συσκευὴν ἢ νέον τύπον αὐτῶν ἢ νέαν διάταξιν δέον νὰ κοινοποιῇ τὸ γεγονὸς εἰς τὰς ἄλλας Ἀρχάς, κατόπιν δὲ αἰτήσεως, νὰ χορηγῇ καὶ λεπτομερεῖς περιγραφὰς αὐτῶν ὁμοῦ μετὰ ἐκθέσεως ἐπὶ τῶν γενομένων δοκιμῶν.

Ἄρθρον 58.

Νόμοι, Κανονισμοί, Ἐκθέσεις.

Τὰ συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουσι νὰ κοινοποιῶσιν ἀμοιβαίως:

1) Τὸ κείμενον τῶν νόμων, διαταγμάτων καὶ κανονισμῶν οἵτινες θέλουσιν ἐκδοθῇ ἐπὶ διαφόρων θεμάτων σχετικῶν πρὸς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν.

2) Ὅλας τὰς διαθεσίμους ἐπισήμους ἐκθέσεις ἢ ἐπισήμους περιλήψεις ἐκθέσεων, αἵτινες πραγματεύονται τὰ ἀποτελέσματα τῆς ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τῆς παρούσης Συμβάσεως, ἐφ' ὅσον ἐννοεῖται, αἱ τοιαῦται ἐκθέσεις ἢ περιλήψεις αὐτῶν δὲν εἶναι ἐμπιστευτικῆς φύσεως.

Ἡ Κυβέρνησις τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρεττανίας καὶ Βορείου Ἰρλανδίας προσκαλεῖται νὰ ἀναλάβῃ καθήκοντα ἐνδιαμέσου διὰ τὴν συλλογὴν ὅλων τῶν ἀνακοινώσεων καὶ διὰ τὴν κοινοποίησιν αὐτῶν εἰς τὰ ἄλλα συμβαλλόμενα Κράτη.

Ἄρθρον 59.

Μέτρα λαμβανόμενα κατόπιν συμφωνίας.

Ἔνθα ἐν τῇ παρούσῃ Συμβάσει προβλέπεται ἡ λῆψις μέτρου

sure may be taken after agreement between all or some of the Contracting Governments, the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland is invited to approach the other Contracting Governments with a view to ascertaining whether they accept such proposals as may be made by any Contracting Government for effecting such a measure, and to inform the other Contracting Governments of the results of the enquiries thus made.

Article 60.

Prior Treaties and Conventions.

1. The present Convention replaces and abrogates the Convention for the Safety of Life at Sea, which was signed at London on the 20th January, 1914.

2. All other treaties, conventions and arrangements relating to safety of life at sea, or matters appertaining thereto, at present in force between Governments parties to the present Convention, shall continue to have full and complete effect during the terms thereof as regards—

(a) ships to which the present Convention does not apply;

(b) ships to which the present Convention applies, in respect of subjects for which it has not expressly provided.

To the extent, however, that such treaties, conventions or arrangements conflict with the provisions of the present Convention, the provisions of the present Convention shall prevail.

3. All subjects which are not expressly provided for in the present Convention remain subject to the legislation of the Contracting Governments.

Article 61.

Modifications. Future Conferences.

1. Modifications of the present Convention which may be deemed useful or necessary improvements may be at any time proposed by any Contracting Government to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and such proposals shall be communicated by the latter to all the other Contracting Governments, and if any such modifications are accepted by all the Contracting Governments (including Governments which have deposited ratifications or accessions which have not yet become effective) the present Convention shall be modified accordingly.

2. Conferences for the purpose of revising the present Convention shall be held at such times and places as may be agreed upon by the Contracting Governments.

A Conference for this purpose shall be convoked by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland whenever, after the present Convention has been in force for five years, one-third of the Contracting Governments express a desire to that effect.

CHAPTER VIII.—FINAL PROVISIONS.

Article 62.

Application to Colonies, &c.

1. A Contracting Government may, at the time

τινὸς κατόπιν συμφωνίας μεταξὺ πάντων ἢ τινῶν τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν, ἡ Κυβέρνησις τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρεττανίας καὶ Βορείου Ἰρλανδίας προσκαλεῖται νὰ ἀπευθύνεται πρὸς τὰ ἄλλα συμβαλλόμενα Κράτη ἐπὶ τῷ σκοπῷ τῆς ἐξακριβώσεως τῶν διαθέσεων αὐτῶν διὰ τὴν παραδοχὴν προτάσεων προερχομένων ἐκ μέρους τινὸς ἐξ αὐτῶν διὰ τὴν πραγματοποίησιν τοῦ τοιούτου μέτρου καὶ νὰ κοινοποιῇ εἰς τὰ λοιπὰ συμβαλλόμενα Κράτη τὰ ἀποτελέσματα τῶν τοιούτων ἐνεργειῶν της.

Ἄρθρον 60.

Προγενέστεραι Συνθῆκαι καὶ Συμβάσεις.

1. Ἡ παροῦσα Σύμβασις ἀντικαθιστᾷ καὶ καταργεῖ τὴν Σύμβασιν περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ τὴν ὑπογραφεῖσαν ἐν Λονδίνῳ τὴν 20 Ἰανουαρίου 1914.

2. Πᾶσαι αἱ ἄλλαι συνθῆκαι, συμβάσεις καὶ συμφωνίαι αἱ ἀφορῶσαι τὴν ἀσφάλειαν τῆς ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ καὶ ἰσχύουσαι τὴν σήμερον μεταξὺ τῶν Κυβερνήσεων τῶν συμβαλλομένων ἐν τῇ παρούσῃ Συμβάσει Κρατῶν θέλουσιν ἐξακολουθήσῃ ἔχουσαι πλήρη ἰσχὺν καθ' ὅλην τὴν ὡρισμένην δι' αὐτὰς διάρκειαν ὅσον ἀφορᾷ α) Πλοῖα ἐπὶ τῶν ὁποίων δὲν ἐφαρμόζεται ἡ παροῦσα Σύμβασις, β) Πλοῖα ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐφαρμόζεται μὲν ἡ παροῦσα Σύμβασις ἀλλ' ἐπὶ τῶν ζητημάτων μόνον ἐκείνων διὰ τὰ ὁποῖα δὲν προβλέπει αὕτη ὡρισμένας διατάξεις.

Ἐφ' ὅσον ἐν τούτοις αἱ τοιαῦται συνθῆκαι, συμβάσεις καὶ συμφωνίαι, ἔρχονται εἰς ἀντίθεσιν πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως αἱ τελευταῖαι αὗται ὑπερισχύουσι.

3. Πάντα τὰ ζητήματα διὰ τὰ ὁποῖα δὲν ὑπάρχουσι ἐν τῇ παρούσῃ Συμβάσει ὡρισμέναι διατάξεις ὑπόκεινται εἰς τὴν νομοθεσίαν τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν.

Ἄρθρον 61.

Τροποποιήσεις — Μέλλουσαι Διασκέψεις.

1. Τροποποιήσεις τῆς παρούσης Συμβάσεως αἵτινες ἤθελον θεωρηθῇ ὡς ὠφέλιμοι ἢ ἀναγκαῖαι βελτιώσεις δύνανται ὁποτεδήποτε νὰ ἀποτελέσωσι ἀντικείμενον προτάσεων ὑφ' ἑνὸς τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν πρὸς τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρεττανίας καὶ Βορείου Ἰρλανδίας, ἥτις θὰ ἀνακοινῇ τὰς προτάσεις ταύτας πρὸς τὰ λοιπὰ συμβαλλόμενα Κράτη, ὁσάκις δὲ πάντα τὰ συμβαλλόμενα Κράτη (συμπεριλαμβανομένων καὶ ἐκείνων ἅτινα κατέθεσαν κυρώσεις ἢ προσχωρήσεις πρὸς τὴν Σύμβασιν, αἵτινες δὲν ἐτέθησαν εἰσέτι ἐν ἐφαρμογῇ) ἀποδέχονται τὰς τοιαύτας τροποποιήσεις, ἡ παροῦσα Σύμβασις θέλει τροποποιεῖται ἀναλόγως.

2. Διασκέψεις ἐπὶ τῷ σκοπῷ ἀναθεωρήσεως τῆς παρούσης Συμβάσεως θὰ συγκαλοῦνται εἰς χρόνους καὶ τόπους καθοριζομένους ὑπὸ τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν.

Πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον θὰ συγκληθῇ μία τοιαύτη διάσκεψις ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μ. Βρεττανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας, ὁποτεδήποτε, μετὰ τὴν παρέλευσιν μιᾶς πενταετίας ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς Συμβάσεως, τὸ ἓν τρίτον τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν ἐκφράσωσι τὴν πρὸς τοῦτο ἐπιθυμίαν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ VIII'.

Τελικαὶ Διατάξεις.

Ἄρθρον 62.

Ἐφαρμογὴ εἰς Ἀποικιακὰ Κράτη.

1. Μία συμβαλλομένη Κυβέρνησις δύναται κατὰ τὸν χρόνον

of signature, ratification, accession or thereafter, by a declaration in writing addressed to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, declare its desire that the present Convention shall apply to all or any of its colonies, overseas territories, protectorates or territories under suzerainty or mandate, and the present Convention shall apply to all the teritories named in such declaration, two months after the date of the receipt thereof, but failing such declaration, the present Convention will not apply to any such territories.

2. A Contracting Government may at any time by a notification in writing addressed to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland express its desire that the present Convention shall cease to apply to all or any of its colonies overseas territories, protectorates or territories under suzerainty or mandate to which the present Convention shall have, under the provision of the preceding paragraph, been applicable for a period of not less than five years, and in such case the present Convention shall cease to apply one year after the date of the receipt of such notification by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to all territories mentioned therein.

3, The Government of the United Kihgdom of Great Britain and Northern Ireland shall inform all the other Contractsing Governments of the application of the present Convention to any colony, oversea territory, protectorate or territory under suzerainty or mandate under the provisions of paragraph 1 of this Article, and of the cessation of any such application under the provisions of Paragraph 2, stating in each case the date from which the present Convention has become or will cease to be applicable.

Article 63.

Authentic Texts. Ratification.

The present Convention of which both the English and French texts shall be authentic shall bear this days' date.

The present Convention shall be ratified.

The instruments of ratification shall be deposited in the archives of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland which will notify all the other signatory or acceding Governments of all ratifications deposited and the date of their deposit.

Article 64.

Accession.

A. Government (other than the Government of a territory to which Article 62 applies) on behalf of which the present Convention has not been signed shall be allowed to accede thereto at any time after the Convention has come into force. Accessions may be effected by means of notifications in writing addressed to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and shall take effect three months after their receipt.

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

τῆς ὑπογραφῆς ἢ κυρώσεως τῆς Συμβάσεως ἢ προσχωρήσεως πρὸς ταύτην ἢ καὶ μετέπειτα νὰ ἐκφράσῃ δι' ἐγγράφου δηλώσεως ἀπευθυνομένης πρὸς τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μ. Βρεττανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας, τὴν ἐπιθυμίαν της ὅπως ἡ παροῦσα Σύμβασις ἐφαρμοσθῇ καὶ εἰς πάσας ἢ τινὰς ἀποικίας, ὑπερποντίους κτήσεις, προτεκτοράτα ἢ χώρας ὑπὸ τὴν ἐπικυριαρχίαν ἢ ἐντολὴν αὐτῆς. Ἡ παροῦσα Σύμβασις θέλει ἐφαρμοσθῇ εἰς ὅλας τὰς ἐν τῇ δηλώσει κατονομαζομένας χώρας 2 μῆνας ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς λήψεως τῆς δηλώσεως. Ἐφ' ὅσον δὲν κατατίθεται τοιαύτη δήλωσις ἡ παροῦσα Σύμβασις δὲν ἐφαρμόζεται εἰς τοιαύτας χώρας.

2. Συμβαλλομένη Κυβέρνησις δύναται ὁποτεδήποτε δι' ἐγγράφου δηλώσεως ἀπευθυνομένης πρὸς τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μ. Βρεττανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας νὰ ἐκφράσῃ τὴν ἐπιθυμίαν αὐτῆς ὅπως ἡ σύμβασις αὕτη παύσῃ ἐφαρμοζομένη εἰς ὅλας ἢ μερικὰς τῶν ἀποικιῶν, ὑπερποντίων κτήσεων, προτεκτοράτων ἢ χωρῶν ὑπὸ τὴν ἐπικυριαρχίαν ἢ ἐντολὴν αὐτῆς εἰς τὰς ὁποίας ἡ παροῦσα σύμβασις, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς προηγουμένης παραγράφου, εἶχεν ἐφαρμοσθῇ διὰ μίαν περίοδον οὐχὶ μικροτέραν τῶν 5 ἐτῶν. Εἰς τοιαύτην περίπτωσιν ἡ Σύμβασις αὕτη θὰ παύσῃ ἐφαρμοζομένη μετὰ 1 ἔτος ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς καταθέσεως τῆς τοιαύτης δηλώσεως παρὰ τῇ Κυβερνήσει τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μ. Βρεττανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας εἰς ὅλας τὰς ἀναφερομένας ἐν τῇ δηλώσει χώρας.

3. Ἡ Κυβέρνησις τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μ. Βρεττανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας θὰ τηρῇ ἐνημέρους τὰς Κυβερνήσεις τῶν λοιπῶν συμβαλλομένων Κρατῶν περὶ τῆς ἐνάρξεως τῆς ἐφαρμογῆς τῆς παρούσης Συμβάσεως συμφώνως τῇ παραγράφῳ 1 τοῦ ἄρθρου τούτου εἰς ἀποικίαν, ὑπερπόντιον κτῆσιν, προτεκτοράτον ἢ χώραν ὑπὸ ἐπικυριαρχίαν ἢ ἐντολὴν ὡς καὶ περὶ τῆς λήξεως τῆς τοιαύτης ἐφαρμογῆς συμφώνως τῇ παραγράφῳ 2 τοῦ ἄρθρου τούτου, ἀναφέρουσα εἰς ἑκατέραν περίπτωσιν τὴν ἡμερομηνίαν ἀφ' ἧς ἡ παροῦσα Σύμβασις ἄρχεται ἢ παύει οὕτω ἐφαρμοζομένη.

Ἄρθρον 63.

Ἐπίσημα Κείμενα — Κυρώσεις.

Ἡ παροῦσα σύμβασις ἧς ἀμφότερα τὰ εἰς Ἀγγλικὴν καὶ Γαλλικὴν κείμενα, ἔσονται ἐπίσημα, θέλει φέρει τὴν σημερινὴν ἡμερομηνίαν.

Ἡ παροῦσα Σύμβασις θέλει κυρωθῇ.

Τὰ νομοθετήματα τῆς κυρώσεως θέλουσι κατατεθῇ εἰς τὰ ἀρχεῖα τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μ. Βρεττανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας, ἥτις θέλει κοινοποιήσει εἰς ὅλας τὰς ἄλλας ὑπογραψάσας ἢ προσχωρησάσας Κυβερνήσεις ὅλας τὰς κατατεθείσας κυρώσεις καὶ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς καταθέσεώς των.

Ἄρθρον 64.

Π ρ ο σ χ ω ρ ή σ ε ι ς.

Κυβέρνησις Κράτους, (πλὴν τῆς Κυβερνήσεως, χώρας εἰς ἣν ἐφαρμόζεται τὸ ἄρθρον 62), ἐν ὀνόματι τοῦ ὁποίου δὲν ἔχει ὑπογραφῇ ἡ παροῦσα Σύμβασις δικαιοῦται νὰ προσχωρήσῃ ὁποτεδήποτε μετὰ τὴν ἔναρξιν τῆς ἰσχύος τῆς Συμβάσεως. Αἱ προσχωρήσεις θὰ γίνωνται κατόπιν ἐγγράφων δηλώσεων ἀπευθυνομένων πρὸς τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μ. Βρεττανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας καὶ θὰ λαμβάνωσι ἰσχὺν τρεῖς μῆνας ἀπὸ τῆς λήψεως αὐτῶν.

Ἡ Κυβέρνησις τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μ. Βρεττανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας θὰ κοινοποιῇ εἰς ὅλας τὰς ὑπογραψάσας καὶ προσχωρησάσας Κυβερνήσεις τὰς λαμβανομένας νέας προσχωρήσεις καὶ τὰς ἡμερομηνίας τῆς λήψεώς των.

A Government which intends to accede to the present Convention but desires to add an area to those specified in the Annex to Article 28 shall, before notifying its accession, inform the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland of its desire for communication to all the other Contracting Governments. If all the Contracting Governments signify their assent thereto, the area shall be added to those mentioned in the aforesaid Annex when such Government notifies its accession.

Article 65.

Date of coming in Force.

The present Convention shall come into force on the 1st July, 1931, as betwenn the Governments which have deposited their ratifications by that date, and provided that at least five ratifications have been deposited with the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland. Should dve ratifications not have been deposited on that fiate, the present Convention shall come into force three months after the date on which the fifth ratification is deposited. Ratifications deposited after the date on which the present Convention has come into force shall take effect three months after the date of their deposit.

Article 66.

Denunciation.

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

A denunciation shall take effect twelve months after the date on which notification thereof is received by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland.

In faith whereof, the Plenipotentiaries have signed hereafter.

Done at London this thirtyfirst day of May, 1929, in a single copy which shall remain deposited in the archives of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, which shall transmit certified true copies thereof to all signatory Governments.

STHAMER.
GUSTAV KOENIGS.
ARTHUR WERNER.
WALTER LAAS.
OTTO RIESS.
HERMANN GIESS.
HUGO DOMINIK.

HENRY JAMES FEAKES.
THOMAS FREE.

A. DE GERLACHE DE GOMERY.
G. DE WINNE.

A. JOHNSTON.
LUCIEN PACAUD.

Κυβέρνησις σκοπούσα νὰ προσχωρήσῃ εἰς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν καὶ ἐπιθυμοῦσα νὰ προσθέσῃ νέαν περιοχὴν ἐπὶ πλέον τῶν ἐν τῷ παραρτήματι τοῦ ἄρθρου 28 μνημονευομένων ὀφείλει, πρὸ τῆς δηλώσεως περὶ προσχωρήσεως, νὰ γνωστοποιήσῃ τὴν ἐπιθυμίαν της εἰς τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μ. Βρεττανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας ἵνα κοινοποιηθῇ εἰς τὰ ἄλλα συμβαλλόμενα Κράτη. Ἐὰν πάντα τὰ συμβαλλόμενα Κράτη δηλώσωσι ἀποδοχὴν ταύτης, ἡ περιοχὴ αὕτη θέλει συμπεριληφθῇ εἰς τὰς ἤδη μνημονευομένας ἐν τῷ ὡς ἄνω παραρτήματι, ἅμα ὡς ἡ Κυβέρνησις αὕτη δηλώσῃ τὴν προσχώρησίν της.

Ἄρθρον 65.

Ἡμερομηνία ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος.

Ἡ παροῦσα Σύμβασις ἄρχεται ἰσχύουσα τὴν 1ην Ἰουλίου 1931 μεταξὺ τῶν Κρατῶν ἅτινα κατέθεσαν τὴν κύρωσίν των μέχρι τῆς ἡμερομηνίας ταύτης καὶ ἐφ' ὅσον κατετέθησαν πέντε τοὐλάχιστον κυρώσεις παρὰ τῇ Κυβερνήσει τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μ. Βρεττανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας.

Ἐὰν μέχρι τῆς ἡμερομηνίας ταύτης δὲν ἔχουσι κατατεθῇ ὅ κυρώσεις, ἡ Σύμβασις αὕτη ἄρξεται ἰσχύουσα τρεῖς μῆνας μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς καταθέσεως τῆς πέμπτης κυρώσεως. Κυρώσεις, κατατιθέμεναι μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως, θὰ λαμβάνωσι ἰσχὺν μετὰ τρεῖς μῆνας ἀπὸ τῆς καταθέσεώς των.

Ἄρθρον 66.

Κ α τ α γ γ ε λ ί α.

Ἡ παροῦσα Σύμβασις δύναται νὰ καταγγελθῇ ἐξ ὀνόματος συμβαλλομένης Κυβερνήσεως ὁποτεδήποτε μετὰ τὴν πάροδον δον πέντε ἐτῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος αὐτῆς, τῆς τοιαύτης καταγγελίας ἀφορώσης τὴν ἐνδιαφερομένην Κυβέρνησιν μόνον. Ἡ καταγγελία γίνεται δι' ἐγγράφου δηλώσεως ἀπευθυνομένης εἰς τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μ. Βρεττανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας, ἥτις θέλει κοινοποιῇ εἰς τὰ λοιπὰ συμβαλλόμενα Κράτη τὰς λαμβανομένας καταγγελίας καὶ τὴν ἡμερομηνίαν λήψεως αὐτῶν.

Καταγγελία θὰ λαμβάνῃ ἰσχὺν δώδεκα μῆνας μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς λήψεως τῆς σχετικῆς δηλώσεως ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρεττανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας.

Εἰς πίστωσιν τῶν ἀνωτέρω, οἱ πληρεξούσιοι ὑπέγραψαν ὡς κατωτέρω.

Συνετάχθη ἐν Λονδίνῳ σήμερον τὴν 31 Μαΐου 1929 εἰς ἁπλοῦν ὅπερ θὰ παραμείνῃ κατατεθειμένον εἰς τὰ ἀρχεῖα τοῦ Κράτους τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρεττανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας ἥτις θὰ διαβιβάσῃ κεκυρωμένα ἀκριβῆ ἀντίγραφα τοῦ παρόντος εἰς τὰς Κυβερνήσεις ὅλων τῶν ὑπογραψάντων Κρατῶν.

STHAMER.
GUSTAV KOENIGS.
ARTHUR WERNER.
WALTER LAAS
OTTO RIESS.
HERMANN GIESS.
HUGO DOMINIK.

HENRY JAMES FEAKES
THOMAS FREE.

A. DE GERLACHE DE GOMERY.
G. DE WINNE.

A. JOHNSTON.
LUCIEN PACAUD.

EMIL KROGH.
V. LORCK.

JAVIER DE SALAS.

JOHN WHELAN DULANTY.
E. C. FOSTER.

WALLACE H. WHITE.
ARTHUR J. TYRER.
CHARLES M. BARNES.
GEO. H. ROCK.
CLARENCE S. KEMPFF.
DICKERSON N. HOOVER.
W. D. TERRELL.
JOHN G. TAWRESEY.
HERBERT B. WALKER.
CHARLES A. McALLISTER.

GUSTAF WREDE.
V. BERGMAN.
KARL KURTEN.

RIO.
A. HAARBLEICHER.
JEAN MARIE.
F. THOUROUDE.
H. W. RICHMOND.

WESTCOTT ABELL.
A. L. AYRE.
F. W. BATE.
C. H. BOYD.
WILLIAM C. CURRIE.
A. J. DANIEL.
NORMAN HILL.
C. HIPWOOD.
A. MORRELL.
G. L. CORBETT.

E. V. WHISH.
MANSUKHLAL ATMARAM MASTER.

GIULIO INGIANNI.
ALBERTO ALESSIO.
DELFINO ROGERI DI VILLANOVA.
TORQUATO C. GIANNINI.
FRANCESCO MARENA.
ERNESTO FERRETTI.
G. GNEME.

LUIGI BIANCHERI.
YUKIO YAMAMOTO.
SHICHIHEI OTA.
ITARO ISHII.
B. VOGT.

L. T. HANSEN.
ARTH H. MATHIESEN.
C. FOCK.

C. H. DE GOEJE.
A. VAN DRIEL.
J. A. BLAND-V.-D.-BERG.
PHS. VAN OMMEREN.
H. G. J. UILKENS.

ERIK PALMSTIERNA.
NILS GUSTAF NILSSON.

J. ARENS.
K. EGGI.

EMIL KROGH.
V. LORCK.

JAVIER DE SALAS.

JOHN WHELAN DULANTY.
E. C. FOSTER.

WALLACE H. WHITE.
ARTHUR J. TYRER.
CHARLES M. BARNES.
GEO. H. ROCK.
CLARENCE S. KEMPFF.
DICKERSON N. HOOVER.
W. D. TERRELL.
JOHN G. TAWRESEY.
HERBERT B. WALKER.
CHARLES A. MCALLISTER.

GUSTAF WREDE.
V. BERGMAN.
KARL KURTEN.

RIO.
A. HAARBLEICHER.
JEAN MARIE.
F. THOUROUDE.

H. W. RICHMOND.
WESTCOTT ABELL.
A. L. AYRE.
F. W. BATE.
C. H. BOYD.
WILLIAM C. CURRIE.
A. J. DANIEL.
NORMAN HILL.
C. HIPWOOD.
A. MORRELL.

G. L. CORBETT.
E. V. WHISH.
MANSUKHLAL ATMARAM MASTER.

GIULIO INGIANNI.
ALBERTO ALESSIO.
DELFINO ROGERI DI VILLANOVA.
TORQUATO C. GIANNINI.
FRANCESCO MARENA.
ERNESTO FERRETTI.
G. GNEME.

LUIGI BIANCHERI.
YUKIO YAMAMOTO.
SHICHIHEI OTA.
ITARO ISHII.
B. VOGT.

L. T. HANSEN.
ARTH H. MATHIESEN.
C. FOCK.

C. H. DE GOEJE.
A. VAN DRIEL.
J. A. BLAND-V.-D. BERG.
PHS. VAN. OMMEREN.
H. G. J. UILKENS.

ERIK PALMSTIERNA.
NILS GUSTAF NILSSON.

J. ARENS.
K. EGGI.

ANNEX I.
REGULATIONS.
CONSTRUCTION.

Regulation I.
Definitions.

(1) The subdivision loadline is the waterline used in determining the subdivison of the ship.

The deepest subdivision loadline is that which corresponds to the greatest draught.

(2) The length of the ship is the length measured between perpendiculars taken at the extremities of the deepest subdivision loadline.

(3) The breadth of the ship is the extreme width from outside of frame to outside of frame at or below the deepest subdivision loadline.

(4) The bulkhead deck is the uppermost deck up to which the transverse watertight bulkheads are carried.

(5) The margin line is a line drawn parallel to the bulkhead deck at side and 3 inches (76 millimetres) below the upper surface of that deck at side.

(6) The draught is the vertical distance from the top of keel amidships to the subdivision loadline in question.

(7) The permeability of a space is the percentage of that space which can be occupied by water.

The volume of a space which extends above the margin line shall be measured only to the height of that line.

(8) The machinery space is to be taken as extending from the top of keel to the margin line and between the extreme main transverse watertight bulkheads bounding the spaces devoted to the main and auxiliary propelling machinery, boilers when installed, and all permanent coal bunkers.

(9) Passenger spaces are those which are provided for the accommodation and use of passengers, excluding baggage, store, provision and mail rooms.

For the purposes of Regulations III and IV, spaces provided below the margin line for the accommodation and use of the crew shall be regarded as passenger spaces.

(10) In all cases volumes shall be calculated to moulded lines.

Regulation II.
Floodable Length.

(1) The floodable length at any point of the length of a ship shall be determined by a method of calculation which takes into consideration the form, draught and other characteristics of the ship in question.

(2) In a ship with a continuous bulkhead deck

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I.
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ — ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ I.
Ὁ ρ ι σ μ ο ί.

(1) Ἡ ἐ μ φ ό ρ τ ο υ ἴ σ α λ ο ς σ τ ε γ α ν ῆ ς ὑ π ο δ ι α ι ρ έ σ ε ω ς εἶναι ἡ ἴσαλος ἥτις λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν κατὰ τὸν προσδιορισμὸν τῆς ὑποδιαιρέσεως τοῦ πλοίου.

Ἡ ἀ ν ω τ ά τ η ἐ μ φ ό ρ τ ο υ ἴ σ α λ ο ς στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως εἶναι ἡ ἴσαλος ἥτις ἀντιστοιχεῖ εἰς τὸ μέγιστον βύθισμα.

(2) Τ ὸ μ ῆ κ ο ς τ ο ῦ π λ ο ί ο υ εἶναι τὸ μῆκος τὸ μετρούμενον μεταξὺ ὀρθίων, λαμβανομένων εἰς τὰ ἄκρα τῆς ἀνωτάτης ἐμφόρτου ἰσάλου τῆς στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως.

(3) Τ ὸ π λ ά τ ο ς τ ο ῦ π λ ο ί ο υ εἶναι τὸ μέγιστον πλάτος ἔξωθι τῶν νομέων, μετρούμενον ἐπὶ ἢ κάτωθεν τῆς ἀνωτάτης ἐμφόρτου ἰσάλου τῆς ὑποδιαιρέσεως.

(4) Τ ὸ κ α τ ά σ τ ρ ω μ α σ τ ε γ α ν ῆ ς ὑ π ο δ ι α ι ρ έ σ ε ω ς εἶναι τὸ ἀνώτατον κατάστρωμα μέχρι τοῦ ὁποίου ἐξικνοῦνται τὰ ἐγκάρσια στεγανὰ διαφράγματα.

(5) Ἡ γ ρ α μ μ ὴ π ε ρ ι θ ω ρ ί ο υ β υ θ ί σ ε ω ς εἶναι γραμμὴ χαρασσομένη παραλλήλως πρὸς τὸ κατάστρωμα στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως ἐπὶ τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου εἰς ὕψος 76 χιλιοστῶν (3 δακτύλων) κάτωθεν τῆς τομῆς τῆς ἐξωτερικῆς ἐπιφανείας τοῦ περιβλήματος μετὰ τῆς ἄνω ἐπιφανείας τοῦ ἀνωτέρω καταστρώματος.

(6) Τ ὸ β ύ θ ι σ μ α εἶναι ἡ κατακόρυφος ἀπόστασις εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς ἄνω ἐπιφανείας τῆς τρόπιδος μέχρι τῆς ἐμφόρτου ἰσάλου ὑποδιαιρέσεως.

(7) Ἡ δ ι α χ ω ρ η τ ό τ η ς ἑνὸς χώρου εἶναι τὸ ποσοστὸν ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ χώρου τούτου, ὅπερ δύναται νὰ πληρωθῇ ὑ' ὕδατος.

Ὁ ὄγκος ἑνὸς χώρου ὅστις ἐκτείνεται ἄνωθεν τῆς γραμμῆς τοῦ περιθωρίου βυθίσεως θέλει μετρεῖσθαι μόνον μέχρι τοῦ ὕψους τῆς γραμμῆς ταύτης.

(8) Ὁ χ ῶ ρ ο ς Μ η χ α ν ῶ ν λαμβάνεται ὡς ἐκτεινόμενος ἀπὸ τῆς ἄνω ἐπιφανείας τῆς τρόπιδος μέχρι τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως καὶ ἀπὸ τοῦ κυρίου ἐγκαρσίου στεγανοῦ διαφράγματος μέχρι κυρίου ἐγκαρσίου στεγανοῦ διαφράγματος μεταξὺ τῶν ὁποίων εὑρίσκονται οἱ χῶροι οἱ προοριζόμενοι διὰ τὰς κυρίας καὶ βοηθητικὰς μηχανὰς προώσεως καὶ τὰ σχετικὰ μηχανήματα, τοὺς λέβητας, ἐφ' ὅσον ὑπάρχουσι, καὶ τὰς μονίμους γαιανθρακαποθήκας.

(9) Χ ῶ ρ ο ι ἐ π ι β α τ ῶ ν εἶναι οἱ χῶροι οἵτινες προβλέπονται διὰ τὴν ἐνδιαίτησιν καὶ χρῆσιν τῶν ἐπιβατῶν, ἐξαιρουμένων τῶν ἀποθηκῶν ἀποσκευῶν, τροφίμων, ὑλικῶν καὶ ταχυδρομικῶν δεμάτων.

Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν Κανονισμῶν III καὶ IV χῶροι, εὑρισκόμενοι κάτωθεν τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως καὶ προοριζόμενοι διὰ τὴν ἐνδιαίτησιν καὶ χρῆσιν τοῦ πληρώματος, λογίζονται ὡς χῶροι ἐπιβατῶν.

(10) Εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις οἱ ὄγκοι ὑπολογίζονται ἔξωθι νομέων.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ II.
Κακκλύσιμον Μῆκος.

(1) Εἰς πᾶν σημεῖον τοῦ μήκους τοῦ πλοίου τὸ κατακλύσιμον μῆκος θέλει προσδιορισθῇ διὰ μεθόδου ὑπολογισμοῦ ἥτις λαμβάνει ὑπ' ὄψει τὸ σχῆμα, τὸ βύθισμα καὶ ἄλλα χαρακτηριστικὰ τοῦ πλοίου.

(2) Εἰς πλοῖον μετὰ συνεχοῦς καταστρώματος στεγανῆς

the floodable length at a given point is the maximum portion of the length of the ship, having its centre at the point in question, which can be flooded under the definite assumptions hereafter set forth in Regulation III without the ship being submerged beyond the margin line.

(3) In the case of a ship not having a continuous bulkhead deck, the floodable length at any point may be determined to an assumed continuous margin line, up to which, having regard to sinkage and trim after damage, the sides of the ship and the bulkheads concerned are carried watertight.

Regulation III.

Permeability.

(1) The definite assumptions referred to in Regulation II relate to the permeabilities of the spaces below the margin line.

In determining the floodable length, a uniform average permeability shall be used throughout the whole length of each of the following portions of the ship below the margin line:

(a) the machinery space as defined in Regulation I (8);

(b) the portion forward of the machinery space; and.

(c) the portion abaft the machinery space.

(2)—(a) For steamships the uniform average permeability throughout the machinery space shall be determined from the formula—

$$80+12.5\left(\frac{a-c}{v}\right), \quad \text{where}$$

a = volume of the passenger spaces, as defined in Regulation I (9), which are situated below the margin line within the limits of the machinery space.

c = volume of between deck spaces below the margin line within the limits of the machinery space which are appropriated to cargo, coal or stores.

v = whole volume of the machinery space below the margin line.

(b) For ships propelled by internal combustion engines, the uniform average permeability shall be taken as 5 greater than that given by the above formula.

(c) Where it is shown to the satisfaction of the Administration that the average permeability, as determined by detail calculation, is less than that given by the formula, the calculated value may be substituted. For the purposes of such calculation, the permeabilities of passenger spaces, as defined in Regulation I (9), shall be taken as 95, that of all cargo coal and store spaces as 60, and that of double bottom, oil fuel and other tanks at such values as may be approved in each case by the Administration.

(3) The uniform average permeability throughout the portion of the ship before (or abaft) the machinery space shall be determined from the formula—

$$63+35\frac{a}{v}, \quad \text{where}$$

a = volume of the passenger spaces, as defined in

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ III.

Διαχωρητότης

(1) Αἱ ἐν τῷ Κανονισμῷ II ἀναφερόμεναι ὡρισμέναι προϋποθέσεις ἀφορῶσι τὰς διαχωρητότητας τῶν κάτωθεν τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως χώρων.

Κατὰ τὸν προσδιορισμὸν τοῦ κατακλυσίμου μήκους θὰ λαμβάνεται μία ὁμοιόμορφος μέση διαχωρητότης καθ' ὅλον τὸ μῆκος τῶν κάτωθι τριῶν τμημάτων τοῦ πλοίου κάτωθεν τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως.

(α) Τοῦ χώρου μηχανῶν, ὡς οὗτος ὡρίσθη εἰς Κανονισμὸν I (8).

(β) Τοῦ χώρου πρώραθεν τοῦ χώρου τῶν μηχανῶν.

(γ) Τοῦ χώρου πρύμνηθεν τοῦ χώρου τῶν μηχανῶν.

(2) (α) Δι' ἀτμόπλοια ἡ μέση τιμὴ ὁμοιομόρφου διαχωρητότητος τοῦ χώρου μηχανῶν θὰ ὑπολογίζεται διὰ τοῦ τύπου.

$$80+12.5\left(\frac{a-c}{v}\right), \quad \text{ἔνθα}$$

a = Ὄγκος τῶν χώρων ἐπιβατῶν, ὡς οὗτοι ὡρίσθησαν εἰς Κανονισμὸν I (9), τῶν εὑρισκομένων κάτωθεν τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως ἐντὸς τῶν ὁρίων τῶν χώρων μηχανοστασίου.

c = Ὄγκος ὑποφραγμάτων κάτωθεν γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως ἐντὸς τῶν ὁρίων τοῦ χώρου τῶν μηχανῶν, ἅτινα διατίθενται διὰ τὴν μεταφορὰν φορτίου, γαιανθράκων ἢ ὑλικῶν τοῦ πλοίου·

v = Ὁλόκληρος ὁ ὄγκος τοῦ χώρου μηχανῶν κάτωθεν τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως.

(β) Εἰς πλοῖα προωθούμενα διὰ μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως ἡ ὁμοιόμορφος μέση διαχωρητότης θὰ λαμβάνεται πενταπλασία τῆς ὑπὸ τοῦ ἄνω τύπου εὑρισκομένης.

(γ) Ὅταν ἡ Ἀρχὴ πεισθῇ ὅτι ἡ μέση διαχωρητότης, προσδιοριζομένη διὰ λεπτομεροῦς ὑπολογισμοῦ, εἶναι μικροτέρα τῆς δοθείσης διὰ τοῦ τύπου, δύναται νὰ γίνῃ χρῆσις τῆς ὑπολογισθείσης τοιαύτης. Διὰ τὸν ὑπολογισμὸν αἱ διαχωρητότητες τῶν χώρων ἐπιβατῶν, ὡς οὗτοι ὁρίζονται ἐν τῷ Κανονισμῷ I (9) θὰ λαμβάνωνται ὡς 95, αἱ τῶν χώρων φορτίου, γαιανθράκων καὶ ἀποθηκῶν θὰ λαμβάνωνται ὡς 60, αἱ δὲ τῶν διπυθμένων καὶ δεξαμενῶν πετρελαίου καύσεως καὶ λοιπῶν θὰ ὁρίζωνται ἑκάστοτε ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(3) Ἡ μέση διαχωρητότης ἐφ' ὅλου τοῦ τμήματος τοῦ πλοίου τοῦ εὑρισκομένου πρώραθεν ἢ πρύμνηθεν τοῦ χώρου μηχανῶν θὰ προσδιορίζηται διὰ τοῦ τύπου:

$$63+35\frac{a}{v}, \quad \text{ἔνθα}$$

a = Ὄγκος χώρων ἐπιβατῶν, ὡς οὗτοι ὁρίζονται ἐν Κανο-

Regulation I (9), which are situated below the margin line, before (or abaft) the machinery space, and.

v = whole volume of the portion of the ship below the margin line before (or abaft) the machinery space.

(4) If a between deck compartment between two watertight transverse bulkheads contains any passenger or crew space, the whole of that compartment, less any space completely enclosed within permanent steel bulkheads and appropriated to other purposes, shall be regarded as passenger space. If, however, the passenger or crew space in question is completely enclosed within permanent steel bulkheads, only the space so enclosed need be considered as passenger space.

Regulation. IV.

Permissible Length of Compartments.

(1) Factor of Subdivision.—The maximum permissible length of a compartment having its centre at any point in the ship's length is obtained from the floodable length by multiplying the latter by an appropriate factor called the factor of subdivision.

The factor of subdivision shall depend on the length of the ship, and for a given length shall vary according to the nature of the service for which the ship is intended. It shall decrease in a regular and continuous manner—

(a) as the length of the ship increases, and.

(b) from a factor A, applicable to ships primarily engaged in the carriage of cargo, to a factor B, applicable to ships primarily engaged in the carriage of passengers.

The variations of the factors A and B shall be expressed by the following formulae (i) and (ii) where L is the length of the ship as defined in Regulation I (2).—

L in feet

$$A = \frac{190}{L - 198} + .18 \quad (L = 430 \text{ and upwards}).$$

L in metres.

$$A = \frac{58.2}{L - 60} + .18 \quad (L = 131 \text{ and upwards}). \ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots (i)$$

L in metres

$$B = \frac{30.3}{L - 42} + .18 \quad (L = 79 \text{ and upwards.}) \ldots\ldots\ldots (ii)$$

L in feet.

$$B = \frac{100}{L - 138} + .18 \quad (L = 260 \text{ and upwards}).$$

(2) Criterion of Service.—For a ship of given length the appropriate factor of subdivision shall be determined by the Criterion of Service Numeral (hereinafter called the Criterion Numeral) as given by the following formulae (iii) and (iv) where:—

Cs = the Criterion Numeral;

νισμῷ I (9) τῶν εὑρισκομένων κάτωθεν τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως, πρώραθεν ἢ πρύμνηθεν τοῦ χώρου μηχανῶν, καὶ

v = Ὁ ὅλος ὄγκος τοῦ τμήματος τοῦ πλοίου τοῦ εὑρισκομένου πρώραθεν ἢ πρύμνηθεν τοῦ χώρου μηχανῶν.

(4) Ἐὰν ὑπόφραγμα εὑρισκόμενον μεταξὺ δύο ἐγκαρσίων στεγανῶν φρακτῶν περιέχει χῶρον ἐπιβατῶν ἢ πληρώματα, ὁλόκληρον τὸ διαμέρισμα τοῦτο λογίζεται ὡς χῶρος ἐπιβατῶν ἀφαιρουμένου μόνον τυχὸν ὑπάρχοντος ἐντὸς αὐτοῦ τελείως περιπεφραγμένου διὰ μονίμων σιδηρῶν διαφραγμάτων χώρου χρησιμοποιουμένου δι' ἄλλους σκοπούς. Ἐάν, ἐξ ἄλλου, ὁ ἐν προκειμένῳ χῶρος ἐπιβατῶν ἢ πληρώματος εὑρηται τελείως περιπεφραγμένος διὰ μονίμων σιδηρῶν διαφραγμάτων, δύναται μόνον ὁ οὕτω περιπεφραγμένος χῶρος νὰ λογισθῇ ὡς χῶρος ἐπιβατῶν.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ IV

Ἐπιτρεπόμενον Μῆκος Διαμερισμάτων.

(1) Συντελεστὴς Στεγανῆς Ὑποδιαιρέσεως. Τὸ μέχιστον ἐπιτρεπόμενον μῆκος διαμερίσματος, ἔχοντος τὸ κέντρον αὐτοῦ εἰς οἱονδήποτε σημεῖον τοῦ μήκους τοῦ πλοίου εὑρίσκεται ἐκ τοῦ κατακλυσίμου μήκους πολλαπλασιαζομένου ἐπὶ συντελεστήν τινα καλούμενον συντελεστὴς Ὑποδιαιρέσεως.

Ὁ συντελεστὴς ὑποδιαιρέσεως ἐξαρτᾶται ἐκ τοῦ μήκους τοῦ πλοίου καὶ δι' ἓν οἱονδήποτε μῆκος μεταβάλλεται ἀναλόγως τῆς φύσεως τῆς ὑπηρεσίας δι' ἣν τὸ πλοῖον προορίζεται. Ὁ συντελεστὴς οὗτος βαίνει μειούμενος προοδευτικῶς καὶ κατὰ τρόπον συνεχῆ

(α) Σὺν τῇ αὐξήσει τοῦ μήκους τοῦ πλοίου

(β) Ἀπὸ συντελεστοῦ A. ἐφαρμοζομένου ἐπὶ πλοίων πρωτίστως προοριζομένων διὰ τὴν μεταφορὰν φορτίων εἰς συντελεστὴν B. ἐφαρμοζόμενον ἐπὶ πλοίων πρωτίστως προοριζομένων διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν.

Αἱ μεταβολαὶ τῶν συντελεστῶν A καὶ B ἐκφράζονται διὰ τῶν κατωτέρω τύπων (I) καὶ (II) ἔνθα L εἶναι τὸ μῆκος τοῦ πλοίου ὡς τοῦτο ὁρίζεται ἐν Κανονισμῷ I (2)

L. εἰς πόδας

$$A = \frac{190}{L. - 198} + 0.18 \quad (\Delta\iota\grave{\alpha}\ L. = 430 \text{ πόδες καὶ ἄνω})$$

L. εἰς μέτρα

$$A = \frac{58.2}{L - 60} + 0.18 \quad (\Delta\iota\grave{\alpha}\ L. = 131 \text{ μέτρα καὶ ἄνω})$$

L. εἰς μέτρα

$$B = \frac{30.3}{L. - 42} + 0.18 \quad (\Delta\iota\grave{\alpha}\ L. = 79 \text{ μέτρα καὶ ἄνω}).$$

L. εἰς πόδας

$$B = \frac{100}{L. - 138} + 0.18 \quad (\Delta\iota\grave{\alpha}\ L. = 260 \text{ πόδες καὶ ἄνω}).$$

(2) Κριτήριον Ὑπηρεσίας. Δι' ἓν πλοῖον δεδομένου μήκους ὁ ἁρμόζων συντελεστὴς ὑποδιαιρέσεως προσδιορίζεται τῇ βοηθείᾳ ἀριθμοῦ Κριτηρίου Ὑπηρεσίας (ὀνομαζομένου ἐφ' ἑξῆς Κριτηρίου) συμφώνως πρὸς τοὺς κάτωθι τύπους (III) καὶ (IV) ἔνθα

Cs = Τὸ κριτήριον

L = length of the ship, as defined in Regulation I (2);

M = the volume of the machinery space, as defined in Regulation I (8); with the addition thereto of the volume of any permanent oil fuel bunkers which may be situated above the inner bottom and before or abaft the machinery space;

P = the whole volume of the passenger spaces below the margin line, as defined in Regulation I (9);

V = the whole volume of the ship below the margin line;

P_1 = KN where:—

N = number of passengers for which the ship is to be certified, and.

K = has the following values:—

	Value of K.
Length in feet and volumes in cubic feet .	6 L.
Length in metres and volumes in cubic metres.	.056 L.

Where the value of KN is greater than the sum of P and the whole volume of the actual passenger spaces above the margin line the lower figure may be taken provided that the value of P_1 used is not less than $\frac{2}{3}$ KN.

When P_1 is greater than P.

$$C_s = 72 \ \frac{M + 2P_1}{V + P_1 - P} \ \ldots\ldots\ldots\ldots\ldots \text{(iii)}$$

and in other cases

$$C_s = 72 \ \frac{M + 2P}{V} \ \ldots\ldots\ldots\ldots\ldots \text{(iv)}$$

For ships not having a continuous bulkhead deck the volumes are to be taken up to the actual margin lines used in determining the floodable lengths.

(3) Rules for Subdivision.—(a) The subdivision abaft the fore peak of ships 430 feet (131 metres) in length and upwards having a criterion numeral of 23 or less shall be governed by the factor A given by formula (i); of those having a criterion numeral of 123 or more by the factor B given by formula (ii); and of those having a criterion numeral between 23 and 123 by the factor F obtained by linear interpolation between the factors A and B, using the formula:—

$$F = A - \frac{(A-B)(C_s - 23)}{100} \ \ldots\ldots \text{(v)}$$

Where the factor F is less than 0.40 and it is shown to the satisfaction of the Administration to be impracticable to comply with the factor F in a machinery compartment of the ship, the subdivision of such compartment may be governed by an increased factor, which, however, shall not exceed 0.40.

(b) The subdivision abaft the fore peak of ships less than 430 feet (131 metres) but not less than 260 feet (79 metres) in length having a criterion numeral equal to S, where.

$$S = \frac{9382 - 20L}{34} \left(\text{L in feet}\right) = \frac{3574 - 25\,L}{13} \left(\text{L in meters}\right)$$

shall be governed by the factor unity; of those having a criterion numeral of 123 or more by the factor B given

L=Τὸ μῆκος τοῦ πλοίου, ὡς τοῦτο ὁρίζεται ἐν τῷ Κανονισμῷ I (2)

M= Ὁ ὄγκος τοῦ χώρου μηχανῶν, ὡς οὗτος ὁρίζεται ἐν τῷ Κανονισμῷ I (8) σὺν τῇ προσθήκῃ τῶν ὄγκων τῶν μονίμων δεξαμενῶν πετρελαίου καύσεως τυχὸν ὑπαρχουσῶν ἄνωθεν τῶν διπυθμένων καὶ πρόραθεν ἢ πρύμνηθεν τοῦ χώρου μηχανῶν.

P=Ὁλόκληρος ὁ ὄγκος τῶν χώρων ἐπιβατῶν κάτωθεν τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως, ὡς οὗτοι ὁρίζονται ἐν τῷ Κανονισμῷ I (9).

V=Ὁλόκληρος ὁ ὄγκος τοῦ πλοίου κάτωθεν τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως.

P_1=τὸ γινόμενον K.N. ἔνθα

N=ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπιβατῶν, δι' οὓς πρόκειται νὰ λάβῃ τὸ πλοῖον πιστοποιητικόν.

K=0,056L ἐὰν L καὶ V μετροῦνται εἰς μέτρα καὶ κυβικὰ μέτρα (0,6 L ἐὰν L καὶ V μετροῦνται εἰς πόδας καὶ κυβικοὺς πόδας).

Ἐὰν τὸ γινόμενον KN εἶναι μεγαλείτερον τοῦ ἀθροίσματος τοῦ P καὶ τοῦ ὁλικοῦ πραγματικοῦ ὄγκου τῶν ἄνωθεν τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως χώρων ἐπιβατῶν, ἡ μικροτέρα ἐκ τῶν 2 τιμῶν δύναται νὰ ληφθῇ ὑπὸ τὸν περιορισμὸν ὅπως ἡ τιμὴ αὕτη τοῦ P_1 μὴ ἦ κατωτέρα τῶν $\frac{2}{3}$ K.N.

Ὅταν τὸ P_1 εἶναι μεγαλείτερον τοῦ P.

$$Cs = 72 \ \frac{M + 2\ P_1}{V + P_1 - P} \ \ldots\ldots\ldots\ldots\ldots \text{(III)}$$

καὶ εἰς τὰς λοιπὰς περιπτώσεις

$$Cs = 72 \ \frac{M + 2\ P}{V} \ \ldots\ldots\ldots\ldots\ldots \text{(IV)}$$

Εἰς τὴν περίπτωσιν πλοίων στερουμένων συνεχοῦς καταστρώματος στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως οἱ ὄγκοι λαμβάνονται μέχρι τῶν γραμμῶν περιθωρίου βυθίσεως, αἵτινες ἐλήφθησαν ὑπ' ὄψει κατὰ τὸν προσδιορισμὸν τῶν κατακλυζομένων μηκῶν.

(3) Κανόνες Ὑποδιαιρέσεως. (α) Ἡ ὑποδιαίρεσις πρύμνηθεν τῆς ἀκροπρῳραίας δεξαμενῆς ζυθοσταθμίσεως (διαφράγματος συγκρούσεως) πλοίων μήκους 131 μέτρων (430 ποδῶν) καὶ ἄνω, ἐχόντων κριτήριον μέχρι 23 τὸ πολύ, προσδιορίζεται ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συντελεστοῦ A. τοῦ δεδομένου ὑπὸ τοῦ τύπου (I), τῶν δὲ ἐχόντων κριτήριον ἀπὸ 23 μέχρι 123 ἐπὶ τῇ βάσει συντελεστοῦ εὑρισκομένου δι' ἁπλῆς ἀναγωγῆς ἐκ τῶν συντελεστῶν A καὶ B τῇ βοηθείᾳ τοῦ κάτωθι τύπου.

$$F = A - \frac{(A - B)\ Cs - 23)}{100} \ \ldots\ldots\ldots\ldots \text{v}$$

Ἐὰν ὁ συντελεστὴς F εἶναι κατώτερος τοῦ 0,40 καὶ ἡ Ἀρχὴ πεισθῇ ὅτι εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατον νὰ ἐφαρμοσθῇ ὁ συντελεστὴς οὗτος διὰ διαμερίσματά τι τοῦ χώρου μηχανῶν τοῦ πλοίου, ἡ ὑποδιαίρεσις τοῦ διαμερίσματος τούτου δύναται νὰ προσδιορισθῇ ἐπὶ τῇ βάσει ἐπηυξημένου συντελεστοῦ, ὅστις ὅμως ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει δύναται νὰ ὑπερβῇ τὴν τιμὴν τοῦ 0.40.

(β) Ἡ ὑποδιαίρεσις πρύμνηθεν τῆς ἀκροπρῳραίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως πλοίων μήκους μικροτέρου τῶν 131 μέτρων (430 ποδῶν) καὶ οὐχὶ μικροτέρου τῶν 79 μέτρων (260 ποδῶν), ὧν τὸ κριτήριον ἔχει τιμὴν S, δεδομένην ὑπὸ τοῦ τύπου:

$$S = \frac{3574 - 25\,L}{13} \ (L \text{ εἰς μέτρα}) = \frac{9382 - 20\,L}{34} \ (L \text{ εἰς πόδας})$$

προσδιορίζεται ἐπὶ τῇ βάσει συντελεστοῦ ἴσου τῇ μονάδι, τῶν δὲ ἐχόντων κριτήριον ἴσον πρὸς 123 ἢ ἀνώτερον, ἐπὶ τῇ βάσει

by the formula (ii); of those having a criterion numeral between S and 123 by the factor F obtained by linear interpolation between unity and the factor B, using the formula:—

$$F = 1 - \frac{(1 - B)(C_s - S)}{123 - S} \quad \text{.....(vi)}$$

(c) The subdivision abaft the fore peak of ships less than 430 feet (131 metres) but not less than 260 feet (79 metres) in length and having a criterion numeral less than S, and of all ships less than 260 feet (79 metres) in length shall be governed by the factor unity, unless it is shown to the satisfaction of the Administration to be impracticable to comply with this factor in any part of the ship, in which case, the Administration may allow such relaxation as may appear to be justified, having regard to all the circumstances.

(d) The provisions of sub-paragraph (c) shall apply also to ships of whatever length, which are to be certified to carry a number of passengers exceeding 12 but not exceeding.

$$\frac{L^2 \text{ (in feet)}}{7000} \left(\frac{L^2 \text{ (in meters)}}{650} \right)$$

or 50, whichever is the less.

Regulation V.

Special Rules concerning Subdivision.

(1) A compartment may exceed the permissible length determined by the rules of Regulation IV provided the combined length of each pair of adjacent compartments to which the compartment in question is common does not exceed either the floodable length or twice the permissible length whichever is the less.

If one of the two adjacent compartments is situated inside the machinery space, and the second is situated outside the machinery space, and the average permeability of the portion of the ship in which the second is situated differs from that of the machinery space, the combined length of the two compartments shall be adjusted to the mean average permeability of the two portions of the ship in which the compartments are situated.

Where the two adjacent compartments have different factors of subdivision, the combined length of the two compartments shall be determined proportionately.

(2) In ships 430 feet (131 metres) in length and upwards, one of the main transverse bulkheads abaft the fore peak shall be fitted at a distance from the forward perpendicular which is not greater than the permissible length.

(3) A main transverse bulkhead may be recessed provided that all parts of the recess lie inboard of vertical surfaces on both sides of the ship, situated at a distance from the shell plating equal to one-fifth the breadth of the ship, as defined in Regulation I (3), and measured at right angles to the centreline at the level of the deepest subdivision loadline.

Any part of a recess which lies outside these limits shall be dealt with as a step in accordance with the following paragraph.

τοῦ συντελεστοῦ F εὑρισκομένου δι' ἁπλῆς ἀναγωγῆς μεταξὺ τῆς μονάδος καὶ τοῦ συντελεστοῦ B τῇ βοηθείᾳ τοῦ κάτωθι τύπου.

$$F = 1 - \frac{(1-B)(Cs-S)}{123-S} \quad \text{.....(vi)}$$

(γ) Ἡ ὑποδιαίρεσις πρύμνηθεν τῆς ἀκροπρῳραίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως πλοίων μήκους μικροτέρου τῶν 131 μέτρων (430 ποδῶν) καὶ οὐχὶ μικροτέρου τῶν 79 μέτρων (260 ποδῶν) ὧν τὸ κριτήριον εἶναι κατώτερον τοῦ S καὶ ὅλων τῶν πλοίων μήκους μικροτέρου τῶν 79 μέτρων (260 ποδῶν) προσδιορίζεται ἐπὶ τῇ βάσει συντελεστοῦ ἴσου τῇ μονάδι, ἐκτὸς ἐὰν ἡ Ἀρχὴ πεισθῇ ὅτι εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατον νὰ τηρηθῇ ὁ συντελεστὴς οὗτος εἰς ἓν οἱονδήποτε μέρος τοῦ πλοίου, ὁπότε ἡ Ἀρχὴ δικαιοῦται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ὑπὸ τῶν περιστάσεων ἐπιβαλλομένην ἀνοχήν.

(δ) Αἱ διατάξεις τοῦ ἐδαφίου (γ) ἐφαρμόζονται ὁμοίως ἐπὶ πλοίων οἱουδήποτε μήκους ἅτινα πρόκειται νὰ λάβωσι πιστοποιητικὸν δι' ἀριθμὸν ἐπιβατῶν ὑπερβαίνοντα τοὺς 12, ἀλλὰ μὴ ὑπερβαίνοντα τὸν μικρότερον ἐκ τῶν 2 κάτωθι ἀριθμῶν

$$\frac{L^2 \text{ (L εἰς μέτρα)}}{650} \left(\frac{L^3 \text{ (L εἰς πόδας)}}{7000} \text{ ἢ τὸν ἀριθμὸν } 50 \right)$$

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ V

Εἰδικαὶ διατάξεις ἀφορῶσαι τὴν ὑποδιαίρεσιν.

(1) Διαμέρισμα δύναται νὰ ὑπερβαίνῃ τὸ μέγιστον ἐπιτρεπόμενον μῆκος τὸ ὁριζόμενον ὑπὸ τῶν κανόνων τοῦ Κανονισμοῦ IV ἐφ' ὅσον τὸ συνδεδυασμένον μῆκος ἑκάστου ζεύγους παρακειμένων διαμερισμάτων, ὧν ἕκαστον περιλαμβάνει τὸ ἐν προκειμένῳ διαμέρισμα, δὲν ὑπερβαίνει τὸ κατακλύσιμον μῆκος ἢ τὸ διπλάσιον τοῦ ἐπιτρεπομένου μήκους.

Ἐὰν τὸ ἓν ἐκ τῶν 2 παρακειμένων διαμερισμάτων εὑρίσκεται ἐντὸς τοῦ χωρίου τῶν μηχανῶν καὶ τὸ ἕτερον ἐκτὸς αὐτοῦ, καὶ ἐὰν ἡ μέση διαχωρητότης τοῦ τμήματος τοῦ πλοίου ἐν ᾧ εὑρηται τὸ δεύτερον, διαφέρει τῆς τοῦ χώρου τῶν μηχανῶν, τὸ συνδεδυασμένον μῆκος τῶν δύο διαμερισμάτων διορθοῦται λαμβανομένης ὡς βάσεως τῆς μέσης τιμῆς τῶν διαχωρητοτήτων τῶν δύο τμημάτων τοῦ πλοίου ἐντὸς τῶν ὁποίων κεῖνται τὰ ἐν λόγῳ διαμερίσματα.

Ὅταν τὰ δύο παρακείμενα διαμερίσματα ἔχωσι διαφόρους συντελεστὰς ὑποδιαιρέσεως, τὸ συνδεδυασμένον μῆκος τῶν δύο διαμερισμάτων προσδιορίζεται κατ' ἀναλογίαν.

2) Εἰς πλοῖα μήκους οὐχὶ κατωτέρου τῶν 131 μέτρων (430 ποδῶν) μία τῶν κυρίων ἐγκαρσίων φρακτῶν πρύμνηθεν τῆς ἀκροπρῳραίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως δέον νὰ εὑρίσκηται εἰς ἀπόστασιν ἀπὸ τῆς πρωραίας ὀρθίας μὴ ὑπερβαίνουσαν τὸ ἐπιτρεπόμενον μῆκος.

3) Κυρία ἐγκαρσία φρακτὴ δύναται νὰ ἔχῃ εἰσοχὴν ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως πάντα τὰ εἰσέχοντα μέρη εὑρίσκωνται ἔσω κατακορύφων ἐπιφανειῶν φερομένων εἰς ἀμφοτέρας τὰς πλευρὰς τοῦ πλοίου ἀπὸ τῶν ἐλασμάτων τοῦ περιβλήματος εἰς ἀπόστασιν ἴσην πρὸς τὸ ἓν πέμπτον τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου ὡς τοῦτο ὁρίζεται εἰς Κανονισμὸν 1 (3) μετρουμένην καθέτως πρὸς τὸν ἄξονα τοῦ πλοίου εἰς τὸ ὕψος τῆς ἀνωτάτης ἐμφόρτου ἰσάλου τῆς ὑποδιαιρέσεως.

Ἐὰν τμῆμα τῆς εἰσοχῆς τῆς φρακτῆς εὑρηται ἐκτὸς τῶν ὁρίων τούτων, τὸ τμῆμα τοῦτο λογίζεται ὡς βαθμὸς ἐφ' ἧς ἐφαρμόζονται αἱ διατάξεις τῆς ἀκολούθου παραγράφου.

(4) A main transverse bulkhead may be stepped provided that:—

(a) the combined length of the two compartments, separated by the bulkhead in question, does not exceed 90 per cent. of the floodable length or.

(b) additional subdivision is provided in way of the step to maintain the same measure of safety as that secured by a plane bulkhead.

(5) Where a main transverse bulkhead is recessed or stepped, an equivalent plane bulkhead shall be used in determining the subdivision.

(6) If the distance between two adjacent main transverse bulkheads, or their equivalent plane bulkheads, or the distance between the transverse planes passing through the nearest stepped portions of the bulkheads, is less than 10 feet (3.05 metres) plus 2 per cent, of the length of the ship, only one of these bulkheads shall be regarded as forming part of the subdivision of the ship in accordance with the provisions of Regulation IV.

(7). Where a main transverse watertight compartment contains local subdivision and it can be shown to the satisfaction of the Administration that, after any assumed side damage extending over a length of 10 feet (3.05 metres) plus 2 per cent. of the length of the ship, the whole volume of the main compartment will not be flooded, a proportionate allowance may be made in the permissible length otherwise required for such compartment.

In such a case the volume of effective buoyancy assumed on the undamaged side shall not be greater than that assumed on the damaged side.

(8). Where it is proposed to fit watertight decks, inner skins or longitudinal bulklkheads, watertight or non-watertight, the Administration shall be satisfied that the safety of the ship will not be diminished in any respect, particularly having in view the possible listing effect of flooding in way of such structural arrangements.

REGULATION VI.

Peak and Machinery Space Bulkheads, Shaft Tunnels, &c.

(1). Every ship shall have a forepeak or collision bulkhead, which shall be watertight up to the bulkhead deck. This bulkhead shall be fitted not less than 5 per cent. of the length of the ship, and not more than 10 feet (3.05 metres) plus 5 per cent. of the length of the ship from the forward perpendicular.

If the ship has a long forward superstructure, the forepeak bulkhead shall be extended weathertight to the deck next above the bulkhead deck. The extension need not be fitted directly over the bulkhead below, provided it is at least 5 per cent, of the length of the ship from the forward perpendicular, and the part of the bulkhead deck which forms the step is made effectively weathertight.

4) Ἓν κύριον ἐγκάρσιον διάφραγμα δύναται νὰ σχηματίζῃ βαθμίδα ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως:

α) Τὸ συνδεδυασμένον μῆκος τῶν 2 διαμερισμάτων τῶν χωριζομένων ὑπὸ τῆς ἐν προκειμένῳ φρακτῆς μὴ ὑπερβαίνῃ τὰ 90 ο)ο τοῦ κατακλυστέου μήκους ἢ

β) Εἰς τὴν περιοχὴν τῆς βαθμίδος ὑπάρχῃ πρόσθετος ὑποδιαίρεσις εἰς τρόπον ὥστε νὰ τηρῆται ὁ αὐτὸς βαθμὸς ἀσφαλείας οἷος θὰ ὑπῆρχε μετὰ ἐπιπέδου φρακτῆς.

5) Ὅταν μία κυρία ἐγκαρσία φρακτὴ σχηματίζει εἰσοχὴν ἢ βαθμίδα, διὰ τὸν καθορισμὸν τῆς ὑποδιαιρέσεως λαμβάνεται ὑπ' ὄψει ἰσοδύναμον ἐπίπεδον διάφραγμα.

6) Ἐὰν ἡ ἀπόστασις μεταξὺ 2 παρακειμένων ἐγκαρσίων φρακτῶν ἢ τῶν ἰσοδυνάμων ἐπιπέδων φρακτῶν ἢ ἡ ἀπόστασις μεταξὺ δύο ἐγκαρσίων κατακορύφων ἐπιπέδων διεσχομένων διὰ τῶν πλησιεστέρων σημείων τῆς βαθμίδος τῶν διαφραγμάτων εἶναι μικροτέρα τῶν 3.05 μέτρων (10 ποδῶν) σὺν 2 ο)ο τοῦ μήκους τοῦ πλοίου, μόνον ἓν ἐκ τῶν διαφραγμάτων τούτων λογίζεται ὡς ἀποτελοῦν μέρος τῆς ὑποδιαιρέσεως τοῦ πλοίου ἐν τῇ ἐννοίᾳ τῶν ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ (IV) ὁριζομένων.

7) Ὅταν κύριον ἐγκάρσιον στεγανὸν διαμέρισμα περιέχει τοπικὴν ὑποδιαίρεσιν καὶ ἡ Ἀρχὴ πεισθῇ ὅτι μετὰ ὑποθετικὴν βλάβην τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου ἐκτεινομένην εἰς μῆκος 3.05 μ. (10 ποδῶν) σὺν 2 ο)ο τοῦ μήκους τοῦ πλοίου, ὁλόκληρος ὁ ὄγκος τοῦ κυρίου διαμερίσματος δὲν ὑπόκειται εἰς κατάκλυσιν, ἀνάλογος ἐπαύξησις τοῦ ἐπιτρεπομένου μήκους τοῦ διαμερίσματος δύναται νὰ ἐπιτραπῇ ἐν συγκρίσει μὲ τὸ μέγιστον μῆκος ὅπερ θὰ ἐπετρέπετο ἄνευ τῆς ὑπάρξεως τῆς προσθέτου τοπικῆς ὑποδιαιρέσεως.

Εἰς τοιαύτην περίπτωσιν ὁ ὄγκος τῆς ἐφεδρικῆς ἀντώσεως εἰς τὴν ἀντίθετον τῆς βεβλαμένης καὶ λαμβανομένην ὡς ἀνέπαφον πλευρὰν δὲν δύναται νὰ εἶναι μεγαλείτερος τοῦ ὁμοίου ὄγκου τοῦ λαμβανομένου εἰς τὴν βεβλαμένην πλευράν.

(8) Ὅταν πρόκειται ἡ κατασκευὴ νὰ περιλαμβάνῃ στεγανὰ καταστρώματα, ἐντερωνείας ἢ διαμήκη διαφράγματα, στεγανὰ ἢ μή, ἡ Ἀρχὴ δέον νὰ ἐξακριβώνῃ ὅτι ἡ ἀσφάλεια τοῦ πλοίου δὲν θέλει ἐλαττωθῇ ἀπὸ οἱασδήποτε ἀπόψεως καὶ ἰδίως ὅταν ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ἡ ἐνδεχομένη κλίσις συνεπείᾳ κατακλύσεως τῶν οὕτω κατεσκευασμένων διαμερισμάτων.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ VI

Ἄκραῖα Διαφράγματα, Διαφράγματα χώρων Μηχανῶν, Σήραγγες ἑλικοφόρων Ἀτράκτων κ.τ.λ.

1) Πᾶν πλοῖον ὀφείλει νὰ ἔχῃ διάφραγμα ἀκροπρωραίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως ἢ συγκρούσεως τὸ ὁποῖον δέον νὰ εἶναι ὑδατοστεγανὸν μέχρι τοῦ ὕψους τοῦ καταστρώματος στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως. Ἡ θέσις τοῦ διαφράγματος τούτου δέον νὰ εἶναι εἰς ἀπόστασιν οὐχὶ μικροτέραν τῶν 5 ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τοῦ πλοίου καὶ οὐχὶ μεγαλειτέραν τῶν 3.05 μέτρων (10 ποδῶν) σὺν 5 ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς πρωραίας ὀρθίας.

Ἐὰν τὸ πλοῖον ἔχει πρὸς πρῶραν μακρὸν ὑπερκατασκεύασμα, ἡ φρακτὴ συγκρούσεως δέον νὰ προεκτείνηται μέχρι τοῦ καταστρώματος τοῦ ἀμέσως ἄνωθεν, τοῦ καταστρώματος στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως, τοῦ μεταξὺ τῶν 2 καταστρωμάτων τμήματος τῆς φρακτῆς κατασκευαζομένης ἀδιαπεράστου ὑπὸ ὑδάτων ἐκ κακοκαιρίας.

Ἡ προέκτασις αὕτη δὲν εἶναι ἀπαραίτητον νὰ εὑρίσκηται ἀμέσως ἄνωθεν καὶ ἐν συνεχείᾳ τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως ὑπὸ τὸν ὅρον ὅμως ὅπως ἡ ἀπόστασις αὐτῆς ἀπὸ τῆς πρωραίας ὀρθίας μὴ ὑπερβαίνῃ τὰ 5 ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τοῦ πλοίου καὶ ὅπως τὸ τμῆμα τοῦ καταστρώματος ὅπερ

(2). An afterpeak bulkhead, and bulkheads dividing the machinery space, as defined in Regulation I (8), from the cargo and passenger spaces forward and aft, shall also be fitted and made watertight up to the bulkhead deck. The afterpeak bulkhead may, however, be stopped below the bulkhead deck, provided the degree of safety of the ship as regards subdivision is not thereby diminished.

(3). In all cases stern tubes shall be enclosed in watertight spaces. The stern gland shall be situated within a watertight shaft tunnel or other space of such volume that if flooded by leakage through the stern gland the margin line will not be submerged.

REGULATION VII.

Assigning, Marking and Recording of Subdivision Loadlines.

(1) The subdivision loadlines assigned and marked under the provisions of Article 5 of the Convention shall be recorded in the Safety Certificate, and shall be distinguished by the notation C.[1] for the principal passenger condition, and C.[2], C.[3], &c., for the alternative conditions.

(2). The freeboard corresponding to each of these loadlines inserted in the Safety Certificate shall be measured at the same position and from the same deck line as the freeboards determined by recognised national Freeboard Regulations.

(3.) In no case shall any subdivision loadline mark be placed above the deepest loadline in salt water as determined by the strength of the ship and or recognised national Freeboard Regulations.

(4.) Whatever may be the position of the subdivision loadline marks, a ship shall in no case be loaded so as to submerge the loadline mark appropriate to the season and locality as determined by the recognised national Freeboard Regulations.

REGULATION VIII.

Construction and Initial Testing of Watertight Bulkheads, &c.

(1.) Watertight subdivision bulkheads, whether transverse or longitudinal, shall be constructed in such a manner that they shall be capable of supporting with a proper margin of resistance, the pressure due to a head of water up to the margin line in way of each bulkhead. The construction of these bulkheads shall be to the satisfaction of the Administration.

(2.) Steps and recesses in bulkheads shall be watertight and as strong as the bulkhead at the place where each occurs.

Where frames or beams pass through a watertight deck or bulkhead, such deck or bulkhead shall be made structurally watertight without the use of wood or cement.

(3.) Testing main compartments by filling them with water is not compulsory. A complete examination

σχηματίζει τὴν βαθμίδα εἶναι οὐσιαστικῶς ἀδιαπέραστον ὑπὸ εἰσρεόντων ἐν κακοκαιρίᾳ ὑδάτων.

2) Τὸ πλοῖον ὀφείλει ὁμοίως νὰ ἔχῃ φρακτὴν ἀκροπρυμναίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως ὡς καὶ φρακτὰς χωριζούσας τὸν χῶρον μηχανῶν ὡς οὗτος ὡρίσθη ἐν Κανονισμῷ 1 (8) ἀπὸ τοὺς χώρους φορτίου ἢ ἐπιβατῶν πρώραθεν ἢ πρύμνηθεν αὐτῶν. Τὰ διαφράγματα ταῦτα δέον νὰ ὦσι ὑδατοστεγῆ μέχρι τοῦ ὕψους τοῦ καταστρώματος στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως. Τὸ ἀκροπρωραῖον διάφραγμα οὐχ' ἧττον δύναται νὰ μὴ ἐξικνῆται μέχρι τοῦ καταστρώματος τούτου ἐφ' ὅσον ὁ βαθμὸς ἀσφαλείας τοῦ πλοίου, ὅσον ἀφορᾷ τὴν ὑποδιαίρεσιν, δὲν μειοῦται διὰ τῆς τοιαύτης ἐλαττώσεως τοῦ ὕψους τοῦ διαφράγματος τούτου.

3) Εἰς ὅλας τὰς περιπτώσεις αἱ χοάναι ἑλικοφόρων ἀτράκτων δέον νὰ εἶναι ἐγκεκλεισμέναι ἐντὸς ὑδατοστεγῶν χώρων. Ὁ στυπειοθλίπτης ἑλικοφόρου ἀτράκτου δέον νὰ εὑρίσκεται ἐντὸς ὑδατοστεγοῦς σήραγγος ἢ ἄλλου χώρου ταυτούτων διαστάσεων ὥστε ἐὰν κατακλυσθῇ λόγῳ διαρροῆς τοῦ στυπειοθλίπτου, ἡ γραμμὴ περιθωρίου βυθίσεως δὲν θέλει κατέλθει ὑπὸ τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ VII.

Προσδιορισμὸς Χάραξις καὶ Ἐγγραφὴ εἰς πιστοποιητικὰ ἐμφόρτων ἰσάλων ὑποδιαιρέσεως.

1) Αἱ ἐμφορτοι ἴσαλοι ὑποδιαιρέσεως προσδιοριζόμεναι καὶ σημαινόμεναι συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 5 τῆς Συμβάσεως ἐγγράφονται εἰς τὰ πιστοποιητικὰ Ἀσφαλείας καὶ διαστέλλονται διὰ τοῦ σημείου C_1, ἐμφαίνοντος ὅτι τὸ πλοῖον εἶναι πρωτίστως ἐπιβατηγὸν καὶ C_2, C_3 κλπ. ἐμφαινόντων τὰς ἄλλας περιπτώσεις χρησιμοποιήσεως τοῦ πλοίου.

2) Τὸ ἀντίστοιχοῦν εἰς ἑκάστην τῶν ὡς ἀνωτέρω ἀναγραφομένων ἐν τῷ πιστοποιητικῷ Ἀσφαλείας ἐμφόρτων ἰσάλων ὕψος ἐξθάλων θὰ μετρᾶται εἰς τὴν αὐτὴν θέσιν καὶ ἀπὸ τῆς αὐτῆς γραμμῆς καταστρώματος ἀφ' ἧς μετρῶνται καὶ αἱ γραμμαὶ φορτώσεως αἱ προσδιοριζόμεναι συμφώνως πρὸς ἀνεγνωρισμένους ἐθνικοὺς Κανονισμοὺς Γραμμῶν φορτώσεως .

3) Ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει θέλει τοποθετεῖσθαι οἱαδήποτε ἐκ τῶν ἐμφόρτων ἰσάλων στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως ἄνωθεν τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως ἐν θαλασσίῳ ὕδατι, ὡς αὕτη προσδιωρίσθη συναρτήσει τῆς ἀντοχῆς τοῦ σκάφους καὶ, ἢ, τῶν ἀνεγνωρισμένων ἐθνικῶν κανονισμῶν γραμμῶν φορτώσεως.

4) Οἱαδήποτε καὶ ἂν εἶναι ἡ θέσις τῶν ἐμφόρτων ἰσάλων ὑποδιαιρέσεως, ἐν πλοῖον ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει δύναται νὰ φορτωθῇ πέραν τοῦ βυθίσματος τοῦ ἀντιστοιχοῦντος εἰς τὴν ἀνάλογον πρὸς τὸν τόπον καὶ τὴν ἐποχὴν τοῦ ἔτους γραμμὴν φορτώσεως τὴν κεκανονισμένην συμφώνως πρὸς τοὺς ἀνεγνωρισμένους ἐθνικοὺς Κανονισμοὺς Γραμμῶν φορτώσεως.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ VIII.

Κατασκευὴ καὶ Ἀρχικὴ Δοκιμὴ Στεγανῶν Φρακτῶν κλπ.

1) Διαφράγματα στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως, εἴτε ἐγκάρσια εἴτε διαμήκη, δέον νὰ κατασκευάζωνται ἀρκούντως ἀνθεκτικὰ ὥστε νὰ δύνανται νὰ ὑφίστανται μετὰ καταλλήλου περιθωρίου ἀντιστάσεως τὴν πίεσιν ἐκ στήλης ὕδατος ἐξικνουμένης εἰς τὸ ὕψος τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως ἐν τῇ περιοχῇ ἑκάστης φρακτῆς. Ἡ κατασκευὴ τῶν φρακτῶν τούτων δέον νὰ εἶναι τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.

2) Βαθμίδες καὶ εἰσοχαὶ τῶν φρακτῶν δέον νὰ ὦσι ὑδατοστεγεῖς καὶ ἴσης ἀντοχῆς πρὸς τὰς φρακτὰς εἰς τὰ σημεῖα ἔνθα εὑρίσκονται.

Εἰς τὰ σημεῖα διελεύσεως νομέων ἢ ζυγῶν διὰ στεγανῶν καταστρωμάτων ἢ διαφραγμάτων, ταῦτα δέον νὰ κατασκευάζωνται στεγανὰ ἄνευ χρήσεως ξύλου ἢ τσιμέντου.

3) Ἡ δοκιμὴ στεγανότητος κυρίων διαμερισμάτων διὰ πληρώσεως δι' ὕδατος δὲν εἶναι ὑποχρεωτική, θὰ ἐκτελῆται, ὅμως

of the bulkheads shall be made by a surveyor; and, in addition, a hose test shall be made in all cases.

(4.) The forepeak shall be tested with water to a head up to the deepest subdivision loadline.

(5.) Double bottoms, including duct keels, and inner skins are to be subjected to a head of water up to the margin line.

(6.) Tanks which are intended to hold liquids, and which form part of the subdivision of the ship, shall be tested for tightness with water to a head up to the deepest subdivision loadline or to a head corresponding to two-thirds of the depth from the top of keel to the margin line in way of the tanks, whichever is the greater; provided that in no case shall the test head be less than 3 feet (.92 metre) above the top of the tank.

REGULATION IX.

Openings in Watertight Bulkheads.

(1.) The number of openings in watertight bulkheads shall be reduced to the minimum compatible with the design and proper working of the ship; satisfactory means shall be provided for closing these openings.

(2.) —(a) Where pipes, scuppers, electric-light cables, &c., are carried through watertight subdivision bulkheads, arrangements shall be made to ensure the integrity of the watertightness of the bulkheads.

(b) Sluice valves shall not be permitted in the watertight subdivision bulkheads.

(3.) —(a) No doors, manholes, or access openings are permitted—

(i) in the collision bulkhead below the margin line;

(ii) in watertight transverse bulkheads dividing a cargo space from an adjoining cargo space or from a permanent or reserve bunker, except as provided in paragraph (7).

(b) The collision bulkhead may be pierced below the margin line by not more than one pipe for dealing with fluid in the fore peak tank, provided that the pipe is fitted with a screwdown valve capable of being operated from above the bulkhead deck, the valve chest being secured inside the fore peak to the collision bulkhead.

(4.) —(a) Watertight doors fitted in bulkheads between permanent and reserve bunkers, shall be always accessible, except as provided in sub-paragraph 9 (b) for between deck bunker doors.

(b) Satisfactory arrangements shall be made by means of screens or otherwise, to prevent the coal from interfering with the closing of watertight bunker doors.

(5.) Within the machinery space and apart from bunker and shaft tunnel doors, not more than one door may be fitted in each main transverse bulkhead for intercommunication. These doors shall be located so as to have the sills as high as practicable.

λεπτομερὴς ἐπιθεώρησις τῶν διαφραγμάτων ὑπὸ ἐπιθεωρητοῦ καὶ προσθέτως, εἰς πᾶσαν περίπτωσιν, θὰ ἐκτελῆται δοκιμὴ δι' ἐκσφενδονίσεως ὕδατος ἐξ ὑδροσωλῆνος.

4) Ἡ ἀκροπρωραία δεξαμενὴ ζυγοσταθμίσεως δύναται νὰ δοκιμάζηται διὰ πληρώσεως δι' ὕδατος καὶ στήλης μέχρι τῆς ἀνωτάτης ἐμφόρτου ἰσάλου ὑποδιαιρέσεως.

5) Διπύθμενα, συμπεριλαμβανομένων κοίλων τροπίδων, καὶ ἐντερώνειαι δέον νὰ δοκιμάζωνται διὰ πληρώσεως δι' ὕδατος καὶ στήλης μέχρι τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως.

6) Δεξαμεναί, προοριζόμεναι νὰ περιέχωσι ὑγρά, καὶ ἀποτελοῦσαι μέρος τῆς ὑποδιαιρέσεως τοῦ πλοίου, δέον νὰ δοκιμάζωνται διὰ στεγανότητα διὰ πληρώσεως δι' ὕδατος καὶ στήλης μέχρι τῆς ἀνωτάτης ἐμφόρτου ἰσάλου ὑποδιαιρέσεως ἢ ἴσης πρὸς τὰ δύο τρίτα τοῦ βάθους ἀπὸ τῆς ἄνω ἐπιφανείας τῆς τρόπιδος μέχρι τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως εἰς τὴν περιοχὴν τῆς δεξαμενῆς, λαμβανομένης τῆς μεγαλειτέρας ἐκ τῶν δύο. Ἐν πάσῃ ὅμως περιπτώσει ἡ στήλη αὕτη δέον νὰ μὴ εἶναι κατωτέρα τῶν 0,92 μ. (3 ποδῶν) ἄνωθεν τοῦ ἀνωτάτου μέρους τῆς δεξαμενῆς.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ IX.

Ἀνοίγματα εἰς στεγανὰ διαφράγματα

1) Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀνοιγμάτων ἐπὶ στεγανῶν φρακτῶν δέον νὰ περιορίζεται εἰς τὸ ἐλάχιστον τὸ συμβιβαζόμενον μὲ τὴν γενικὴν διάταξιν καὶ εὐχέρειαν χειρισμοῦ τοῦ πλοίου καὶ νὰ προβλέπωνται ἱκανοποιητικὰ μέσα κλεισίματος τῶν ἀνοιγμάτων τούτων.

2)—(α) Εἰς σημεῖα διελεύσεως σωλήνων, εὐδιαίων, ἠλεκτρικῶν καλωδίων κ.τ.λ. διὰ διαφραγμάτων τῆς στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως, δέον νὰ λαμβάνωνται τὰ κατάλληλα μέτρα διὰ τὴν εἰς ἀκέραιον διατήρησιν τῆς στεγανότητος τῶν διαφραγμάτων.

β) Ἡ ὕπαρξις συρταρωτῶν ἐπιστομίων ἐπὶ διαφραγμάτων τῆς στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως δὲν ἐπιτρέπεται.

3 (α) Θύραι, ἀνθρωποθυρίδες ἢ ἄλλα ἀνοίγματα συγκοινωνίας δὲν ἐπιτρέπονται εἰς τὰ ἀκόλουθα διαφράγματα :

Ι) Εἰς τὸ διάφραγμα συγκρούσεως κάτωθεν τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως.

ΙΙ Εἰς ἐγκάρσια στεγανὰ διαφράγματα χωρίζοντα ἓν κύτος φορτίου ἀπὸ γειτνιάζον κύτος φορτίου ἢ μόνιμον ἔφεδρον γαιανθρακαποθήκην, ἐκτὸς ἐξαιρέσεων περὶ ὧν ἡ κατωτέρω παράγραφος (1).

β) Τὸ διάφραγμα συγκρούσεως ἐπιτρέπεται νὰ διαπερᾶται κάτωθεν τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως ὑπὸ οὐχὶ πλειόνων τοῦ ἑνὸς σωλῆνος διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς ἀκροπρωραίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως ὁ σωλὴν οὗτος εἶναι ἐφωδιασμένος διὰ κοχλιωτοῦ ἐπιστομίου μετὰ χειρισμοῦ ἐκ σημείου ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως ἐστερεωμένου ἐπὶ τοῦ πρωραίου μέρους τοῦ διαφράγματος συγκούσεως ἐντὸς τῆς ἀκροπρωραίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως.

4)—(α) Στεγαναὶ θύραι διαφραγμάτων χωριζόντων μονίμους ἀπὸ ἐφεδρικὰς γαιανθρακαποθήκας δέον νὰ εἶναι πάντοτε προσιταί, ἐκτὸς τῶν ἐξαιρέσεων τῶν προβλεπομένων ἐν ἐδαφίῳ 9 (β) διὰ θύρας γαιανθρακαποθηκῶν ἐντὸς ὑποφραγμάτων.

β) Κατάλληλα μέτρα δέον νὰ λαμβάνωνται διὰ προφυλακτήρων ἢ ἄλλων μέσων ἵνα ἀποφεύγηται ἡ ὑπὸ τῶν γαιανθράκων παρεμπόδισις τοῦ κλεισίματος τῶν στεγανῶν θυρῶν γαιανθρακαποθηκῶν.

5) Ἐντὸς τοῦ χώρου τῶν μηχανῶν, πλὴν τῶν θυρῶν γαιανθρακαποθηκῶν καὶ σηράγγων ἀτράκτων, ἐπιτρέπεται ἡ ὕπαρξις μιᾶς μόνης θύρας εἰς ἕκαστον ἐγκάσιον κύριον διάφραγμα διὰ λόγους συγκοινωνίας. Αἱ θύραι αὗται δέον νὰ εὑρίσκωνται εἰς τοιαῦτα σημεῖα ὥστε νὰ ἔχωσι κράσπεδα (πρεβάζια) ὅσον τὸ δυνατὸν ὑψηλά.

(6.)—(a) The only types of watertight doors permissible are hinged doors, sliding doors, and doors of other equivalent patterns, excluding plate doors secured only by bolts.

(b) A hinged door shall be fitted with catches workable from each side of the bulkhead.

(c) A sliding door may have a horizontal or vertical motion. If required to be hand operated only, the gearing shall be capable of being worked at the door itself and also at an accessible position above the bulkhead deck.

(d) If a door is required to be closed by dropping or by the action of a dropping weight, it shall be fitted with a suitable arrangement to regulate the closing movement, and the gearing shall be so arranged that the door can be released both at the door itself and at an accessible position above the bulkhead deck Hand gear shall also be provided, so arranged as to operate at the door itself and above the bulkhead deck, and also, so that after being disengaged for dropping, it can be quickly re-engaged from either the upper or the lower position.

(e) If a door is required to be power operated from a central control, the gearing shall be so arranged that the door can be operated by power also at the door itself. The arrangement shall be such that the door will close automatically if opened by the local control after being closed from the central control, and also such that any door can be kept closed by local arrangements, which will prevent that door from being opened from the central control. Such power operated doors shall be provided with hand gear, workable both at the door itself and from an accessible position above the bulkhead deck.

(f) In all classes of doors indicators shall be fitted at all operating stations other than at the door itself showing whether the door is opened or closed.

(7)—(a) Hinged watertight doors in passenger, crew, and working spaces are only permitted above a deck, the underside of which, at its lowest point at side is at least 7 feet (2.13 metres) above the deepest subdivision loadline, and they are not permitted in those spaces below such deck.

(b) Hinged watertight doors of satisfactory construction may be fitted in bulkheads dividing cargo between deck spaces in levels in which side cargo doors would be permitted under the provisions of Regulation X (11). These doors shall be closed before the voyage commences and shall be kept closed during the voyage, and the time of opening such doors in port and of closing them before the ship leaves port shall be entered in the official log book. Where it is proposed to fit such doors, the number and arrangements shall receive the special consideration of the Administration, and a statement shall be required from the owners certifying as to the absolute necessity of such doors.

6)—(α) Οἱ μόνοι παραδεκτοὶ τύποι στεγανῶν θυρῶν εἶναι: γιγγλυμωταὶ θύραι, συρταρωταὶ θύραι καὶ θύραι ἰσοδυνάμου τύπου, ἀποκλειομένων θυρῶν ἐξ ἐλάσματος στερεουμένων ἁπλῶς διὰ κοχλιῶν.

β) Αἱ γιγγλυμωταὶ θύραι δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμέναι διὰ μοχλῶν χειρισμοῦ ἐξ ἀμφοτέρων τῶν ὄψεων τοῦ διαφράγματος.

γ) Αἱ συρταρωταὶ θύραι δύνανται νὰ ὦσι μετὰ κατακορύφου ἢ ὁριζοντίας κινήσεως. Ὅταν λειτουργῶσι μόνον διὰ χειρός, ὁ μηχανισμὸς χειρισμοῦ δέον νὰ εἶναι οὕτω πῶς διατεταγμένος ὥστε νὰ ἐπιτρέπῃ τὸν χειρισμὸν τόσον παρ' αὐτῇ τῇ θύρᾳ ὅσον καὶ ἀπὸ εὐπροσίτου σημείου ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως.

δ) Αἱ θύραι αἱ λειτουργοῦσαι διὰ τῆς πτώσεώς των ἢ δι' ἄλλου πίπτοντος βάρους, δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμέναι διὰ καταλλήλου διατάξεως ρυθμίσεως τῆς κινήσεώς των, ὁ δὲ μηχανισμός των δέον νὰ εἶναι οὕτω πως διατεταγμένος ὥστε ἡ θύρα νὰ ἐλευθερούται διὰ χειρισμοῦ τόσον παρ' αὐτῇ τῇ θύρᾳ, ὅσον καὶ ἀπὸ εὐπροσίτου σημείου ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως ὡς καὶ νὰ δύναται μετὰ τὴν πτῶσιν νὰ ἀνέλκηται ταχέως καὶ πάλιν εἴτε ἀπὸ τῆς κατωτέρας εἴτε ἀπὸ τῆς ἀνωτέρας θέσεως.

ε) Αἱ θύραι αἱ λειτουργοῦσαι διὰ μηχανικῆς δυνάμεως ἐκ κεντρικοῦ σταθμοῦ, δέον νὰ ἔχωσι τὸν μηχανισμὸν αὐτῶν οὕτω πως διατεταγμένον, ὥστε ὁ μηχανικὸς χειρισμὸς νὰ ἐκτελῆται καὶ τοπικῶς παρ' αὐτῇ τῇ θύρᾳ.

Ἐπὶ πλέον ἡ διάταξις δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε ἡ θύρα νὰ κλείῃ αὐτομάτως ἐὰν ἀνοιγῇ διὰ τοῦ τοπικοῦ χειρισμοῦ καθ' ὃν χρόνον ἔχει κλεισθῇ ἀπὸ τοῦ κεντρικοῦ σταθμοῦ, ἐπίσης δὲ νὰ παραμένῃ κλειστὴ διὰ τοπικῆς διατάξεως τοῦ μηχανισμοῦ εἰς τρόπον ὥστε νὰ μὴ δύναται νὰ ἀνοιγῇ ἀπὸ τοῦ κεντρικοῦ σταθμοῦ. Αἱ μετὰ μηχανικῆς λειτουργίας θύραι αὗται δέον ἐπὶ πλέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμέναι διὰ χειρισμοῦ διὰ χειρὸς λειτουργοῦντος τόσον παρ' αὐτῇ τῇ θύρᾳ ὅσον καὶ ἀπὸ εὐπροσίτου σημείου ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως.

(στ') Αἱ θύραι ὅλων τῶν κατηγοριῶν δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμέναι εἰς ὅλους τοὺς σταθμοὺς χειρισμοῦ, πλὴν τοῦ παρὰ τὴν θύραν τοπικοῦ, διὰ δεικτῶν ἐνδείξεως τοῦ κλειστοῦ ἢ ἀνοικτοῦ τῆς θύρας.

(7) (α) Γιγγλυμωταὶ στεγαναὶ θύραι ἐντὸς χώρων ἐπιβατῶν ἢ πληρώματος ὡς καὶ χώρων χρησιμοποιουμένων διὰ τὴν ὑπηρεσιακὴν λειτουργίαν τοῦ πλοίου ἐπιτρέπονται μόνον ἐφ' ὅσον εὑρίσκονται ἄνωθεν καταστρώματος οὗ ἡ κάτω ὄψις εἰς τὸ χαμηλώτερον σημεῖον παρὰ τὴν πλευρὰν τοῦ πλοίου εὑρηται τοὐλάχιστον 2.13 μέτρα (7 πόδας) ἄνωθεν τῆς ἀνωτάτης ἐμφόρτου ἰσάλου ὑποδιαιρέσεως.

Δὲν ἐπιτρέπεται ἡ ὕπαρξις τοιούτων θυρῶν εἰς τοὺς χώρους τούτους, ὅταν οὗτοι εὑρίσκωνται κάτωθεν τοιούτου καταστρώματος (β) Γιγγλυμωταὶ στεγαναὶ θύραι ἱκανοποιητικῆς κατασκευῆς δύνανται νὰ ὑπάρχωσι ἐπὶ διαφραγμάτων χωριζόντων ὑποφράγματα προοριζόμενα διὰ φορτίον εἰς ὕψος ὅμως οὐχὶ κατώτερον ἐκείνου ὅπερ θὰ ἐπετρέπετο διὰ πλευρικὰς θυρίδας φορτίου συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις Κανονισμοῦ X (11).

Αἱ θύραι αὗται δέον νὰ κλείωνται πρὸ τῆς ἀπάρσεως διὰ πλοῦν καὶ νὰ τηρῶνται κλειστὰι κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ, οἱ δὲ χρόνοι τῆς παραμονῆς τῶν θυρῶν τούτων ἀνοικτῶν ἐν τῷ λιμένι καὶ κλειστῶν ἀπὸ τῆς στιγμῆς τοῦ κλεισίματος αὐτῶν πρὸ τοῦ ἀπόπλου. δέον νὰ ἐγγράφωνται εἰς τὸ ἐπίσημον ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου. Προκειμένου νὰ τοποθετηθῶσι τοιαῦται θύραι, ὁ ἀριθμὸς καὶ ἡ διάταξις αὐτῶν θὰ ἐξετάζωνται ἰδιαιτέρως ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, κατόπιν ὑποβολῆς ὑπὸ τῶν ἰδιοκτητῶν ἐκθέσεως βεβαιούσης τὴν ἀπόλυτον ἀνάγκην ὑπάρξεως τοιούτων θυρῶν.

(8.) All other watertight doors shall be sliding doors.

(9.)—(a) When any watertight doors which may be sometimes opened at sea, excluding those at the entrances of tunnels, are fitted in the main transverse watertight bulkheads at such a height that their sills are below the deepest subdivision loadline, the following rules shall apply:—

(I.) When the number of such doors exceeds 5 all the watertight sliding doors shall be power operated and shall be capable of being simultaneously closed from a station situated on the bridge, simultaneous closing of these doors being preceded by a warning sound signal.

(II.) When the number of such doors does not exceed 5—

(i) if the criterion numeral does not exceed 30, all the watertight sliding doors may be operated by hand only;

(ii) if the criterion numeral exceeds 30, but does not exceed 60, all the watertight sliding doors may be either dropping doors fitted with releasing and hand gear operated at the door and from above the bulkhead deck or doors operated by power.

(iii) if the criterion numeral exceeds 60, all the watertight sliding doors shall be operated by power.

(b) If watertight doors which have sometimes to be open at sea for the purpose of trimming coal are fitted between bunkers in the between-decks below the bulkhead deck, these doors shall be operated by power. The opening and closing of these doors shall be recorded in the official log book.

(c) When trunkways in connection with refrigerated cargo are carried through more than one main transverse watertight bulkhead, and the sills of the openings are less than 7 feet (2.13 metres) above the deepest subdivision loadline, the watertight doors at such openings shall be operated by power.

(10) Portable plates on bulkheads shall not be permitted except in machinery spaces. Such plates shall always be in place before the ship leaves port, and shall not be removed at sea except in case of urgent necessity. The necessary precautions shall be taken in replacing them to ensure that the joints shall be watertight.

(11) All watertight doors shall be kept closed during navigation except when necessarily opened for the working of the ship, and shall always be ready to be immediately closed.

(12) Where trunkways or tunnels for access from crew's accommodation to the stokehold, for piping, or for any other purpose are carried through main transverse watertight bulkheads, they shall be watertight and in accordance with the requirements of Regulation XII. The access to at least one end of each such tunnel or trunkway, if used as a passage at sea, shall be through a trunk extending watertight to a height sufficient to permit access above the margin line. The access to the other end of the trunkway or tunnel may be through a watertight door of the type required by its location in the ship. Such trunkways or tunnels shall

(8) Πᾶσαι αἱ λοιπαὶ στεγαναὶ θύραι δέον νὰ ὦσι συρταρωταί.

(9)—(α) Ὅταν στεγαναὶ θύραι, ὑποκείμεναι εἰς τὴν πιθανότητα ἀνάγκης νὰ ἀνοιγῶσι κατὰ τὸν πλοῦν, ἐξαιρέσει τῶν θυρῶν εἰσόδου εἰς σήραγγας, εὑρηνται ἐπὶ τῶν κυρίων ἐγκαρσίων στεγανῶν διαφραγμάτων εἰς τοιοῦτον ὕψος ὥστε τὰ κατώφλια αὐτῶν εἶναι κάτωθεν τῆς ἀνωτάτης ἐμφόρτου ἰσάλου ὑποδιαιρέσεως, ἐφαρμόζονται οἱ ἀκόλουθοι κανόνες :

(1) Ὅταν ὁ ἀριθμὸς τῶν θυρῶν τούτων ὑπερβαίνει τὰς 5, ὅλαι αἱ στεγαναὶ συρταρωταὶ θύραι δέον νὰ χειρίζωνται διὰ μηχανικῆς δυνάμεως καὶ νὰ δύνανται νὰ κλείωσι ταὐτοχρόνως ἀπὸ σταθμοῦ χειρισμοῦ εὑρισκομένου ἐπὶ τῆς γεφύρας. Τοῦ τοιούτου ταὐτοχρόνου κλεισίματος τῶν θυρῶν δέον νὰ προηγῆται προειδοποιητικὸν ἠχητικὸν σῆμα.

(2) Ὅταν ὁ ἀριθμὸς τῶν θυρῶν τούτων δὲν ὑπερβαίνει τὰς 5.

(I) Ἐὰν τὸ κριτήριον δὲν ὑπερβαίνει τὸν ἀριθμὸν 30, ὅλαι αἱ στεγαναὶ συρταρωταὶ θύραι ἐπιτρέπεται νὰ χειρίζωνται μόνον διὰ τῆς χειρός.

(II) Ἐὰν τὸ κριτήριον ὑπερβαίνει τὸν ἀριθμὸν 30 καὶ εἶναι κάτω τοῦ ἀριθμοῦ 60, ὅλαι αἱ στεγαναὶ συρταρωταὶ θύραι δύνανται νὰ λειτουργῶσι εἴτε διὰ πτώσεως ὑπὸ τὸ ἴδιον αὐτῶν βάρος μετὰ μηχανισμοῦ ἀφέσεως καὶ χειρισμοῦ διὰ χειρὸς λειτουργοῦντος τοπικῶς παρὰ τῇ θύρᾳ καὶ ἀπὸ σημείου ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως, εἴτε διὰ μηχανικῆς δυνάμεως.

(III) Ἐὰν τὸ κριτήριον ὑπερβαίνει τὸν ἀριθμὸν 60, ὅλαι αἱ στεγαναὶ συρταρωταὶ θύραι δέον νὰ λειτουργῶσι διὰ μηχανικῆς δυνάμεως.

β) Στεγαναὶ θύραι ὑποκείμεναι εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ ἀνοίγωνται ἐν πλῷ διὰ τὸν χειρισμὸν γαιανθράκων καὶ εὑρισκόμεναι μεταξὺ γαιανθρακαποθηκῶν εἰς ὑποφράγματα κάτωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως δέον νὰ λειτουργῶσι διὰ μηχανικῆς δυνάμεως. Τὸ ἄνοιγμα καὶ τὸ κλείσιμον τῶν θυρῶν τούτων δέον νὰ ἐγγράφωνται εἰς τὸ ἐπίσημον ἡμερολόγιον.

γ) Στεγαναὶ θύραι λειτουργοῦσαι διὰ μηχανικῆς δυνάμεως ὁμοίως ἀπαιτοῦνται εἰς τὰ σημεῖα διελεύσεως ὀχετῶν ψύξεως κατεψυγμένων φορτίων, διὰ κυρίων ἐγκαρσίων στεγανῶν διαφραγμάτων, ὅταν ταῦτα εἶναι πλείονα τοῦ ἑνὸς καὶ τὰ κατώφλια τῶν θυρῶν τούτων εὑρίσκωνται εἰς ὕψος μικρότερον τῶν 2.13 μέτρων (7 ποδῶν) ἄνωθεν τῆς ἀνωτάτης ἐμφόρτου ἰσάλου ὑποδιαιρέσεως.

10) Ἀφαιρετὰ ἐλάσματα ἐπὶ διαφραγμάτων δὲν ἐπιτρέπονται εἰμὴ μόνον ἐντὸς τῶν χώρων μηχανῶν. Τοιαῦτα ἐλάσματα δέον πάντοτε νὰ εὑρίσκωνται ἐν τῇ θέσει των πρὸ τοῦ ἀπόπλου καὶ δὲν θὰ ἀφαιρῶνται κατὰ τὸ διάρκειαν τοῦ πλοῦ εἰμὴ μόνον ἐν ἐσχάτῃ ἀνάγκῃ. Κατὰ τὴν ἐπανατοποθέτησιν δέον νὰ λαμβάνωνται πᾶσαι αἱ ἀπαραίτητοι προφυλάξεις διὰ τὴν στεγανότητα τῶν ἁρμῶν.

11) Ὅλαι αἱ στεγαναὶ θύραι δέον νὰ τηρῶνται κλεισταὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ καὶ νὰ ἀνοίγωνται μόνον διὰ τὰς ὑπηρεσιακὰς ἀνάγκας τῆς λειτουργίας τοῦ πλοίου οὖσαι πάντοτε ἕτοιμοι διὰ ταχὺ αὐτῶν κλείσιμον.

12) Ὅταν κύρια ἐγκάρσια στεγανὰ διαφράγματα διαπερῶνται ὑπὸ ὀχετῶν ἢ σηράγγων συγκοινωνίας ἐνδιαιτημάτων πληρώματος πρὸς λεβητοστάσια ἢ διελεύσεως σωλήνων ἢ δι' ἄλλους σκοπούς, οἱ τοιοῦτοι ὀχετοὶ ἢ σήραγγες δέον νὰ εἶναι στεγανῆς κατασκευῆς συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ XII. Ἡ εἴσοδος, τοὐλάχιστον εἰς τὸ ἓν ἄκρον τοιούτου ὀχετοῦ ἢ σήραγγος, ἐφ' ὅσον χρησιμοποιεῖται κατὰ τὸν πλοῦν, δέον νὰ εὑρίσκεται ἐντὸς φρέατος ἐπαρκοῦς ὕψους ὥστε νὰ ἐπιτρέπῃ τὴν ἐπικοινωνίαν μετὰ σημείου εὑρισκομένου ἄνωθεν τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως. Ἡ εἴσοδος εἰς τὸ ἕτερον ἄκρον τοῦ ὀχετοῦ ἢ τῆς σήραγγος δύναται νὰ εἶναι ἐφωδιασμένη διὰ στεγανῆς θύρας τοῦ τύπου τοῦ ἀπαιτουμένου ὑπὸ τῆς θέ-

not extend through the first subdivision bulkhead abaft the collision bulkhead.

Where it is proposed to fit tunnels or trunkways for forced draft, piercing main transverse watertight bulkheads, these shall receive the special consideration of the Administration.

REGULATION X.

Openings in Ship's Sides below the Margin Line.

(1) The arrangement and efficiency of the means for closing any opening in the ship's sides shall be consistent with its intended purpose and the position in which it is fitted and generally to the satisfaction of the Administration.

(2)—(a) If in a between decks, the sills of any si descuttles are below a line drawn parallel to the bulkhead deck at side and having its lowest point 2 1)2 per cent. of the breadth of the ship above the deepest subdivision loadline, all sidescuttles in that between deck shall be of a non-opening type.

(b) If in a between decks, the sills of any sidescuttles other than those required to be of a non-opening type by sub-paragraph (a) are below line drawn parallel to the bulkhead deck at side and having its lowest point at a height of 12 feet (3.66 metres) plus 2 1)2 per cent, of the breadth of the ship above the deepest subdivision loadline, all sidescuttles in that between decks shall be of such construction as will effectively prevent any persons opening them without the consent of the master of the ship.

(c) Other sidescuttles may be of any ordinary opening type.

(d) If in a between decks, the sills of any of the sidescuttles referred to in sub-paragraph (b) are below a line drawn parallel to the bulkhead deck at side and having its lowest point 4 1)2 feet (1.37 metres), plus 2 1)2 percent. of the breadth of the ship above the loadline at which the ship is floating on her departure from any port, all the sidescuttles in that between decks shall be closed watertight and locked before the ship leaves port and they shall not be opened during navigation.

The time of opening such sidescuttles in port and of closing and locking them before the ship leaves port shall be entered in the official log book.

The Administration may indicate the limiting mean draught at which these sidescuttles will have their sills above the line defined in this paragraph and at which it will be permissible to open them at sea on the responsibility of the master. In tropical waters in fair weather this limiting draught may be increased by 1 foot. (0. 305 m).

(3) Efficient hinged inside deadlights arranged so that they can be easily and effectively closed and secured watertight shall be fitted to all sidescuttles:

(a) which are required to be of a non-opening type,

σεως αὐτῆς ἐν τῷ πλοίῳ. Τοιοῦτοι ὀχετοὶ ἢ σήραγγες δὲν ἐπιτρέπεται νὰ διαπερῶσι τὸ πρῶτον διάφραγμα ὑποδιαιρέσεως μετὰ τὸ διάφραγμα συγκρούσεως.

Προκειμένης χρήσεως σηράγγων ἢ ὀχετῶν τεχνητοῦ ἐλκυσμοῦ διερχομένων διὰ κυρίων ἐγκαρσίων στεγανῶν φρακτῶν ἡ διάταξις τούτων δέον νὰ ἐξετάζηται ἰδιαιτέρως ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ Χ.

Ἀνοίγματα εἰς τὰς πλευρὰς τοῦ πλοίου κάτωθεν τῆς γραμμῆς περιθωρίου Βυθίσεως.

1) Ἡ διάταξις καὶ ἡ ἀποτελεσματικότης τῶν μέσων κλεισίματος πάντων τῶν ἐπὶ τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου ἀνοιγμάτων δέον νὰ ἀνταποκρίνωνται πρὸς τὸν προορισμὸν καὶ τὴν θέσιν αὐτῶν ἐν τῷ πλοίῳ καὶ νὰ εἶναι γενικῶς τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.

2)—(α). Ἐὰν εἰς ὑπόφραγμα τὸ κάτω μέρος οἱασδήποτε παραφωτίδος εὑρίσκεται χαμηλώτερον γραμμῆς χαρασσομένης παραλλήλως πρὸς τὸ ἐξωτερικὸν ἴχνος τοῦ καταστρώματος μεῖον εἰς ὕψος 2 1)2 ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου ἄνωθεν τῆς ἀνωτάτης ἐμφόρτου ἰσάλου ὑποδιαιρέσεως, πᾶσαι αἱ παραφωτίδες τοῦ ὑποφράγματος τούτου δέον νὰ ὦσι μονίμως κλειστοῦ τύπου.

β) Ἐὰν εἰς ὑπόφραγμα, τὸ κάτω μέρος οἱασδήποτε παραφωτίδος πλὴν τῶν διὰ τοῦ ὡς ἄνω ἐδαφίου (α) ἀπαιτουμένων νὰ ὦσι μονίμως κλειστοῦ τύπου, εὑρίσκεται χαμηλώτερον γραμμῆς χαρασσομένης παραλλήλως πρὸς τὸ ἐξωτερικὸν ἴχνος τοῦ καταστρώματος στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως καὶ ἐχούσης τὸ κατώτατον αὐτῆς σημεῖον εἰς ὕψος 3.66 μέτρων (12 ποδῶν) πλέον 2 1)2 ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου ἄνωθεν τῆς ἀνωτάτης ἐμφόρτου ἰσάλου ὑποδιαιρέσεως, πᾶσαι αἱ παραφωτίδες τοῦ ὑποφράγματος τούτου δέον νὰ εἶναι τοιαύτης κατασκευῆς ὥστε νὰ εἶναι ἀπολύτως ἀδύναντον εἰς οἱονδήποτε πρόσωπον νὰ ἀνοίξῃ ταύτας ἄνευ τῆς συγκαταθέσεως τοῦ πλοιάρχου τοῦ πλοίου.

γ) Αἱ λοιπαὶ παραφωτίδες δύνανται νὰ ὦσι οἱουδήποτε συνήθους ἀνοιγομένου τύπου.

δ) Ἐὰν εἰς ὑπόφραγμα, τὸ κάτω μέρος οἱασδήποτε παραφωτίδος περὶ ἧς τὸ ἐδάφιον (β), εὑρίσκεται χαμηλώτερον γραμμῆς χαρασσομένης παραλλήλως πρὸς τὸ ἐξωτερικὸν ἴχνος τοῦ καταστρώματος στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως καὶ ἐχούσης τὸ κατώτατον αὐτῆς σημεῖον εἰς ὕψος 1.37 μέτρα (4 1)2 πόδας) πλέον 2 1)2 ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου ἄνωθεν τῆς ἐμφόρτου ἰσάλου τὴν ὁποίαν τὸ πλοῖον ἔχει κατὰ τὸν ἀπόπλουν ἐξ οἱουδήποτε λιμένος, πᾶσαι αἱ παραφωτίδες τοῦ ὑποφράγματος τούτου δέον νὰ κλείωνται ἑρμητικῶς καὶ νὰ ἀσφαλίζωνται πρὸ τοῦ ἀπόπλου ἐκ τοῦ λιμένος καὶ νὰ μὴ ἀνοίγωνται κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ.

Αἱ ὧραι τοῦ ἀνοίγματος τῶν τοιούτων παραφωτίδων ἐν τῷ λιμένι καὶ τοῦ ἀσφαλοῦς κλεισίματος αὐτῶν πρὸ τοῦ ἀπόπλου δέον νὰ ἐγγράφωνται ἐν τῷ ἐπισήμῳ ἡμερολογίῳ.

Ἡ ἀρχὴ δύναται νὰ προαδιορίσῃ τὸ ὅριον μέσου βυθίσματος εἰς τὸ ὁποῖον τὸ κάτω μέρος τῶν παραφωτίδων τούτων εὑρίσκεται ἄνωθεν τῆς ὡς ἄνω ὁρισθείσης γραμμῆς καὶ μέχρι τοῦ ὁποίου ἐπιτρέπεται τὸ ἄνοιγμα αὐτῶν κατὰ τὸν πλοῦν ὑπ' εὐθύνην τοῦ κυβερνήτου. Εἰς τροπικὰ ὕδατα ἐν καλοκαιρίᾳ τὸ ὅριον τοῦ βυθίσματος τοῦτο δύναται νὰ αὐξηθῇ κατὰ 0.305 μέτρα (1 πόδα).

3) Ἰσχυρὰ ἐσωτερικὰ γιγγλυμωτὰ πώματα παραφωτίδων, τοιαῦτα ὥστε νὰ δύνανται εὐκόλως καὶ ἀποτελεσματικῶς νὰ κλείωνται καὶ νὰ καθίστανται στεγανά, δέον νὰ φέρωσι πᾶσαι αἱ παραφωτίδες αἵτινες :

(α) Δὲν εἶναι ὑποχρεωτικῶς μονίμως κλειστοῦ τύπου.

(b) which are to be fitted within one eighth of the ship's length of the forward perpendicular;

(c) which are to be fitted in positions defined in subparagraph (2) (b);

(d) which will not be accessible during navigation;

(e) which are to be fitted in spaces intended for the accommodation of sailors and firemen;

(f) which are to be fitted in spaces intended for the accommodation of steerage passengers.

(4) Sidescuttles fitted below the bulkhead deck, other than those referred to in the preceding paragraph, shall be fitted with efficient inside deadlights which may be portable and stowed adjacent to the sidescuttles.

(5) Sidescuttles and their deadlights, which will not be accessible during navigation, shall be closed and secured before the ship proceeds to sea.

(6) No sidescuttles shall be fitted in any spaces which are appropriated exclusively to the carriage of cargo or coal.

(7) Automatic ventilating sidescuttles shall not be fitted in the ship's sides below the margin line without the special sanction of the Administration.

(8) All machinery and other inlets and discharges in the ship's sides shall be arranged so as to prevent the accidental admission of water into the ship.

(9) The number of scuppers, sanitary discharges and other similar openings in the ship's sides shall be reduced to the minimum either by making each discharge serve for as many as possible of the sanitary and other pipes, or in any other satisfactory manner.

(10) Discharges led through the ship's sides from spaces below the margin lines shall be fitted with efficient and accessible means for preventing water from passing inboard. It is permissible to have for each separate discharge either one automatic non-return valve fitted with a positive means of closing it from above the bulkhead deck, or alternatively, two automatic non-return valves without such means, the upper of which valves is so situated above the deepest subdivision loadline as to be always accessible for examination under service conditions.

Where a positive action valve is fitted, the operating position above the bulkhead deck shall always be readily accessible and means shall be provided for indicating whether the valve is open or closed.

(11) Gangway, cargo and coaling ports fitted below the margin line shall be of sufficient strength. They shall be effectively closed and secured watertight before the ship leaves port, and shall be kept closed during navigation.

Cargo and coaling ports which are fitted partly or entirely below the deepest subdivision loadline shall receive the special consideration of the Administration.

(12) The inboard opening of each ash-shoot, rubbish shoot, &c., shall be fitted with an efficient cover,

(β) Εὑρίσκονται ἐντὸς τοῦ ἑνὸς ὀγδόου τοῦ μήκους πλοίου ἀπὸ τῆς πρωραίας ὀρθίας.

(γ) Εὑρίσκονται εἰς τὰ σημεῖα περὶ ὧν ἐδάφιον (β) π γραφος (2).

(δ) Δὲν εἶναι προσιταὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ.

(ε) Εὑρίσκονται εἰς χώρους προοριζομένους διὰ τὴν διαίτησιν ναυτῶν καὶ θερμαστῶν.

(στ) Εὑρίσκονται εἰς χώρους προοριζομένους διὰ τὴ διαίτησιν ἐπιβατῶν Γ. θέσως, καταστρώματος.

4) Παραφωτίδες εὑρισκόμεναι κάτωθεν τοῦ καταστρ τος στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως πλὴν τῶν ἀναφερομένων εἰς ἀνωτέρω παράγραφον δέον νὰ ὦσιν ἐφωδιασμέναι δι' ἀσφ ἐσωτερικῶν πωμάτων, ἅτινα δύνανται νὰ ὦσι καὶ ἀφαι τύπου προβλεπομένης θέσεως στερεώσεως αὐτῶν παρὰ τὰ ραφωτίδας.

5) Παραφωτίδες καὶ πώματα αὐτῶν, αἵτινες δὲν προσιταὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ δέον νὰ κλείωνται ἐξασφαλίζωνται πρὸ τοῦ ἀπόπλου.

6) Οὐδεμία παραφωτὶς δέον νὰ ὑπάρχῃ ἐντὸς χώρων κλειστικῶς προοριζομένων διὰ τὴν μεταφορὰν φορτίων ἢ γ θράκων.

7) Παραφωτίδες μετ' αὐτομάτου ἀερισμοῦ δὲν δύνα νὰ ὑπάρχωσι ἐπὶ τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου εἰς σημεῖα χαμη τερα τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως ἄνευ εἰδικῆς ἐγ σεως τῆς Ἀρχῆς.

8) Ὅλαι αἱ λήψεις καὶ ἐξαγωγαὶ ὑδάτων εἴτε μη νημάτων εἴτε ἄλλων εἰς τὰς πλευρὰς τοῦ πλοίου δέον νὰ οὕτω πως διατεταγμέναι ὥστε νὰ ἀποκλείηται ἡ τυχαία σαγωγὴ ὑδάτων ἐντὸς τοῦ πλοίου.

9) Ὁ ἀριθμὸς τῶν εὐδιαίων, ἐξαγωγῶν ἀποχωρητηρί καὶ παρομοίων ἀνοιγμάτων εἰς τὰς πλευρὰς τοῦ πλοίου δ νὰ περιορίζηται εἰς τὸ ἐλάχιστον δυνατὸν διὰ τῆς ἐξυπηρε σεως ὑπὸ μιᾶς ἐξαγωγῆς ἢ ἐπιστομίου τοῦ μεγίστου δυνα ἀριθμοῦ ἐκβολικῶν σωλήνων ἀποχωρητηρίων κλπ. εἴτε δι' οἱουδήποτε ἄλλου ἱκανοποιητικοῦ τρόπου.

10) Ἐξαγωγαὶ εἰς τὰς πλευρὰς τοῦ πλοίου ἐκ χώ εὑρισκομένων κάτωθεν τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως δ νὰ ὦσιν ἐφωδιασμέναι δι' ἀποτελεσματικῶν καὶ προσιτῶν σων παρεμποδίσεως τῆς εἰσροῆς ὕδατος ἐντὸς τοῦ πλοίου. πιτρέπεται ἡ χρῆσις ἐπὶ ἑκάστης κεχωρισμένης ἐξαγω εἴτε μιᾶς αὐτομάτου βαλβίδος ἄνευ ἐπιστροφῆς μετὰ θετι μέσου κλεισίματος αὐτῆς χειριζομένου ἐκ σημείου ἄνωθεν καταστρώματος στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως, εἴτε, ἀντ' αὐτ δύο αὐτομάτων βαλβίδων ἄνευ ἐπιστροφῆς μὴ ἐφωδιασμένω διὰ μέσων κλεισίματος ἡ ἀνωτέρα ἐκ τῶν ὁποίων νὰ εὑρίσκ ται ἄνωθεν τῆς ἀνωτάτης ἐμφόρτου ἰσάλου ὑποδιαιρέσεως κ εἰς σημεῖον πάντοτε προσιτὸν ὑπὸ συνήθεις συνθήκας πλοῦ δ ἐπιθεώρησιν.

Ὅταν γίνεται χρῆσις βαλβίδων μετὰ κλεισίματος, ἡ θέ σις χειρισμοῦ ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῆς ὑποδιαι ρώσεως δέον νὰ εἶναι πάντοτε εὐκόλως προσιτὴ ἐπὶ πλέον δ δέον νὰ ὑπάρχωσι ἐνδεικτικαὶ πλάκες ἐνδείξεως τοῦ κλειστο ἢ ἀνοικτοῦ τῆς βαλβίδος.

11) Θυρίδες ἐπιβιβάσεως καὶ θυρίδες φορτώσεως ἢ ἀ θρακεύσεως εὑρισκόμεναι κάτωθεν τῆς γραμμῆς περιθωρίου β θίσεως δέον νὰ ὦσιν ἐπαρκοῦς ἀντοχῆς. Αὗται δέον νὰ κλεί ωνται καλῶς καὶ νὰ ἐξασφαλίζηται ἡ στεγανότης των πρ τοῦ ἀπόπλου, ἐν πλῷ δὲ νὰ παραμένωσι διαρκῶς κλεισταί.

Θυρίδες φορτώσεως ἢ ἀνθρακεύσεως αἵτινες εὑρίσκονται ἐ μέρει ἢ ἐξ ὁλοκλήρου κάτωθεν τῆς ἀνωτάτου ἐμφόρτου ἰσά λου ὑποδιαιρέσεως θέλουσι ἐξετάζεσθαι ἰδιαιτέρως ὑπὸ τῆ Ἀρχῆς.

12) Τὰ ἐσωτερικὰ στόμια ἐκβολέων τεφρῶν, ἀπορριμ των κλπ. δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ καταλλήλου πώ ματος.

If the inboard opening is situated below the margin line, the cover shall be watertight, and in addition automatic nonreturn valve shall be fitted in the ut in an easily accessible position above the deepest subdivision loadline. When the shoot is not in use the cover and the valve shall be kept closed and cured.

REGULATION XI.

struction and Initial Tests of Watertight Doors, Sidescuttles, &c.

(1) The design, materials and construction of watertight doors, sidescuttles, gangway, cargo and ing ports valves, pipes, ash-shoots and rubbish-ts referred to in these Regulations shall be to the isfaction of the Administration .

(2) Each watertight door shall be tested by water sure to a head up to the margin line. The test shall nade before the ship is put in service, either re or after the door is fitted.

REGULATION XII.

struction and Initial Tests of Watertight Decks, Trunks, &c.

(1) Watertight decks, trunks, tunnels, duct keels ventilators shall be of the same strength as watertight bulkheads at corresponding levels. The means for making them watertight, and the arrangements adopted for closing openings in them, shall to the satisfaction of the Administration. Watertight ventilators and trunks shall be carried at least to the margin line.

(2) After completion a hose or flooding test shall applied to watertight decks and a hose test to tertight trunks , tunnels and ventilators.

REGOULATION XIII

riodical Operation and Inspection of Watertight Doors, &c.

In all new and existing ships drills for the opening of watertight doors, sidescuttles, valves, and sing mechanisms of scuppers, ash-shoots and rubh-shoots, shall take place weekly. In ships in ich the voyage exceeds one week in duration a plete drill shall be held before leaving port, and ers thereafter at least once a week during the voge, provided that all wartertight power doors and ged doors, in main transverse bulkheads, in use sea shall be operated daily.

The watertight doors and all mechanisms and licators connected therewith, and all valves the sing of which is necessary to make a compartment tertight, shall be periodically inspected at sea, least once a week.

REGULATION XIV.

Entries in the Official Log Book.

In all new and existing ships hinged doors, portble plates, sidescuttles, gangway, cargo and coaling

Ἐὰν τὸ ἐσωτερικὸν στόμιον εὑρηται κάτωθεν τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως, τὸ πῶμα τοῦτο δέον νὰ εἶναι στεγανὸν καὶ προσθέτως ὁ ὀχετὸς τοῦ ἐκβολέως δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένος διὰ βαλβίδος ἀνεπιστρόφου εἰς εὐπρόσιτον σημεῖον ἄνωθεν τῆς ἀνωτάτης ἐμφόρτου ἰσάλου ὑποδιαιρέσεως. Ὅταν ὁ ἐκβολεὺς δὲν εἶναι ἐν χρήσει τόσον τὸ πῶμα ὅσον καὶ ἡ βαλβὶς δέον νὰ παραμένωσι κλειστὰ καὶ ἐξησφαλισμένα ἀπὸ τυχαῖον ἄνοιγμα.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ XI.

Κατασκευαὶ καὶ Ἀρχικαὶ Δοκιμαὶ Στεγανῶν θυρῶν, Παραφωτίδων κ.τ.λ.

1) Τὸ σχέδιον, τὰ ὑλικὰ καὶ ἡ κατασκευὴ τῶν στεγανῶν θυρῶν, παραφωτίδων, θυρίδων ἐπιβιβάσεως, φορτώσεως καὶ ἀνθρακεύσεως, βαλβίδων, σωλήνων καὶ ἐκβολέων τεφρῶν καὶ ἀπορριμάτων, περὶ ὧν οἱ παρόντες Κανονισμοί, δέον νὰ ὦσι τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.

2) Ἑκάστη στεγανὴ θύρα δέον νὰ δοκιμάζηται δι' ὑδραυλικῆς πιέσεως στήλης ὕψους μέχρι τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως. Ἡ δοκιμὴ δέον νὰ ἐκτελῆται πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς λειτουργίας τοῦ πλοίου εἴτε πρὸ τῆς τοποθετήσεως τῆς θύρας ἐν τῷ πλοίῳ εἴτε μετά.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ XII.

Κατασκευὴ καὶ Ἀρχικαὶ Δοκιμαὶ Στεγανῶν Καταστρωμάτων, Ὀχετῶν κλπ.

1) Καταστρώματα, ὀχετοί, σήραγγες, κοῖλαι τρόπιδες καὶ ἀεραγωγοί, ὅταν εἶναι στεγανῆς κατασκευῆς, δέον νὰ ὦσιν ἀντοχῆς ἴσης πρὸς τὴν τῶν στεγανῶν διαφραγμάτων εἰς τὰ ἀντίστοιχα ὕψη. Τὰ χρησιμοποιούμενα μέσα διὰ τὴν ἐπίτευξιν στεγανότητος καὶ αἱ υἱοθετούμεναι διατάξεις διὰ τὸ κλείσιμον τῶν ἀνοιγμάτων αὐτῶν δέον νὰ τυγχάνωσι τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς. Στεγανοὶ ἀεραγωγοὶ καὶ ὀχετοὶ δέον νὰ ἐξικνοῦνται τοὐλάχιστον μέχρι τοῦ ὕψους τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως.

2) Μετὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τῆς κατασκευῆς δοκιμὴ διὰ κατακλύσεως ἢ ἐκσφενδονίσεως ὕδατος διὰ σωλῆνος δέον νὰ ἐκτελῆται ἐπὶ τῶν στεγανῶν καταστρωμάτων καὶ δι' ὑδροσωλῆνος μόνον ἐπὶ τῶν στεγανῶν ὀχετῶν σηράγγων καὶ ἀεραγωγῶν.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ XIII.

Περιοδικὸς Χειρισμὸς καὶ Ἐπιθεώρησις Στεγανῶν Θυρῶν κλπ.

Εἰς πάντα τὰ πλοῖα, νέα ἢ ὑπάρχοντα, δέον νὰ ἐκτελῶνται ἅπαξ καθ' ἑβδομάδα γυμνάσια χειρισμοῦ στεγανῶν θυρῶν, παραφωτίδων, βαλβίδων καὶ μηχανισμῶν κλεισίματος εὐδιαίων, ἐκβολέων τεφρῶν καὶ ἀπορριμμάτων. Εἰς πλοῖα ἐκτελοῦντα πλόας συνεχοῦς διαρκείας μείζονος τῆς μιᾶς ἑβδομάδος πλῆρες γυμνάσιον δέον νὰ λάβῃ χώραν πρὸ τοῦ ἀπόπλου, ἕτερα δὲ γυμνάσια νὰ ἐκτελῶνται ἐν πλῷ τοὐλάχιστον ἅπαξ καθ' ἑβδομάδα κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ταξειδίου ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως πᾶσαι αἱ στεγαναὶ γιγγλυμωταὶ θύραι ὡς καὶ αἱ στεγαναὶ θύραι αἱ χειριζόμεναι διὰ μηχανῆς ἐνεργείας τῶν κυρίων ἐγκαρσίων φραγτῶν, ὅσαι χρησιμοποιοῦνται ἐν πλῷ, γειρίζωνται δοκιμαστικῶς καθ' ἑκάστην.

Αἱ στεγαναὶ θύραι καὶ πάντες οἱ μηχανισμοὶ καὶ συστήματα ἐνδείξεως αὐτῶν, ὡς καὶ πᾶσαι αἱ βαλβίδες ἐξ ὧν ἐξαρτᾶται ἡ στεγανότης ἑνὸς διαμερίσματος, δέον νὰ ὑφίστανται ἐν πλῷ περιοδικὴν ἐπιθεώρησιν τοὐλάχιστον ἅπαξ τῆς ἑβδομάδος.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ XIV.

Ἐγγραφαὶ εἰς τὸ Ἐπίσημον Ἡμερολόγιον.

Εἰς πάντα τὰ πλοῖα, καινουργῆ ἢ ὑπάρχοντα αἱ γιγγλυμωταὶ θύραι, ἀφαιρετὰ ἐλάσματα διαφραγμάτων, αἱ παραφωτίδες,

ports and other openings, which are required by these Regulations to be kept closed during navigation, shall be closed before the ship leaves port. The time of closing, and the time of opening (if permissible under these Regulations), shall be recorded in the official log book.

A record of all drills and inspections required by Regulation XIII shall be entered in the official log book with an explicit record of any defects which may be disclosed.

REGULATION XV.

Double Bottoms.

(1) In ships 200 feet (61 metres) and under 249 feet (76 metres) in length a double bottom shall be fitted at least from the machinery space to the fore peak bulkhead, or as near thereto as practicable.

(2) In ships 249 feet (76 metres) and under 330 feet (100 metres) in length a double bottom shall be fitted at least outside the machinery space, and shall extend to the fore and after peak bulkheads. or as near thereto as practicable.

(3) In ships 330 feet (100 metres) in length and upwards a double bottom shall be fitted amidships, and shall extend to the fore and after peak bulkheads, or as near thereto as practicable.

(4) Where a double bottom is required to be fitted the inner bottom shall be continued out to the ship's sides in such a manner as to protect the bottom to the turn of bilge.

Such protection will be deemed satisfactory if the line of intersection of the outer edge of the margin plate with the bilge plating is not lower at any part than a horizontal plane passing through the point of intersection with the frame line amidships of a transverse diagonal line inclined at 25 degrees to the base line and cutting it at a point one-half the ship's moulded breadth from the middle line.

(5) Wells constructed in the double bottom in connection with the drainage arrangements shall not extend downwards more than necessary, nor shall they be less than 18 inches (457 milli-metres) from the outer bottom or from the inner edge of the margin plate. A well extending to the outer bottom is, however, permitted at the after end of the shaft tunnel of screw ships.

REGULATION XVI.

Fire-resisting Bulkheads.

Ships shall be fitted above the bulkhead deck with fire-resisting bulkheads which shall be continuous from side to side of the ship and arranged to the satisfaction of the Administration.

They shall be constructed of metal or other fire-resisting material, effective to prevent for one hour, under the conditions for which the bulkheads are to be fitted in the ship, the spread of fire generating a temperature of 1,500o F. (815o C.) at the bulkhead.

Steps and recesses and the means for closing all openings in these bulkheads shall be fire-resisting and flametight.

καὶ θυρίδες ἐπιβιβάσεως, φορτώσεως καὶ ἀνθρακεύσεως ὡς καὶ πάντα τὰ λοιπὰ ἀνοίγματα δέον νὰ κλείωνται πρὸ τοῦ ἀπόπλου. Ὁ χρόνος τοῦ κλεισίματος καὶ ὁ χρόνος τοῦ ἀνοίγματος (ἐφ' ὅσον τοῦτο ἐπιτρέπεται ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν τούτων) δέον νὰ ἐγγράφηται εἰς τὸ ἐπίσημον ἡμερολόγιον.

Ἔκθεσις ἐπὶ τῶν ἐκτελεσθέντων γυμνασίων καὶ τῶν γενομένων ἐπιθεωρήσεων συμφώνως πρὸς Κανονισμὸν XIII θέλει ἐγγράφεσθαι εἰς τὸ ἐπίσημον ἡμερολόγιον μετὰ λεπτομεροῦς μνείας τῶν ἐλαττωμάτων ἅτινα τυχὸν ἀπεκαλύφθησαν.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ XV.

Δ ι π ύ θ μ ε ν α.

1) Εἰς πλοῖα μήκους 61 μέτρων (200 ποδῶν) καὶ κάτω τῶν 76 μέτρων (249 ποδῶν) δέον νὰ ὑπάρχῃ διπύθμενον τοὐλάχιστον ἀπὸ τοῦ χώρου τῶν μηχανῶν μέχρι τῆς φρακτῆς ἀκροπρῳραίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως ἢ μέχρι τοῦ πλησιεστέρου πρὸς αὐτὸ δυνατοῦ σημείου.

2) Εἰς πλοῖα μήκους 76 μέτρων (249 ποδῶν καὶ κάτω τῶν 100 μέτρων (330 ποδῶν) δέον νὰ ὑπάρχωσι διπύθμενα τοὐλάχιστον ἐκτὸς τοῦ χώρου τῶν μηχανῶν καὶ νὰ ἐκτείνωνται μέχρι τῶν φρακτῶν ἀκροπρῳραίας καὶ ἀκροπρυμναίας δεξαμενῶν ζυγοσταθμίσεως ἢ τῶν πλησιεστέρων δυνατῶν πρὸς ταῦτα σημείων.

3) Εἰς πλοῖα μήκους 100 μέτρων (330 ποδῶν) καὶ ἄνω δέον νὰ ὑπάρχῃ διπύθμενον εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου ἐκτεινόμενον μέχρι τῶν φρακτῶν ἀκροπρῳραίας καὶ ἀκροπρυμναίας δεξαμενῶν ζυγοσταθμίσεως ἢ τῶν πλησιεστέρων δυνατῶν πρὸς ταῦτα σημείων.

4) Ἔνθα ἀπαιτεῖται ἡ ὕπαρξις διπυθμένου ἡ ἐντερωνεία δέον νὰ συνεχίζεται μέχρι τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου εἰς τρόπον ὥστε νὰ προστατεύηται μέχρι τῆς καμπῆς τῆς γάστρας.

Ἡ τοιαύτη προστασία θεωρεῖται ἐπαρκὴς ὅταν ἡ ἁπλῆ πλευρικοῦ ἐλάσματος τῆς ἐντερωνείας ἐπὶ τοῦ περιελήματος εἰς οἱονδήποτε σημεῖον αὐτῆς δὲν εὑρίσκεται χαμηλότερον ὁριζοντίου ἐπιπέδου διερχομένου διὰ τοῦ σημείου τομῆς τοῦ μέσου νομέως μετὰ ἐγκαρσίας διαγωνίου κεκλιμμένης κατὰ 25° πρὸς τὸ ὁριζόντιον ἐπίπεδον τὸ διερχόμενον διὰ τῆς ἄνω ὄψεως τῆς τρόπιδος καὶ κοπτούσης τοῦτο εἰς σημεῖον εὑρισκόμενον εἰς ἀπόστασιν ἀπὸ τοῦ ἄξονος τοῦ πλοίου ἴσην πρὸς τὸ ἥμισυ τοῦ πλάτους ἔξωθι νομέων τοῦ πλοίου.

5) Φρεάτια κατασκευαζόμενα ἐντὸς τῶν διπυθμένων διὰ τὰς ἀναρροφήσεις τῶν ἀντλιῶν δέον νὰ μὴ εἶναι βαθύτερα ἢ ὅσον εἶναι ἀπαραίτητον καὶ ἐν πάσῃ περιπτώσει δέον νὰ ἀπέχωσι τοὐλάχιστον 457 Χμ (18 δακτύλους) ἀπὸ τοῦ περιελήματος ἢ ἀπὸ τοῦ πλευρικοῦ ἐλάσματος ἐντερωνείας. Μόνον εἰς τὸ πρυμναῖον ἄκρον τῆς σήραγγος τῶν ἑλικοκινήτων πλοίων ἐπιτρέπεται ἡ ὕπαρξις φρεατίων ἐκτεινομένων μέχρι τοῦ ἐξωτερικοῦ περιβλήματος.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ XVI.

Πυρίμαχα Διαφράγματα.

Ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως τὰ πλοῖα δέον νὰ ἔχωσι πυρίμαχα διαφράγματα συνεχῆ ἀπὸ πλευρᾶς εἰς πλευρὰν καὶ διατεταγμένα κατὰ τρόπον τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.

Ταῦτα δέον νὰ κατασκευάζωνται ἐκ μετάλλου ἢ ἄλλου πυριμάχου ὑλικοῦ καὶ νὰ ὦσι ἱκανὰ νὰ ἀνθίστανται ἐπὶ μίαν ὥραν ὑπὸ τὰς συνθήκας διὰ τὰς ὁποίας προορίζονται τὰ διαφράγματα, εἰς τὴν μετάδοσιν τοῦ πυρὸς ἀναπτύσσοντος παρὰ τὸ διάφραγμα θερμοκρασίαν 815° Κ. (1500° Φ.).

Εἴσοχαὶ καὶ βαθμίδες ὡς καὶ τὰ μέσα κλεισίματος τῶν ἀνοιγμάτων τοιούτων διαφραγμάτων δέον ὁμοίως νὰ ἀνθίστανται εἰς τὸ πῦρ καὶ νὰ ὦσι ἀδιαπέραστα ἀπὸ φλόγας.

The mean distance between any two adjacent fire-resisting bulkheads in any superstructure shall in general not exceed 131 feet (40 metres).

REGULATION XVII.

Side and other Openings, &c., above the Margin Line.

(1)—Sidescuttles, gangway, cargo and coaling ports, and other means for closing openings in the ship's sides above the margin line shall be of efficient design and construction and of sufficient strength having regard to the spaces in which they are fitted and their positions relative to the deepest subdivision loadline.

(2)—The bulkhead deck or a deck above it shall be weathertight in the sense that in ordinary sea conditions water will not penetrate in a downward direction. All openings in the exposed weather deck shall have coamings of ample height and strength and shall be provided with efficient means for expeditiously closing them weathertight.

(3)—Freeing ports and)or scuppers shall be fitted as necessary for rapidly clearing the weather deck of water under all weather conditions.

REGULATION XVIII.

Exits from Watertight Compartments.

(1)—In passenger and crew spaces, practicable means of exit to the open deck shall be provided for the occupants from each watertight compartment.

(2)—Practicable means of escape for the crew shall be provided from each engine room, shaft tunnel, stokehold compartment, and other working spaces, independent of watertight doors.

REGULATION XIX.

Pumping Arrangements.

Steamships.

(1)—Ships shall be provided with an efficient pumping plant capable of pumping from and draining any watertight compartment under all practicable conditions after a casualty whether the ship is upright or listed. For this purpose wing suctions will generally be necessary except in narrow compartments at the ends of the ship. Where close ceiling is fitted over the bilges, arrangements shall be made whereby water in the comprtment may find its way to the suction pipes. Efficient means shall be provided for draining water from insulated holds.

(2)—In addition to the ordinary bilge pump, worked by the main engines, or its equivalent engine room pump, two independent power bilge pumps shall be provided, except that in ships less than 300 feet (91.5 metres) in length, having a criterion numeral less than 30, either two efficient hand pumps of the crank type fitted one forward and one aft, or a portable power

Ἡ μέση ἀπόστασις μεταξὺ δύο οἱωνδήποτε πυριμάχων διαφραγμάτων εἰς οἱονδήποτε ὑπερκατασκεύασμα δέον γενικῶς νὰ μὴ ὑπερβαίνῃ τὰ 40 μέτρα (131 πόδας).

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ XVII.

Πλευρικὰ καὶ ἄλλα ἀνοίγματα κλπ. ἄνωθεν γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως.

1) Παραφωτίδες, θυρίδες ἐπιβιβάσεως, φορτώσεως καὶ ἀνθρακεύσεως ὡς καὶ ἄλλα μέσα κλεισίματος ἀνοιγμάτων εἰς τὰς πλευρὰς τοῦ πλοίου ἄνωθεν τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως δέον νὰ εἶναι καταλλήλως ἐσχεδιασμένα καὶ κατασκευασμένα καὶ ἐπαρκῶς ἀνθεκτικὰ ἐν σχέσει πρὸς τοὺς χώρους ἐν οἷς τοποθετοῦνται, λαμβανομένης ὑπ' ὄψει τῆς ἀποστάσεως αὐτῶν ἀπὸ τῆς ἀνωτάτης ἐμφόρτου ἰσάλου ὑποδιαιρέσεως.

2) Τὸ κατάστρωμα στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως ἢ τὸ ἄνωθεν κατάστρωμα δέον νὰ εἶναι ἀδιαπέραστον ὑπὸ εἰσρεόντων ὑδάτων ὑπὸ τὴν ἔννοιαν ὅτι ὑπὸ συνήθεις συνθήκας πλεύσεως δὲν θὰ εἰσδύσῃ ὕδωρ πρὸς τὰ κάτω. Πάντα τὰ ἐπὶ τοῦ ἐκτεθειμένου καταστρώματος ἀνοίγματα δέον νὰ περιβάλλωνται ὑπὸ πλαισίων ἐπαρκοῦς ὕψους καὶ ἀντοχῆς καὶ νὰ ἐφοδιάζωνται μὲ μέσα ἐπιτρέποντα ταχὺ κλείσιμον αὐτῶν κατὰ τρόπον ἀδιαπέραστον ὑπὸ ὑδάτων ἐκ κακοκαιρίας.

3) Θυρίδες ἐκροῆς θαλάσσης καὶ (ἢ) εὐδίαιοι δέον νὰ τοποθετῶνται εἰς καταλλήλα σημεῖα διὰ τὴν ταχεῖαν ἐκροὴν ὑδάτων ἀπὸ τοῦ ἐκτεθειμένου καταστρώματος ὑπὸ πᾶσαν καιρικὴν συνθήκην.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ XVIII.

Ἔξοδοι ἐκ στεγανῶν διαμερισμάτων.

1) Ἐντὸς χώρων ἐπιβατῶν καὶ πληρώματος δέον νὰ ὑπάρχωσι πρακτικῶς χρησιμοποιήσιμα μέσα ἐξόδου πρὸς τὸ ἀνοικτὸν κατάστρωμα τῶν προσώπων τῶν εὑρισκομένων ἐντὸς ἑνὸς ἑκάστου στεγανοῦ διαμερίσματος.

2) Πρακτικῶς χρησιμοποιήσιμα μέσα διαφυγῆς τοῦ πληρώματος δέον νὰ προβλέπωνται ἐξ ἑκάστου μηχανοστασίου, ἐκ τῆς σήραγγος, τοῦ λεβητοστασίου καὶ λοιπῶν διαμερισμάτων παραμονῆς αὐτοῦ ἐν ὥρᾳ ὑπηρεσίας, ἀνεξάρτητα τῶν στεγανῶν θυρῶν.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ XIX.

Μέσα Ἀντλήσεως.

Ἀτμόπλοια

1) Πᾶν πλοῖον δέον νὰ ἔχῃ πλήρη ἐγκατάστασιν ἀντλήσεως ἱκανὴν νὰ ἀντλῇ μέχρις ἀποστραγγίσεως ἐξ οἱουδήποτε στεγανοῦ διαμερίσματος ὑφ' ὅλας τὰς δυνατὰς συνθήκας κατόπιν ἀβαρίας εἴτε ὄρθιον εἶναι τὸ πλοῖον εἴτε κεκλιμμένον. Πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον γενικῶς ἀπαιτοῦνται διπλαῖ ἀναρροφήσεις διὰ τὰς δύο πλευρὰς ἐκτὸς εἰς περιωρισμένους χώρους εἰς τὰ ἄκρα τοῦ πλοίου. Ὅταν τὰ κύτη καλύπτωνται ὑπὸ πυκνῆς ξυλίνης στρώσεως δέον νὰ ὑπάρχῃ καταλλήλως διάταξις ἐπιτρέπουσα εἰς τὸ ἐν τῷ διαμερίσματι ὕδωρ νὰ ρέῃ ἐλευθέρως πρὸς τοὺς ἀναρροφητικοὺς σωλῆνας. Κύτη φέροντα μόνωσιν δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένα μὲ ἀποτελεσματικὰ μέσα ἀποστραγγίσεως ὑδάτων.

(2) Προσθέτως πρὸς τὴν συνήθη ἀντλίαν κύτους τὴν λειτουργοῦσαν ἀπὸ τὰς κυρίας μηχανὰς ἢ τὴν ἰσοδύναμον ἀντλίαν μηχανοστασίου δέον νὰ ὑπάρχωσι ἐν τῷ πλοίῳ δύο ἀνεξάρτητοι ἀντλίαι κύτους κινούμεναι διὰ μηχανικῆς ἐνεργείας ἐξαιρουμένων τῶν πλοίων μήκους μικροτέρου τῶν 91.5 μέτρων (300 ποδῶν) ἐχόντων ἀριθμὸν κριτηρίου μικρότερον τοῦ 30, ὁπότε ἡ μία ἐκ τῶν ἀνεξαρτήτων μηχανοκινήτων ἀντλιῶν δύ-

pump, may be substituted for one of the additional independent power bilge pumps.

In all cases an additional independent power pump shall be fitted when the criterion numeral exceeds 30.

Sanitary, ballast and general service pumps may be accepted as independent power bilge pumps if fitted with the necessary connections to the bilge pumping system.

(3)—Where two or more independent power pumps are required, the arrangement shall be such that at least one power pump will be available for use in all ordinary circumstances in which a vessel may be flooded at sea. One of the power pumps shall, therefore, be an emergency pump of a reliable submersible type. A source of power situated above the bulkhead deck shall be available for this pump in any case of emergency.

(4)—Where practicable, the power bilge pumps shall be placed in separate watertight compartments so arranged or situated that these compartments will not readily be flooded by the same damage. If the engines and boilers are in two or more watertight compartments, the pumps available for bilge service shall be distributed through these compartments as far as is possible.

(5)—With the exception of pumps which may be provided for peak compartments only, each bilge pump whether operated by hand or by power, shall be arranged to draw water from any hold or machinery compartment in the ship.

(6)—Each independent power bilge pump shall be capable of giving a speed of water through the main bilge pipe of not less than 400 feet (122 metres) per minute, and it shall have a separate direct suction, to the compartment in which it is situated, of a diameter not less than that of the bilge main. The direct suctions from each independent power bilge pump shall be arranged to pump from either side of the ship.

(7)—Main circulating pumps shall have direct suction connections, provided with non-return valves, to the lowest drainage level in the machinery space, and of a diameter at least two thirds that of the main sea inlet. Where the fuel is, or may be, coal, and there is no watertight bulkhead between the engines and boilers, a direct discharge overboard shall be fitted from at least one circulating pump, or alternatively, a bye-pass may be fitted to the circulating discharge

(8) (a)—All pipes from the pumps which are required for draining, cargo or machinery spaces shall be entirely distinct from pipes which may be used for filling or emptying spaces where water or oil is carried.

(b)—Lead pipes shall not be used under coal bunkers or oil fuel storage tanks, nor in boiler or ma-

ναται νὰ ἀντικαθίσταται ὑπὸ δύο χειραντλιῶν μετὰ στροφάλου, τοποθετημένων τῆς μιᾶς εἰς πρώραν καὶ τῆς ἑτέρας εἰς πρύμνην, ἢ ὑπὸ μιᾶς φορητῆς μηχανοκινήτου ἀντλίας.

Εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις μία πρόσθετος ἀνεξάρτητος μηχανοκίνητος ἀντλία θὰ τοποθετῆται, ὅταν τὸ κριτήριον ὑπερβαίνει τὸ 30.

Ἀντλίαι ὑγιεινῆς ἀντλήσεως διπυθμένων ἢ γενικῆς χρήσεως δύνανται νὰ λογίζωνται ὡς ἀνεξάρτητοι ἀντλίαι κύτους ὅταν εἶναι συνδεδεμέναι πρὸς τὸ δίκτυον ἀντλήσεως κυτῶν.

3) Ὅταν ἀπαιτῶνται δύο ἢ πλείονες ἀνεξάρτητοι μηχανοκίνητοι ἀντλίαι, ἡ διάταξις αὐτῶν δέον νὰ εἶναι τοιαύτη, ὥστε τοὐλάχιστον ἡ μία ἐξ αὐτῶν νὰ εἶναι δυνατὸν νὰ χρησιμοποιῆται εἰς πᾶσαν συνήθη περίπτωσιν κατακλύσεως τοῦ πλοίου ἐν πλῷ. Ἑπομένως ἡ μία ἐκ τῶν ἀνεξαρτήτων τούτων ἀντλιῶν, λογιζομένη ὡς ἀντλία κινδύνου, δέον νὰ εἶναι τύπου δεδοκιμασμένου διὰ λειτουργίαν ἐν τῷ ὕδατι. Ἡ ἀντλία εἰς περίπτωσιν κινδύνου δέον νὰ τροφοδοτῆται ὑπὸ πηγῆς ἐνεργείας εὑρισκομένης ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως.

4) Αἱ μηχανοκίνηται ἀντλίαι κύτους δέον νὰ τοποθετῶνται κατὰ τὸ δυνατὸν εἰς κεχωρισμένα στεγανὰ διαμερίσματα οὕτω διατεταγμένα ἢ εὑρισκόμενα εἰς τοιαύτην ἀπ' ἀλλήλων ἀπόστασιν, ὥστε νὰ καθίσταται ἀπίθανος ἡ ὑπὸ τῆς αὐτῆς βλάβης ταὐτόχρονος κατάκλυσις ἀμφοτέρων τῶν διαμερισμάτων.

Ὅταν αἱ μηχαναὶ καὶ οἱ λέβητες εὑρίσκωνται εἰς δύο ἢ πλείονα στεγανὰ διαμερίσματα, αἱ διὰ τὴν ἄντλησιν τῶν κυτῶν προοριζόμεναι ἀντλίαι δέον νὰ εἶναι κατὰ τὸ δυνατὸν διανεμημέναι καὶ εἰς τὰ δύο διαμερίσματα ταῦτα.

5) Ἐξαιρέσει ἀντλιῶν προοριζομένων διὰ τὴν ἀποκλειστικὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἀκραίων δεξαμενῶν ζυγοσταθμίσεως, πᾶσα ἀντλία κύτους, εἴτε μηχανοκίνητος εἴτε χειροκίνητος, δέον νὰ εἶναι διατεταγμένη κατὰ τρόπον ἐπιτρέποντα τὴν ὑπ' αὐτῆς ἄντλησιν ἐξ οἱουδήποτε κύτους ἢ διαμερίσματος μηχανῶν τοῦ πλοίου.

6) Πᾶσα ἀνεξάρτητος μηχανοκίνητος ἀντλία κύτους δέον νὰ ἦ ἱκανὴ νὰ προσδίδῃ εἰς τὸ ἀναρροφώμενον ὕδωρ ταχύτητα οὐχὶ μικροτέραν τῶν 122 μέτρων (400 ποδῶν) κατὰ λεπτὸν ἐντὸς τοῦ κυρίου ἀναρροφητικοῦ σωλῆνος καὶ νὰ ἔχῃ κεχωρισμένην ἀπ' εὐθείας ἀναρρόφησιν ἐκ τοῦ διαμερίσματος ἐν τῷ ὁποίῳ εἶναι τοποθετημένη. διαμέτρου οὐχὶ μικροτέρας τοῦ κυρίου ἀναρροφητικοῦ σωλῆνος. Αἱ ἀπ' εὐθείας ἀναρροφήσεις μιᾶς ἑκάστης ἀνεξαρτήτου μηχανοκινήτου ἀντλίας κύτους δέον νὰ εἶναι διατεταγμέναι δι' ἄντλησιν ἐξ ἑκατέρας πλευρᾶς τοῦ πλοίου.

7) Κύριαι ἀντλίαι κυκλοφορίας δέον νὰ ἔχωσι διακλαδώσεις δι' ἀπ' εὐθείας ἀναρρόφησιν ἐφωδιασμένας διὰ βαλβίδων ἀνεπιστρόφων καὶ ἐξικνουμένας μέχρι τοῦ κατωτάτου ἐπιπέδου ἐξαντλήσεως τοῦ χώρου μηχανῶν. Ἡ διάμετρος τῆς διακλαδώσεως δέον νὰ εἶναι τοὐλάχιστον τὰ 2)3 τῆς διαμέτρου τῆς κυρίας εἰσαγωγῆς θαλάσσης κυκλοφορίας. Ὅταν τὸ καύσιμον εἶναι, ἢ ἐνδέχεται νὰ εἶναι, γαιάνθρακες καὶ δὲν ὑπάρχει στεγανὸν διάφραγμα μεταξὺ μηχανοστασίου καὶ λεβητοστασίου, τοὐλάχιστον μία ἀντλία κυκλοφορίας δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένη μὲ ἀπ' εὐθείας ἐξαγωγὴν εἰς τὴν θάλασσαν, ἤ, ἀντ' αὐτῆς, δύναται νὰ φέρῃ διακλάδωσιν μετὰ ἀπομονωτικοῦ ἐπιστομίου ἐκβάλλουσαν εἰς τὴν κυρίαν ἐξαγωγὴν ὕδατος κυκλοφορίας.

8) (α) Αἱ σωληνώσεις τῶν ἀντλιῶν αἱ ἐξυπηρετοῦσαι τὴν ἐξάντλησιν πάντων τῶν χώρων φορτίου ἢ μηχανῶν δέον νὰ εἶναι ἐντελῶς κεχωρισμέναι τῶν σωληνώσεων τῶν χρησιμευουσῶν διὰ τὴν πλήρωσιν ἢ ἐξάντλησιν δεξαμενῶν ὕδατος ἢ πετρελαίου.

(β) Ἀπαγορεύεται ἡ χρῆσις μολυβδίνων σωλήνων ἐντὸς γαιανθρακαποθηκῶν ἢ δεξαμενῶν πετρελαίου καθὼς καὶ εἰς

chinery spaces, including motor rooms in which oil settling tanks or oil pump units are situated.

χώρους μηχανῶν καὶ λεβήτων συμπεριλαμβανομένων χώρων πετρελαιοκινητήρων, ὅταν τὸ διαμέρισμα τῶν τελευταίων περιέχῃ ἀντλίας πετρελαίου καύσεως ἢ πετρελαιοδεξαμενὰς μεταγγίσεως ἢ ἀποχωρισμοῦ.

(9)—The Administration shall make rules relating to the diameters of the bilge main and branch pipes which shall be proportioned respectively in relation to the size of the ship and the sizes of the compartments to be drained.

9) Ἡ Ἀρχὴ θέλει ἐκδόσει κανονισμοὺς ὁρίζοντας τὰς διαμέτρους τῶν σωληνώσεων κύτους, κυρίων διακλαδώσεων. ἀναλογικῶς ὑπολογιζομένων συναρτήσει τοῦ μεγέθους τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἐξυπηρετουμένων διαμερισμάτων.

(10)—The arrangement of the bilge and ballast pumping system shall be such as to prevent the possibility of water passing from the sea and from water ballast spaces into the cargo and machinery spaces, or from one compartment to another. Special provision shall be made to prevent any deep tank having bilge and ballast connections being inadvertently run up from the sea when containing cargo, or pumped out through a bilge pipe when containing water ballast.

10) Ἡ διάταξις τῶν δικτύων σωληνώσεως κύτους καὶ δεξαμενῶν ἢ διπυθμένων δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἀποκλείηται ἡ εἰσροὴ ὕδατος ἐκ τῆς θαλάσσης ἢ δεξαμενῶν καὶ διπυθμένων ἐντὸς τῶν χώρων ἢ μηχανῶν ἢ ἐκ τοῦ ἑνὸς διαμερίσματος εἰς ἕτερον. Εἰδικαὶ διατάξεις δέον νὰ ὑπάρχωσι εἰς κύτη φορτίου συνδεδεμένα πρὸς τὸ δίκτυον κύτους καὶ διπυθμένων καὶ διασκευασμένα διὰ νὰ χρησιμοποιῶνται καὶ ὡς δεξαμεναὶ ὕδατος εἰς τρόπον ὥστε νὰ μὴ δύνανται ταῦτα ἐκ κακοῦ χειρισμοῦ νὰ πληρωθῶσιν ὕδατος ὅταν περιέχωσι φορτίον ἢ ἐκκενωθῶσι ὅταν δέον νὰ περιέχωσι ὑγρὸν ἔρμα.

(11)—Provision shall be made to prevent the compartment served by any bilge suction pipe being flooded, in the event of the pipe being severed or otherwise damaged, by collision or grounding, in any other compartment. For this purpose, where the pipe is at any part situated near the side of the ship or in a duct keel there shall be fitted to the pipe in the compartment containing the open end either a non-return valve, or a screwdown valve which can be operated from a position above the bulkhead deck.

(1) Ἡ διάταξις τῆς σωληνώσεως κύτους δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε ἓν διαμέρισμα ἐξυπηρετούμενον ὑπὸ ἀναρροφητικοῦ σωλῆνος κύτους νὰ μὴ δύναται νὰ κατακλυσθῇ ἐὰν ὁ σωλὴν οὗτος ἀποκοπῇ ἢ βλαβῇ εἰς ἕτερον διαμέρισμα λόγῳ συγκρούσεως ἢ προσαράξεως. Πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον εἰς τὰ σημεῖα εἰς τὰ ὁποῖα ὁ σωλὴν οὗτος εὑρίσκεται πλησίον τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου ἢ ἐὰν διέρχεται ἐντὸς κοίλης τρόπιδος. τὸ ἀνοικτὸν ἄκρον τῆς ἀναρροφήσεως ἐντὸς τῶν ἀντιστοίχων διαμερισμάτων δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον εἴτε διὰ βαλβίδος ἀνεπιστρόφου, εἴτε διὰ κοχλιωτοῦ ἐπιστομίου μετὰ χειρισμοῦ ἐκ σημείου ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως.

(12)—All distribution boxes, cocks and valves in connection with the bilge pumping arrangement shall be in positions which are accessible at all times under ordinary circumstances. They shall be so arranged that in the event of flooding the emergency bilge pump may be operative on any compartment. If there is only one system of pipes common to all the pumps, the necessary cocks or valves for controlling the bilge suctions must be workable from above the bulkhead deck. If in addition to the main bilge pumping system an emergency bilge pumping system is provided, it shall be independent of the main system and so arranged that the emergency pump is capable of operating on any compartment under flooding conditions.

12) Ὅλα τὰ κιβώτια ἐπιστομίων, οἱ κρουνοὶ καὶ αἱ βαλβίδες τοῦ δικτύου κύτους δέον νὰ εὑρίσκωνται εἰς θέσεις αἵτινες εἶναι προσιταὶ ἐν παντὶ χρόνῳ καὶ ὑπὸ πᾶσαν συνήθη συνθήκην. Ἡ διάταξις αὐτῶν δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε εἰς περίπτωσιν κατακλύσεως ἡ ἀντλία κινδύνου νὰ δύναται ν' ἀναρροφήσῃ ἐξ οἱουδήποτε διαμερίσματος.

Ἐὰν ὑπάρχῃ μία μόνον σωλήνωσις ἐξυπηρετοῦσα πάσας τὰς ἀντλίας. ὁ χειρισμὸς τῶν σχετικῶν κρουνῶν ἢ ἐπιστομίων δέον νὰ δύναται νὰ ἐκτελῆται καὶ ἀπὸ σημείων ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως. Ἐὰν πλὴν τῆς κυρίας σωληνώσεως ἀναρροφήσεως κύτους ὑπάρχῃ καὶ βοηθητικὴ τοιαύτη, ἡ τελευταία δέον νὰ εἶναι ἀνεξάρτητος τῆς κυρίας σωληνώσεως καὶ διατεταγμένη εἰς τρόπον ὥστε ἡ ἀντλία κινδύνου νὰ δύναται νὰ ἐξυπηρετήσῃ δι' αὐτῆς οἱονδήποτε διαμέρισμα διατελοῦν ἐν κατακλύσει.

Motor Ships.

Πλοῖα προωθούμενα ὑπὸ πετρελαιοκινητήρων

(13)—The bilge pumping arrangements in motor ships shall, so far as practicable, be equivalent to those required for steamships of similar size, except as regard main circulating pumps.

13) Εἰς τὰ πλοῖα ταῦτα ἡ διάταξις ἀντλήσεως τῶν κυτῶν δέον νὰ εἶναι, κατὰ τὸ δυνατόν, ἰσοδύναμος πρὸς τὴν δι' ἀτμόπλοια τοῦ αὐτοῦ μεγέθους ἀπαιτουμένην τοιαύτην, πλὴν τῶν ἀφορώντων τὰς κυρίας ἀντλίας κυκλοφορίας.

REGULATION XX.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ XX.

Power for Going Astern.

Ἱκανότης κινήσεως ἀνάποδα.

Ships shall have sufficient power for going astern to secure proper control of the ship in all circumstances.

Τὰ πλοῖα δέον νὰ ἔχωσι ἀρκετὴν δύναμιν προώσεως ἀνάποδα ὥστε νὰ ἐξασφαλίζηται ἐπαρκὴς ὑπὸ πάσας συνθήκας ἱκανότης χειρισμῶν.

REGULATION XXI.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ XXI.

Auxiliary Steering Apparatus.

Βοηθητικὴ συσκευὴ πηδαλιουχίας.

Ships shall be provided with an auxiliary steering apparatus which, however, may be of less power than the main apparatus, and need not be worked by steam

Τὰ πλοῖα δέον νὰ ὦσι ἐφωδιασμένα μὲ βοηθητικὴν συσκευὴν πηδαλιουχίας, ἥτις ὅμως δύναται νὰ εἶναι μικροτέρας δυνάμεως ἢ ἡ κυρία καὶ νὰ μὴ εἶναι ἀτμοκίνητος ἢ μηχανοκίνη-

or other mechanical power, provided adequate arrangements for manual operation are practicable. A duplicate main steering power plant shall be considered as an auxiliary steering apparatus within the meaning of this Regulation.

REGULATION XXII.

Initial and Subsequent Surveys of Ships.

(1) Every new or existing ship shall be subjected to the surveys specified below:—

(a) A survey before the ship is put in service.

(b) A periodical survey once every twelve months.

(c) Additional surveys, as occasion arises.

(2) The surveys referred to above shall be carried out as follows:—

(a) The survey before the ship is put in service shall include a complete inspection of the hull, machinery and equipments, including the outside of the ship's bottom and the inside and outside of the boilers. This survey shall be such as to ensure that the arrangements, material, and scantlings of the hull, boilers, and their appurtenances, main and auxiliary machinery, life-saving appliances, and other equipments, fully comply with the requirements of the present Convention and of the detailed regulations promulgated as a result thereof by the Government of the country to which the ship belongs for ships of the service for which it is intended. The survey shall also be such as to ensure that the workmanship of all parts of the ship and its equipments is in all respects satisfactory.

(b) The periodical survey shall include an inspection of the whole of the hull, boilers, machinery and equipments, including the outside of the ship's bottom. The survey shall be such as to ensure that the ship, as regards the hull, boilers, and their appurtenances, main and auxiliary machinery, life-saving appliances, and other equipments, is in satisfactory condition and fit for the service for which it is intended, and that it complies with the requirements of the present Convention, and of the detailed regulations promulgated as a result thereof by the Government of the country to which the ship belongs.

(c) A survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made every time an accident occurs or a defect is discovered which affects the safety of the ship or the efficiency or completeness of its life-saving appliances or other equipments, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory, and that the ship complies in all respects with the provisions of the present Convention and of the detailed regulations promulgated as a result thereof by the Government of the country to which the ship belongs.

(3) The detailed regulations referred to in subparagraph (2) shall prescribe the requirements to be

τος ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως ἡ χειροκίνητος διάταξις εἶναι ἐπαρκής.

Ἀμοιβὸς κινητὴρ καθ' ὅλα ὅμοιος πρὸς τὸν κύριον κινητῆρα πηδαλίου λογίζεται ὡς βοηθητικὴ συσκευὴ πηδαλιουχίας ἐντὸς τῆς ἐννοίας τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ XXII.

Ἀρχικὴ καὶ Μεταγενέστεραι Ἐπιθεωρήσεις τῶν Πλοίων.

1) Πᾶν καινουργὲς ἢ ὑπάρχον πλοῖον θὰ ὑποβάλληται εἰς τὰς κατωτέρω μνημονευομένας ἐπιθεωρήσεις.

(α) Ἐπιθεώρησις πρὸ τῆς ἐνάρξεως λειτουργίας τοῦ πλοίου.

(β) Περιοδικὴ ἐπιθεώρησις ἀνὰ δώδεκα μῆνας.

(γ) Συμπληρωματικαὶ ἐπιθεωρήσεις ἀναλόγως τῶν παρουσιαζομένων ἀναγκῶν.

2) Αἱ ὡς ἄνω ἐπιθεωρήσεις ἐκτελοῦνται ὡς ἀκολούθως:

(α) Ἡ Ἐπιθεώρησις πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς λειτουργίας τοῦ πλοίου, περιλαμβάνει πλήρη ἐξέτασιν τοῦ κύτους, τῶν μηχανῶν καὶ μηχανημάτων, τῶν ἐφοδίων, συμπεριλαμβανομένης τῆς ἐπιθεωρήσεως τῆς γάστρας καὶ τῆς ἐσωτερικῆς καὶ ἐξωτερικῆς ἐπιθεωρήσεως τῶν λεβήτων. Ἡ ἐπιθεώρησις αὕτη θὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐξασφαλίζηται ὅσον ἀφορᾷ τὰς γενικὰς διατάξεις τοῦ πλοίου, τὸ ποιὸν καὶ διαστάσεις τοῦ ὑλικοῦ τοῦ σκάφους, τῶν λεβήτων, τῶν ἐξαρτημάτων αὐτῶν, τῶν κυρίων μηχανῶν, τῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων ὡς καὶ τῶν σωσιβίων καὶ λοιπῶν ἐφοδίων, ἡ πλήρης ἐφαρμογὴ τῆς παρούσης Συμβάσεως καὶ τῶν λεπτομερειακῶν Κανονισμῶν τῶν ἐκδιδομένων εἰς ἐφαρμογὴν ταύτης ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Κράτους εἰς τὸ ὁποῖον ἀνήκει τὸ πλοῖον, διὰ τὴν κατηγορίαν πλοίων εἰς ἣν τοῦτο ὑπάγεται. Ἡ ἐπιθεώρησις ἐπὶ πλέον θὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐξασφαλίζηται ἱκανοποιητικὸν ἀπὸ πάσης ἀπόψεως ποιὸν ἐργασίας τόσον εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν διαφόρων μερῶν τοῦ πλοίου ὅσον καὶ εἰς τὰ ἐφόδια.

(β) Ἡ περιοδικὴ Ἐπιθεώρησις περιλαμβάνει ἐξέτασιν ὁλοκλήρου τοῦ σκάφους, τῶν λεβήτων, τῶν μηχανῶν καὶ μηχανημάτων καὶ τῶν ἐφοδίων, συμπεριλαμβανομένης τῆς γάστρας ἐξωτερικῶς. Ἡ ἐπιθεώρησις θὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐξασφαλίζηται ὅτι τὸ πλοῖον ὅσον ἀφορᾷ τὸ σκάφος, τοὺς λέβητας καὶ ἐξαρτήματα αὐτῶν, τὰς κυρίας μηχανὰς καὶ βοηθητικὰ μηχανήματα ὡς καὶ τὰ σωσίβια καὶ λοιπὰ ἐφόδια, εὑρίσκεται ἐν ἱκανοποιητικῇ καταστάσει, ὅτι εἶναι ἱκανὸν νὰ ἐκτελῇ τὴν ὑπηρεσίαν δι' ἣν προορίζεται καὶ ὅτι συμμορφοῦται πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως καὶ πρὸς τοὺς λεπτομερειακοὺς Κανονισμοὺς τοὺς ἐκδιδομένους εἰς ἐφαρμογὴν ταύτης ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Κράτους εἰς τὸ ὁποῖον τὸ πλοῖον ἀνήκει.

(γ) Ἐπιθεώρησις γενικὴ ἢ μερική, ἀναλόγως τῶν παρουσιαζομένων ἀναγκῶν, ἐκτελεῖται ὁσάκις ἐπισυμβαίνει ἀτύχημα ἢ ἀνακαλύπτεται ἐλάττωμα μειοῦν τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου ἢ τὴν ἀποτελεσματικότητα ἢ τὸ πλῆρες τῶν σωσιβίων αὐτοῦ μέσων ἢ ἄλλων ἐφοδίων ἢ ὁσάκις λαμβάνουσι χώραν σοβαραὶ ἐπισκευαὶ ἢ διασκευαί. Ἡ ἐπιθεώρησις θὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐξασφαλίζηται ὅτι αἱ ἀπαραίτητοι ἐπισκευαὶ ὄντως ἐξετελέσθησαν, ὅτι τὰ ὑλικὰ καὶ ἡ ἐργασία τῶν τοιούτων ἐπισκευῶν ὑπῆρξαν ἀπὸ πάσης ἀπόψεως ἱκανοποιητικὰ καὶ ὅτι τὸ πλοῖον συμμορφοῦται ἀπὸ πάσης ἀπόψεως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως καὶ πρὸς τοὺς λεπτομερειακοὺς Κανονισμοὺς τοὺς ἐκδιδομένους εἰς ἐφαρμογὴν ταύτης ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Κράτους εἰς τὸ ὁποῖον τὸ πλοῖον ἀνήκει.

3) Οἱ λεπτομερειακοὶ Κανονισμοὶ περὶ ὧν ἡ ἀνωτέρω παράγραφος (2), θέλουσι περιλαμβάνει κανόνας ἀρχικῶν καὶ με-

observed as to the initial and subsequent hydraulic tests to which the main and auxiliary boilers, connections, steam-pipes, high pressure receivers, and fuel tanks for oil motors are to be submitted, including the test pressure to be applied, and the intervals between two consecutive tests.

Main and auxiliary boilers, connections, tanks and receivers, also steam-piping of more than 3 inches (76 millimetres) internal diameter shall be satisfactorily tested by hydraulic pressure when new. Steam pipes of more than 3 inches (76 millimetres) internal diameter shall be tested by hydraulic pressure periodically.

REGULATION XXIII.

Maintenance of Conditions after Survey.

After the survey of the ship as provided in Regulation XXII has been completed no change shall be made in the structural arrangements, machinery, equipments, &c., covered by the survey, without the sanction of the Administration.

LIFE SAVING APPLIANCES, &c.

REGULATION XXIV.

Standard Types of Boats.

The standard types of boats are classified as follows:—

Class 1.—Open boats with rigid sides having either (a) internal buoyancy only, or (b) internal and external buoyancy.

Class II.—(a) Open boats with internal and external buoyancy—upper parts of sides collapsible, and (b) decked boats with either fixed or collapsible watertight bulwarks.

No boat may be approved the buoyancy of which depends upon the previous adjustment of one of the principal parts of the hull, or which has not a cubic capacity of at least 3,5 cubic metres (equivalent to 125 cubic feet).

No boat may be approved the weight of which when fully laden with persons and equipment exceeds 20,300 kilogrammes (equivalent to 20 tons).

REGULATION XXV.

Lifeboats of Class I.

Lifeboats of Class I must have a mean sheer at least equal to four per cent of their length.

The air cases of lifeboats of Class I shall be so placed as to secure stability when fully laden under adverse weather conditions.

In boats certified to carry 100 or more persons the volume of the buoyancy shall be increased to the satisfaction of the Administration.

Lifeboats of Class I must also satisfy the following conditions:—

(a) Lifeboats with Internal Buoyancy only.

The buoyancy of a wooden boat of this type shall be provided by watertight air-cases, the total volume of which shall be at least equal to one-tenth of the cubic capacity of the boat.

The buoyancy of a metal boat of this type shall not be less than that required above for a wooden boat

ταγενεστέρων ὑδραυλικῶν δοκιμῶν, εἰς ἃς ὑποβάλλονται κύριοι καὶ βοηθητικοὶ λέβητες, ἀτμαγωγοὶ σωλῆνες, μέρη μηχανῶν ὑποκείμενα εἰς ὑψηλὴν πίεσιν, δεξαμεναὶ πετρελαίου πετρελαιοκινητήρων, ὁρίζοντας τὰς πιέσεις δοκιμῶν, αἵτινες δέον νὰ ἐφαρμόζωνται καὶ τὰ χρονικὰ διαστήματα μεταξὺ διαδοχικῶν δοκιμῶν.

Κύριοι καὶ βοηθητικοὶ λέβητες, ἐξαρτήματα αὐτῶν, διάφοροι νέαι δεξαμεναὶ ὡς καὶ ἀτμαγωγοὶ σωλῆνες ἐσωτερικῆς διαμέτρου μεγαλειτέρας τῶν 76χλ. (3 δακτύλων) δέον νὰ δοκιμάζωνται ἱκανοποιητικῶς δι' ὑδραυλικῆς δοκιμῆς ὅταν εἶναι καινουργεῖς.

Ἀτμαγωγοὶ σωλῆνες ἐσωτερικῆς διαμέτρου μεγαλειτέρας τῶν 76χλ. (3 δακτύλων) δέον νὰ ὑποβάλλωνται περιοδικῶς εἰς ὑδραυλικὴν δοκιμήν.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ XXIII.

Διατήρησις ἀμεταβλήτου τῆς καταστάσεως τοῦ πλοίου μετὰ τὴν ἐπιθεώρησιν.

Μετὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ἐπιθεωρήσεως τοῦ πλοίου συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ XXII οὐδεμία μεταβολὴ εἰς τὴν ἐπιθεωρηθεῖσαν κατασκευὴν τοῦ σκάφους καὶ εἰς τὰς ἐξετασθείσας διατάξεις μηχανῶν, ἐφοδίων κ.τ.λ. ἐπιτρέπεται ἄνευ τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.

ΣΩΣΙΒΙΑ ΜΕΣΑ Κ. Λ. Π.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ XXIV.

Τύποι λέμβων.

Οἱ παραδεδεγμένοι τύποι λέμβων κατατάσσονται ὡς ἑξῆς:

Κλάσις I. Ἀνοικταὶ λέμβοι μετ' ἀκάμπτων πλευρῶν ἔχουσαι εἴτε (α) ἐσωτερικὴν ἄντωσιν μόνον εἴτε (β) ἐσωτερικὴν καὶ ἐξωτερικὴν ἄντωσιν. Κλάσις II—(α). Ἀνοικταὶ λέμβοι μετὰ ἐσωτερικῆς καὶ ἐξωτερικῆς ἀντώσεως καὶ πτυσσόμενον ἄνω μέρος πλευρῶν καὶ (β) Λέμβοι μετὰ καταστρώματος καὶ σταθερῶν ἢ πτυσσομένων στεγανῶν θρυμμάκτων.

Δὲν εἶναι παραδεκτὴ λέμβος ἡ ἄντωσις τῆς ὁποίας ἐξαρτᾶται ἀπὸ προηγουμένην προσαρμογὴν ἑνὸς τῶν κυριωτέρων μερῶν τοῦ σκάφους ἢ τῆς ὁποίας ὁ κυβισμὸς δὲν εἶναι τοὐλάχιστον 3.5 κυβικῶν μέτρων (125 κυβ. ποδῶν).

Δὲν εἶναι παραδεκτὴ λέμβος, ἧς τὸ βάρος μετὰ πλήρους φόρτου ἀνθρώπων καὶ ἐφοδίων ὑπερβαίνει 20300 χιλιόγραμμα (20 ἀγγλικοὺς τόννους).

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ XXV.

Σωσίβιοι Λέμβοι Κλάσεως I.

Σωσίβιοι λέμβοι κλάσεως I δέον νὰ ἔχωσι μέσην σιμότητα τοὐλάχιστον ἴσην πρὸς τέσσαρα ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους των. Τὰ ἀεροκιβώτια σωσιβίων λέμβων κλάσεως I δέον νὰ εἶναι τοποθετημένα εἰς τρόπον ὥστε νὰ ἐξασφαλίζηται ἡ εὐστάθεια ἐν πλήρει φόρτῳ ὑπὸ δυσμενεῖς καιρικὰς συνθήκας.

Εἰς λέμβους ἐχούσας πιστοποιητικὸν διὰ 100 ἢ πλείονας ἐπιβάτας ὁ ὄγκος τῆς ἀντώσεως δέον νὰ εἶναι ἀναλόγως ἐπηυξημένος κατ' ἔγκρισιν τῆς Ἀρχῆς.

Σωσίβιοι λέμβοι κλάσεως I δέον ἐπίσης νὰ πληρῶσι τοὺς ἀκολούθους ὅρους:

(α) Σωσσίβιοι λέμβοι μετὰ ἐσωτερικῆς ἀντώσεως μόνον

Ἡ ἄντωσις ξυλίνης λέμβου τοῦ τύπου τούτου δέον νὰ ἐξασφαλίζηται διὰ ὑδατοστεγανῶν ἀεροκιβωτίων, ὁ συνολικὸς ὄγκος τῶν ὁποίων δέον νὰ ἰσοῦται τοὐλάχιστον πρὸς τὸ ἓν δέκατον τοῦ ἐσωτερικοῦ κυβισμοῦ τῆς λέμβου.

Ἡ ἄντωσις μεταλλικῆς λέμβου τοῦ τύπου τούτου δέον νὰ μὴ ἦ μικροτέρα τῆς ἀπαιτουμένης ὡς ἀνωτέρω διὰ ξυλίνην

of the same cubic capacity, the volume of watertight air-cases being increased accordingly.

(b) Lifeboats with Internal and External Buoyancy

The internal buoyancy of a wooden boat of this type shall be provided by watertight air-cases, the total volume of which is at least equal to seven and a half per cent. of the cubic capacity of the boat.

The external buoyancy may be of cork or of any other equally efficient material, but such buoyancy shall not be obtained by the use of rushes, cork shavings, loose granulated cork or any other loose granulated substance, or by any means dependent upon inflation by air.

If the buoyancy is of cork, its volume for a wooden boat, shall not be less than thirty-three thousandths of the cubic capacity of the boat; if of any material other than cork, its volume and distribution shall be such that the buoyancy and stability of the boat are not less than that of a similar boat provided with buoyancy of cork.

The buoyancy of a metal boat shall be not less than that required above for a wooden boat of the same cubic capacity, the volume of the watertight air-cases and that of the external buoyancy being increased accordingly.

REGULATION XXVI.

Boats of Class II.

Boats of Class II must satisfy the following conditions:

(a) Open Boats with Internal and External Buoyancy— Upper Part of Sides collapsible.

A boat of this type shall be fitted both with watertight aircases and with external buoyancy the aggregate volume of which, for each person which the boat is able to accommodate, shall be at least equal to the following amounts:—

	Cubic Decimetres	Cubic Feet.
Air-cases	43	1.5
External buoyancy (if of cork)...	6	0.2

The external buoyancy may be of cork or of any other equally efficient material, but such buoyancy shall not be obtained by the use of rushes, cork shavings, loose granulated cork, or any other loose granulated substance, or by any means dependent upon inflation by air.

If of any material other than cork, its volume and distribution shall be such that the buoyancy and stability of the boat are not less than that of a similar boat provided with buoyancy of cork.

A metal boat of this type shall be provided with internal and external buoyancy to ensure that the buoyancy of the boat shall be at least equal to that of a wooden boat.

The minimum freeboard of boats of this type shall be fixed in relation to their length; and it shall be measured vertically to the top of the solid hull at the side amidships, from the waterlevel, when the boat is loaded.

The freeboard in fresh water shall not be less than the following amounts:—

Length of Lifeboat. Equivalent in Metres	Feet to—	Minimum Freeboard. Equivalent in Millimetres	Inches to—
7.90	26	200	8
8.50	28	225	9
9.15	30	250	10

λέμβον ἰδίας χωρητικότητος, τοῦ ὄγκου τῶν ὑδατοστεγανῶν ἀεροκιβωτίων αὐξανομένου ἀναλόγως.

(β) Σωσίβιοι λέμβοι μετὰ ἐσωτερικῆς καὶ ἐξωτερικῆς ἀντώσεως.

Ἡ ἐσωτερικὴ ἄντωσις ξυλίνης λέμβου τοῦ τύπου τούτου δέον νὰ ἐξασφαλίζηται δι' ὑδατοστεγῶν ἀεροκιβωτίων, ὁ ὁλικὸς ὄγκος τῶν ὁποίων ἰσοῦται πρὸς ἑπτὰ καὶ ἥμισυ ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ κυβισμοῦ τῆς λέμβου.

Ἡ ἐξωτερικὴ ἄντωσις δύναται νὰ προέρχηται ἐκ πλωτήρων ἐκ φελλοῦ εἴτε καὶ ἐξ οἱουδήποτε ἄλλου ὑλικοῦ ἐξ ἴσου ἀποτελεσματικοῦ, ἀπαγορευομένης ὅμως τῆς χρήσεως χόρτου, ξεσμάτων ἢ τριμμάτων φελλοῦ ἢ ἄλλης οὐσίας εἰς τρῖμμα ἄνευ συνοχῆς, ἢ πλωτήρων ὧν ἡ πλευστότης ἐξαρτᾶται ἐκ πληρώσεως δι' ἀέρος. Ὅταν γίνεται χρῆσις φελλοῦ, ὁ ὄγκος αὐτοῦ εἰς ξυλίνας λέμβους δέον νὰ μὴ ἦ μικρότερος τῶν τριάκοντα τριῶν χιλιοστῶν τοῦ κυβισμοῦ τῆς λέμβου, ὁ δὲ ὄγκος καὶ ἡ διάταξις παντὸς ἑτέρου ὑλικοῦ δέον νὰ εἶναι τοιαῦτα, ὥστε ἡ πλευστότης καὶ ἡ εὐστάθεια τῆς λέμβου νὰ μὴ ὦσι κατώτεραι τῶν τῶν ὁμοίων λέμβων μετὰ πλωτήρων φελλοῦ.

Ἡ πλευστότης μεταλλικῆς λέμβου δέον νὰ μὴ ἦ κατωτέρα τῆς ἀπαιτουμένης διὰ ξυλίνην λέμβον τοῦ αὐτοῦ κυβισμοῦ, ἐπαυξανομένου ἀναλόγως τοῦ ὄγκου τῶν στεγανῶν ἀεροκιβωτίων καὶ τῶν πλωτήρων ἐξωτερικῆς ἀντώσεως.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ XXVI.

Λέμβοι κλάσεως II.

Λέμβοι τῆς κλάσεως II δέον νὰ πληρῶσι τοὺς κάτωθι ὅρους:

(α) Ἀνοικταὶ λέμβοι μετὰ ἐσωτερικῆς καὶ ἐξωτερικῆς ἀντώσεως καὶ πτυσσόμενον τὸ ἄνω μέρος τῶν πλευρῶν.

Λέμβος τοῦ τύπου τούτου δέον νὰ ἔχῃ ὑδατοστεγανὰ ἀεροκιβώτια καὶ πλωτῆρας ἐξωτερικῆς ἀντώσεως ὁ συνολικὸς ὄγκος τῶν ὁποίων, δι' ἕκαστον ἄτομον ὅπερ δύναται νὰ ἐπιβῇ τῆς λέμβου, δέον νὰ ἰσοῦται τοὐλάχιστον πρὸς τὰ κάτωθι.

	Κυβ. Παλάμαι	Κυβ. πόδες
Ἀεροκιβώτια	43	1.5
Πλωτῆρες ἐξωτερ. ἀντώσεως	6	0.2

Ἡ ἐξωτερικὴ ἄντωσις δύναται νὰ προέρχηται ἐκ πλωτήρων ἐκ φελλοῦ καὶ ἐξ οἱουδήποτε ἄλλου ὑλικοῦ ἐξ ἴσου ἀποτελεσματικοῦ, ἀπαγορευομένης ὅμως τῆς χρήσεως χόρτου, ξεσμάτων ἢ τριμμάτων φελλοῦ ἢ ἄλλης οὐσίας εἰς τρῖμμα ἄνευ συνοχῆς, ἢ πλωτήρων, ὧν ἡ πλευστότης ἐξαρτᾶται ἐκ πληρώσεως δι' ἀέρος. Ὅταν δὲν γίνεται χρῆσις φελλοῦ, ὁ ὄγκος καὶ ἡ διάταξις τοῦ χρησιμοποιημένου ὑλικοῦ δέον νὰ εἶναι τοιαῦται, ὥστε ἡ πλευστότης καὶ ἡ εὐστάθεια τῆς λέμβου νὰ μὴ ὦσι κατώτεραι τῶν ὁμοίων λέμβων μετὰ πλωτήρων φελλοῦ.

Μεταλλικὴ λέμβος τοῦ τύπου τούτου δέον νὰ ἔχῃ ἐσωτερικὴν καὶ ἐξωτερικὴν ἄντωσιν, ἐξασφαλιζομένης πλευστότητος τῆς λέμβου τοὐλάχιστον ἴσης πρὸς τὴν ὁμοίας ξυλίνης λέμβου.

Τὸ ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων τῶν λέμβων τοῦ τύπου τούτου καθορίζεται ἐν σχέσει πρὸς τὸ μῆκος αὐτῶν, καὶ μετρᾶται κατακορύφως ἐπὶ τῆς πλευρᾶς τῆς λέμβου ἀπὸ τῆς ἰσάλου πλήρους φόρτου μέχρι τοῦ ἀνωτέρου σημείου τοῦ σταθεροῦ μέρους τῶν πλευρῶν τῆς λέμβου.

Τὸ ὕψος ἐξάλων εἰς γλυκὺ ὕδωρ νὰ μὴ ἦ κατώτερον τοῦ ἀκολούθου.

Μῆκος Λέμβου Μέτρα	Πόδες	Ἐλάχιστον ὕψος Ἐξάλων χιλιοστὰ	δάκτυλοι
7.90	26	200	8
8.50	28	225	9
9.15	30	250	10

The freeboard of boats of intermediate lengths is to be founf by interpolation.

The collapsible sides must be watertight.

(b) Decked Boats with either Fixed or Collapsible Waterteight Bulwarks.

(i) Decked Boats having a Well Deck.—The area of the well deck of a boat of this type shall be at least 30 per cent. of the total deck area. The height of the well deck above the waterline at all points shall be at least equal to one-half per cent. of the length of the boat, this height being increased to one-and-a-half per cent. of the length of the boat at the ends of the well.

The freeboard of a boat of this type shall be such as to provide for a reserve buoyancy of at least 35 per cent.

(ii) Decked Boats having a Flush Deck.—The minimum freeboard of boats of this type is independent of their lengths and depends only upon their depths. The depth of the boat is to be measured vertically from the underside of the garboard strake to the top of the deck at the side amidships and the freeboard is to be measured from the top of the deck at the side amidships to the water-level when the boat is loaded.

The freeboard in fresh water shall not be less than the following amounts, which are applicable without correction to boats having a mean sheer equal to three per cent. of their length:—

Depth of Lifeboat.		Minimum Freeboard.	
	Equivalent in		Equivalent in
Millimetres.	Inches to—	Millimetres	Inches to
310	12	70	2 3)4
460	18	95	3 3)4
610	24	130	5 1)8
760	30	165	6 1)2

For intermediate depths the freeboard is obtained by interpolation.

If the sheer is less than the standard sheer defined above, the minimum freeboard is obtained by adding to the figures on the table one-seventh of the difference between the standard sheer and the actual sheer measured at the stem and stern post; no deduction is to be made from the freeboard on account of the sheer being greater than the standard sheer or on account of the camber of the deck.

(iii) All decked lifeboats shall be fitted with efficient means for clearing the deck of water.

REGULATION XXVII.

Motor Boats.

A motorboat carried as part of the lifesaving appliances of a vessel, whether required by Regulation XXXVI (2) or not, shall comply with the following conditions.

(a) It shall comply with the requirements for a lifeboat of Class I, and proper appliances shall be provided for putting it into the water speedily.

(b) It shall be adequately provided with fuel, and kept so as to be at all times ready for use.

(c) The motor and its accessories shall be suitably.

Τὸ ὕψος ἐξάλων λέμβων ἐνδιαμέσων μηκῶν εὑρίσκεται δι' ἀναγωγῆς.

Τὸ πτυσσόμενον μέρος τῶν πλευρῶν δέον νὰ εἶναι στεγανόν.

(β) Λέμβοι μετὰ καταστρώματος καὶ σταθερῶν ἢ πτυσσομένων Στεγανῶν Δρυφράκτων.

(Ι) Λέμβοι μετὰ ὑπερυψωμένου πρὸς τὰς πλευρᾶς καταστρώματος σχηματίζοντος φρεάτιον ἐν τῷ μέσῳ. Ἡ ἐπιφάνεια καταστρώματος ἐντὸς τοῦ φρεατίου δέον νὰ εἶναι τοὐλάχιστον 30 ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τῆς ὅλης ἐπιφανείας καταστρώματος. Τὸ ὕψος τοῦ καταστρώματος φρεατίου ὑπὲρ τὴν ἴσαλον εἰς οὐδὲν σημεῖον ἐπιτρέπεται νὰ εἶναι κατώτερον τοῦ ἡμίσεος τοὐλάχιστον ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τῆς λέμβου, τοῦ ὕψους τούτου αὐξανομένου εἰς ἓν καὶ ἥμισυ ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τῆς λέμβου εἰς τὰ ἄκρα τοῦ φρεατίου.

Τὸ ὕψος ἐξάλων λέμβων τοῦ τύπου τούτου δέον νὰ εἶναι τοιοῦτον, ὥστε νὰ ἐξασφαλίζηται ἐφεδρικὴ ἄντωσις ἴση τοὐλάχιστον πρὸς 35 ἐπὶ τοῖς ἑκατόν.

(ΙΙ) Λέμβοι μετὰ ἐπιπέδου Καταστρώματος. Τὸ ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων τῶν λέμβων τοῦ τύπου τούτου εἶναι ἀνεξάρτητον τοῦ μήκους καὶ ὁρίζεται συναρτήσει μόνον τοῦ βάθους αὐτῶν. Τὸ βάθος τῆς λέμβου μετρᾶται κατακορύφως ἐπὶ τῆς πλευρᾶς ἀπὸ τοῦ κάτω μέρους τοῦ ἐπιστροφίου μέχρι τῆς ἄνω ὄψεως τοῦ καταστρώματος εἰς τὸ μέσον τῆς λέμβου καὶ τὸ ὕψος ἐξάλων μετρᾶται κατακορύφως ἐπὶ τῆς πλευρᾶς ἀπὸ τῆς ἄνω ὄψεως τοῦ καταστρώματος εἰς τὸ μέσον τῆς λέμβου μέχρι τῆς ἰσάλου ἐν πλήρει φόρτῳ.

Τὸ ὕψος ἐξάλων εἰς γλυκὺ ὕδωρ δέον νὰ μὴ ἦ κατώτερον τῶν ἀκολούθων τιμῶν, ἐφαρμοστέων ἄνευ διορθώσεως εἰς λέμβους ἐχούσας σιμότητα ἴσην πρὸς τρία ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους αὐτῶν.

Βάθος σωσιβίου λέμβου		Ἐλάχιστον ὕψος Ἐξάλων	
Χιλιοστὰ	Δάκτυλοι	Χιλιοστὰ	Δάκτυλοι
310	12	70	2 3)4
460	18	95	3 3)4
610	24	130	5 1)8
760	30	165	6 1)2

Δι' ἐνδιάμεσα βάθη τὸ ὕψος ἐξάλων εὑρίσκεται δι' ἀναγωγῆς. Ἐὰν ἡ σιμότης εἶναι μικροτέρα τῆς ὡς ἄνω ὁριζομένης, εἰς τὰς τιμὰς ὕψους ἐξάλων τοῦ ἀνωτέρω πίνακος προστίθεται τὸ ἓν ἕβδομον τῆς διαφορᾶς μεταξὺ τῆς κανονικῆς καὶ πραγματικῆς μέσης σιμότητος μετρουμένης εἰς τὴν στεῖραν καὶ τὸ ποδόστημα τῆς λέμβου. Οὐδεμία ἔκπτωσις γίνεται ἐὰν ἡ πραγματικὴ σιμότης εἶναι μεγαλειτέρα τῆς κανονικῆς ἢ λόγῳ κυρτότητος τοῦ καταστρώματος.

(ΙΙΙ) Πᾶσαι αἱ μετὰ καταστρώματος σωσίβιοι λέμβοι δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμέναι μὲ ἀσφαλῆ μέσα ἀποχετεύσεως ὑδάτων ἐκ τοῦ καταστρώματος.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ XXVII.

Λέμβοι μετὰ κινητῆρος.

Λέμβος μετὰ κινητῆρος ἀποτελοῦσα μέρος τῶν σωσιβίων μέσων τοῦ πλοίου, εἴτε ὁριζομένη ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ XXXVI (2) εἴτε μή, δέον νὰ πληροῖ τοὺς κάτωθι ὅρους:

(α) Δέον νὰ πληροῖ τοὺς ὅρους σωσιβίου λέμβου κλάσεως Ι καὶ νὰ ἐξυπηρετῆται ὑπὸ καταλλήλων μέσων διὰ τὴν ταχεῖαν αὐτῆς καθαίρεσιν εἰς τὴν θάλασσαν.

(β) Δέον νὰ εἶναι ἐπαρκῶς ἐφωδιασμένη διὰ καυσίμου καὶ ἐν καταστάσει τῆς καθ' οἱανδήποτε στιγμὴν λειτουργίας.

(γ) Ὁ κινητὴρ καὶ τὰ ἐξαρτήματα αὐτοῦ δέον νὰ ὦσι κα-

enclosed to ensure operation under adverse weather conditions, and provision shall be made for going astern.

(d) The speed shall be at least six knots when fully loaded in smooth water.

The volume of the internal buoyancy and, where fitted, the external buoyancy shall be increased in sufficient proportion to compensate for the difference between the weight of the motor, the searchlight, and the wireless telegraph installation and their accessories, and the weight of the additionel persons which the boat could accommodate if the motor, the searchlight and the wireless telegraph installation and their accessories were removed.

REGULATION XXVIII.

Life Rafts.

No type of life raft may be approved unless it satisfies the following conditions:—

(a) It shall be of approved material and construction;

(b) It shall be effective and stable when floating either way up;

(c) It shall be fitted with fixed or collapsible bulwarks of wood, canvas or other suitable material on both sides;

(d) It shall have a line securely becketed round the outside;

(e) It shall be of such strength that it can be launched or thrown from the vessel's deck without being damaged, and if to be thrown it shall be of such size and weight that it can be easily handled;

(f) It shall have not less than 85 cubic decimetres (equivalent to three cubic feet) of air cases or equivalent buoyancy for each person to be carried thereon:

(g) It shall have a deck area of not less than 3,720 square centimetres (equivalent to four square feet) for each person to be carried thereon, and it shall effectively support the occupants out of the water;

(h) The air-cases or equivalent buoyancy shall be placed as near as possible to the sides of the life raft, and such buoyancy shall not be by any means dependent on inflation by air.

REGULATION XXIX.

Buoyant Apparatus.

Buoyant apparatus, whether buoyant deck seats, buoyant deck chairs or other buoyant apparatus, shall be deemed sufficient, so far as buoyancy is concerned, for a person or number of persons to be ascertained by dividing the number of kilogrammes of iron which it is capable of supporting in fresh water by 14.5 (equivalent to the number of pounds divided by 32), and if the apparatus depends for its buoyancy on air it shall not require to be inflated before use in an emergency.

The number of persons for whom the apparatus is deemed suitable shall be determined by the least of the numbers ascertained either as above or by the number of 30.5 centimetres (equivalent to one foot) in the perimeter.

Such approved buoyant apparatus shall comply with the following conditions:

1. It shall be constructed with proper workmanship and materials.

2. It shall be effective and stable when floating either way up.

ταλλήλως ἐστεγασμένα εἰς τρόπον ὥστε νὰ εἶναι ἱκανὰ νὰ λειτουργῶσι ὑπὸ δυσμενεῖς καιρικὰς συνθήκας καὶ νὰ ὑπάρχῃ σύστημα κινήσεως ἀνάποδα.

(δ) Ἡ ταχύτης ὑπὸ πλήρη φόρτον ἐν γαληνιαίᾳ θαλάσσῃ δέον νὰ ᾖ τοὐλάχιστον 6 μιλλίων.

Ὁ ὄγκος τῶν πλωτήρων ἐσωτερικῆς καὶ, ἐφ' ὅσον ὑπάρχουσι, ἐξωτερικῆς ἀντώσεως δέον νὰ εἶναι ἐπηυξημένος εἰς ἐπαρκῆ ἀναλογίαν εἰς τρόπον ὥστε νὰ ἀντισταθμίζῃ τὴν διαφορὰν βάρους τὴν προκύπτουσαν ἐκ τοῦ βάρους τοῦ κινητῆρος, τοῦ προβολέως καὶ τῆς ἐγκαταστάσεως ἀσυρμάτου μετὰ τῶν ἐξαρτημάτων αὐτῶν ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ βάρος τῶν προσθέτων ἀτόμων ἅτινα ἡ λέμβος θὰ ἠδύνατο νὰ περιλάβῃ ἐπὶ πλέον, ἐὰν δὲν ὑπῆρχεν ὁ κινητήρ, ὁ προβολεύς, ἡ ἐγκατάστασις ἀσυρμάτου καὶ τὰ ἐξαρτήματα αὐτῶν.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ XXVIII.

Σωσίβιοι σχεδίαι.

Οὐδεὶς τύπος σωσιβίου σχεδίας ἐγκρίνεται ἐὰν δὲν ἐκπληροῖ τοὺς κάτωθι ὅρους:

(α) Τὸ ὑλικὸν καὶ ἡ κατασκευὴ δέον νὰ ὦσι ἐγκεκριμμένα.

(β) Δέον νὰ εἶναι εὔχρηστος καὶ εὐσταθὴς ὅταν ἐπιπλέῃ εἴτε μὲ τὴν μίαν εἴτε μὲ τὴν ἑτέραν ὄψιν πρὸς τὰ ἄνω.

(γ) Δέον νὰ ἔχῃ εἴτε σταθερὰ εἴτε πτυσσόμενα δρύφρακτα ἐκ ξύλου, ὀθόνης ἢ ἄλλου καταλλήλου ὑλικοῦ εἰς ἀμφοτέρας τὰς πλευράς.

(δ) Δέον νὰ ἔχῃ ρυμάτιον χαλαρῶς διαβεβλημένον περιξ τῆς σχεδίας καὶ ἰσχυρῶς δεδεμένον εἰς τὰ σημεῖα προσδέσεως.

(ε) Δέον νὰ εἶναι τοιαύτης ἀντοχῆς ὥστε νὰ δύναται νὰ καθελκύηται ἢ νὰ ῥίπτηται ἀπὸ τοῦ καταστρώματος τοῦ πλοίου ἄνευ βλάβης ὅταν δὲ ῥίπτηται, νὰ εἶναι τοιούτων διαστάσεων καὶ βάρους, ὥστε νὰ εἶναι εὐχερὴς ὁ χειρισμὸς αὐτῆς.

(στ) Δέον νὰ ἔχῃ ἀεροκιβώτια ὄγκου οὐχὶ μικροτέρου τῶν 85 κυβικῶν παλαμῶν (3 κυβικῶν ποδῶν) ἢ ἰσοδυνάμους πλωτῆρας δι' ἕκαστον ἄτομον ὅπερ φέρει.

(ζ) Δέον νὰ ἔχῃ ἐπιφάνειαν καταστρώματος οὐχὶ μικροτέραν τῶν 3720 τετραγωνικῶν ἑκατοστῶν (4 τετραγωνικῶν ποδῶν) δι' ἕκαστον ἄτομον τὸ ὁποῖον φέρει καὶ νὰ ἐξασφαλίζηται ἡ διαμονὴ τῶν ἐπιβαινόντων ἐκτὸς τοῦ ὕδατος.

(η) Τὰ ἀεροκιβώτια ἢ ἰσοδύναμοι πλωτῆρες δέον νὰ εὑρίσκωνται ὅσον τὸ δυνατὸν πλησιέστερον πρὸς τὰς πλευρὰς τῆς σχεδίας, οἱ δὲ πλωτῆρες ἐπ' οὐδενὶ λόγῳ ἐπιτρέπεται νὰ λειτουργῶσι διὰ πληρώσεως δι' ἀέρος.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ XXIX.

Συσκευαὶ ἀντώσεως.

Συσκευαὶ ἀντώσεως, εἴτε καθίσματα ἢ ἀνάκλιντρα καταστρώματος εἶναι, εἴτε ἄλλου εἴδους, ὑπολογίζονται ὡς ἐπαρκεῖς, ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἄντωσιν δι' ἣν ἢ πλείονα ἄτομα διὰ τῆς διαιρέσεως τοῦ ἀριθμοῦ χιλιογράμμων σιδήρου, ὃν δύνανται νὰ βαστάζωσι ἐν γλυκεῖ ὕδατι διὰ τοῦ 14,5 (ἰσοδυνάμου πρὸς τὸν ἀριθμὸν ἀγγλικῶν λιβρῶν διαιρούμενον διὰ τοῦ 32). Ἐὰν διὰ τὴν ἄντωσιν τῆς συσκευῆς χρησιμοποιεῖται ἀήρ, ἀπαγορεύεται ἡ χρησιμοποίησις αὕτη νὰ εἶναι δι' ἐμφυσήσεως τοῦ ἀέρος ἐν ὥρᾳ ἀνάγκης χρήσεως τῆς συσκευῆς.

Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀτόμων, διὰ τὰ ὁποῖα ἡ συσκευὴ θεωρεῖται κατάλληλος, καθορίζεται ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ μικροτέρου ἀριθμοῦ τοῦ προκύπτοντος εἴτε ἐκ τοῦ ὡς ἄνω ὑπολογισμοῦ εἴτε ἐκ τῆς διαιρέσεως τῆς περιμέτρου εἰς ἑκατοστὰ διὰ τοῦ ἀριθμοῦ 30.5 (1 ποῦς).

Ἐγκεκριμένη συσκευὴ ἀντώσεως δέον νὰ πληροῖ τοὺς κάτωθι ὅρους :

1. Ἡ ἐργασία καὶ τὰ ὑλικὰ κατασκευῆς δέον νὰ εἶναι τὰ δέοντα.

2. Δέον νὰ εἶναι εὔχρηστος καὶ εὐσταθὴς ὅταν ἐπιπλέῃ εἴτε μὲ τὴν μίαν εἴτε μὲ τὴν ἑτέραν ὄψιν πρὸς τὰ ἄνω.

3. It shall be of such size, strength, and weight that it can be handled without mechanical appliances and, if necessary, thrown without damage from the vessel's deck on which it is stowed.

4. The air-cases or equivalent buoyancy shall be placed as near as possible to the sides of the apparatus.

5. It shall have a line securely bocketed round the outside of the apparatus.

REGULATION XXX.

Cubic Capacity of Lifeboats of Class I.

1. The cubic capacity of a lifeboat of Class I shal be determined by Stirling's (Simpson's) Rule or by any other method giving the same degree of accuracy The capacity of a square sterned boat shall be calculated as if the boat had a pointed stern.

2. For example, the capacity in cubic metres (or cubic feet) of a boat, calculated by the aid of Stirnling's Rule, may be considered as given by the following formula:

$$\text{Capacity} = \frac{L}{12}(4A+2B+4C)$$

L being the length of the boat in metres (or feet)from the inside of the planking at or plating the stem to the corresponding point at the stern post; in the case of a boat with a square stern, the length is measured to the inside of the transom.

A, B, C denote respectively the areas of the cross-sections at the quarter length forward, amidships, and the quarter length aft, which correspond to the three points obtained by dividing L into four equal parts(the areas corresponding to the two ends of the boat are considered negligible).

The areas A, B, C shall be deemed to be given in square metres (or square feet)by the successive application of the following formula to each of the three cross-sections:—

$$\text{Area} = \frac{h}{12}(a+4b+2c+4d+e)$$

h being the depth measured in metres (or in feet) inside the planking or plating from the keel to the level of the gunwale,or, in certain cases, to a lower level, as determined hereafter.

a, b, c, d, e denote the horizontal breadths of the boat measured in metres (or in feet) at the upper and lower points of the depth and at the three points obtained by dividing h into four equal parts (a and e being the breadths at the extreme points, and c at the middle point, of h).

3. If the sheer of the gunwale, measured at the two points situated at a quarter of the length of the boat from the ends, exceeds 1 per cent. of the length of the boat, the depth employed in calculating the area of the cross-sections A or C shall be deemed to be the depth amidships plus 1 per cent of the length of the boat.

4. If the depth of the boat amidships exceeds 45 per cent of the breadth the depth employed in calculating the area of the midship cross-section B shall be deemed to be equal to 45 per cent, of the breadth,

3. Δέον νὰ εἶναι τοιούτου μεγέθους, ἀντοχῆς καὶ βάρους ὥστε ὁ χειρισμὸς αὐτῆς νὰ εἶναι δυνατὸς ἄνευ μηχανικῶν μέσων καὶ ἐν ἀνάγκῃ νὰ δύναται νὰ ῥίπτηται ἄνευ βλάβης ἐκ τοῦ καταστρώματος, ἐφ' οὗ εἶναι τοποθετημένη.

4. Τὰ ἀεροκιβώτια ἢ ἰσοδύναμοι πλωτῆρες δέον νὰ εὑρίσκωνται ὅσον τὸ δυνατὸν πλησίον πρὸς τὰς πλευρὰς τῆς συσκευῆς.

5. Δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένη διὰ ρυματίου χαλαρῶς περιβεβλημένου ἐξωτερικῶς τῆς συσκευῆς καὶ ἰσχυρῶς δεδεμένου εἰς τὰ σημεῖα προσδέσεως.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ XXX

Κυβισμὸς Σωσιβίων Λέμβων Κλάσεως I.

1. Ὁ κυβισμὸς σωσιβίου λέμβου κλάσεως I ἐξευρίσκεται διὰ τοῦ κανόνος Σίμψων (Stirling) ἢ διὰ οἱασδήποτε ἄλλης μεθόδου τοῦ αὐτοῦ βαθμοῦ ἀκριβείας. Ὁ κυβισμὸς λέμβου μετὰ τετραγώνου πρύμνης ὑπολογίζεται καθ' ὃν τρόπον καὶ διὰ λέμβον μετὰ σφηνοειδοῦς πρύμνης.

2. Παραδείγματος χάριν, ὁ κυβισμὸς εἰς κυβικὰ μέτρα (ἢ κυβικοὺς πόδας) λέμβου, ὑπολογιζόμενος τῇ βοηθείᾳ τοῦ κανόνος Σίμψων, θεωρεῖται ὅτι δίδεται ὑπὸ τοῦ κάτωθι τύπου.

$$\text{Κυβισμὸς} = \frac{L}{12}(4A+2B+4C)$$

ἔνθα L εἶναι τὸ μῆκος τῆς λέμβου εἰς μέτρα (ἢ πόδας) ἔσωθεν τῶν ἐπηγκενίδων ἢ ἐλασμάτων εἰς στεῖραν καὶ ἀντίστοιχον σημεῖον ποδοστήματος. Εἰς τὴν περίπτωσιν λέμβου μετὰ τετραγώνου πρύμνης, τὸ μῆκος μετρᾶται ἔσωθεν τοῦ ἄβακος.

A, B, C εἶναι αἱ ἐπιφάνειαι τῶν νομέων εἰς τὸ τέταρτον τοῦ μήκους πρώραθεν, εἰς τὸ μέσον καὶ εἰς τὸ τέταρτον τοῦ μήκους πρύμνηθεν, τοῦθ' ὅπερ ἀντιστοιχεῖ εἰς τὰ σημεῖα τὰ προκύπτοντα ἐκ τῆς διαιρέσεως τοῦ L εἰς τέσσαρα ἴσα μέρη, (αἱ ἐπιφάνειαι τῶν 2 ἄκρων τῆς λέμβου θεωροῦνται ἀμελητέαι).

Αἱ ἐπιφάνειαι A. B. C. θεωροῦνται ὡς διδόμεναι εἰς τετραγωνικὰ μέτρα (ἢ τετραγωνικοὺς πόδας) διὰ τῆς διαδοχικῆς ἐφαρμογῆς τοῦ κατωτέρου τύπου δι' ἕνα ἕκαστον ἐκ τῶν τριῶν νομέων.

$$\text{Ἐπιφάνεια} = \frac{h}{12}(\alpha+4\beta+2\gamma+4\delta+\varepsilon)$$

ἔνθα h εἶναι τὸ βάθος μετρούμενον εἰς μέτρα (ἢ πόδας) ἔσωθεν τῶν ἐπηγκενίδων ἢ ἐλασμάτων ἀπὸ τῆς τρόπιδος μέχρι τοῦ ἐπιπέδου τῆς ὑδρορρόας καταστρώματος ἢ εἴς τινας περιπτώσεις, μέχρι κατωτέρου ἐπιπέδου, ὡς ὁρίζεται κατωτέρω.

α, β, γ, δ. ε. ἐμφαίνουσι τὰ ὁριζόντια πλάτη τῆς λέμβου μετρώμενα εἰς μέτρα (ἢ πόδας) εἰς τὸ ἀνώτερον καὶ εἰς τὸ κατώτερον σημεῖον τοῦ βάθους ὡς καὶ εἰς τρία ἐνδιάμεσα σημεῖα εὑρισκόμενα διὰ τῆς διαιρέσεως τοῦ h εἰς τέσσαρα ἴσα μέρη (α καὶ ε εἶναι τὰ πλάτη εἰς τὰ 2 ἀκραῖα σημεῖα τοῦ h καὶ γ εἶναι τὸ μέσον).

3. Ἐὰν ἡ σιμότης τῆς ὑδρορρόας, μετρωμένη εἰς δύο σημεῖα εὑρισκόμενα εἰς τὸ ἓν τέταρτον τοῦ μήκους τῆς λέμβου ἀπὸ τὰ ἄκρα, ὑπερβαίνῃ τὸ ἓν ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τῆς λέμβου, τὸ διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν ἐπιφανειῶν A. καὶ C χρησιμοποιούμενον βάθος εἶναι τὸ βάθος εἰς τὸ μέσον τῆς λέμβου πλέον 1 ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τῆς λέμβου.

4. Ἐὰν τὸ βάθος τῆς λέμβου εἰς τὸ μέσον ὑπερβαίνῃ τὰ 45 ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ πλάτους, τὸ διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ἐπιφανείας τοῦ μέσου νομέως B. χρησιμοποιούμενον βάθος λογίζεται ὡς ἴσον πρὸς 45 ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ πλάτους, καὶ τὸ

and the depth employed in calcuting the areas of the quarter length sections A and C is obtained by increasing this last figure by an amount equal to 1 per cent. of the length of the boat, provided that in no case shall the depths employed in the calculation exceed the actual depths at these points.

5. If the depth of the boat is grater than 122 centimetres (equivelent to 4 feet) the number of persons given by the application of this rule shall be reduced in proportion to the ratio of 122 centimetres to the actual depth, until the boat has been satisfactorily tested afloat with that number of persons on board all wearing life-jackets.

6. Each Administration shall impose , by suitable formulae, a limit for the number of persons allowed in boats with very fine ends and in boats very full in form.

7. Each Administration reserves the right to assign to a boat a capacity equal to the product of the length, the breadth and the depth multiplied by 0.6 if it is evident that this formula does not give a greater capacity than that obtained by the above method. The dimensions shall then be measured in the following manner:—

L e n g t h.—From the intersection of the outside of the planking with the stem to the corresponding point at the stern post or, in the case of a square sterned boat, to the after side of the transom.

B r e a d t h.-From the outside of the planking at the point where the breadth of the boat is greatest.

D e p t h.—Amidships inside the planking from the keel to the level of the gunwale, but the depth used in calculating the cubic capacity may not in any case exceed 45 per cent of the breadth.

In all cases the shipowner has the right to require that the cubic capacity of the boat shall be determined by exact measurement.

8. The cubic capacity of motorboat is obtained from the gross capacity by deducting a volume equal to that occupied by the motor and its accessories, and, when carried, the wireless telegraphy installation and the searchlight with their accessories.

REGULATION XXXI.

Deck Area of Boats of Class II.

1. The area of the deck of a decked boat shall be determined by the method indicated below or by any other method giving the same degree of accuracy. The same rule is to be applied in determining the area within the fixed bulwarks of a boat of Class II (a).

2. For example, the surface in square metres (or square feet) of a boat may be deemed to be given by the following formula:—

$$\text{Area} = \frac{l}{12}\,(2a + 1.5\,b + 4\,c + 1.5\,d + 2\,e)$$

l being the lenght in metres (or in feet) from the intersection of outside of the planking with the stem to the corrrespnding point at the stern post.

a,b,c,d, e denote the horizontal breadths in metres (or in feet) outside the planking at the points obtained by dividing l into four equal parts and sub-dividing the foremost and aftermost parts into two equal parts (a and e being the breadths at the extreme sub-

διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν ἐπιφανειῶν τῶν διατομῶν Α. καὶ C εἰς τὰ πρωραῖα καὶ πρυμναῖα τέταρτα τοῦ μήκους χρησιμοποιούμενον βάθος εὑρίσκεται διὰ τῆς αὐξήσεως τοῦ διὰ τὸν μέσον νομέα χρησιμοποιηθέντος βάθους κατὰ 1 ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τῆς λέμβου, ὑπὸ τὸν περιορισμὸν ὅπως τὰ χρησιμοποιούμενα ἐν τῷ ὑπολογισμῷ βάθη μὴ ὑπερβαίνωσι ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει τὰ πραγματικὰ βάθη εἰς τὰ σημεῖα ταῦτα..

5. Ἐὰν τὸ βάθος τῆς λέμβου εἶναι μεγαλείτερον τῶν 122 ἑκατοστῶν (4 ποδῶν) ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀτόμων τῶν εὑρισκομένων διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ παρόντος κανόνος μειοῦται κατὰ τὴν ἀναλογίαν ἣν ἔχει τὸ πραγματικὸν βάθος πρὸς τὰ 122 ἑκατοστά, μέχρις οὗ ἡ λέμβος ἔχει ἱκανοποιητικῶς δοκιμασθῇ ἐν τῷ ὕδατι μετὰ τοῦ ἀριθμοῦ τούτου ἐπιβατῶν, φερόντων ἁπάντων σωσιβίους ζώνας.

6. Ἑκάστη Ἀρχὴ θὰ ἐπιβάλλῃ διὰ καταλλήλων μαθηματικῶν τύπων, ὅριον ἀριθμοῦ ἀτόμων οὓς δύνανται νὰ φέρωσι λέμβοι μετὰ λίαν λεπτῶν ἄκρων ἢ λίαν γεμάτων γραμμῶν.

7. Ἑκάστη Ἀρχὴ δικαιοῦται νὰ καταλογίσῃ εἰς λέμβον κυβισμὸν ἴσον πρὸς τὸ γινόμενον τοῦ μήκους, τοῦ πλάτους καὶ τοῦ βάθους ἐπὶ 0,6, ἐφ' ὅσον εἶναι προφανὲς ὅτι ὁ τύπος οὗτος δίδει κυβισμὸν οὐχὶ μεγαλείτερον τοῦ εὑρισκομένου διὰ τῆς ἀνωτέρω μεθόδου.

Αἱ διαστάσεις ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει μετρῶνται ὡς ἀκολούθως.

Μ ῆ κ ο ς. Ἀπὸ τῆς τομῆς τῆς ἔξω ἐπιφανείας τῶν ἐπηγκενίδων μετὰ τῆς στείρας μέχρι τοῦ ἀντιστοίχου σημείου εἰς τὸ ποδόστημα ἢ, προκειμένου περὶ λέμβων μετὰ τετραγώνου πρύμνης, μέχρι τῆς πρυμναίας ὄψεως τοῦ ἄβακος.

Π λ ά τ ο ς. Ἀπὸ τῆς ἔξω ἐπιφανείας τῶν ἐπηγκενίδων εἰς τὸ σημεῖον ἔνθα τὸ μέγιστον πλάτος τῆς λέμβου.

Β ά θ ο ς. Εἰς τὸ μέσον, ἐσωτερικῶς τῶν ἐπηγκενίδων ἀπὸ τῆς τρόπιδος μέχρι ἄνω ὄψεως ὑδρορρόας. Τὸ διὰ τὸν κυβισμὸν τῆς λέμβου χρησιμοποιούμενον βάθος ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει δύναται νὰ ὑπερβῇ τὰ 45 ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ πλάτους.

Εἰς πᾶσαν περίπτωσιν ὁ ἰδιοκτήτης ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ ζητήσῃ τὸν προσδιορισμὸν τοῦ κυβισμοῦ μιᾶς λέμβου δι' ἀκριβοῦς μετρήσεως.

8. Ὁ κυβισμὸς αὐτοκινήτου λέμβου εὑρίσκεται ἐκ τῆς ὀλικῆς χωρητικότητος κατόπιν ἀφαιρέσεως ὄγκου ἴσου πρὸς τὸν καταλαμβανόμενον ὑπὸ τοῦ κινητῆρος καὶ ἐξαρτημάτων αὐτοῦ, τῆς ἐγκαταστάσεως ἀσυρμάτου, καὶ τοῦ προβολέως μετὰ τῶν ἐξαρτημάτων των, ἐφ' ὅσον ὑπάρχουσιν.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ XXXI

Ἐπιφάνεια Καταστρώματος λέμβων κλάσεως II

1. Ἡ ἐπιφάνεια τοῦ καταστρώματος τῶν λέμβων μετὰ καταστρώματος προσδιορίζεται διὰ τῆς κατωτέρω μεθόδου ἢ καὶ δι' οἱασδήποτε ἄλλης διδούσης τὸν αὐτὸν βαθμὸν ἀκριβείας. Ὁ αὐτὸς κανὼν ἰσχύει καὶ διὰ τὸν προσδιορισμὸν τῆς ἔσωθεν τῶν σταθερῶν δρυφράκτων ἐπιφανείας λέμβου Κλάσεως IIα).

2. Οὕτω ἡ ἐπιφάνεια εἰς τετραγωνικὰ μέτρα (ἢ τετραγωνικοὺς πόδας) μιᾶς λέμβου δύναται νὰ λογίζηται ὡς διδομένη ὑπὸ τοῦ ἑξῆς τύπου.

$$\text{Ἐπιφάνεια} = \frac{\mu}{12}(2\alpha + 1.5\,\beta + 4\gamma + 1.5\delta + 2\varepsilon)$$

ἔνθα μ=μῆκος εἰς μέτρα (ἢ πόδας) ἀπὸ τῆς ἐξωτερικῆς τομῆς τῶν ἐπηγκενίδων μετὰ τῆς στείρας μέχρι τοῦ ἀντιστοίχου σημείου εἰς τὸ ποδόστημα.

α, β, γ, δ, εἶναι τὰ ὁριζόντια πλάτη εἰς μέτρα (ἢ πόδας) ἔξωθεν τῶν ἐπηγκενίδων εἰς τὰ σημεῖα τὰ εὑρισκόμενα διὰ τῆς διαιρέσεως τοῦ μ. εἰς τέσσαρα ἴσα μέρη καὶ τῆς ὑποδιαιρέσεως τοῦ ἀκροπρωραίου καὶ ἀκροπρυμναίου μέρους εἰς δύο ἴσα μέρη (α καὶ ε ὄντων τῶν πλατῶν τῶν ἀκραίων ὑποδιαι-

divisions, c at the middle point of the length, and b and d at the intermediate points).

REGULATION XXXII.

Marking of Boats, Life Rafts and Buoyant Apparatus.

The dimensions of the boat and the number of persons which it is authorised to carry, shall be marked on it in clear permanent characters. These marks shall be specifically approved by the officers appointed to inspect the ship.

Life rafts and buoyant apparatus shall be marked with the number of persons in the same manner.

REGULATION XXXIII.

Carrying Capacity of Boats.

1. The number of persons which a boat of one of the standard types can accommodate is equal to the greatest whole number obtained by dividing the capacity in cubic metres (or cubic feet), or the surface in square meters (or square feet), of the boat by the standard unit of capacity, or unit of surface (according to circumstances), defined below for each type.

2. The standard units of capacity and surface for determining the number of persons are as follows:—

Unit of Capacity	Cubic Metres.	Equivalent in Cubic Feet.
Open boats, Class I (a) ...	0.238	10
Open boats, Class I (b) ...	0.255	9
Unit of Surface	**Square Metres.**	**Equivalent in Square Feet.**
Class II	0.325	3 1/2

3. The Administration may accept, in place of 0.325 or 3 1)2, as the case may be, a smaller divisor, if it is satisfied after trial that the number of persons for whom there is seating accommodation in the decked boat in question is greater than the number obtained by applying the above divisor, provided always that the divisor adopted in place of 0.325 or 3 1)2, as the case may be, may never be less than 0.280 or 3, as the case may be.

The administration which accepts a lower divisor in this way shall communicate to the other Administrations particulars of the trial and drawings of the decked boat in question.

REGULATION XXXIV.

Capacity Limits.

No boat shall be marked for a greater number of persons than that obtained in the manner specified in these Regulations.

This number shall be reduced—

(1) when it is greater than the number of persons for which there is proper seating accommodation; the latter number shall be determined in such a way that the persons when seated do not interfere in any way with the use of the oars;

(2) when, in the case of boats other than those of Class I, the freeboard when the boat is fully loaded is less than the freeboard laid down for each type respectively; the number shall be reduced until the freeboard when the boat is fully loaded is at least equal to the standard freeboard laid down above.

In boats of Class II (b) (i), the raised part of the deck at the sides may be regarded as affording seating accommodation.

ρέσεων, γ τοῦ πλάτους εἰς τὸ μέσον τοῦ μ καὶ β καὶ δ τῶν πλατῶν εἰς τὰ ἐνδιάμεσα σημεῖα).

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ XXXII

Σήμανσις Λέμβων, Σχεδιῶν καὶ Συσκευῶν Ἀντώσεως.

Αἱ διαστάσεις τῶν λέμβων καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀτόμων ἅτινα ἐπιτρέπεται νὰ φέρωσι δέον νὰ σημειοῦνται ἐπ' αὐτῶν δι' εὐαναγνώστων καὶ ἀνεξιτήλων χαρακτήρων. Ἡ σήμανσις αὕτη ἐγκρίνεται κατόπιν εἰδικῆς ἐπιθεωρήσεως ὑπὸ τῶν ἐντεταλμένων τὴν ἐπιθεώρησιν τοῦ πλοίου.

Σωσίβιοι σχεδίαι καὶ πλευστικαὶ συσκευαὶ σημαίνονται κα0' ὅμοιον τρόπον διὰ τοῦ ἐπιτρεπομένου ἀριθμοῦ τῶν ἀτόμων.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ XXXIII

Ἀριθμὸς ἐπιβατῶν λέμβων.

1. Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀτόμων, ἅτινα λέμβος παραδειγμένου τύπου εἶναι ἱκανὴ νὰ φέρῃ ἰσοῦται πρὸς τὸν μέγιστον ἀκέραιον ἀριθμὸν τὸν προκύπτοντα ἐκ τῆς διαιρέσεως τοῦ κυβισμοῦ εἰς κυβικὰ μέτρα (ἢ κυβ. πόδας) ἢ τῆς ἐπιφανείας εἰς τετραγωνικὰ μέτρα (ἢ τετραγωνικοὺς πόδας) τῆς λέμβου διὰ τῆς κεκανονισμένης μονάδος χωρητικότητος ἢ μονάδος ἐπιφανείας (ἀναλόγως τῶν περιστάσεων) τῶν ὁριζομένων κατωτέρω δι' ἕκαστον τύπον.

2. Αἱ κεκανονισμέναι μονάδες χωρητικότητος διὰ τὸν προσδιορισμὸν τοῦ ἀριθμοῦ ἀτόμων εἶναι αἱ ἀκόλουθοι :

Μονὰς χωρητικότητος	Κυβ. Μέτρα	Κυβ. πόδες
Ἀνοικταὶ λέμβοι, Κλάσις I (α)	**0,238**	**10**
Ἀνοικταὶ λέμβοι, Κλάσις I (β)	0,255	9
Μονὰς ἐπιφανείας	**Τετραγ. Μέτρα**	**Τετραγ. πόδες**
Κλάσις II	0,325	3 1)2

3. Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ παραδεχθῇ διὰ λέμβον μετὰ καταστρώματος ἀντὶ 0,325 ἢ 3 1)2, ἀναλόγως τῶν περιστάσεων, μικρότερον διαιρέτην, ἐὰν πεισθῇ κατόπιν δοκιμῶν ὅτι ὁ ἀριθμὸς τῶν κανονικῶς καθημένων εἰς αὐτὴν εἶναι μεγαλείτερος τοῦ διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ ἄνω διαιρέτου διδομένου, πάντως ὅμως ὁ διαιρέτης οὗτος οὐδέποτε δύναται νὰ εἶναι μικρότερος τοῦ 0,280 ἢ 3.

Ἡ Ἀρχὴ παραδεχομένη μικρότερον διαιρέτην ὀφείλει νὰ κοινοποιήσῃ πρὸς τὰς ἄλλας Ἀρχὰς λεπτομερείας τῶν δοκιμῶν καὶ σχέδια τῆς ἐν προκειμένῳ λέμβου μετὰ καταστρώματος.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ XXXIV

Ὅρια χωρητικότητος.

Οὐδεμία λέμβος ἐπιτρέπεται νὰ σημανθῇ διὰ μεγαλείτερον ἀριθμὸν ἀτόμων τοῦ εὑρισκομένου καθ' ὃν τρόπον ὁρίζουσι οἱ Κανονισμοὶ οὗτοι.

Ὁ ἀριθμὸς οὗτος δέον νὰ ὑποβιβάζηται ὅταν :

(1) Εἶναι μεγαλείτερος τοῦ ἀριθμοῦ καθημένων, οὓς δύναται νὰ περιλάβῃ ἡ λέμβος.

Ὁ ἀριθμὸς καθημένων προσδιορίζεται κατόπιν ἐξακριβώσεως ὅτι οἱ καθήμενοι οὐδαμῶς παρεμποδίζουσι τὸν χειρισμὸν τῶν κωπῶν.

(2) Εἰς λέμβους πασῶν τῶν κλάσεων, πλὴν τῆς κλάσεως I, τὸ ὕψος ἐξάλων ἐν πλήρει φόρτῳ εἶναι μικρότερον τοῦ κεκανονισμένου δι' ἕκαστον τύπον. Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀτόμων ὑποβιβάζεται μέχρις οὗ τὸ ὕψος ἐξάλων ἐν πλήρει φόρτῳ καθίσταται τοὐλάχιστον ἴσον πρὸς τὸ κεκανονισμένον ὡς ἀνωτέρω.

Εἰς λέμβους Κλάσεως II (β) (1), τὸ ἀνυψωμένον μέρος τοῦ καταστρώματος εἰς τὰς πλευρὰς δύναται νὰ λογίζηται ὡς θέσις καθημένων.

REGULATION XXXV.

Equivalent for and Weight of the Persons.

In the tests for determining the number of persons which a boat or liferaft can accommodate, each person shall be assumed to be an adult person wearing a life-jacket.

In verifications of freeboard the decked boats shall be loaded with a weight of at least 75 kilogrammes (165 lbs.) for each adult person that the decked boat is authorised to carry.

In all cases two children under 12 years of age shall be reckoned as one person.

REGULATION XXXVI.

Equipment of Boats and Life Rafts.

1. The normal equipment of every boat shall consist of:—

(a) A single banked complement of oars, two spare oars and a steering oar; one set and a half of thole pins or crutches; a boat hook.

(b) Two plugs for each plug hole (plugs are not required when proper automatic valves are fitted); a bailer and a galvanised iron bucket.

(c) A rudder and a tiller or yoke and yoke lines.

(d) Two hatchets.

(e) A lamp filled with oil and trimmed.

(f) A mast or masts with one good sail at least, and proper gear for each.

(g) An efficient compass.

(h) A life-line becketed round the outside.

(i) A sea-anchor.

(j) A painter.

(k) A vessel containing four and a half litres (equivalent to one gallon) of vegetable or animal oil. The vessel shall be so constructed that the oil can be easily distributed on the water and so arranged that it can be attached to the sea-anchor.

(l) An airtight receptacle containing one kilogramme (equivalent to two pounds) of provisions for each person.

(m) A watertight receptacle provided with a dipper with lanyard containing one litre (equivalent to one quart) of fresh water for each person.

(n) At least one dozen self-igniting «red lights» and a box of matches in watertight containers.

(o) Half a kilogramme (equivalent to one pound) of condensed milk for each person.

(p) A suitable locker for the stowage of the small items of the equipment.

(q) Any boat which is certified to carry 100 or more persons shall be fitted with a motor and shall comply with the requirements of Regulation XXVII.

A motor lifeboat need not carry a mast or sails or more than half the complement of oars, but it shall carry two boathooks.

Decked lifeboats shall have no plug-hole, but shall be provided with at least two bilge-pumps.

In the case of a ship which carries passengers in the North Atlantic north of 35° North Latitude, only a proportion of the boats, to be fixed by the Admi-

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ XXXV

Βάρος ἐπιβαινόντων καὶ ἰσοδύναμα βάρη.

Κατὰ τὰς δοκιμὰς προσδιορισμοῦ τοῦ ἀριθμοῦ ἀτόμων ἅτινα λέμβος ἢ σχεδία δύνανται νὰ φέρωσι, ἕκαστον ἄτομον λογίζεται ὡς ἐνήλιξ φέρων σωσίβιον ζώνην.

Κατὰ τὴν μέτρησιν τοῦ ὕψους ἐξάλων αἱ μετὰ καταστρώματος λέμβοι φορτώνονται διὰ βάρους τοὐλάχιστον 75 χιλιογράμμων (165 λιτρῶν) δι' ἕκαστον ἐνήλικα, ὃν ἐπιτρέπεται νὰ φέρῃ.

Εἰς πᾶσαν περίπτωσιν 2 ἀνήλικες ἡλικίας κάτω τῶν 12 ἐτῶν λογίζονται ὡς ἓν ἄτομον.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ XXXVI

Ἐφόδια Σωσιβίων Λέμβων καὶ Σχεδιῶν.

1. Τὰ κεκανονισμένα ἐφόδια ἑκάστης λέμβου συνίστανται ἐν τοῖς ἑξῆς :

α) Σειρὰ κωπῶν διὰ μονόπλευρον χωπηλασίαν, πλέον δύο ἀμοιβαὶ κῶπαι καὶ κώπη οὐράδιον (γουργοῦλα). Μία καὶ ἡμίσεια σειρὰ σκαλμῶν μεταλλικῶν ἢ ξυλίνων, εἰς κοντός.

β) Δύο πεῖροι δι' ἑκάστην ὀπὴν ἐκκενώσεως (τοιοῦτοι πεῖροι δὲν εἶναι ἀπαραίτητοι ὅταν χρησιμοποιοῦνται εἰδικαὶ αὐτόματοι βαλβῖδες), ἓν ἄντλιον καὶ εἷς κάδος ἐκ γαλβανισμένου σιδήρου.

γ) Ἓν πηδάλιον μετὰ οἴακος ἢ ἱέρακος καὶ οἰακοσχοίνων

δ) Δύο πελέκεις

ε) Φανὸς πλήρης πεπληρωμένος ἐλαίου.

στ) Εἷς ἢ πλείονες ἱστοὶ μεθ' ἑνὸς τοὐλάχιστον καλοῦ ἱστίου καὶ καταλλήλου ἐξαρτίας δι' ἕκαστον.

ζ) Δεδοκιμασμένη πυξίς.

θ) Σωσίβιον ρυμάτιον χαλαρῶς διαβεβλημένον πέριξ τῆς λέμβου καὶ καλῶς ἐστερεωμένον εἰς τὰ σημεῖα προσδέσεως.

ι) Πλωτὴ ἄγκυρα.

η) Πεισμάτιον (σχοινίον) προσδέσεως τῆς λέμβου.

λ) Δοχεῖον περιέχον τέσσαρας καὶ ἡμίσειαν λίτρας (ἓν γαλλόνιον) φυτικοῦ ἢ ζωϊκοῦ ἐλαίου. Τὸ δοχεῖον νὰ εἶναι οὕτω πως κατεσκευασμένον ὥστε νὰ εἶναι εὔκολον νὰ χυθῇ τὸ ἔλαιον εἰς τὴν θάλασσαν πέριξ τῆς λέμβου, ἡ δὲ διάταξις αὐτοῦ νὰ ἐπιτρέπῃ τὴν πρόσδεσιν αὐτοῦ εἰς τὴν πλωτὴν ἄγκυραν.

μ) Ἀεροστεγὲς δοχεῖον περιέχον ἓν χιλιόγραμμον (2 λίβρας) τροφίμων δι' ἕκαστον ἄτομον.

ν) Ὑδατοστεγὲς δοχεῖον μετὰ ἐξηρτημένου ἐκ δετηρίας καταλλήλου ἀντλίου περιέχον ἓν λίτρον (τέταρτον γαλλονίου) ποσίμου ὕδατος δι' ἕκαστον ἄτομον.

ξ) Τοὐλάχιστον μία δωδεκὰς αὐτομάτων ἐρυθρῶν πυρσῶν καὶ κυτίον πυρείων ἐντὸς στεγανῶν δοχείων.

ο) Ἥμισυ χιλιόγραμμαν (μία λίβρα) συμπεπυκνωμένου γάλακτος δι' ἕκαστον ἄτομον.

π) Κατάλληλον κιβώτιον διὰ τὴν φύλαξιν τῶν μικρῶν ἐφοδίων.

ρ) Πᾶσα λέμβος σημανθεῖσα διὰ 100 ἢ πλείονα ἄτομα, δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένη μὲ κινητῆρα καὶ νὰ συμμορφοῦται πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ XXVII.

Σωσίβιος λέμβος μετὰ κινητῆρος δὲν εἶναι ἀπαραίτητον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένη δι' ἱστοῦ καὶ ἱστίων οὐδὲ διὰ πλειόνων τοῦ ἡμίσεως τοῦ κεκανονισμένου ἀριθμοῦ κωπῶν, δέον ὅμως νὰ εἶναι ἐφωδιασμένη διὰ δύο κοντῶν.

Λέμβοι μετὰ καταστρώματος δέον νὰ μὴ ἔχωσι ὀπὰς μετὰ πείρων, ἀλλὰ νὰ ὦσι ἐφωδιασμέναι διὰ δύο τοὐλάχιστον ἀντλιῶν κύτους.

Εἰς τὴν περίπτωσιν πλοίων μεταφερόντων ἐπιβάτας εἰς Βόρειον Ἀτλαντικὸν βορειότερον τοῦ 35° Βορείου πλάτους, ἓν μέρος μόνον τῶν λέμβων, ὁριζομένων ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, δέον νὰ

nistration, need be equipped with masts and sails, and only one-half the quantity of condensed milk need be carried.

2. Where the number of lifeboats carried on a ship is more than 13, one shall be a motor boat, and where the number is more than 19, two shall be motor boats. These motor lifeboats shall be fitted with a wireless telegraph installation and a searchlight.

The wireless telegraph installation shall comply with conditions as to range and efficiency to be decided by each Administration.

The searchlight shall include a lamp of at least 80 watts, an efficient reflector and a source of power which will give effective illumination of a light coloured object over a width of about 18 metres (60 feet) at a distance of 180 metres (200 yards) for a total period of six hours, and it shall be capable of working for three hours continuously.

Where the power for the wireless equipment and the searchlight are derived from the same source, this shall be sufficient to provide for the adequate working of both appliances.

3. The normal equipment of every approved life raft shall consist of—

(a) Four oars.

(b) Five rowlocks.

(c) A self-igniting lifebuoy light.

(d) A sea-anchor.

(e) A painter.

(f) A vessel containing four and a half litres (equivalent to one gallon) of vegetable or animal oil. The vessel shall be so constructed that the oil can be easily distributed on the water, and so arranged that it can be attached to the sea anchor.

(g) An airtight receptacle containing one kilogramme (equivalent to two pounds) of provisions for each person.

(h) A watertight receptacle provided with a dipper with lanyard containing one litre (equivalent to one quart) of fresh water for each person.

(i) At least one dozen self-igniting red lights and a box of matches in watertight containers.

4. In the case of a ship which is engaged in short international voyages, the Administration may exempt the boats from carrying the equipment specified under sub-paragraphs (f), (l) and (o) of paragraph 1 and from the requirements of paragraph 2, and may also exempt the life rafts from carrying the equipment specified in paragraph 3 (g).

Regulation XXXVII.

Stowage and Handling of Boats and Life Rafts.

1. Subject to the conditions of Regulation XXXVIII, the lifeboats may be stowed one above the other, or they may, subject to such conditions as the Administration may impose, be fitted one within another, but where boats so fitted require lifting before being launched they shall only be permitted if mechanical power appliances for lifting are provided.

(2) The lifeboats and life rafts additional to boats stowed under boats attached to davits may be stowed across a deck, bridge or poop and so secured that they will have the best chance of floating free of the ship if there is no time to launch them.

εἶναι ἐφωδιασμένον δι' ἱστῶν καὶ ἱστίων καὶ τὸ ἐφόδιον εἰς συμπεπυκνωμένον γάλα περιορίζεται εἰς τὸ ἥμισυ.

2. Ὅταν ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου σωσιβίων λέμβων εἶναι μείζων τῶν 13, ἡ μία ἐξ αὐτῶν δέον νὰ εἶναι μετὰ κινητῆρος, καὶ ὅταν εἶναι πλέον τῶν 19 δύο ἐξ αὐτῶν δέον νὰ εἶναι μετὰ κινητῆρος. Αἱ αὐτοκίνητοι αὗται λέμβοι δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμέναι δι' ἐγκαταστάσεως ἀσυρμάτου καὶ προβολέως.

Ἡ ἐγκατάστασις ἀσυρμάτου ραδιοτηλεγραφίας δέον νὰ ἐκπληροῖ τοὺς ὑφ' ἑκάστης Ἀρχῆς ἐπιβαλλομένους ὅρους ἐμβελείας καὶ ἀποδόσεως.

Ὁ προβολεὺς δέον νὰ περιλαμβάνῃ λυχνίαν τοὐλάχιστον 80 Βάττ, καλὸν κάτοπτρον καὶ πηγὴν ἐνεργείας, δέον δὲ νὰ ᾖ ἱκανὸς νὰ φωτίζῃ ἐπαρκῶς ἀνοικτόχρουν ἀντικείμενον εἰς τομέα πλάτους 18 μέτρων (60 ποδῶν) περίπου καὶ ἀπόστασιν 180 μέτρων (200 ὑαρδῶν) ἐπὶ ἑξάωρον χρονικὸν διάστημα καὶ νὰ ᾖ ἱκανὸς νὰ λειτουργῇ συνεχῶς ἐπὶ τρίωρον.

Ὅταν ἡ αὐτὴ πηγὴ ἐνεργείας χρησιμοποιῆται τόσον διὰ τὴν ἐγκατάστασιν ἀσυρμάτου ὅσον καὶ διὰ τὸν προβολέα, αὕτη δέον νὰ εἶναι ἐπαρκὴς διὰ τὴν σύγχρονον τροφοδότησιν ἀμφοτέρων τῶν ἐγκαταστάσεων.

3. Τὰ κεκανονισμένα ἐφόδια ἐγκεκριμμένης σωσιβίου σχεδίας δέον νὰ συνίστανται ἐν τοῖς ἑξῆς :

α) Τέσσαρες κῶπαι.

β) Πέντε σκαλμοί.

γ) Σύστημα αὐτομάτου φωτισμοῦ, ὅμοιον πρὸς τὸ τῶν νυκτερινῶν σωσιβίων.

δ) Πλωτὴ ἄγκυρα.

ε) Πεισμάτιον προσδέσεως.

στ) Δοχεῖον περιέχον τέσσαρας καὶ ἡμίσειαν λίτρας (ἓν γαλλόνιον) φυτικοῦ ἢ ζωϊκοῦ ἐλαίου, κατεσκευασμένον κατὰ τρόπον ἐπιτρέποντα νὰ διαχυθῇ τὸ ἔλαιον εἰς τὴν θάλασσαν εὐχερῶς ὡς καὶ τὴν πρόσδεσιν αὐτοῦ εἰς τὴν πλωτὴν ἄγκυραν.

ζ) Ἀεροστεγὲς δοχεῖον περιέχον ἓν χιλιόγραμμον (2 λίβρας) τροφίμων δι' ἕκαστον ἄτομον.

η) Ὑδατοστεγὲς δοχεῖον μετὰ ἐξηρτημένου ἀντλίου περιέχον μίαν λίτραν (τέταρτον γαλλονίου) ποσίμου ὕδατος δι' ἕκαστον ἄτομον.

θ) Τοὐλάχιστον μία δωδεκὰς αὐτομάτων ἐρυθρῶν πυρσῶν καὶ κυτίον πυρείων ἐντὸς στεγανῶν δοχείων.

4) Εἰς τὴν περίπτωσιν πλοίου ἐκτελοῦντος βραχεῖς διεθνεῖς πλόας, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἀφαίρεσιν τῶν ἐν ἐδαφίοις (στ), (μ) καὶ (ο) παραγράφου 1 ἐφοδίων λέμβων ὡς καὶ τὴν ἐξαίρεσιν αὐτοῦ ἀπὸ τὰς ἐν παραγράφῳ 2 διατάξεις, ἐπίσης δὲ τὴν ἀφαίρεσιν τῶν ἐν ἐδαφίῳ (ζ) παραγράφου 3 ἐφοδίων σωσιβίων σχεδιῶν.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ XXXVII

Στοιβασία καὶ χειρισμὸς Σωσιβίων Λέμβων καὶ Σχεδιῶν.

1) Ὑπὸ τοὺς περιορισμοὺς τῶν διατάξεων τοῦ Κανονισμοῦ XXXVIII αἱ σωσίβιοι λέμβοι δύνανται νὰ στοιβάζωνται αἱ μὲν ἐπὶ τῶν δὲ ἤ, ὑπὸ ὅρους καθοριζομένους ὑφ' ἑκάστης Ἀρχῆς, νὰ ἐντίθενται ἡ μία ἐντὸς τῆς ἄλλης. Οὐχ' ἧττον ἐὰν αἱ αὕτω στοιβαζόμεναι λέμβοι δέον νὰ ὑψῶνται πρὸ τῆς καθαιρέσεως, ἡ τοιαύτη στοιβασία ἐπιτρέπεται μόνον ἐφ' ὅσον ὑπάρχῃ ἐγκατάστασις λειτουργοῦσα διὰ μηχανικῆς δυνάμεως διὰ τὴν ἀνύψωσιν ταύτην.

2) Αἱ σωσίβιοι λέμβοι καὶ σχεδίαι δι' ὧν ἐφοδιάζεται τὸ πλοῖον προσθέτως πρὸς τὰς ἐπωτιδίους λέμβους, δύνανται νὰ στοιβάζωνται ἐγκαρσίως ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, τῆς γεφύρας ἢ τοῦ ἐπιστέγου κατὰ τρόπον ἐπιτρέποντα τὰς μεγαλειτέρας πιθανότητας ἐπιπλεύσεως αὐτῶν εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν δὲν θὰ ὑπῆρχε ἐπαρκὴς χρόνος διὰ τὴν καθαίρεσίν των.

(3) As large a number as possible of the additional boats referred to in paragraph 2 shall be capable of being launched on either side of the ship by means of approved appliances for transferring them from one side of the deck to the other.

(4) Boats may only be stowed on more than one deck on condition that proper measures are taken to prevent boats on a lower deck being fouled by those stowed on a deck above.

(5) Boats shall not be placed in the bows of the ship or in any positions in which they would be brought into dangerous proximity to the propellers at the time of launching.

(6) Davits shall be of approved form and so disposed on one or more decks that the boats placed under them can be safely lowered without interference from the operation of any other davits.

(7) The davits, blocks, falls and all other gear shall be of such strength that the boats can be safely lowered with the full complement of persons and equipment, with the ship listed to 15 degrees either way. The falls shall be long enough to reach the water with the vessel at her lightest seagoing draught and with a list of 15 degrees.

(8) The davits shall be fitted with gear of sufficient power to ensure that the boats, fully equipped and manned, but not otherwise loaded with passengers, can be turned out against the maximum list at which the lowering of the boats is possible.

(9) The boats attached to the davits shall have the falls ready for service, and means shall be provided for speedily, but not necessarily simultaneously, detaching the boats from the falls.

(10) Where more than one boat is served by the same set of davits, if the falls are of rope, separate falls shall be provided to serve each boat, but where wire falls are used with mechanical appliances for recovering them, separate falls need not be provided. The appliances used must be such as to ensure lowering the boats in turn and rapidly.

Where mechanical appliances are fitted for the recovery of the falls efficient hand gear shall also be provided.

(11) On short international voyages where the height of the boat deck above the water line when the vessel is at her lightest sea-going draught does not exceed 4.5 metres (15 feet), the requirements as to strength of davits and turning-out gear in subparagraphs 7, 8 and 10 shall not apply.

REGULATION XXXVIII.

Number and Capacity of Boats, Life Rafts &c., and Davits.

(1) A ship shall be provided with sets of davits in accordance with its length as provided in Column A of the Table in Regulation XXXIX, provided that a number of sets of davits greater than the number of boats necessary for the accommodation of all the persons on board shall not be required.

3) Ὁ μέγιστος δυνατὸς ἀριθμὸς προσθέτων λέμβων, περὶ ὧν ἡ ἀνωτέρω παράγραφος 2, δέον νὰ δύναται νὰ καθαιρῆται ἐξ ἑκατέρας πλευρᾶς τοῦ πλοίου τῇ βοηθείᾳ εἰδικῶν ἐγκεκριμένων μέσων μεταφορᾶς αὐτῶν ἀπὸ τῆς μιᾶς πλευρᾶς τοῦ καταστρώματος εἰς τὴν ἑτέραν.

4) Ἐπιτρέπεται ἡ στοιβασία λέμβων ἐπὶ πλειόνων τοῦ ἑνὸς καταστρωμάτων ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως ἔχωσι ληφθῇ πάντα τὰ κατάλληλα μέτρα ὅπως λέμβοι εὑρισκόμεναι ἐπὶ κατωτέρου καταστρώματος μὴ ἐμποδίζωνται ὑπὸ λέμβων τοῦ ἀμέσως ἄνωθεν καταστρώματος.

5) Ἀπαγορεύεται ἡ στοιβασία λέμβων εἰς τὸ πρωραῖον μέρος τοῦ πλοίου ἢ εἰς θέσεις ἡ καθαίρεσις ἐκ τῶν ὁποίων ἤθελε φέρει αὐτὰς εἰς ἐπικίνδυνον γειτνίασιν πρὸς τὰς ἕλικας τοῦ πλοίου.

6) Αἱ ἐπωτίδες δέον νὰ ὦσι ἐγκεκριμένου τύπου, ἡ δὲ διάταξις αὐτῶν, εἴτε ἐπὶ ἑνός, εἴτε ἐπὶ πλειόνων καταστρωμάτων, δέον νὰ ἐπιτρέπῃ τὴν ἀσφαλῆ καθαίρεσιν τῶν ἐξυπηρετουμένων ὑπ' αὐτῶν λέμβων χωρὶς νὰ παρεμποδίζηται ἡ λειτουργία οἱουδήποτε ζεύγους ἐπωτίδων ὑπὸ ἑτέρων ἐπωτίδων.

7) Αἱ ἐπωτίδες, τὰ σύσπαστα, τὰ ἀγόμενα, καὶ πᾶσα ἡ λοιπὴ ἐξάρτισις δέον νὰ ἔχωσι ἐπαρκῆ ἀντοχὴν εἰς τρόπον ὥστε νὰ ἡ δυνατὴ ἡ ἀσφαλὴς καθαίρεσις ἐν πλήρει φόρτῳ ἐπιβατῶν καὶ ἐφοδίων ὑπὸ κλίσιν 15° τοῦ πλοίου πρὸς ἑκατέραν πλευράν.

Τὰ ἀγόμενα τῶν συσπάστων δέον νὰ εἶναι ἐπαρκοῦς μήκους εἰς τρόπον ὥστε νὰ ἐξικνοῦται μέχρι τῆς θαλάσσης ὅταν τὸ πλοῖον εὑρίσκεται εἰς τὴν ἴσαλον τοῦ ἐλαχίστου ἀφόρτου βυθίσματος ὑπὸ κλίσιν 15°.

8) Τὸ ὅλον σύστημα καθαιρέσεως δέον νὰ εἶναι ἀρκούντως ἰσχυρὸν ὥστε νὰ ἐξασφαλίζηται τὸ δυνατὸν τῆς στροφῆς τῆς λέμβου ἐκτὸς τοῦ πλοίου μετὰ φόρτου πλήρους ἐφοδιασμοῦ καὶ πληρώματος ἀλλ' ἄνευ ἐπιβατῶν ὑπὸ τὴν μεγίστην κλίσιν ὑφ' ἣν εἶναι δυνατὴ ἡ καθαίρεσις.

9) Αἱ ἐπωτίδιοι λέμβοι, ὅταν εὑρηνται ἀνακρεμασμέναι δέον νὰ ἔχωσι τὰ ἀγόμενα αὐτῶν ἕτοιμα πρὸς χρῆσιν καὶ μέσα διὰ τὴν ταχεῖαν, οὐχὶ ὅμως καὶ ἀπαραιτήτως ταὐτοχρονον ἐπαγκίστρωσιν τῶν συσπάστων.

10) Ὅταν τὸ αὐτὸ ζεῦγος ἐπωτίδων ἐξυπηρετῇ πλέον τῆς μιᾶς λέμβου, τὰ δὲ ἀγόμενα εἶναι σχοινινα, σύσπαστα καὶ ἀγόμενα δέον νὰ ὦσι κεχωρισμένα διὰ μίαν ἑκάστην λέμβον, ὅταν ὅμως τὰ ἀγόμενα εἶναι ἐκ συρματοσχοίνου μετὰ μηχανικῶν μέσων ἀνολκῆς, ἡ ὕπαρξις κεχωρισμένων συσπάστων καὶ ἀγομένων δὲν εἶναι ἀπαραίτητος. Τὰ μηχανικὰ μέσα δέον νὰ εἶναι τοιαῦτα ὥστε νὰ ἐξασφαλίζηται ἡ ταχεῖα διαδοχικὴ καθαίρεσις τῶν λέμβων.

Ὅταν ὑπάρχωσι μηχανικὰ μέσα ἀνολκῆς τῶν ἀγομένων δέον προσθέτως νὰ ὑπάρχωσι καὶ καλῆς λειτουργίας χειροκίνητα μέσα ἀνολκῆς αὐτῶν.

11) Εἰς βραχεῖς διεθνεῖς πλόας, ὅταν τὸ ὕψος τοῦ καταστρώματος λέμβων ἄνωθεν τῆς θαλάσσης ὑπὸ συνθήκας ἐλαχίστου βυθίσματος δὲν ὑπερβαίνει τὰ 4.5 μέτρα (15 πόδας) δὲν ἐφαρμόζονται αἱ διατάξεις περὶ ἰσχύος καὶ ἱκανότητος στροφῆς τῶν ἐπωτίδων, περὶ ὧν αἱ ἀνωτέρω παράγραφοι 7, 8 καὶ 10.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ XXXVIII.

Ἀριθμὸς καὶ χωρητικότης Σωσιβίων Λέμβων, Σχεδιῶν κτλ. καὶ Ἐπωτίδων.

1) Πᾶν πλοῖον δέον νὰ ἔχῃ ἀριθμὸν ζευγῶν ἐπωτίδων, ἀναλόγως τοῦ μήκους του, σύμφωνον πρὸς τὸν ἐν τῇ στήλῃ Α. τοῦ ἐν τῷ Κανονισμῷ XXXIX πίνακος ἀναγραφόμενον, ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν ὅτι δὲν ἀπαιτεῖται μείζων ἀριθμὸς ζευγῶν ἐπωτίδων ἢ ὁ ἀριθμὸς τῶν διὰ τὴν ἐπιβίβασιν ὅλων τῶν ἐν τῷ πλοίῳ προσώπων ἀπαιτουμένων λέμβων.

Each set of davits shall have a boat of Class I attached to it. If the lifeboats attached to davits do not provide sufficient accommodation for all the persons on board additional lifeboats of one of the standard types shall be provided. One additional lifeboat shall, in the first place, be stowed under each of the boats attached to davits. After these have been fitted other boats shall be carried inboard, but an Administration may, if it is of opinion that life rafts will be more readily available and otherwise more satisfactory than these lifeboats in a case of emergency, allow life rafts to be carried provided that the total capacity of the boats on the ship will be at least up to the minimum capacity required by Column C of the Table in Regulation XXXIX.

When in the opinion of the Administration it is neither practicable nor reasonable to place on a ship the number of sets of davits required by Column A of the Table in Regulation XXXIX, the Administration may authorise, under exceptional conditions, a smaller number of sets of davits, provided always that this number shall never be less than the minimum number fixed by Column B of the Table and that the total capacity of the boats on the ship will be at least up to the minimum capacity required by Column C.

2. A ship engaged on short international voyages shall be provided with sets of davits in accordance with its length as provided in Column A of the Table in Regulation XXXIX. Each set of davits shall have a boat of Class I attached to it. If the lifeboats attached to davits do not provide the minimum cubic capacity specified in Column D of the Table in RegulationXXXIX or provide accommodation for all persons on board, additional lifeboats of one of the standard types, approved life rafts or other approved buoyant apparatus shall be provided, and the accommodation thus provided shall be sufficient for all on board.

When in the opinion of the Administration it is neither practicable nor reasonable to place on a ship engaged in short international voyages, the number of sets of davits required by Column A of the Table in Regulation XXXIX, the Administration may authorise, under exceptional conditions, a smaller number of sets of davits, provided always that this number shall never be less than the minimum number fixed by Column B of the Table, and that the total capacity of the boats on the ship will be at least up to the minimum capacity required by Column D.

REGULATION XXXIX.

Table relating to davits and lifeboat capacity.—The following table fixes, according to the length of the ship—

(A) The minimum number of sets of davits to be provided to each of which must be attached a boat of Class I in accordance with Regulation XXXVIII above.

(B) The smaller number of sets of davits which may be authorised exceptionally under Regulation XXXVIII.

(C) The minimum life-boat capacity required, including the life-boats attached to davits

Ἑφ' ἑκάστου ζεύγους ἐπωτίδων δέον νὰ ἀνακρεμᾶται λέμβος Κλάσεως Ι.

Ἐὰν αἱ ἐπωτίδιοι λέμβοι δὲν ἐξαρκῶσι διὰ τὴν ἐπιβίβασιν πάντων τῶν ἐν τῷ πλοίῳ προσώπων, δέον νὰ ὑπάρχωσι πρόσθετοι σωσίβιοι λέμβοι ἑνὸς τῶν παραδεδεγμένων τύπων.

Μία πρόσθετος λέμβος δέον, πρωταρχικῶς, νὰ στοιβάζηται κάτωθεν ἑκάστης ἐπωτιδίου λέμβου. Κατόπιν τῆς συμπληρώσεως τῶν θέσεων, αἱ ὑπολειπόμεναι λέμβοι δέον νὰ στοιβάζωνται ἐσωτερικῶς. Μιὰ Ἀρχὴ ὅμως ἐὰν κρίνῃ ὅτι σωσίβιοι σχεδίαι εἶναι εὐχρηστότεραι καὶ ἐξυπηρετικώτεραι τοῦ ἐπιδιωκομένου σκοποῦ ἐν ὥρᾳ κινδύνου ἢ αἱ οὕτω ἐσώτερον στοιβαζόμεναι λέμβοι, δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὸν ἐφοδιασμὸν διὰ σωσιβίων σχεδιῶν ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως ἡ ὁλικὴ χωρητικότης τῶν λέμβων τοῦ πλοίου μὴ ἢ κατωτέρα τῆς ἐλαχίστης χωρητικότητος τῆς ἀναγραφομένης εἰς στήλην Γ. τοῦ ἐν τῷ Κανονισμῷ XXXIX πίνακος.

Ὅταν κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς, δὲν εἶναι σκόπιμος ἢ πρακτικῶς ἐφαρμόσιμος ἡ ὕπαρξις ἐπὶ πλοίου τινος τοῦ ἀριθμοῦ ζευγῶν ἐπωτίδων τοῦ προβλεπομένου ὑπὸ στήλης Α τοῦ ἐν τῷ Κανονισμῷ XXXIX πίνακος, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ὑπὸ ἐξαιρετικὰς συνθήκας, μικρότερον ἀριθμὸν ζευγῶν ἐπωτίδων ὑπὸ τὸν ὅρον πάντοτε ὅτι ὁ ἀριθμὸς οὗτος δὲν θὰ εἶναι κατώτερος τοῦ ἐν τῇ στήλῃ Β τοῦ πίνακος ὁριζομένου ἐλαχίστου ἀριθμοῦ καὶ ὅτι ἡ συνολικὴ χωρητικότης τῶν λέμβων τοῦ πλοίου δὲν θὰ εἶναι κατωτέρα τῆς ἐν τῇ στήλῃ Γ. ἐλαχίστης χωρητικότητος λέμβων.

2. Πλοῖον ἐκτελοῦν βραχεῖς διεθνεῖς πλόας, δέον ἀναλόγως τοῦ μήκους του, νὰ φέρῃ ἀριθμὸν ζευγῶν ἐπωτίδων συμφώνως πρὸς στήλην Α', τοῦ ἐν τῷ Κανονισμῷ XXXIX πίνακος. Ἑφ' ἑκάστου ζεύγους ἐπωτίδων δέον νὰ ἀνακρεμᾶται λέμβος κλάσεως Ι. Ἐὰν αἱ ἐπωτίδιοι σωσίβιοι ἔγωσι μικροτέραν χωρητικότητα τῆς ἐν τῇ στήλῃ Δ. τοῦ ἐν Κανονισμῷ XXXIX πίνακος ὁριζομένης, ἢ δὲν ἐξαρκῶσι διὰ τὴν ἐπιβίβασιν πάντων τῶν ἐν τῷ πλοίῳ προσώπων, δέον νὰ ἐφοδιάζηται τὸ πλοῖον διὰ προσθέτων σωσιβίων λέμβων ἑνὸς τῶν παραδεδεγμένων τύπων ἢ διὰ ἐγκεκριμένου τύπου σωσιβίων σχεδιῶν ἢ δι' ἄλλων πλευστικῶν συσκευῶν εἰς τρόπον ὥστε νὰ ἐξασφαλίζηται ἐπάρκεια θέσεων διὰ πάντας τοὺς ἐπιβαίνοντας τοῦ πλοίου.

Ὅταν κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς, δὲν εἶναι σκόπιμος ἢ πρακτικῶς ἐφαρμόσιμος ἡ ὕπαρξις ἐπὶ πλοίου τινος, ἐκτελοῦντος βραχεῖς διεθνεῖς πλόας, τοῦ ἀριθμοῦ ζευγῶν ἐπωτίδων τοῦ προβλεπομένου ὑπὸ τῆς στήλης Α. τοῦ ἐν τῷ Κανονισμῷ XXXIX πίνακος, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ, ὑπὸ ἐξαιρετικὰς συνθήκας, μικρότερον ἀριθμὸν ζευγῶν ἐπωτίδων, ὑπὸ τὸν ὅρον πάντοτε ὅτι ὁ ἀριθμὸς οὗτος δὲν θὰ εἶναι κατώτερος τοῦ ἐν τῇ στήλῃ Β. τοῦ πίνακος ὁριζομένου ἐλαχίστου ἀριθμοῦ καὶ ὅτι ἡ συνολικὴ χωρητικότης τῶν λέμβων τοῦ πλοίου δὲν θὰ εἶναι κατωτέρα τῆς ἐν τῇ στήλῃ Δ ὁριζομένης ἐλαχίστης χωρητικότητος τῶν λέμβων.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ XXXIX.

Πίναξ ἐπωτίδων καὶ χωρητικότητος Σωσιβίων Λέμβων.

Ὁ ἀκόλουθος πίναξ ὁρίζει ἀναλόγως πρὸς τὸ μῆκος τοῦ πλοίου :

Α) Τὸν ἐλάχιστον ἀριθμὸν ζευγῶν ἐπωτίδων ἄτινας δέον νὰ ἔχῃ τὸ πλοῖον καὶ ἐφ' ὧν δέον νὰ ἀνακρεμῶνται λέμβοι Κλάσεως Ι συμφώνως πρὸς τὸν ἀνωτέρω Κανονισμὸν XXXVIII.

Β) Τὸν ἠλαττωμένον ἀριθμὸν ζευγῶν ἐπωτίδων τὸν ἐπιτρεπόμενον ἐξαιρετικῶς. συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν XXXVIII.

Γ) Τὴν ἐλαχίστην χωρητικότητα σωσιβίων λέμβων περιλαμβάνουσαν τόσον τὰς ἐπωτιδίους

and the additional boats, in accordance with Regulation XXXVIII.

(D) The minimum life-boat capacity required for a ship engaged in short international voyages

Registered Length of the Ship.				(A) Minimum Number of Sets of Davits	(B.) Smaller Number of Sets of Davits authorised exceptionally	(C.) Minimum Capacity of Lifeboats.		(D) Minimum Capacity of Lifeboats	
Metres		Feet.				Cubic Metres.	Cubic Feet.	Cubic Metres	Cubic Feet
31 and under	37	100 and under	120	2	2	28	980	11	400
37 »	43	120 »	140	2	2	35	1220	17	600
43 »	49	140 »	160	2	2	44	1550	24	850
49 »	53	160 »	175	3	3	53	1880	33	1150
53 »	58	175 »	190	3	3	68	2390	37	1300
58 »	63	190 »	205	4	4	78	2740	41	1450
63 »	67	205 »	220	4	4	94	3330	45	1600
67 »	70	220 »	230	5	4	110	3900	48	1700
70 »	75	230 »	245	5	4	129	4560	52	1850
75 »	78	245 »	255	6	5	144	5100	60	2100
78 »	82	255 »	270	6	5	160	5640	68	2400
82 »	87	270 »	285	7	5	175	6190	76	2700
87 »	91	285 »	300	7	5	196	6930	85	3000
91 »	96	300 »	315	8	6	214	7550	94	3300
96 »	101	315 »	330	8	6	235	8290	105	3700
101 »	107	330 »	350	9	7	255	9000	116	4100
107 »	113	350 »	370	9	7	273	9630	125	4400
113 »	119	370 »	390	10	7	301	10650	133	4700
119 »	125	390 »	410	10	7	331	11700	144	5100
125 »	133	410 »	435	12	9	370	13060	156	5500
133 »	140	435 »	460	12	9	408	14430	170	6000
140 »	149	460 »	490	14	10	451	15920	185	6550
149 »	159	490 »	520	14	10	490	17310	201	7100
159 »	168	520 »	550	16	12	530	18720	217	7650
168 »	177	550 »	580	16	12	576	20350		
177 »	186	580 »	610	18	13	620	21900		
186 »	195	610 »	640	18	13	671	23700		
195 »	204	640 »	670	20	14	717	25350		
204 »	213	670 »	700	20	14	766	27050		
213 »	223	700 »	730	22	15	808	28560		
223 »	232	730 »	760	22	15	854	30 80		
232 »	241	760 »	790	24	17	908	32100		
241 »	250	790 »	820	24	17	972	34350		
250 »	261	820 »	855	26	18	1031	36450		
261 »	271	855 »	890	26	18	1097	38750		
271 »	282	890 »	925	28	19	1160	41000		
282 »	293	925 »	960	28	19	1242	43880		
293 »	303	960 »	995	30	20	1312	46350		
303 »	314	995 »	1030	30	20	1380	48750		

Note on (A) and (B). — When the length of the ship exceeds 314 metres (equivalent to 1,030 feet) the Administration shall determine the minimum number of sets of davits for that ship; full particulars of its decision shall be communicated to the other Administrations.

Note on (C) and (D).—For the purposes of this table the capacity of a boat of Class II is obtained by multiplying the number of persons for which the boat is certified by 0.283 to obtain the capacity in cubic metres and by 10 to obtain the capacity in cubic feet.

Note on (D).—When the length of a ship is under 31 metres (equivalent to 100 feet) or over 168 metres (equivalent to 550 feet) the cubic capacity of the lifeboats shall be prescribed by the Administration.

ὅσων καὶ τὰς προσθέτους λέμβους συμφώνως πρὸς Κανονισμὸν XXXVIII.

Δ) Τὴν ἐλαχίστην χωρητικότητα σωσιβίων λέμβων πλοίων ἐκτελούντων βραχεῖς διεθνεῖς πλόας.

Ἐπίσημον μῆκος τοῦ πλοίου				(A) Ἐλάχιστος ἀριθμὸς ζευγῶν ἐπωτίδων	(B) Ἠλαττωμένος ἀριθμὸς ζευγῶν ἐπωτίδων ἐξαιρετικῶς ἐπιτρεπομένων	(Γ) Ἐλαχίστη χωρητικότης σωσιβίων λέμβων		(Δ) Ἐλαχίστη χωρητικότης σωσιβίων λέμβων	
Μέτρα		Πόδες				Κυβικὰ μέτρα	Κυβικοὶ πόδες	Κυβικὰ μέτρα	Κυβικοὶ πόδες
31 καὶ κάτ.	37	100 καὶ κάτ.	120	2	2	28	980	11	400
37 »	43	120 »	140	2	2	35	1220	17	600
43 »	49	140 »	160	2	2	44	1550	24	850
49 »	53	160 »	175	3	3	53	1880	33	1150
53 »	58	175 »	190	3	3	68	2390	37	1300
58 »	63	190 »	205	4	4	78	2740	41	1450
63 »	67	205 »	220	4	4	94	3330	45	1600
67 »	70	220 »	230	5	4	110	3900	48	1700
70 »	75	230 »	245	5	4	129	4560	52	1850
75 »	78	245 »	255	6	5	144	5100	60	2100
78 »	82	255 »	270	6	5	160	5640	68	2400
82 »	87	270 »	285	7	5	175	6190	76	2700
87 »	91	285 »	300	7	5	196	6930	85	3000
91 »	96	300 »	315	8	6	214	7550	94	3300
96 »	101	315 »	330	8	6	235	8290	105	3700
101 »	107	330 »	350	9	7	255	9000	116	4100
107 »	113	350 »	370	9	7	273	9630	125	4400
113 »	119	370 »	390	10	7	301	10650	133	4700
119 »	125	390 »	410	10	7	331	11700	144	5100
125 »	133	410 »	435	12	9	370	13060	156	5500
133 »	140	435 »	460	12	9	408	14430	170	6000
140 »	149	460 »	490	14	10	451	15920	185	6550
149 »	159	490 »	520	14	10	490	17310	201	7100
159 »	168	520 »	550	16	12	530	18720	217	7650
168 »	177	550 »	580	16	12	576	20350		
177 »	186	580 »	610	18	13	620	21900		
186 »	195	610 »	640	18	13	671	23700		
195 »	204	640 »	670	20	14	717	25350		
204 »	213	670 »	700	20	14	766	27050		
213 »	223	700 »	730	22	15	808	28550		
223 »	232	730 »	760	22	15	854	30180		
232 »	241	760 »	790	24	17	908	32100		
241 »	250	790 »	820	24	17	972	34350		
250 »	261	820 »	855	26	18	1031	36450		
261 »	271	855 »	890	26	18	1097	38750		
271 »	282	890 »	925	28	19	1160	41000		
282 »	293	925 »	960	28	19	1242	43880		
293 »	303	960 »	995	30	20	1312	46350		
303 »	314	995 »	1030	30	20	1380	48750		

Σημείωσις ἐπὶ (Α) καὶ (Β). Διὰ μῆκος πλοίου μεγαλείτερον τῶν 314 μέτρων (1030 ποδῶν) ἡ ἐνδιαφερομένη ἀρχὴ θέλει προσδιορίσει ἐλάχιστον ἀριθμὸν ζευγῶν ἐπωτίδων. Πᾶσαι αἱ λεπτομέρειαι τῶν σχετικῶν ἀποφάσεων δέον νὰ ἀνακοινῶνται εἰς τὰς λοιπὰς ἀρχάς.

Σημείωσις ἐπὶ (Γ) καὶ (Δ). Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ πίνακος τούτου ἡ χωρητικότης λέμβου Κλάσεως II εὑρίσκεται διὰ τοῦ πολλαπλασιασμοῦ τοῦ ἀριθμοῦ ἀτόμων, δι' ἃ ἔχει ἐκδοθῇ πιστοποιητικόν, ἐπὶ 0,283 προκειμένου περὶ κυβικῶν μέτρων καὶ ἐπὶ 10 προκειμένου περὶ κυβικῶν ποδῶν.

Σημείωσις ἐπὶ (Δ). Ὅταν τὸ μῆκος τοῦ πλοίου εἶναι μικρότερον τῶν 31 μέτρων (100 ποδῶν) ἢ μεγαλείτερον τῶν 168 μέτρων (550 ποδῶν) ἡ χωρητικότης τῶν λέμβων καθορίζεται ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

REGULATION XL.

Life-Jackets and Life-Buoys.

1. A life-jacket shall satisfy the following requirements:

(a) It shall be constructed with proper workmanship and materials.

(b) It shall be capable of supporting in fresh water for 24 hours 7.5 kilogrammes of iron (equivalent to 16 1)2 pounds;

(c) It shall be reversible.

Life-jackets the buoyancy of which depends on air compartments are prohibited.

2. A lifebuoy shall satisfy the following requirements:

(a) It shall be of solid cork or any other equivalent material;

(b) It shall be capable of supporting in fresh water for 24 hours at least 14.5 kilogrammes (equivalent to 32 pounds) of iron.

Life-buoys filled with rushes, cork shavings or granulated cork, or any other loose granulated material, or whose buoyancy depends upon air compartments which require to be inflated, are prohibited.

3. The minimum number of life-buoys with which ships are to be provided is fixed by the following table:

Length of the Ship. Metres	Equivalent in Feet.	Minimum Number of Buoys.
Under 61	Under 200	8
61 and under 122..	200 and under 400...	12
122 and under 183..	300 and under 600...	18
183 and under 244..	600 and under 800...	24
244 and over	800 and over.....	30

4. All the buoys shall be fitted with beckets securely seized. At least one buoy on each side shall be fitted with a life-line of at least 27.5 metres (15 fathoms) in length. Not less than one half of the total number of life-buoys, and in no case less than six, shall be provided with efficient self-igniting lights which cannot be extinguished in water, and these shall be kept near the buoys to which they belong, with the necessary means of attachment.

5. All the life buoys and life-jackets shall be so placed as to be readily accessible to the persons on board; their position shall be plainly indicated so as to be known to the persons concerned.

The life-buoys shall always be capable of being rapidly cast loose and shall not be permanently secured in any way.

REGULATION XLI.

Certificated Lifeboatmen.

In order to obtain the special lifeboatman's certificate provided for in Article 22 of the present Convention, the applicant must prove that he has been trained in all the operations connected with launching and the use of oars; that he is acquainted with the practical handling of the boats themselves: and, further that he is capable of understanding and answering the orders relative to lifeboat service.

There shall be for each boat or life-raft a number

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ XL.

Σωσίβιοι ζῶναι καὶ κυκλικὰ σωσίβια.

Μία σωσίβιος ζώνη δέον νὰ ἐκπληροῖ τοὺς κάτωθι ὅρους:

(α) Ἡ ἐργασία καὶ τὰ ὑλικὰ κατασκευῆς δέον νὰ ὦσι κατάλληλα.

(β) Δέον νὰ ἦ ἱκανὴ νὰ βαστάζῃ ἐν γλυκεῖ ὕδατι ἐπὶ 24 ὥρας βάρος 7.5 χιλιογράμμων (16 1)2) λιβρῶν σιδήρου.

(γ) Δέον νὰ δύναται νὰ φέρεται ἐξ ἑκατέρας πλευρᾶς (ἀναστρέφεται).

Ἀπαγορεύονται αἱ σωσίβιοι ζῶναι ἡ πλευστότης τῶν ὁποίων ἐπιτυγχάνεται δι' ἀεροθαλάμων.

2. Κυκλικὸν Σωσίβιον δέον νὰ πληροῖ τοὺς κάτωθι ὅρους:

(α) Νὰ εἶναι ἐκ συμπαγοῦς φελλοῦ ἢ ἰσοδυνάμου ὑλικοῦ.

(β) Νὰ ἦ ἱκανὸν νὰ βαστάζῃ ἐν γλυκεῖ ὕδατι ἐπὶ 24 ὥρας τοὐλάχιστον 14.5 χιλιόγραμμα (32 λίβρας) σιδήρου.

Ἀπαγορεύονται Κυκλικὰ σωσίβια ἐκ χόρτων, ξεσμάτων ἢ τριμμάτων φελλοῦ ἢ ἄλλου ὑλικοῦ εἰς τρῖμμα ἄνευ συνοχῆς, ἢ ἔχοντα πλευστότητα ἐξαρτωμένην ἐξ ἀεροθαλάμων λειτουργούντων δι' ἐμφυσήσεως ἀέρος.

3. Ὁ ἐλάχιστος ἀριθμὸς κυκλικῶν σωσιβίων δι' ὧν δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένα τὰ πλοῖα εἶδεται ὑπὸ τοῦ κάτωθι πίνακος.

Μῆκος πλοίου Μέτρα	Πόδες	Ἐλάχιστος ἀριθμὸς Κυκλικῶν Σωσιβίων
Κάτω τῶν 61	Κάτω τῶν 200	8
61 καὶ κάτω τῶν 122	200 καὶ κάτω τῶν 400	12
122 » » » 183	400 » » » 600	18
183 » » » 244	600 » » » 800	24
244 καὶ ἄνω	800 καὶ ἄνω	30

4. Πάντα τὰ σωσίβια δέον νὰ φέρωσι ρυμάτιον χαλαρῶς διαβεβλημένον πέριξ αὐτῶν καὶ καλῶς ἐστερεωμένον εἰς τὰ σημεῖα προσδέσεως. Τοὐλάχιστον ἓν σωσίβιον ἑφ' ἑκατέρας πλευρᾶς τοῦ πλοίου δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον μὲ σχοινίον μήκους τοὐλάχιστον 27.5 μέτρων (15 ὀργυιῶν). Τοὐλάχιστον ὁ ἥμισυς ἀριθμὸς σωσιβίων, ἐν οὐδεμιᾷ δὲ περιπτώσει ὀλιγώτερα τῶν 6, δέον νὰ ὦσι ἐφωδιασμένα μὲ αὐτόματον φωτισμόν, μὴ σβεννύμενον ἐν τῷ ὕδατι, ἡ δὲ συσκευὴ φωτισμοῦ δέον νὰ φυλάσσηται πλησίον τοῦ σωσιβίου εἰς ὃ ἀνήκει, μεθ' ὅλων τῶν ἐξαρτημάτων στερεώσεως ἐπὶ τοῦ σωσιβίου.

5. Πάντα τὰ σωσίβια καὶ αἱ σωσίβιοι ζῶναι δέον νὰ εἶναι τοποθετημένα εἰς θέσεις εὐπροσίτους εἰς πάντας τοὺς ἐπιβαίνοντας, δεικνυομένας δι' εὐαναγνώστων πινακίδων εἰς τρόπον ὥστε νὰ εἶναι αὗται γνωσταὶ εἰς πάντας.

Τὰ κυκλικὰ σωσίβια δέον νὰ εἶναι πάντοτε ἕτοιμα ὅπως ριφθῶσι εἰς τὴν θάλασσαν καὶ νὰ μὴ εἶναι ἐστερεωμένα καθ' οἱονδήποτε μόνιμον τρόπον.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ XLI.

Πτυχιοῦχοι ἄνδρες λέμβων.

Πρὸς ἐπίτευξιν τοῦ εἰδικοῦ πτυχίου ἀνδρὸς λέμβου περὶ οὗ τὸ ἄρθρον 22 τῆς παρούσης Συμβάσεως, ὁ ὑποψήφιος δέον νὰ ἀποδείξῃ ὅτι ἐξησκήθη εἰς ὅλους τοὺς χειρισμοὺς καθαιρέσεως σωσιβίων λέμβων καὶ εἰς τὴν χρῆσιν τῶν κωπῶν, ἐπίσης ὅτι κατέχει πρακτικὰς γνώσεις χειρισμοῦ τῶν λέμβων καὶ ὅτι εἶναι ἱκανὸς νὰ κατανοῇ διαταγὰς σχετικὰς πρὸς τὴν ὑπηρεσίαν σωσιβίων λέμβων καὶ νὰ δίδῃ τὰς καταλλήλους ἀπαντήσεις.

Δι' ἑκάστην σωσίβιον λέμβον ἢ σχεδίαν δέον νὰ ὑπάρχῃ ἀριθ-

of lifeboatmen at least equal to that specified in the following table:—

If the Prescribed Complement is:	The Minimum Number of certificat ed life—boatmen shall be:
Less than 41 persons	2
From 41 to 61 persons...	3
From 62 to 85 persons...	4
Above 85 persons	5

REGULATION XLII.

Manning of Boats.

A deck officer or certificated lifeboatman shall be placed in charge of each boat or life-raft and a second in command shall also be nominated. The person in charge shall have a list of its crew, and shall see that the men placed under his orders are acquainted with their several duties.

A man capable of working the motor shall be assigned to each motor boat.

A man capable of working the wireless and searchlight installations shall be assigned to boats carrying this equipment.

The duty of seeing that the boats, life-rafts and buoyant apparatus and other lifesaving apparatus are at all times ready for use shall be assigned to one or more officers.

REGULATION XLIII.

Fire Detection and Extinction.

1. An efficient patrol system shall be maintained so that any outbreak of fire may be promptly detected. In addition, a fire alarm or fire detecting system shall be provided, which will automatically indicate or register at one or more points or stations, where it can be most quickly observed by officers and crew, the presence or indication of fire in any part of the ship not accessible to the patrol system.

2. Every ship shall be provided with powerful pumps, operated by steam or other means. On ships of less than 4,000 tons gross there shall be two and on larger ships three of these pumps. Each of the pumps shall be capable of delivering a sufficient quantity of water in two powerful jets simultaneously in any given part of the ship and shall be available for immediate use before the ship leaves port.

3. The service pipes shall permit of two powerful jets of water being simultaneously directed on any given part of a deck occupied by passengers and crew, when the watertight and fire-resisting doors are closed. The service pipes and hoses shall be of ample size and made of suitable material. The branches of the pipes shall be so placed on each deck that the fire hose can be easily coupled to them.

4. Provision shall be made whereby at least two powerful jets of water can be rapidly and simultaneously directed into any space containing cargo. In addition, arrangements shall be made where-

μὸς πτυχιούχων ἀνδρῶν τοὐλάχιστον ἴσος πρὸς τὴν κατωτέρω κλίμακα :

Δι' ἀριθμὸν ἀτόμων λέμβου	Ἐλάχιστος ἀριθ. πτυχιούχων Ἀνδρῶν Λέμβων
Κάτω τῶν 41	2
ἀπὸ 41 μέχρι 61 ἄτομα	3
ἀπὸ 62 μέχρι 85 ἄτομα	4
Ἄνω τῶν 85 ἀτόμων	5

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ XLII.

Πλήρωμα Λέμβων.

Ἑκάστη σωσίβιος λέμβος ἢ σχεδία τίθεται ὑπὸ τὰς διαταγὰς ἀξιωματικοῦ καταστρώματος ἢ πτυχιούχου ἀνδρὸς λέμβου, ὁριζομένου ὀνομαστικῶς καὶ ἑνὸς βοηθοῦ αὐτοῦ. Ὁ ἀρχηγὸς τῆς λέμβου δέον νὰ ἔχῃ πίνακα τοῦ πληρώματος τῆς λέμβου καὶ νὰ βεβαιοῦται ὅτι οἱ ὑπὸ τὰς διαταγὰς του ἄνδρες γνωρίζουσι τὰς θέσεις καὶ τὰ καθήκοντα αὐτῶν.

Δι' ἑκάστην μηχανοκίνητον λέμβον δέον νὰ ὁρίζηται χειριστής, ἱκανὸς νὰ χειρίζηται τὸν κινητῆρα.

Εἰς μηχανοκινήτους λέμβους μετὰ ἐγκαταστάσεως ἀσυρμάτου καὶ προβολέως δέον νὰ ὁρίζηται χειριστὴς ἱκανὸς νὰ χειρίζηται τὰς δύο αὐτὰς ἐγκαταστάσεις.

Τὰ καθήκοντα τῆς ἐποπτείας τῶν σωσιβίων λέμβων, σχεδιῶν, συσκευῶν ἀντώσεως καὶ λοιπῶν σωσιβίων μέσων καὶ τῆς μερίμνης διὰ τὴν διαρκῆ τήρησιν αὐτῶν εἰς κατάστασιν ἀμέσου χρήσεως δέον νὰ ἀνατίθηνται εἰς ἕνα ἢ πλείονας ἀξιωματικούς.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ XLIII.

Ἀνακάλυψις καὶ κατάσβεσις πυρκαϊᾶς.

1) Ἐν τῷ πλοίῳ δέον νὰ τηρῆται σύστημα περιπολιῶν εἰς τρόπον ὥστε νὰ ἀνακαλύπτηται ἀμέσως πᾶσα ἔναρξις πυρκαϊᾶς. Προσθέτως δέον νὰ ὑπάρχῃ ἐγκατάστασις σημάνσεως πυρκαϊᾶς ἢ κινδύνου πυρκαϊᾶς ἥτις θέλει δι' αὐτομάτου ἐνδείξεως ἢ σημάνσεως εἰδοποιῇ εἰς ἓν ἢ πλείονα σημεῖα ἢ σταθμοὺς εἰς τοὺς ὁποίους νὰ δύνανται αὗται νὰ καταστῶσι ἀμέσως ἀντιληπταὶ ὑπὸ ἀξιωματικῶν καὶ πληρώματος, περὶ τῆς ὑπάρξεως ἢ κινδύνου πυρκαϊᾶς εἰς οἱονδήποτε μέρος τοῦ πλοίου ὅπερ δὲν εἶναι προσιτὸν εἰς τοὺς ἐκτελοῦντας τὴν ἐφοδίαν.

2) Πᾶν πλοῖον δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον δι' ἰσχυρῶν ἀντλιῶν πυρκαϊᾶς κινουμένων δι' ἀτμοῦ ἢ ἄλλης πηγῆς ἐνεργείας. Εἰς πλοῖα ὁλικῆς χωρητικότητος μικροτέρας τῶν 4000 κόσων δέον νὰ ὑπάρχωσι δύο, εἰς μεγαλείτερα δὲ τρεῖς τοιαῦται ἀντλίαι. Ἑκάστη ἀντλία δέον νὰ ἦ ἱκανὴ νὰ τροφοδοτῇ ταὐτοχρόνως δύο ἀκροσωλήνια μὲ πλήρη ἐπάρκειαν εἰς ποσότητα καὶ πίεσιν ὕδατος εἰς οἱονδήποτε μέρος τοῦ πλοίου καὶ νὰ εὑρίσκηται εἰς κατάστασιν ἀμέσου χρησιμοποιήσεως ἀπὸ τῆς στιγμῆς τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου ἐκ λιμένος.

3) Ἡ σωλήνωσις πυρκαϊᾶς δέον νὰ ἐπιτρέπῃ τὴν μετὰ ῥύμης ἐκτόξευσιν ὕδατος ἐκ 2 ἀκροσωληνίων ταὐτοχρόνως εἰς οἱονδήποτε σημεῖον τοῦ καταστρώματος ἔνθα ἐνδιαιτῶνται ἐπιβάται ἢ πλήρωμα, ὅταν αἱ στεγαναὶ καὶ πυρίμαχοι θύραι εἶναι κλεισταί. Ἡ μόνιμος σωλήνωσις πυρκαϊᾶς καὶ οἱ σωλῆνες δέον νὰ ὦσι ἐπαρκοῦς διατομῆς καὶ ἐκ καταλλήλου ὑλικοῦ. Αἱ διακλαδώσεις τῶν σωλήνων ἐφ' ἑκάστου καταστρώματος δέον νὰ εἶναι διατεταγμέναι κατὰ τρόπον ἐπιτρέποντα τὴν εὐχερῆ σύνδεσιν ἐπ' αὐτῶν τῶν ὀθονίνων σωλήνων.

4) Ἡ ἐγκατάστασις σωληνώσεως πυρκαϊᾶς δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐπιτρέπῃ τὴν ταχεῖαν μετὰ ῥύμης ἐκτόξευσιν ὕδατος ἐκ δύο ἀκροσωληνίων ταὐτοχρόνως εἰς οἱονδήποτε χῶρον περιέχοντα φορτίον. Προσθέτως δέον νὰ ὑπάρχῃ

by smothering gas sufficient to give a minimum volume of free gas equal to 30 per cent. of the gross volume of the largest hold in the ship can be promptly conveyed by a permanent piping system into each compartment in which cargo is carried. Steam in adequately equivalent proportion may be accepted in place of smothering gas on steam-driven ships. Provision for the supply of smothering gas or steam need not be required in ships of less than 1,000 tons gros.

5. A sufficient number of portable fluid fire extinguishers shall be provided, at least two being carried in each machinery space.

6. Two equipments, consisting of a smoke helmet or breathing apparatus and a safety lamp, shall be carried on board, and kept in two widely separated places.

7. In steamships in which the main boilers are oil fired, there shall be provided in addition to means whereby two powerful jets of water may be rapidly and simultaneously directed into any part of the machinery spaces—

(a) Suitable conductors for spraying water on oil without undue disturbance of the surface.

(b) In each firing space, a receptacle containing 283 cubic decimetres (10 cubic feet) of sand, sawdust inpregnated with soda, or other approved dry materials, and scoops for distributing the same.

(c) In each boiler room, and in each of the machinery spaces in which a part of the oil fuel installation is situated, two approved portable extinguishers of a type discharging froth or other approved medium suitable for quenching oil fires.

(d) Means whereby froth may be rapidly discharged and distributed over the whole of the lower part of the boiler room or of any one boiler room, if thre are more than one, or of any machinery space in which oil fuel units or settling tanks are situated. The quality of froth which can be discharged shall be ample to cover to a depth of 15.24 centimetres (6 inches) the whole area of the plating formed in any one compartment by the inner bottom plating, or by the shell plating of the vessel, if there is no double-bottom tank. If the engine and boiler rooms are not entirely separate, and fuel can drain from the boiler room bilges into the engine room, the combined engine and boiler rooms shall be considered as one compartment. The apparatus shall be operated and controlled from outside the compartment in which the fire may occur.

(e) In addition to the foregoing, one extinguisher of the froth type of at least 136 litres (30 gallons) capacity in steamships having one boiler room and two such extinguishers in steamships with more than one boiler room. These extinguischers shall be provided with hoses on reels suitable for reaching any part of the boiler rooms and spaces containing oil-fuel pumping units. Equally efficient apparatus may be accepted in place of the 136 litres (30 gallons) extinguishers.

ἐγκατάστασις ἐπιτρέπουσα τὴν διὰ μονίμου σωληνώσεως ταχεῖαν προσαγωγὴν εἰς ἓν ἕκαστον τῶν διαμερισμάτων, ἐν οἷς περιέχεται φορτίον, κατασβεστικοῦ ἀερίου εἰς ποσότητα ἐπαρκῆ διὰ νὰ δόσῃ ὄγκον ἐλευθέρου ἀερίου τοὐλάχιστον ἴσον πρὸς 30 ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ ὁλικοῦ ὄγκου τοῦ μεγαλειτέρου κύτους φορτίου τοῦ πλοίου. Ὁ ἀτμὸς εἰς ἐπαρκῶς ἰσοδύναμον ἀναλογίαν εἶναι παραδεκτὸς ἀντὶ τοῦ κατασβεστικοῦ ἀερίου ἐπὶ ἀτμοκινήτων πλοίων. Ἡ ἐγκατάστασις διὰ τὴν χορηγίαν κατασβεστικοῦ ἀερίου ἢ ἀτμοῦ δὲν εἶναι ὑποχρεωτικὴ διὰ πλοῖα ὁλικῆς χωρητικότητος κατωτέρας τῶν 1.000 κόρων.

5) Ἐπαρκὴς ἀριθμὸς φορητῶν πυροσβεστήρων λειτουργούντων διὰ κατασβεστικοῦ ὑγροῦ δέον νὰ ὑπάρχῃ ἐπὶ τοῦ πλοίου, τοὐλάχιστον δύο τοιούτων τοποθετουμένων εἰς ἓν ἕκαστον διαμέρισμα μηχανῶν.

6) Δύο ἐξαρτήσεις πυροσβέστου, συνιστάμεναι εἰς κράνος ἢ συσκευὴν ἀναπνοῆς καὶ φανὸν ἀσφαλείας, δέον νὰ ὑπάρχωσι ἐπὶ τοῦ πλοίου, φυλασσόμεναι εἰς δύο μακρὰν ἀλλήλων ἀπέχοντα σημεῖα τοῦ πλοίου.

7) Ἐπὶ ἀτμοπλοίων, ὧν οἱ λέβητες χρησιμοποιοῦσι ὡς καύσιμον πετρέλαιον, πλὴν τῆς ἐγκαταστάσεως σωληνώσεως πυρκαϊᾶς ἐπιτρεπούσης τὴν ταχεῖαν καὶ μετὰ δυνάμεως ἐκτόξευσιν ὕδατος ἐκ δύο ταὐτοχρόνως ἀκροσωληνίων εἰς οἱονδήποτε διαμέρισμα τοῦ χώρου μηχανῶν, δέον νὰ ὑπάρχωσι προσθέτως :

(α) Κατάλληλος σωλήνωσις ραντίσεως ὕδατος ἐπὶ πετρελαίου ἄνευ παραγωγῆς σημαντικῆς τινος διαταραχῆς τῆς ἐπιφανείας τοῦ πετρελαίου.

(β) Παρ' ἑκάστην πρόσοψιν λεβήτων, ἓν δοχεῖον περιέχον 283 κυβικὰς παλάμας (10 κυβ. πόδας) ἄμμου, ἢ πριονιδίων ἐμπεποτισμένων διὰ σόδας, ἢ ἄλλου ἐγκεκριμμένου ξηροῦ ὑλικοῦ μετὰ καταλλήλου λαβιδοδοχείου διὰ τὴν διασκόρπισιν τούτου.

(γ) Εἰς ἕκαστον λεβητοστάσιον καὶ εἰς ἕκαστον διαμέρισμα μηχανῶν, ἐν τῷ ὁποίῳ ὑπάρχει τμῆμα τι τῆς ἐγκαταστάσεως πετρελαίου, δύο φορηταὶ ἐγκεκριμμένοι πυροσβεστῆρες τύπου παραγωγῆς ἀφροῦ ἢ ἄλλου ἐγκεκριμμένου κατασταλτικοῦ μέσου καταλλήλου διὰ τὴν κατασταλὴν πυρὸς ἐκ φλεγομένου πετρελαίου.

(δ) Ἐγκατάστασις ταχείας παραγωγῆς καὶ διανομῆς κατασβεστικοῦ ἀφροῦ καθ' ὅλην τὴν κάτω ἐπιφάνειαν τοῦ λεβητοστασίου ἢ οἱουδήποτε ἐκ τῶν λεβητοστασίων, ὅταν εἶναι πλείονα τοῦ ἑνός, ἢ οἱωνδήποτε διαμερισμάτων μηχανῶν, ἐν οἷς εὑρίσκονται ἐγκαταστάσεις ἢ δεξαμεναὶ μεταγγίσεως καὶ ἀποχωρισμοῦ πετρελαίου. Τὸ παραγόμενον ποσὸν ἀφροῦ δέον νὰ ἐπαρκῇ διὰ νὰ καλύψῃ εἰς βάθος 15.24 ἑκατοστῶν τοῦ μέτρου (6 δακτύλων) ὁλόκληρον τὴν ἐπιφάνειαν τῆς ἐντερωνείας ἑνὸς διαμερίσματος, ἢ τοῦ περιβλήματος τῆς γάστρας, ὅταν δὲν ὑπάρχει διπύθμενον ἐν τῷ διαμερίσματι. Ὅταν τὸ μηχανοστάσιον δὲν χωρίζεται τελείως ἀπὸ τὰ λεβητοστάσια καὶ ἀποστραγγίσεις πετρελαίου λεβητοστασίων εἶναι δυνατὸν νὰ μεταφέρωνται εἰς τὸ μηχανοστάσιον, ὅλα τὰ διαμερίσματα μηχανῶν καὶ λεβήτων λογίζονται ὡς ἓν διαμέρισμα. Ὁ χειρισμὸς καὶ ὁ κανονισμὸς τῆς λειτουργίας τῆς συσκευῆς παραγωγῆς ἀφροῦ δέον νὰ ᾖ δυνατὸς ἔξωθεν τοῦ διαμερίσματος ἐν ᾧ ἐνδέχεται νὰ ἐπισυμβῇ ἡ πυρκαϊά.

(ε) Προσθέτως πρὸς τὰ ἀνωτέρω, εἷς πυροσβεστὴρ τύπου παραγωγῆς ἀφροῦ χωρητικότητος τοὐλάχιστον 136 λιτρῶν (30 γαλλονίων) δέον νὰ ὑπάρχῃ ἐπὶ ἀτμοπλοίων ἐχόντων ἓν λεβητοστάσιον καὶ δύο τοιοῦτοι πυροσβεστῆρες ἐπὶ ἀτμοπλοίων μετὰ πλειόνων τοῦ ἑνὸς λεβητοστασίου. Οἱ πυροσβεστῆρες οὗτοι δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένοι δι' ὀθονίνων σωλήνων φερομένων ἐπὶ ἐξελίκτρων, καταλλήλων νὰ ἐξιχθῶσι μέχρι οἱουδήποτε σημείου τῶν λεβητοστασίων ἢ χώρων περιεχόντων ἐγκαταστάσεις ἀντλήσεως πετρελαίου. Συσκευαὶ ἴσης ἀποδο-

(f) All containers and valves by which they are operated shall be easily accessible and so placed that they will not readily be cut off from use by an outbreak of fire.

(8) In vessels propelled by internal combustion engines there shall be provided in each of the machinery spaces, in addition to means whereby two powerful jets of water may be rapidly and simultaneously directed into any part of the machinery spaces, together with suitable spraying conductors, froth extinguishers as follows :

(a) At least one approved 45 litres (10-gallons) extinguisher with an addition of one approved 9 litres (2-gallons) extinguisher for each 1.000 B.H.P. of the engines, but the total number of 9 litres (2-gallons) extinguishers so supplied shall be not less than two and need not exceed six.

(b) When a donkey boiler is situated in the mae chinery space there shall be provided, in place of th- 45 litres (10-gallons) extinguisher mentioned above, one of 136 litres (30 gallons) capacity, fitted with suitable hose attachments or other approved methods for distributing the froth.

(9) In steamships using oil fuel, if the engine and boiler rooms are not entirely separated by a steel bulkhead, and if fuel oil can drain from the boiler-room bilges into the engine room, one of the fire pumps shall be situated in the tunnel or other space outside the machinery compartment When more than two pumps are required they shall not all be fitted in the same space.

(10) Where any special type of appliance, extinguishing medium or arrangement is specified, any other type of appliance, &c., may be allowed, provided that it is not less effective than the specified one. For example—a Carbon Dioxide system may be accepted in place of a froth installation (paragraph (7), subpragraphs (d) and (e), provided that the quantity of carbon dioxide carried is sufficient to give a gas saturation of about 25 per cent, for the gross volume of the stokehold to about the top of the boilers.

(11) All the fire-extinguishing appliances shall be thoroughly examined at least once each year by a surveyor appointed by the Administration.

Regulation XLIV.

Muster List.

The muster list shall assign duties to the different members of the crew in connexion with :

(a) The closing of the watertigth doors, valves, &c.

(b) The equipment of the boats, life rafts and buoyant apparatus generally.

(c) The launching of the boats attached to davits.

(d) The general preparation of the other boats, the life rafts and buoyant apparatus.

σεως πρὸς τοὺς πυροσβεστῆρας τῶν 136 λιτρῶν (30 γαλλονίων) δύνανται νὰ γίνωσι ἀποδεκταὶ ἀντ' αὐτῶν.

(στ) Ἐξαρτήματα καὶ ἐπιστόμια χειρισμοῦ τῶν ἐγκαταστάσεων κατασβέσεως δέον νὰ ὦσι εὐπρόσιτα καὶ τοποθετημένα εἰς μέρη ἀποκλείοντα τὴν εὐχερῆ ἀχρήστευσιν αὐτῶν ὑπὸ ἐνάρξεως πυρκαϊᾶς.

8) Ἐπὶ πλοίων προωθουμένων διὰ κινητήρων ἐσωτερικῆς καύσεως δέον νὰ ὑπάρχωσι εἰς ἓν ἕκαστον διαμέρισμα μηχανῶν, προσθέτως πρὸς σωλήνωσιν πυρκαϊᾶς, ἐπιτρέπουσαν τὴν ταχεῖαν καὶ μετὰ ρύμης ἐκτόξευσιν ὕδατος ἐκ δύο ταυτοχρόνως ἀκροσωληνίων εἰς οἱονδήποτε μέρος τῶν χώρων μηχανῶν, καὶ κατάλληλον σωλήνωσιν ραντίσεως, πυροσβεστῆρες τύπου παραγωγῆς ἀφροῦ ὡς ἀκολούθως :

(α) Τοὐλάχιστον εἷς ἐγκεκριμένου τύπου πυροσβεστὴρ 45 λιτρῶν (10 γαλλονίων) καὶ ἐπὶ πλέον εἷς ἐγκεκριμένου τύπου πυροσβεστὴρ 9 λιτρῶν (2 γαλλονίων) δι' ἑκάστην χιλιάδα ἀτρακτοΐππων τῶν μηχανῶν. Οὐχ' ἧττον ὁ ὁλικὸς ἀριθμὸς πυροσβεστήρων τῶν 9 λιτρῶν (2 γαλλονίων) δὲν δύναται νὰ εἶναι ὀλιγώτερος τῶν δύο καὶ δύναται νὰ μὴ ὑπερβαίνῃ τοὺς ἓξ.

(β) Ὅταν ἐν τῷ χώρῳ μηχανῶν ὑπάρχῃ βοηθητικὸς λέβης, ἀντὶ τοῦ ἀνωτέρω πυροσβεστῆρος τῶν 45 λιτρῶν (10 γαλλονίων) δέον νὰ ὑπάρχῃ πυροσβεστὴρ τῶν 136 λιτρῶν (30 γαλλονίων) μετὰ καταλλήλων συνδέσμων πρὸς σύνδεσιν ὀθονίων σωλήνων ἢ ἄλλων ἐγκεκριμένων μέσων διανομῆς τοῦ ἀφροῦ.

9) Εἰς ἀτμόπλοια χρησιμοποιοῦντα πετρέλαιον ὡς καύσιμον, ἐὰν τὰ μηχανοστάσια δὲν χωρίζωνται τελείως τῶν λεβητοστασίων διὰ μεταλλικῶν διαφραγμάτων καὶ εἶναι δυνατὴ ἡ διέλευσις ἀποστραγγίσεων πετρελαίου ἐκ τῶν κυτῶν λεβητοστασίων εἰς κύτη μηχανοστασίων, μία ἐκ τῶν ἀντλιῶν πυρκαϊᾶς δέον νὰ εὑρίσκηται ἐντὸς τῆς σήραγγος ἢ ἄλλου διαμερίσματος ἐκτὸς τῶν μηχανοστασίων. Ὅταν προβλέπωνται πλείονες τῶν δύο ἀντλιῶν, αὗται δέον νὰ μὴ εὑρίσκωνται εἰς τὸ αὐτὸ διαμέρισμα.

10) Ἔνθα ἐν τῇ παρούσῃ ὁρίζεται εἷς εἰδικὸς τύπος συσκευῆς, κατασβεστικοῦ μέσου ἢ ἐγκαταστάσεως, δύναται νὰ γίνῃ χρῆσις οἱουδήποτε ἑτέρου τύπου συσκευῆς, κατασβεστικοῦ μέσου ἢ ἐγκαταστάσεως, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως ὁ χρησιμοποιούμενος τύπος ἢ οὐχὶ κατωτέρας ἀποδόσεως τοῦ ὁριζομένου. Οὕτω σύστημα λειτουργοῦν διὰ διοξειδίου τοῦ ἄνθρακος εἶναι δεκτὸν ἀντὶ τῆς ἐγκαταστάσεως παραγωγῆς ἀφροῦ (παράγραφος (7) ἐδάφια (δ) καὶ (ε) ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως ἡ προβλεπομένη ποσότης διοξειδίου τοῦ ἄνθρακος εἶναι ἐπαρκὴς, ὅπως δόσῃ βαθμὸν κορεσμοῦ εἰς ἀέριον ἴσον περίπου πρὸς 25 ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ συνολικοῦ ὄγκου τοῦ ἔναντι τῶν προσόψεων τῶν λεβήτων τμήματος τῶν λεβητοστασίων μέχρι τοῦ ὕψους τοῦ ἄνω μέρους τῶν λεβήτων.

11) Πᾶσαι αἱ ἐγκαταστάσεις καὶ συσκευαὶ κατασβέσεως τοῦ πυρὸς δέον νὰ ἐπιθεωρῶνται λεπτομερῶς τοὐλάχιστον ἅπαξ τοῦ ἔτους ὑπὸ ἐπιθεωρητοῦ διοριζομένου ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ XLIV.

Πίναξ συναγερμοῦ.

Ὁ πίναξ συναγερμοῦ καθορίζει τὰ καθήκοντα ἑκάστου μέλους τοῦ πληρώματος ἐν σχέσει πρός :

(α) Τὸ κλείσιμον τῶν στεγανῶν θυρῶν, ἐπιστομίων κτλ.

(β) Τὸν ἐφοδιασμὸν καὶ ἐπάνδρωσιν τῶν σωστικῶν λέμβων, σχεδιῶν καὶ τῶν πλευστικῶν συσκευῶν γενικῶς.

(γ) Τὴν καθαίρεσιν τῶν ἐπωτιδίων λέμβων.

(δ) Τὴν γενικὴν ἑτοιμασίαν τῶν λοιπῶν λέμβων, τῶν σχεδίων καὶ συσκευῶν ἀντώσεως.

(e) The muster of the passengers.
(f) The extinction of fire.

The muster list shall assign to the members of the stewards' department their several duties in relation to the passengers at a time of emergency. These duties shall include :

(a) Warning the passengers.
(b) Seeing that they are dressed and have put on their life-jackets in a proper manner.
(c) Assembling the passengers at muster stations.

(d) Keeping order in the passages and on the stairways, and, generally, controlling the movements of the passengers.

The muster list shall specify definite signals for calling all the crew to their boat and fire stations, and shall give full particulars of these signals.

REGULATION XLV.

Musters and Drills.

Musters of the crew for boat drill shall take place weekly when practicable, and in vessels in which the voyage exceeds one week, before leaving port. The dates upon which musters are held shall be recorded in the Official Log Books and, if in any week a muster is not held, an entry shall be made stating why a muster was not practicable.

In ships in which the voyage exceeds one week practice musters of passengers should beheld at an early period of each voyage.

Different groups of boats shall be used in turn at successive boat drills. The drills and inspections shall be so arranged that the crew thoroughly understand and are practised in the duties they have to perform, and that all lifesaving appliances with the gear appertaining to them are always ready for immediate use.

The emergency signal for summoning passengers to muster stations shall be a succession of more than six short blasts followed by one long blast on the whistle or syren. This shall be supplemented on all ships except those engaged in short international voyages by other electrically operated signals throughout the ship controlled from the bridge. The meaning of all signals affecting passengers shall be clearly stated in different languages on cards posted in their cabins and in other passenger quarters.

SAFETY OF NAVIGATION.

REGULATION XLVI.

Transmission of Information.

The transmission of information regarding ice, derelicts, tropical storms or any other direct danger to navigation is obligatory. The form in which the information is sent is not obligatory. It may be transmitted either in plain language (preferably English) or by means of the International Code of Signals (Wireless Telegraphy Section). It should be issued CQ to all ships, and should also be sent to the first point on the coast to which communication can be made with a request that it be transmitted to the appropriate authority.

(ε) Τὴν συγκέντρωσιν τῶν ἐπιβατῶν.
(στ) Τὴν κατάσβεσιν πυρκαϊᾶς.

Ὁ πίναξ Συναγερμοῦ καθορίζει τὰ καθήκοντα τῶν θαλαμηπόλων ἐν σχέσει πρὸς τοὺς ἐπιβάτας ἐν ὥρᾳ κινδύνου. Τὰ καθήκοντα ταῦτα περιλαμβάνουσι :

(α) Προειδοποίησιν τῶν ἐπιβατῶν.
(β) Μέριμναν διὰ τὴν ἐνδυμασίαν αὐτῶν καὶ τὴν ὀρθὴν τοποθέτησιν τῶν σωσιβίων ζωνῶν.
(γ) Συγκέντρωσιν τῶν ἐπιβατῶν εἰς τὰς θέσεις συναγερμοῦ.
(δ) Ἐποπτείαν ἐπὶ τῆς τάξεως εἰς διαδρόμους καὶ κλίμακας καὶ γενικῶς ἐπὶ τῆς κινήσεως τῶν ἐπιβατῶν.

Ὁ πίναξ Συναγερμοῦ καθορίζει εἰδικὰ σήματα κλήσεως τοῦ πληρώματος εἰς τὰς θέσεις λέμβων καὶ πυρκαϊᾶς καὶ δέον νὰ περιγράφῃ τὰ σήματα ταῦτα ἐν πάσῃ λεπτομερείᾳ.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ XLV.

Συναγερμοὶ καὶ Γυμνάσια.

Συναγερμὸς τοῦ πληρώματος διὰ γυμνάσιον λέμβων δέον νὰ λαμβάνῃ χώραν ἅπαξ καθ' ἑβδομάδα, ἐφ' ὅσον εἶναι δυνατόν, ἐπὶ πλοίων ἡ διάρκεια τοῦ συνεχοῦς πλοῦ τῶν ὁποίων εἶναι μεγαλειτέρα τῆς ἑβδομάδος. Αἱ ἡμερομηνίαι καθ' ἃς πρόκειται νὰ λάβωσι χώραν αἱ συναγερμοὶ οὗτοι δέον νὰ ἐγγράφωνται εἰς τὸ ἐπίσημον ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου καὶ ἐάν, ἑβδομάδα τινά, δὲν ἐγένετο ὁ συναγερμὸς ὁ λόγος διὰ τὸν ὁποῖον δὲν ἐπραγματοποιήθη οὗτος δέον καὶ πάλιν νὰ ἐγγράφηται ἐν τῷ ἡμερολογίῳ.

Ἐπὶ πλοίων ὧν ὁ πλοῦς διαρκεῖ πλέον τῆς ἑβδομάδος, ἀσκήσεις συναγερμοῦ τῶν ἐπιβατῶν δέον νὰ λαμβάνωσι χώραν κατὰ τὴν ἔναρξιν τοῦ ταξειδίου.

Διάφοροι ὁμάδες λέμβων δέον νὰ χρησιμοποιῶνται ἐκ περιτροπῆς κατὰ τὰ διάφορα γυμνάσια λέμβων. Τὰ γυμνάσια καὶ αἱ ἐπιθεωρήσεις δέον νὰ ἐκτελῶνται κατὰ τρόπον ἐπιτρέποντα εἰς τὸ πλήρωμα νὰ λάβῃ πλήρη ἐπίγνωσιν τῶν καθηκόντων του καὶ νὰ ἐξασκηθῇ εἰς τὴν ἐκτέλεσίν των, ὡς καὶ εἰς τὴν ἄμεσον καὶ ἐν παντὶ χρόνῳ χρησιμοποίησιν ὅλων τῶν σωσιβίων μέσων μεθ' ὅλων τῶν ἐξαρτημάτων αὐτῶν.

Ὡς σῆμα κλήσεως τῶν ἐπιβατῶν εἰς τὰς θέσεις συναγερμοῦ ὁρίζεται ἡ διαδοχὴ πλειόνων τῶν 6 βραχέων συριγμάτων τῆς συρίκτρας ἢ σειρῆνος τοῦ πλοίου, ἀκολουθουμένη ὑπὸ ἑνὸς παρατεταμένου τοιούτου. Συμπληρωματικῶς πρὸς τοῦτο, πάντα τὰ πλοῖα, πλὴν τῶν ἐκτελούντων βραχεῖς διεθνεῖς πλόας, δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ συστήματος σημάτων λειτουργούντων δι' ἠλεκτρισμοῦ ἀπὸ τῆς γεφύρας καὶ διανεμημένων καθ' ὅλον τὸ πλοῖον. Ἡ ἔννοια τῶν διαφόρων σημάτων, ἅτινα ἀφορῶσι τοὺς ἐπιβάτας, δέον νὰ ἐξηγῆται λεπτομερῶς εἰς διαφόρους γλώσσας ἐπὶ πινακίδων ἀνηρτημένων εἰς τὰ δωμάτια καὶ λοιπὰ διαμερίσματα ἐπιβατῶν.

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ XLVI.

Μετάδοσις πληροφοριῶν.

Ἡ μετάδοσις πληροφοριῶν περὶ πάγων, συντριμμάτων ναυαγίων, τροπικῶν ὑφέσεων (κυκλώνων) ἢ οἱωνδήποτε ἄλλων ἀμέσων κινδύνων διὰ τὴν ναυσιπλοΐαν εἶναι ὑποχρεωτική. Ὁ τύπος ὑφ' ὃν δέον νὰ μεταδίδωνται αἱ πληροφορίαι δὲν εἶναι ἐκ τῶν προτέρων καθωρισμένος.

Ἡ πληροφορία δύναται νὰ μεταδίδεται εἴτε εἰς ὁμιλουμένην γλῶσσαν (κατὰ προτίμησιν Ἀγγλικὴν) εἴτε διὰ τοῦ Διεθνοῦς Κώδικος Σημάτων (ραδιοτηλεγραφικὰ σήματα). Αὕτη δέον νὰ ἐκπέμπηται προηγουμένου τοῦ σήματος CQ πρὸς ὅλα τὰ πλοῖα ὡς καὶ πρὸς τὸ πλησιέστερον σημεῖον τῆς ἀκτῆς μεθ' οὗ εἶναι δυνατὴ ἡ ἐπικοινωνία μὲ τὴν παράκλησιν μεταδιδάσεως ταύτης πρὸς τὴν ἐνδιαφερομένην Ἀρχήν.

All messages issued underArticle 34 of the present Convention will be preceded by the safety signal TTT followed by an indication of the nature of the danger, thus: TTT Ice; TTT Derelict; TTT Storm; TTT Navigation.

Information Required.

The following information is desired, the time in all cases being Greenwich Mean Time:—

(a) Ice, Derelicts and other Direct Dangers to Navigation.

(1) the kind of ice, derelict or danger observed;

(2) the position of the ice, derelict or danger when last observed.

(3) the time and date when the observation was made.

(b) Tropical Storms.—(Hurricanes in the West Indies, Typhoons in the China Seas, Cyclones in Indian waters, and storms of a similar nature in other regions).

(1) A Statement that a Tropical Storm has been Encountered.—This obligation should be interpreted in a broad spirit and information transmitted whenever the master has good reason to believe that a tropical storm exists in his neighbourhood.

(2) Meteorological Information.—In view of the great assistance given by accurate meteorological data in fixing the position and movement of storm centres, each shipmaster should add to his warning message as much of the following meteorological information as he finds practicable:—

(a) barometric pressure (millibars, inches or milimetres);

(b) change in barometric pressure (the change during the previous two to four hours);

(c) wind direction (true not magnetic);

(d) wind force (Beaufort or decimal scale);

(e) state of the sea (smooth, moderate, rough, high:

(f) swell (slight, medium, heavy) and the direction from which it comes.

When barometric pressure is given the word «millibars», «inches» or «milimetres», as the case may be, should be added to the reading, and it should always be stated whether the reading is corrected or uncorrected.

When changes of the barometer are reported the course and speed of the ship should also be given.

All directions should be true, not magnetic.

(3) Time and Date and Position of the Ship.—These should be for the time and position when the meteorological observations reported were made and not when the message was prepared or despatched. The time used in all cases should be Greenwich Mean Time.

(4) Subsequent Observations.—When a master has reported a tropical storm it is desirable, but not obligatory, that other observations be made and transmitted at intervals of three hours, so long as the ship remains under the influence of the storm.

Τῶν συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 34 τῆς παρούσης Συμβάσεως ἐκπεμπομένων ἀγγελιῶν δέον νὰ προηγῆται τὸ σῆμα TTT ἀκολουθούμενον ὑπὸ ἐνδείξεως τῆς φύσεως τοῦ κινδύνου οὕτω: TTT. Πάγοι TTT. Σύντριμμα ναυαγίου, TTT Θύελλα, TTT Ναυσιπλοΐα.

Ἀπαιτούμεναι πληροφορίαι.

Αἱ πληροφορίαι αἵτινες δέον νὰ δίδωνται μὲ ὥραν, εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις, τὴν μέσην ὥραν τοῦ Γκρήνουϊτς, εἶναι αἱ ἀκόλουθοι :

(α) Προκειμένου περὶ πάγων καὶ ἄλλων ἀμέσων κινδύνων εἰς τὴν Ναυσιπλοΐαν.

1) Τὸ εἶδος τοῦ πάγου, συντρίμματος ἢ κινδύνου, ὅστις παρετηρήθη.

2) Ἡ θέσις τοῦ πάγου, συντρίμματος ἢ κινδύνου ἔνθα τελευταῖον παρετηρήθη.

3) Ἡ χρονολογία καὶ ἡ ὥρα καθ' ἣν παρετηρήθη.

(β) Τροπικαὶ θύελλαι (λαίλαπες εἰς Δυτικὰς Ἰνδίας, Τυφῶνες, εἰς τὰς Σινικὰς θαλάσσας, Κυκλῶνες εἰς τὰ Ἰνδικὰ ὕδατα καὶ θύελλαι τῆς ἰδίας φύσεως εἰς ἄλλας χώρας).

1) Ἀγγελία ὅτι Τροπικὴ θύελλα συνηντήθη. Ἡ ὑποχρέωσις αὕτη δέον νὰ ἑρμηνεύηται ἐν εὐρεῖ πνεύματι καὶ ἡ πληροφορία νὰ ἐξαποστέλληται ὅταν ὁ πλοίαρχος ἔχῃ πάντα λόγον νὰ πιστεύῃ ὅτι τροπικὴ θύελλα ὑφίσταται ἐν τῇ γειτνιαζούσῃ περιοχῇ.

2) Μετεωρολογικαὶ πληροφορίαι. Λαμβανομένης ὑπ' ὄψει τῆς πολυτίμου βοηθείας, ἣν παρέχουσι ἀκριβῆ μετεωρολογικὰ δεδομένα εἰς τὸν καθορισμὸν τῶν κέντρων καὶ τῆς διευθύνσεως τῶν θυελλῶν, πᾶς πλοίαρχος δέον νὰ προσθέτῃ ἐν τῇ ἀγγελίᾳ του ὅσον τὸ δυνατὸν περισσότερα μετεωρολογικὰ στοιχεῖα ἐπὶ τῶν ἀκολούθων :

(α) Βαρομετρικῆς πιέσεως (εἰς χιλιοβαρίδας, δακτύλους, χιλιοστόμετρα).

(β) Τῶν μεταβολῶν τῆς βαρομετρικῆς πιέσεως (τῶν μεταβολῶν κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν δύο μέχρι τεσσάρων τελευταίων ὡρῶν).

(γ) Τῆς διευθύνσεως ἀνέμου (πραγματικῆς οὐχὶ μαγνητικῆς).

(δ) Τῆς ἰσχύος ἀνέμου (κλίμαξ Beaufort ἢ δεκαδική).

(ε) Καταστάσεως θαλάσσης (εὐθαλασσία, μέτριος, ἰσχυρὸς κυματισμός, τρικυμία).

(στ) Ἀποθαλασσίας (ἐλαφρᾶς, μετρίας, ἰσχυρᾶς) καὶ τῆς διευθύνσεως ἐξ ἧς προέρχεται.

Ὅταν δίδεται ἡ βαρομετρικὴ πίεσις ἡ λέξις «χιλιοβαρίδες» «δάκτυλοι» ἢ «χιλιοστόμετρα» ἀναλόγως τῆς περιστάσεως νὰ προστίθηται εἰς τὴν ἔνδειξιν καὶ νὰ ἀναφέρηται πάντοτε, ἐὰν ἡ ἔνδειξις εἶναι διορθωμένη ἢ μή.

Ὅταν ἀναφέρωνται βαρομετρικαὶ μεταβολαὶ ἡ διεύθυνσις καὶ ταχύτης τοῦ πλοίου δέον ὁμοίως νὰ μεταδίδωνται.

Ὅλαι αἱ διευθύνσεις δέον νὰ ὦσι πραγματικαὶ καὶ οὐχὶ μαγνητικαί.

3) Χρονολογία, ὥρα καὶ στίγμα πλοίου. Αἱ πληροφορίαι δέον νὰ ἀναφέρωνται εἰς τὴν ὥραν καὶ τὸ στίγμα κατὰ τὴν λῆψιν τῶν διαβιβαζομένων μετεωρολογικῶν παρατηρήσεων καὶ οὐχὶ εἰς τὴν ὥραν τῆς ἑτοιμασίας ἢ ἀποστολῆς τῆς ἀγγελίας. Ἡ χρησιμοποιουμένη ὥρα δέον νὰ εἶναι πάντοτε ἡ Μέση Ὥρα τοῦ Γκρήνουϊτς.

4) Μεταγενέστεραι παρατηρήσεις. Ὅταν ὁ πλοίαρχος ἅπαξ ἀναφέρῃ τροπικὴν καταιγίδα, εὐκταῖον εἶναι, οὐχὶ ὅμως καὶ ὑποχρεωτικόν, ὅπως ἐξακολουθήσῃ ποιῶν παρατηρήσεις καὶ ἐξαποστέλλῃ αὐτὰς κατὰ χρονικὰ διαστήματα τριῶν ὡρῶν, καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς παραμονῆς τοῦ πλοίου ἐν τῇ ζώνῃ τῆς θυέλλης.

Examples.

Ice.

TTT Ice. Large berg sighted in 4605 N., 4410 W., at 0800 GMT. May 15.

Derelict.

TTT Derelict. Observed derelict almost submerged in 4006 N., 1243 W., at 1630 GMT. April 21.

Danger to Navigation.

TTT Navigation. Alpha lightship not on station. 1800 GMT. January 3.

Tropical Storm.

TTT Storm. Experiencing tropical storm. Barometer corrected 994 millibars, falling rapidly. Wind NW., force 9, heavy squalls. Swell E Course ENE., 5 knots. 2204 N., 11354 E, 0030 GMT. August 18.

TTT Storm. Appearances indicate approach of hurricane. Barometer corrected 29./64 inches falling. Wind NE., force 8. Swell medium from NE. Frequent rain squalls. Course 35°, 9 knots. 2200 N., 7236 W. 1300 GMT. September 14.

TTT Storm. Conditions indicate intense cyclone has formed. Wind S. by W. force 5. Barometer uncorrected 753 millimetres, fell 5 millimetres last three hours. Course N. 60 W., 8 knots. 1620 N., 9302 E. 0200 GMT. May 4.

TTT Storm. Typhoon to south-east. Wind increasing from N. and barometer falling rapidly. Position 1812 N., 12605 E. 0300 GMT. June 12.

CERTIFICATES

REGULATION XLVII.

Form of Safety Certificate for Passenger Ships.

SAFETY CERTIFICATE

(Official Seal.) (Country.)

for an / a short ——— international voyage.

Issued under the provisions of the

INTERNATIONAL CONVENTION FOR SAFETY OF LIFE AT SEA, 1929.

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registy	Gros Tonnage

Παραδείγματα.

Πάγος.

TTT Πάγος Μέγα Παγόδουνον διωπτεύθη εἰς 4605 Β. 4410 Δ. ὥραν 0800 GMT Μαΐου 15.
(GMT=Μέση ὥρα Γκρήνουϊτς).

Σύντριμμα ναυαγίου.

TTT Σύντριμμα. Παρατηρηθὲν σύντριμμα σχεδὸν ἐν ὑποπλεύσει εἰς 4006 Β. 1243 Δ. ὥραν 1630 GMT Ἀπριλίου 21.

Κύνδυνος εἰς Ναυσιπλοΐαν.

TTT Ναυσιπλοΐα. Πυρσωρὶς Ἄλφα οὐχὶ εἰς θέσιν της 1800 GMT Ἰανουαρίου 3.

Τροπικὴ Θύελλα.

TTT. Θύελλα Ὑφιστάμεθα τροπικὴν θύελλαν. Βαρόμετρον διωρθωμένον 994 χιλιοβαρίδας, πίπτον ταχέως. Ἄνεμος Β. Δ. δύναμις 9 ἰσχυραὶ ριπαί. Ἀποθαλασσία Α. Πορεία Α Ν Α 5 κόμβους 2204 Ν. 11354 Α. 0030 GMT Αὐγούστου 18.

TTT Θύελλα. Ἐνδείξεις προσεγγίσεως λαίλαπος. Βαρόμετρον διωρθωμένον 29.64 δάκτυλοι πίπτον. Ἄνεμος ΒΑ δύναμις 8. Κυματισμὸς μέτριος ἀπὸ ΒΑ. Συχνοὶ καταιγισμοὶ βροχῆς. Πορεία 35° 9 κόμβοι. 2200 Β. 7336 Δ. 1300 GMT Σεπτεμβρίου 14.

TTT Θύελλα. Συνθῆκαι δεικνύουσιν σχηματισμὸν ἰσχυροῦ κυκλῶνος. Ἄνεμοι Ν 1 Δ ἐντάσεως 5. Ἔνδειξις βαρομέτρου μὴ διορθωμένη 753 χιλιοστά, ἐλαττωθεῖσα κατὰ 5 χιλιοστὰ τρεῖς τελευταίας ὥρας. Πορεία Β. 60 Δ., ὀκτὼ κόμβοι, 1620 Β., 9302 Α., 0200 GMT. Μαΐου 4.

TTT. Θύελλα. Τυφὼν πρὸς Ν.Α. Αὔξων ἄνεμος ἀπὸ Β. βαρόμετρον πίπτον ταχέως. Στίγμα 1812 Β. 12605 Α. 0300 GMT Ἰουνίου 12.

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ XLVII.

Ὑπόδειγμα πιστοποιητικοῦ Ἀσφαλείας δι' ἐπιβατηγὰ πλοῖα.

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

(Ἐπίσημος Σφραγὶς) (Ἐκδίδον Κράτος)

Διὰ ἕνα / βραχὺν ——— διεθνῆ πλοῦν

Ἐκδοθὲν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς

ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΗ 1929

Ὄνομα πλοίου	Διεθνὲς σῆμα	Λιμὴν νηολογήσεως	Ὁλικὴ χωρητικότης

The (Name) Government certifies

I, the undersigned, (Name) certify

I. That the above-mentioned ship has been duly surveyed in accordance with the provisions of the International Convention referred to above.

II. That the survey showed that the ship complied with the requirements of the said Convention as regards

(1) the hull, main and auxiliary boilers and machinery ;

(2) the watertight subdivision arrangements and details ;

(3) the following subdivision loadlines :

Subdivision loadlines assigned and marked on the ship's side at amidships (Convention Article 5).	Freeboard.	To apply when the spaces in which passengers are carried include the following alternative spaces.
C. 1	—	—
C. 2	—	—
C. 3	—	—

(4) the boats, life-rafts and life-saving appliances which provide for a total number (crew and passengers) of..... persons, and no more, viz :—

..... boats capable of accommodating..... persons.
..... life-rafts » » .... »
..... buoyant apparatus capable of supporting..... persons.
..... life-buoys.
..... life-jackets.
..... certificated lifeboatmen.

(5) the radiotelegraph installations :—

—	Requirements of Articles.....of the said Convention.	Actual provision.
Hours of watch.....	—	—
Whether approved auto-alarm fitted.....	—	—
Whether separate emergency installation fitted.....	—	—
Minimum number of operators.....	—	—
Additional operators or watchers.....	—	—
Whether direction-finding apparatus fitted.....	—	—

Ἡμεῖς (Ὄνομα Κυβερνήσεως ἢ πιστοποιούσης Ἀρχῆς).. πιστοποιοῦμεν :

1. Ὅτι τὸ ἀνωτέρω πλοῖον δεόντως ἐπεθεωρήθη συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς ὡς ἄνω Διεθνοῦς Συμβάσεως.

II. Ὅτι τὸ πόρισμα τῆς ἐπιθεωρήσεως ἀποδεικνύει ὅτι τὸ πλοῖον συνεμορφώθη πρὸς τὰς διατάξεις τῆς ρηθείσης Συμβάσεως ὅσον ἀφορᾷ :

1) Τὸ σκάφος, τοὺς κυρίους καὶ βοηθητικοὺς λέβητας καὶ τὰς μηχανὰς καὶ μηχανήματα.

2) Τὴν διάταξιν καὶ λεπτομερείας στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως.

3) Τὰς κατωτέρω ἐμφόρτους ἰσάλους ὑποδιαιρέσεως.

Ἐμφορτοι ἴσαλοι στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως καθορισθεῖσαι καὶ σημανθεῖσαι εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου	Ὕψος ἐξάλων	Ἐφαρμόζεται ὅταν οἱ χῶροι ἐπιβατῶν περιλαμβάνουσι τοὺς κάτωθι χώρους δυναμένους νὰ χρησιμοποιηθῶσι εἴτε δι' ἐπιβάτας εἴτε διὰ φορτία
C. 1	—	—
C. 2	—	—
C. 3	—	—

(4) Τὰς σωσιβίους λέμβους σχεδίας καὶ λοιπὰ σωσίβια μέσα ἐπαρκοῦντα διὰ συνολικὸν ἀριθμὸν ..... ἀτόμων (πληρώματος καὶ ἐπιβατῶν) μηδεμιᾶς ὑπερβάσεως ἐπιτρεπομένης ἤτοι :

..... σωσίβιοι λέμβοι κατάλληλοι διὰ .... ἄτομα
..... » σχεδίαι » ..... »
..... πλευστικαὶ συσκευαὶ ἱκαναὶ νὰ φέρωσι .... ἄτομα

..... Κυκλικὰ σωσίβια.
..... Σωσίβιοι Ζῶναι
..... Πτυχιοῦχοι Ἄνδρες Λέμβων.

Τὰς ραδιοτηλεγραφικὰς ἐγκαταστάσεις

	Διατάξεις τῶν ἄρθρων ..... τῆς συμβάσεως	Ὑπάρχουσαι πραγματικαὶ διατάξεις
Ὧραι φυλακῆς ἀκροάσεως	—	—
— Ὑπάρχει αὐτόματος δέκτης ἐκκλήσεων κινδύνων.	—	—
— Ὑπάρχει νεξάρτητος βοηθητικὴ ἐγκατάστασις	—	—
— Ἐλάχιστος ἀριθμὸς χειριστῶν	—	—
— Πρόσθετοι χειρισταὶ ἢ ἀκροαταί.	—	—
— Ἐὰν ὑπάρχῃ ραδιογωνιόμετρον	—	—

III. That in all other respects the ship complies with the requirements of the said Convention, so far as those requirements apply thereto.

This certificate is issued under the authority of the Government. It will remain in force until

Issued at the day of

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue this certificate.

(Seal.)

If signed, the following paragraph is to be added:—

The undersigned declares that he is duly authorised by the said Government to issue this certificate.

(Signature.)

Form of Safety Radiotelegraphy Certificate

SAFETY RADIOTELEGRAPHY CERTIFICATE

(Official Seal.) (Country.)

Issued under the provisions of the

International Convention for Safety of Life at Sea, 1929.

Name of Ship.	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage

The (Name) Goverment certify

I, the undersigned, (Name) certify

That the above-mentioned ship complies with the provisions of the International Convention referred to above as regards Radiotelegraphy:—

— —	Requirements of Articles... of the said Convention	Actual provision
Hours of watch	—	—
Whether approved auto-alarm fitted.....	—	—
Wheter reparate emergency installation fitted	—	—
Minimum number of operators		
Additional operators or watchers.....	—	—
Whether direction-finiding apparatus fitted	—	—

III. Ὑπὸ πᾶσαν ἄλλην ἄποψιν τὸ πλοῖον πληροῖ τὰς διατάξεις τῆς ρηθείσης Συμβάσεως, ὅσαι ἐφαρμόζονται ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρω πλοίου.

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἐκδίδεται κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς ..... Κυβερνήσεως καὶ ἰσχύει μέχρι .....

Ἐξεδόθη ἐν ..... τῇ .....

(ἕπεται ἡ σφραγὶς ἢ ὑπογραφὴ τῆς Ἀρχῆς τῆς ἐξουσιοδοτημένης διὰ τὴν ἔκδοσιν τοῦ πιστοποιητικοῦ τούτου).

(Σφραγὶς)

Ἐὰν τὸ πιστοποιητικὸν ὑπογράφηται, ἡ ἀκόλουθος παράγραφος δέον νὰ προστεθῇ.

Ὁ ὑπογεγραμμένος δηλῶ ὅτι εἶμαι δεόντως ἐξουσιοδοτημένος ὑπὸ τῆς ἀνωτέρω Κυβερνήσεως νὰ ἐκδώσω τὸ παρὸν πιστοποιητικόν.

(Ὑπογραφὴ)

Ὑπόδειγμα Ραδιοτηλεγραφικοῦ Πιστοποιητικοῦ Ἀσφαλείας.

ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΟΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

(Ἐπίσημος Σφραγὶς) (Ἐκδίδον Κράτος)

Ἐκδοθὲν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς

ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΗ 1929

Ὄνομα πλοίου	Διεθνὲς σῆμα	Διμὴν νηολογήσεως	Ὁλικὴ χωρητικότης

Ἡμεῖς.... (ὄνομα Κυβερνήσεως ἢ πιστοποιούσης Ἀρχῆς) .... πιστοποιοῦμεν:

Ὅτι τὸ ἀνωτέρω πλοῖον πληροῖ τοὺς ὅρους τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ Ἀσφαλείας Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ ὅσον ἀφορᾷ τὴν ραδιοτηλεγραφίαν.

	Διατάξεις τῶν ἄρθρων τῆς συμβάσεως	Ὑπάρχουσαι πραγματικαὶ διατάξεις
—Ὧραι φυλακῆς ἀκροάσεως.	—	—
—Ὑπάρχει αὐτόματος Δέκτης κινήσεως κινδύνου.	—	—
—Ὑπάρχει ἀνεξάρτητος βοηθητικὴ ἐγκατάστασις	—	—
—Ἐλάχιστος ἀριθμὸς χειριστῶν.	—	—
—Πρόσθετοι χειρισταὶ ἢ ἀκροαταί.	—	—
—Ἐὰν ὑπάρχῃ ραδιογωνιόμετρον.	—	—

This certificate in issued under the autorityof the Government. It will remain in force until

Issued at the day of

Here follows the seal or signature of the autority entitled to issue this certificate.

(Seal.)

If signed, the following paragraph is to be added ;

The undersigned declares that he is duly authorised by the said Government to issue this certificate.

(Signature)

Form of Exemption Certificate

EXEMPTION CETIFICATE

(official Seal) (Country).)

Issued under the provisions of the

International Convention for Safety of Life at Sea, 1929

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage.

The (Name) Government certify

I the undersigned, (Name) certify

That the above-mentioned ship is under the autority conferred by Artricle.....of the International Convention referred to above exempted (*) from the requiremen s of .....
of the Convention on the voyages.....
to.....

(*) Insert here the conditions if any, on which the exemption certificate is granted

This certificate is issued under the authority of the Governement. It will remain in force until

Issued at the day of

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue this certificate.

(Seal.)

If signed, the following paragraph is to be added :

The undersigned declares that he is duly authorised by the said Governement to issue this certificate.

(Signature).

† Insert here references to Articles and Regulations, specifying particular paragraphs.

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἐκδίδεται κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς ..... Κυβερνήσεως καὶ ἰσχύει μέχρι .....

Ἐξεδόθη ἐν ..... τῇ .....

(Ἕπεται ἡ σφραγὶς ἢ ὑπογραφὴ τῆς ἐντεταλμένης διὰ τὴν ἔκδοσιν Ἀρχῆς).

(Σφραγὶς)

Ἐὰν τὸ πιστοποιητικὸν ὑπογράφηται, ἡ ἀκόλουθος παράγραφος δέον νὰ προστεθῇ.

Ὁ κάτωθι ὑπογεγραμμένος δηλῶ ὅτι εἶμαι δεόντως ἐξουσιοδοτημένος ὑπὸ τῆς ἀνωτέρω Κυβερνήσεως νὰ ἐκδόσω τὸ παρὸν πιστοποιητικόν.

(Ὑπογραφὴ)

Ὑπόδειγμα Πιστοποιητικοῦ ἐξαιρέσεως.

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΠΑΛΛΑΓΗΣ

(Ἐπίσημος Σφραγὶς) (Ἐκδίδον Κράτος)

Ἐκδοθὲν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς

ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΗ 1929

Ὄνομα πλοίου	Διεθνὲς σῆμα	Διμὴν νηολογήσεως	Ὁλικὴ χωρητικότης

Ἡμεῖς .... (ὄνομα Κυβερνήσεως ἢ πιστοποιούσης Ἀρχῆς) .... πιστοποιοῦμεν:

Ὅτι τὸ ἀνωτέρω πλοῖον δυνάμει τοῦ ἄρθρου ..... τ Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ Ἀσφαλείας Ἀνθρωπίνης Ζωῆς τῇ θαλάσσῃ ἔχει ἐξαιρεθῇ τῶν (*) ... ..διατάξεων τῆς Σύ βάσεως διὰ πλόας ..... εἰς .....

(*) Ἐνταῦθα ἀναφέρονται αἱ συνθῆκαι, ἐὰν ὑπάρχωσι, ὑφ' ἃς χορηγεῖται τὸ πιστοποιητικὸν ἐξαιρέσεως.

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἐκδίδεται κατ' ἐξουσιοδότησιν τ ..... Κυβερνήσεως καὶ ἰσχύει μέχρι .....

(ἕπεται ἡ σφραγὶς ἢ ὑπογραφὴ τῆς ἐξουσιοδοτημένης διὰ τ ἔκδοσιν Ἀρχῆς».

(Σφραγὶς)

Ἐὰν τὸ πιστοποιητικὸν ὑπογράφεται, ἡ ἀκόλουθος παρ γραφος δέον νὰ προστεθῇ.

Ὁ κάτωθι ὑπογεγραμμένος δηλῶ ὅτι εἶμαι δεόντως ἐξ σιοδοτημένος ὑπὸ τῆς ἀνωτέρω Κυβερνήσεως νὰ ἐκδόσω παρὸν πιστοποιητικόν.

(Ὑπογραφὴ)

(*) Ἀναφέρονται τὰ ἄρθρα καὶ οἱ Κανονισμοὶ μετὰ μνεί τῶν σχετικῶν παραγράφων.

ANNEX II.

INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA.

Preliminary.

These Rules shall be followed by all vessels upon the high seas and in all waters connected therewith, navigable by sea-going vessels.

In the following Rules every steam vessel which is under sail and not under steam is to be considered a sailing vessel, and every vessel under steam, whether under sail or not, is to be considered a steam vessel.

The word «steam vessel» shall include any vessel propelled by machinery.

The term «under steam» shall mean under any mechanical power.

A vessel is «under way» within the meaning of these Rules when she is not at anchor or made fast to the shore or aground.

The length of a vessel shall be deemed to be the length appearing in her certificate of registry.

Rules concerning Lights, &c.

The word «visible» in these Rules, when applied to lights, shall mean visible on a dark night with a clear atmosphere.

Article 1.

The Rules concerning lights shall be complied with in all weathers from sunset to sunrise, and during such time no other lights which may be mistaken for the prescribed lights or impair their visibility shall be exhibited.

Article 2.

A steam vessel under way shall carry:—

(a) On or in front of the foremast, or a vessel without a foremast, then in the forepart of the vessel, a bright white light, so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 20 points of the compass, so fixed as to throw the light 10 points on each side of the vessel, viz., from right ahead to 2 points abaft the beam on either side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 5 miles.

(b) Either forward or aft of the white light mentioned in sub-section (a) a second white light similar in construction and character to that light.

Vessels of less than 150 feet in length shall not be required to carry this second white light, but may do so.

(c) These two white lights shall be so placed in a line with the keel that one shall be at least 15 feet higher than the other and in such a position that the lower light shall be forward of the upper one, and higher than the lights mentioned in Article 2 (d) and (e). The vertical distance between the two white lights shall be less than the horizontal

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

ΠΡΟΣ ΑΠΟΦΥΓΗΝ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Προεισαγωγικαὶ διατάξεις.

Ὁ κανονισμὸς οὗτος θὰ τηρεῖται ἀπὸ ὅλα τὰ πλοῖα εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν καὶ τὰ συγκοινωνοῦντα μὲ ταύτην ὕδατα, εἰς τὰ ὁποῖα εἶναι δυνατὴ ἡ θαλασσοπλοΐα εἰς πλοῖα.

Εἰς τὰς κάτωθι ὁδηγίας πᾶν ἀτμόπλοιον, τὸ ὁποῖον ταξειδεύει μὲ μόνα τὰ ἱστία, θεωρεῖται ὡς ἱστιοφόρον πλοῖον, καὶ πᾶν πλοῖον κινούμενον διὰ τοῦ ἀτμοῦ, εἴτε φέρει ἱστία εἴτε μή, θεωρεῖται ὡς ἀτμόπλοιον.

Διὰ τῆς λέξεως ἀτμόπλοιον ὀνομάζεται πᾶν πλοῖον, τὸ ὁποῖον κινεῖται διὰ μηχανῆς.

Ἡ ἔκφρασις «κινούμενον διὰ τοῦ ἀτμοῦ» σημαίνει, κινούμενον δι' οἱουδήποτε μηχανικοῦ μέσου.

Συμφώνως μὲ τὸ πνεῦμα τοῦ παρόντος κανονισμοῦ, πᾶν πλοῖον θεωρεῖται ἐν πλῷ ἢ ἐν κινήσει ὅταν δὲν εἶναι οὔτε ἠγκυροβολημένον, οὔτε προσδεδεμένον εἰς τὴν ξηρὰν (μὲ πρυμάτσες), οὔτε ἔχει ἐξοκείλῃ (καθίσῃ).

Τὸ μῆκος ἑνὸς πλοίου εἶναι τὸ ἀναγραφόμενον εἰς τὸ πιστοποιητικὸν του νηολογήσεως.

Κανόνες διὰ τοὺς φανούς.

Εἰς τοὺς κανόνας τούτους ἡ λέξις «ὁρατός», ὅταν ἀποδίδεται εἰς φανούς, θὰ σημαίνῃ ὁρατὸς εἰς νύκτα σκοτεινὴν μὲ ἀτμόσφαιραν καθαράν.

Ἄρθρον 1ον.

Οἱ κανόνες οἱ ἀφορῶντες τοὺς φανοὺς πρέπει νὰ τηρῶνται μὲ οἱανδήποτε κατάστασιν καιροῦ ἀπὸ τῆς δύσεως μέχρι τῆς ἀνατολῆς τοῦ ἡλίου. Κατὰ τὸ χρονικὸν τοῦτο διάστημα ἀπαγορεύεται νὰ φαίνεται ἐξωτερικῶς τοῦ πλοίου ἄλλο φῶς, τὸ ὁποῖον δύναται νὰ ἐκληφθῇ ὡς φανὸς ἐκ τῶν καθοριζομένων, ἢ δύναται νὰ ἐπηρεάσῃ τὴν ὁρατότητα τῶν τελευταίων τούτων.

Ἄρθρον 2ον.

Πᾶν ἀτμόπλοιον θαλασσοποροῦν ὀφείλει νὰ φέρῃ :

α') Λευκὸν φανὸν (ἐντατικῶς λάμποντα) διαφεγγῆ ἐπὶ ἢ ἔμπροσθεν τοῦ ἀκατίου ἱστοῦ (τουρκέτο) ἤ, ὅταν τὸ πλοῖον δὲν ἔχει ἀκάτιον ἱστόν, εἰς τὸ πρωραῖον μέρος τοῦ πλοίου. Ὁ φανὸς οὗτος πρέπει νὰ εἶναι κατασκευασμένος οὕτως ὥστε νὰ φωτίζῃ ἄνευ διακοπῆς τόξον τοῦ ὁρίζοντος 20 ρόμβων (καιρῶν) τῆς πυξίδος (μπούσουλα) καὶ τοποθετημένος κατὰ τρόπον ὥστε νὰ ἐκπέμπῃ τὸ φῶς αὐτοῦ εἰς 10 ρόμβους ἀπὸ τῆς πρώρας καὶ ἑκατέρωθεν τοῦ διαμήκους ἐπιπέδου, ἤτοι ἀπὸ τῆς πρώρας μέχρι δύο ρόμβων (καιρῶν) πρύμνηθεν τοῦ ἐγκαρσίου ἑκάστης πλευρᾶς. Τὸ φῶς τοῦτο πρέπει νὰ ἔχῃ τοιαύτην φωτιστικὴν δύναμιν, ὥστε νὰ εἶναι ὁρατὸν ἐξ ἀποστάσεως τουλάχιστον 5 μιλίων.

β') Εἴτε πρώραθεν εἴτε πρύμνηθεν τοῦ ἐν παραγράφῳ (α') προβλεπομένου φανοῦ δεύτερον λευκὸν φανὸν τῆς αὐτῆς κατασκευῆς καὶ χαρακτηριστικῶν.

Τὰ πλοῖα μήκους μικροτέρου τῶν 150 ποδῶν (45,75 μέτρων) δὲν εἶναι ὑποχρεωμένα νὰ φέρωσι τὸν δεύτερον τοῦτον φανόν, δύνανται ὅμως καὶ νὰ φέρωσι τοῦτον.

γ') Οἱ δύο οὗτοι λευκοὶ φανοὶ πρέπει νὰ ὦσι τοποθετημένοι κατὰ τὸ διάμηκες ἐπίπεδον τοῦ πλοίου (εἰς τὴν ἰδίαν γραμμὴν μὲ τὴν καρένα) ἢ παραλλήλως πρὸς τοῦτο εἰς τρόπον ὥστε ὁ εἷς νὰ κεῖται τουλάχιστον 15 πόδας (4.57 μέτρα) ὑψηλότερον τοῦ ἄλλου, ἀλλ' ὁ χαμηλότερος φανὸς πρέπει νὰ εἶναι πάντοτε τοποθετημένος πρώραθεν τοῦ ὑψηλοτέρου καὶ ὑπεράνω τῶν φανῶν τῶν προβλεπομένων εἰς τὰς παραγράφους

distance. The lower of these two white lights, or if only one is carried, then that light, shall be placed at a height above the hull of not less than 20 feet and, if the breadth of the vessel exceeds 20 feet, then at a height above the hull not less than such breadth, so, however, that the light need not be carried at a greater height above the hull than 40 feet.

(d) On the starboard side a green light so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 10 points of the compass, so fixed as to throw the light from right ahead to 2 points abaft the beam on the starboard side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.

(e) On the port side a red light so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 10 points of the compass, so fixed as to throw the light from right ahead to 2 points abaft the beam on the port side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.

(f) The said green and red side lights shallbe fitted with inboard screens projecting at least 3 feet forward from the light, so as to prevent these lights from being seen across the bow.

In naval vessels of special construction in which it is not possible to comply fully with the provisions of this Article as to the position of lights or their range of visibility, those provisions shall be followed as closely as circumstances will permit.

Article 3.

A steam vessel when towing another vessel shall, in addition to her side lights, carry two bright white lights in a vertical line one over the other, not less than 6 feet apart, and when towing more that one vessel shall carry an additional bright white light 6 feet above or below such lights, if the length of the tow, measuring from the stern of the towing vessel to the stern of the last vessel towed, exceeds 600 feet. Each of these lights shall be of the same construction and character, and one of them shall be carried in the same position as the white light mentioned in Article 2 (a), and the lowest light shall be carried at a height of not less than 14 feet above the hull.

The vessel towing and the vessels towed, except the last vessel of the tow, may carry in lieu of the light required in Article, 1 0, a small white light abaft the funnel or aftermast, fot the tow to steer by,but such light shall not be visible forward of the beam.

(δ') καὶ (ε') τοῦ παρόντος ἄρθρου. Ἡ κάθετος ἀπόστασις μεταξὺ τῶν δύο τούτων φανῶν πρέπει νὰ εἶναι μικροτέρα τῆς ὁριζοντίου αὐτῶν ἀποστάσεως. Ὁ λευκὸς φανός, προβλεπόμενος εἰς τὴν παράγραφον (α'), ὅταν τὸ πλοῖον φέρει ἕνα μόνον λευκὸν φανόν, ἢ ὁ χαμηλότερος ἐκ τῶν δύο, ὅταν τὸ πλοῖον φέρει δύο φανούς, πρέπει νὰ εὑρίσκεται εἰς ὕψος οὐχὶ μικρότερον τῶν 20 ποδῶν (6.10 μέτρα) ἀπὸ τοῦ σκάφους τοῦ πλοίου. Ἐὰν ὅμως τὸ πλάτος τοῦ πλοίου εἶναι μεγαλύτερον τῶν 20 ποδῶν, ὁ χαμηλότερος φανὸς πρέπει νὰ εὑρίσκεται εἰς ὕψος ἀπὸ τοῦ σκάφους τοὐλάχιστον ὅσον τὸ πλάτος τοῦ πλοίου χωρὶς ἐν τούτοις νὰ ὑπάρχῃ ἀνάγκη τὸ ὕψος τοῦτο νὰ ὑπερβῇ τοὺς 40 πόδας (12.19 μ.).

δ') Πράσινον φανὸν πρὸς τὰ δεξιά, κατασκευασμένον οὕτως ὥστε νὰ φωτίζῃ ἄνευ διακοπῆς τόξον τοῦ ὁρίζοντος 10 ρόμβων τῆς πυξίδος καὶ τοποθετημένον κατὰ τρόπον ὥστε τὸ ἐκπεμπτόμενον φῶς νὰ εἶναι ὁρατὸν ἀπὸ τῆς πρώρας μέχρι δύο ρόμβων πρύμνηθεν τοῦ ἐγκαρσίου τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς. Τὸ φῶς τοῦτο πρέπει νὰ ἔχῃ τοιαύτην φωτιστικὴν ἔντασιν, ὥστε νὰ εἶναι ὁρατὸν ἐξ ἀποστάσεως τοὐλάχιστον δύο μιλίων.

ε') Ἐπὶ τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς ἐρυθρὸν φανὸν κατασκευασμένον οὕτως ὥστε νὰ φωτίζῃ ἄνευ διακοπῆς τόξον τοῦ ὁρίζοντος 10 ρόμβων τῆς πυξίδος καὶ τοποθετημένον κατὰ τρόπον ὥστε τὸ ἐκπεμπόμενον φῶς νὰ εἶναι ὁρατὸν ἀπὸ τῆς πρώρας μέχρι δύο ρόμβων πρύμνηθεν τοῦ ἐγκαρσίου τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς. Τὸ φῶς τοῦτο πρέπει νὰ ἔχῃ τοιαύτην φωτιστικὴν ἔντασιν ὥστε νὰ εἶναι ὁρατὸν ἐξ ἀποστάσεως τοὐλάχιστον δύο μιλίων.

στ') Οἱ ἀνωτέρω δύο πλευρικοὶ φανοί, ὁ πράσινος καὶ ὁ ἐρυθρός, πρέπει νὰ φέρωσιν ἕκαστος κατὰ τὴν πρὸς τὸ πλοῖον ἐσωτερικὴν πλευρὰν αὐτῶν παρασανίδωμα (ἐπισκίασμα), τὸ ὁποῖον νὰ ἐξέχῃ τοὐλάχιστον 3 πόδας (0,91 μ.) πρὸς πρώραν τοῦ φανοῦ, εἰς τρόπον ὥστε οἱ φανοὶ οὗτοι, ὅταν εἶναι ἀνημμένοι, νὰ μὴ εἶναι ὁρατοὶ ἐκ τῶν παρειῶν (μάσκες) τοῦ πλοίου, ὁ πράσινος ἐξ ἀριστερῶν καὶ ὁ ἐρυθρὸς ἐκ δεξιῶν.

Ἐπὶ πολεμικῶν πλοίων εἰδικῆς κατασκευῆς ἐπὶ τῶν ὁποίων δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ τηρηθῶσιν ἐπακριβῶς αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος ἄρθρου, αἱ ἀφορῶσαι τὴν τοποθέτησιν τῶν φανῶν ἢ τὴν ἀπόστασιν, εἰς τὴν ὁποίαν ὀφείλουσιν οὗτοι νὰ ὦσιν ὁρατοί, θὰ ἐφαρμόζωνται οἱ παρόντες κανόνες ὅσον εἶναι δυνατὸν ἀκριβέστερον, καὶ πολεμικὰ πλοῖα, ἐπὶ τῶν ὁποίων εἶναι ἐν τῇ ἐφαρμογῇ δύσκολον νὰ φέρεται ὁ δεύτερος λευκὸς φανὸς ὁ ἀναφερόμενος ἐν τῇ παραγράφῳ (β') τοῦ ἄρθρου τούτου, δὲν ὑποχρεοῦνται νὰ φέρωσι τοιοῦτον.

Ἄρθρον 3ον.

1) Ἀτμόπλοιον ρυμουλκοῦν ἄλλο πλοῖον ὀφείλει νὰ φέρῃ ἐκτὸς τῶν πλευρικῶν φανῶν, δύο λευκοὺς φανοὺς (ἐντατικῶς λάμποντας), διαφεγγεῖς, τοποθετημένους κατακορύφως τὸν ἕνα ὑπὸ τὸν ἄλλον καὶ εἰς ἀπόστασιν μεταξύ των οὐχὶ μικροτέραν τῶν 6 ποδῶν (1,83 μ.). Ὅταν δὲ ρυμουλκῇ περισσότερα τοῦ ἑνὸς πλοῖα, πρέπει νὰ φέρῃ καὶ τρίτον λευκὸν φανὸν διαφεγγῆ, 6 πόδας ἄνωθεν ἢ κάτωθεν τῶν ἀνωτέρω φανῶν, ἐὰν τὸ μῆκος τῆς ρυμουλκήσεως, μετρούμενον ἀπὸ τῆς πρύμνης τοῦ ρυμουλκοῦντος μέχρι τῆς πρύμνης τοῦ τελευταίου τῶν ρυμουλκουμένων ὑπερβαίνῃ τοὺς 600 πόδας (183 μέτρα).

2) Ἅπαντες οἱ φανοὶ οὗτοι πρέπει νὰ εἶναι τῆς αὐτῆς κατασκευῆς καὶ χαρακτηριστικῶν ὡς ὁ λευκὸς φανὸς ὁ ἀναφερόμενος εἰς τὸ ἄρθρον 2 (α'), εἷς ἐξ αὐτῶν πρέπει νὰ τοποθετῆται εἰς τὴν αὐτὴν μὲ τὸν τελευταῖον τοῦτον θέσιν, ὁ δὲ κατώτερος φανὸς πρέπει νὰ εὑρίσκηται εἰς ὕψος οὐχὶ μικρότερον τῶν 14 ποδῶν (4,57 μ.) ὑπεράνω τοῦ καταστρώματος·

Article 4.

(a) A vessel which is not under command shall carry where they can best be seen, and, if a steam vessel, in lieu of the lights required in Article 2 (a) and (b), two red lights, in a vertical line one over the other, not less than 6 feet apart, so placed that the lower light shall not be less than 14 feet above the hull, and of such a character as to be visible all round the horizon at a distance of at least 2 miles; and shall by day carry in a vertical line, one over the other not less than 6 feet apart, where they can best be seen, two black balls or shapes each 2 feet in diameter.

(b) A vessel employed in laying or in picking up a submarine cable shall carry, in lieu of the lights required in Article 2 (a) and (b), three lights in a vertical line, one over the other, not less than 6 feet apart, so placed that the lowest of these lights shall be not less than 14 feet above the hull. The highest and lowest of these lights shall be red, and the middle light shall be white, and they shall be of such a character as to be visible all round the horizon, at a distance of at least 2 miles. By day she shall carry in a vertical line, one over the other, not less than 6 feet apart, where they can best beseen, three shapes not less than 2 feet in diameter, of which the highest and lowest shall be globular in shape and red in colour, and the middle one diamond in shape and white.

(c) The vessels referred to in this Article, when not making way through the water, shall not carry the side-lights, but when making way shall carry them.

(b) The lights and shapes required to be shown by this Article are to be taken by other vessels as signals that the vessel showing them is not under command and cannot therefore get out of the way.

These signals are not signals of vessels in distress and requiring assistance. Such signals are contained in Article 31.

Article 5.

A sailing vessel under way, and any vessel being towed, shall carry the same lights as are prescrided by Article 2 for a steam vessel under way, with the exception of the white lights mentionel therein which they shall never carry.

Article 6.

Whenever, as in the case of small vessels under way during bad weather, the green and red side lights cannot be

3) Τὸ πλοῖον τὸ ὁποῖον ρυμουλκεῖ, καθὼς καὶ τὰ ρυμουλκούμενα, ἐξαιρέσει τοῦ τελευταίου ἐξ αὐτῶν, ἀντὶ τοῦ ἐν τῷ ἄρθρῳ 10 προβλεπομένου φανοῦ, δύνανται νὰ φέρωσι μικρὸν λευκὸν φανὸν ὄπισθεν τῆς καπνοδόχου ἢ τοῦ πρυμναίου ἱστοῦ διὰ νὰ δύναται τὸ ρυμουλκούμενον πλοῖον νὰ κυβερνᾷ ὄπισθεν αὐτοῦ· ὁ φανὸς ὅμως οὗτος δὲν πρέπει νὰ εἶναι ὁρατὸς πρώραθεν τοῦ ἐγκαρσίου τοῦ ρυμουλκοῦντος.

Ἄρθρον 4ον.

α΄) Πλοῖον τὸ ὁποῖον δὲν εἶναι κύριον τῶν κινήσεών του, ἤτοι δὲν δύναται νὰ κυβερνηθῇ, ὀφείλει κατὰ τὴν νύκτα νὰ φέρῃ εἰς τὸ μᾶλλον καταφανὲς μέρος ἢ ἂν πρόκειται περὶ ἀτμοπλοίου εἰς τὴν θέσιν τῶν φανῶν τὴν καθοριζομένην εἰς τὸ ἄρθρον 2 (α΄) καὶ (β΄) δύο ἐρυθροὺς φανοὺς τοποθετημένους κατακορύφως καὶ εἰς ἀπόστασιν μεταξύ των οὐχὶ μικροτέραν τῶν 6 ποδῶν (1,83 μ.) καὶ οὕτως ὥστε ὁ κατώτερος ἐξ αὐτῶν νὰ εὑρίσκεται τοὐλάχιστον 14 πόδας (4.57 μ.) ὑπεράνω τοῦ καταστρώματος. Οἱ φανοὶ οὗτοι πρέπει νὰ ἔχωσι φωτιστικὴν ἔντασιν τοιαύτην, ὥστε νὰ εἶναι ὁρατοὶ καθ' ὅλον τὸν ὁρίζοντα ἐξ ἀποστάσεως 2 τοὐλάχιστον μιλίων. Τὴν ἡμέραν πᾶν τοιοῦτον ἀκυβέρνητον πλοῖον ὀφείλει νὰ φέρῃ δύο μέλανας σφαίρας ἢ στερεὰ σχήματα διαμέτρου δύο ποδῶν (0,61 μ.), τοποθετημένας κατακορύφως τὴν μίαν ὑπὲρ τὴν ἄλλην καὶ εἰς ἀπόστασιν μεταξύ των τοὐλάχιστον 6 ποδῶν (1.83 μ.) εἰς θέσιν ἐξ ἧς θὰ φαίνωνται ὅσον τὸ δυνατὸν καλλίτερον.

β΄) Πᾶν πλοῖον, τὸ ὁποῖον χρησιμοποιεῖται εἰς τὸ νὰ τοποθετῇ ἢ νὰ ἀνελκύῃ ὑποβρύχια καλώδια, ὀφείλει νὰ φέρῃ ἀντὶ τῶν φανῶν τῶν ὁριζομένων εἰς τὸ ἄρθρον 2 (α΄) καὶ (β΄) τρεῖς φανοὺς τοποθετημένους κατακορύφως εἰς ἀποστάσεις μεταξύ των οὐχὶ μικροτέρας τῶν 6 ποδῶν (1.83 μ.) καὶ οὕτως ὥστε ὁ κατώτερος ἐξ αὐτῶν νὰ εὑρίσκεται τοὐλάχιστον 14 πόδας (4.57) ὑπεράνω τοῦ καταστρώματος. Ὁ ἀνώτερος καὶ κατώτερος τῶν φανῶν τούτων πρέπει νὰ ὦσιν ἐρυθροί, ὁ δὲ μεσαῖος λευκός. Οἱ φανοὶ οὗτοι πρέπει νὰ ἔχωσι φωτιστικὴν ἔντασιν τοιαύτην, ὥστε νὰ ὦσιν ὁρατοὶ καθ' ὅλον τὸν ὁρίζοντα ἐξ ἀποστάσεως δύο τοὐλάχιστον μιλίων. Τὴν ἡμέραν πᾶν τοιοῦτον πλοῖον ὀφείλει νὰ φέρῃ τρία στερεὰ σχήματα διαμέτρου δύο ποδῶν (0,61 μ.) τοποθετημένα κατακορύφως εἰς ἀποστάσεις μεταξύ των τοὐλάχιστον 6 ποδῶν (1,83 μ.) εἰς θέσιν ἐξ ἧς θὰ φαίνωνται ὅσον τὸ δυνατὸν καλλίτερον. Ἐκ τούτων τὸ μὲν ἀνώτερον καὶ κατώτερον πρέπει νὰ ὦσι σφαιρικὰ καὶ χρώματος ἐρυθροῦ, τὸ δὲ μεσαῖον σχήματος διπλοῦ κώνου καὶ λευκόν.

γ΄) Τὰ πλοῖα τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὸ παρὸν ἄρθρον δὲν πρέπει νὰ ἔχωσιν ἀνημμένους τοὺς πλευρικοὺς φανούς, ὅταν εἶναι ἀκίνητα, τοὐναντίον ὀφείλουσι νὰ ἔχωσι τούτους ἀνημμένους, ὅταν κινοῦνται.

δ΄) Οἱ φανοὶ καὶ τὰ σχήματα, τὰ ὁποῖα πρέπει συμφώνως μὲ τὸ παρὸν ἄρθρον νὰ δεικνύωνται, πρέπει νὰ θεωρῶνται ἀπὸ τὰ ἄλλα πλοῖα ὡς σήματα τῶν ὁποίων ἡ σημασία εἶναι ὅτι τὸ πλοῖον τὸ ὁποῖον τὰ ἐπιδεικνύει δὲν εἶναι κύριον τῶν κινήσεών του, ἤτοι δὲν δύναται νὰ κινηθῇ καὶ ἑπομένως δὲν δύναται νὰ ἀποκλίνῃ τῆς πορείας του.

Τὰ σήματα ταῦτα δὲν εἶναι σήματα πλοίων, τὰ ὁποῖα κινδυνεύουσι καὶ ζητοῦσι βοήθειαν. Τὰ τελευταῖα ταῦτα σήματα καθορίζονται εἰς τὸ ἄρθρον 31 τοῦ παρόντος κανονισμοῦ.

Ἄρθρον 5ον.

Πᾶν ἱστιοφόρον ἐν πλῷ καὶ πᾶν πλοῖον, τὸ ὁποῖον ρυμουλκεῖται, ὀφείλει νὰ φέρῃ ἀνημμένους τοὺς χρωματιστοὺς φανοὺς τοὺς καθοριζομένους εἰς τὸ ἄρθρον 2 δι' ἀτμόπλοιον ἐν πλῷ. Οὐδέποτε πρέπει νὰ φέρῃ τοὺς λευκοὺς φανοὺς τοὺς ἀναφερομένους εἰς τὸ αὐτὸ ἄρθρον.

Ἄρθρον 6ον.

Ὅταν οἱ πλευρικοὶ φανοί, ὁ πράσινος καὶ ἐρυθρὸς, δὲν δύνανται νὰ μένωσι σταθερῶς τοποθετημένοι εἰς τὰς θέσεις των,

fixed, these lights shall be kept at hand lighted and ready for use ; and shall, on the approach of or to other vessels, be exhibited on their respective sides in sufficient time to prevent collision, in such manner as to make them most visible, and so that the green light shall not be seen on the port side nor the red light on the starboard side, nor, if practicable, more than 2 point abaft the beam on their respective sides.

To make the use of these portable lights more certain and easy, the lanterns containing them shall each be painted outside with the colour of the light they respectively contain, and shall be provided with proper screens.

Article 7.

Steam vessels of less than 40, and vessels under oars or sails of less than 20, tons gross tonnage, respectively, and rowing boats, when under way, shall not be required to carry the lights mentioned in Article 2 but if they do not carry them they shall be provided with the following lights :—

1. Steam vessels of less than 40 tons shall carry :

(a) In the fore part of the vessel, on or in front of the funnel, where it can best be seen, and at a height above the gunwale of not less than 9 feet, a bright white light constructed and fixed as prescribed in Article 2 (a), and of such a character as to be visible at a distance of at least 3 miles.

(b) Green and red side-lights constructed and fixed as prescribed in Article 2 (d) and (e), and of such a character as to be visible at a distance of at least 1 mile, or a combined lantern showing a green light, and a red light from right ahead to 2 points abaft the beam on their respective sides. Such lantern shall be carried not less than 3 feet below the white light.

2. Small steamboats, such as are carried by seagoing vessels, may carry the white light at a less height than 9 feet above the gunwale, but it shall be carried above the side-lights or the combined lantern, mentioned in sub-division 1 (b).

3. Vessels under oars or sails, of less than 20 tons, shall if they do not carry the side-lights, carry, where it can best be seen, a lantern showing a green light on one side and a red light on the other, of such a character as to be visible at a distance of at least 1 mile so that the green light shall not be seen on the port side nor the red on the starboard side; provided that, where it is not possible to fix this light, it shall be kept ligthed and ready for use, and shall be exhibited in sufficient time to prevent collision.

4. Small rowing boats, whether under oars or sail, shall only be required to have ready at hand a lighted lantern showing a white light, which shall be temporarily exhibited in sufficient time to prevent collision.

ὅπως συμβαίνει εἰς ταξειδεύοντα μὲ κακοκαιρίαν μικρὰ πλοῖα, τότε οἱ φανοὶ οὗτοι πρέπει νὰ ὦσιν ἀνημμένοι καὶ πρόχειροι νὰ ἐπιδειχθῶσιν εἰς πᾶσαν στιγμήν. Κατὰ δὲ τὴν προσέγγισιν πρὸς ἄλλο πλοῖον ἢ τὴν προσέγγισιν ἄλλων πλοίων, οἱ φανοὶ οὗτοι πρέπει νὰ ἐπιδεικνύωνται ἀπὸ τὰς πλευρὰς εἰς τὰς ὁποίας ἀνήκουν ἀρκετὰ ἐγκαίρως πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως καὶ κατὰ τοιοῦτον τρόπον, ὥστε νὰ φαίνωνται ὅσον τὸ δυνατὸν καλλίτερον· καὶ ὁ μὲν πράσινος νὰ μὴ εἶναι ὁρατὸς ἀπὸ τὰ ἀριστερὰ τοῦ πλοίου, ὁ δὲ ἐρυθρὸς ἀπὸ τὰ δεξιά, ὥστε νὰ φαίνωνται, ἂν εἶναι δυνατόν, περισσότερον τῶν δύο ἀνεμορρόμβων (καιρῶν) πρύμνηθεν τοῦ ἐγκαρσίου τῆς πλευρᾶς εἰς τὴν ὁποίαν ἀνήκουσι.

Ἵνα καθίσταται εὐκολωτέρα καὶ ἀσφαλεστέρα ἡ χρῆσις τῶν δύο τούτων φορητῶν φανῶν, ἕκαστος ἐξ αὐτῶν πρέπει νὰ εἶναι ἐξωτερικῶς χρωματισμένος μὲ τὸ αὐτὸ τοῦ φωτὸς του χρῶμα καὶ νὰ φέρῃ τὸ ἀναγκαῖον παρασανίδωμα (ἐπισκίασμα).

Ἄρθρον 7ον.

Ἀτμόπλοια ὁλικῆς χωρητικότητος μικροτέρας τῶν 40 τόννων καὶ πλοῖα πλέοντα μὲ κώπας ἢ ἱστία ὁλικῆς χωρητικότητος μικροτέρας τῶν 20 κόρων, ὡς ἐπίσης καὶ κωπήλατοι λέμβοι, δὲν ὑποχρεοῦνται, ὅταν θαλασσοπορῶσι, νὰ φέρωσι τοὺς φανοὺς τοὺς ἀναφερομένους εἰς τὸ ἄρθρον 2 Ἐὰν ὅμως δὲν φέρωσιν αὐτούς, ὀφείλωσι νὰ ὦσι ἐφωδιασμένα μὲ τοὺς ἑξῆς φανούς:

1) Τὰ ἀτμόπλοια χωρητικότητος μικροτέρας τῶν 40 τόννων ὀφείλουσι νὰ φέρωσι :

α) Λευκὸν φανὸν (ἐντατικῶς λάμποντα) διαφεγγῆ εἰς τὸ πρῳραῖον μέρος τοῦ πλοίου ἢ ἐπὶ τῆς καπνοδόχου ἢ καὶ ἔμπροσθεν αὐτῆς εἰς θέσιν τοιαύτην, ὥστε νὰ φαίνεται ὅσον τὸ δυνατὸν καλλίτερον καὶ εἰς ὕψος ἄνωθεν τοῦ δρυφράκτου (παραπέτου) τοὐλάχιστον 9 ποδῶν 2.75 μ. Ὁ φανὸς οὗτος δέον νὰ εἶναι κατεσκευασμένος καὶ τοποθετημένος ὡς ἀναφέρει τὸ ἄρθρον 2(α) καὶ νὰ ἔχῃ φωτιστικὴν ἔντασιν ἐπαρκῆ, ὥστε νὰ εἶναι ὁρατὸς ἐξ ἀποστάσεως 3 τοὐλάχιστον μιλίων.

β) Τοὺς πλευρικοὺς φανοὺς πράσινον καὶ ἐρυθρὸν, κατεσκευασμένους καὶ τοποθετημένους ὡς ἀναφέρει τὸ ἄρθρον 2(β) καὶ (ε) καὶ φωτιστικῆς ἐντάσεως ἐπαρκοῦς, ὥστε νὰ εἶναι ὁρατοὶ ἐξ ἀποστάσεως ἑνὸς τοὐλάχιστον μιλίου ἢ ἕνα σύνθετον φανὸν, ὁ ὁποῖος νὰ ἐκπέμπῃ πράσινον καὶ ἐρυθρὸν φῶς ἀπὸ τῆς διευθύνσεως τῆς πρώρας μέχρι δύο ἀνεμορρόμβων πρύμνηθεν τοῦ ἐγκαρσίου τῆς σχετικῆς πλευρᾶς. Ὁ σύνθετος οὗτος φανὸς πρέπει νὰ τίθεται κάτωθεν τοῦ λευκοῦ καὶ εἰς ἀπόστασιν ἀπὸ τούτου οὐχὶ μικροτέραν τῶν 3 ποδῶν (0,91 μ.).

2) Ἀτμάκατοι, ὡς ἐκεῖναι τὰς ὁποίας φέρουσι τὰ θαλασσοποροῦντα πλοῖα, δύνανται νὰ φέρωσι τὸν λευκὸν φανὸν εἰς ὕψος μικρότερον τῶν 9 ποδῶν (2.74 μ.) ἄνωθεν τοῦ δρυφράκτου (παραπέτου), ὁ φανὸς ὅμως οὗτος πρέπει νὰ εὑρίσκεται πάντοτε ἄνωθεν τῶν πλευρικῶν ἢ τοῦ συνθέτου φανοῦ τοῦ ἀναφερομένου εἰς τὸ ἐδάφιον 1 (β) τοῦ παρόντος ἄρθρου.

3) Πλοῖα κωπήλατα ἢ ἱστιοφόρα χωρητικότητος μικροτέρας τῶν 20 κόρων, ὅταν πλέωσι διὰ κωπῶν ἢ ἱστίων, ἂν δὲν φέρωσι πλευρικοὺς φανούς, ὀφείλουσι νὰ φέρωσιν εἰς τὴν θέσιν εἰς ἣν θὰ εἶναι μᾶλλον καταφανὴς, φανὸν ἐκπέμποντα πράσινον φῶς ἐκ τῆς μιᾶς πλευρᾶς καὶ ἐρυθρὸν ἐκ τῆς ἑτέρας φωτιστικῆς ἐντάσεως ἐπαρκοῦς ὥστε νὰ εἶναι ὁρατὸς ἐξ ἀποστάσεως ἑνὸς τοὐλάχιστον μιλίου καὶ κατασκευασμένον κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε τὸ πράσινον φῶς νὰ μὴ φαίνεται ἐξ ἀριστερῶν οὐδὲ τὸ ἐρυθρὸν ἐκ δεξιῶν. Ἐν τούτοις, ἐὰν δὲν εἶναι δυνατὸν ὁ φανὸς οὗτος νὰ τοποθετηθῇ σταθερῶς, πρέπει νὰ τηρῆται πρόχειρος καὶ ἀνημμένος καὶ νὰ ἐπιδεικνύηται ἀρκετὰ ἐγκαίρως πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως.

4) Μικραὶ ἀκάλυπτοι λέμβοι κινούμεναι διὰ κωπῶν ἢ ἱστίων εἶναι μόνον ὑποχρεωμέναι νὰ ἔχωσιν ἀνημμένον καὶ πρόχειρον λευκὸν φανὸν ὅστις πρέπει νὰ ἐπιδεικνύηται ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρὸν καὶ ἐγκαίρως πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως.

The vessels referred to in this Article shall not be obliged to carry the lights prescribed by Article 4 (a), and Article 11, last paragraph.

Article 8.

Sailing pilot-vessels, when engaged on their station on pilotage duty, and not at anchor, shall not show the lights required for other vessels, but shall carry a white light at the masthead, visible all round the horizon, at a distance of at least 3 miles, and shall also exhibit a flare-up light or flare-up lights at short intervals, which shall never exceed ten minutes.

On the near approach of or to other vessels they shall have their side-lights lighted ready for use, and shall flash or show them at short intervals, to indicate the direction in which they are heading,but the green light shall not be shown on the port side, nor the red light on the starboard side.

A sailing pilot-vessel of such a class as to be obliged to go alongside of a vessel to put a pilot on board may show the white light instead of carrying it at the masthead, and may, instead of the side-lights above mentioned, have at hand, ready for use, a lantern with a green glass on the one side and a red glass on the other to be used as prescribed above.

A steam pilot-vessel when engaged on her station on pilotage duty and not at anchor, shall, in addition to the lights and flares required for sailing pilot-vessels, carry at a distance of eight feet below her white mast head light, a red light, visible all round the horizon at a distance of at least three miles, and also the sidelights required to be carried by vessels when under way.

All pilot vessels, when engaged on their stations on pilotage duty and at anchor, shall carry the ligts and show the flares prescribed above, except that the side lights shall not be shown.

When not engaged on their stations on pilotage duty, they shall carry the same lights as other vessels of their class land tonnage.

Article 9.*†

Fishing-vessels and fishing-boats, when under way and when not required by this Article to carry or show the lights hereinafter specified, shall carry or show the lights prescribed for vessels of their tonnage under way.

(a) Open boats, by which it is to be understood boats not protected from the entry of sea water by means of a continuous deck, when engaged in any fishing at night with outlying tackle extending not more than 150 feet horizontally from the boat into the sea way, shall carry one all-round white light.

* This article does not apply to Chinese or Siamese vessels.

† The expression «Mediterranean Sea» contained in subsections (b) and (c) of this Article includes the Black Sea and the other adjacent inland seas in communication with it.

Τὰ πλοῖα τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὸ ἄρθρον τοῦτο δὲν εἶναι ὑποχρεωμένα νὰ φέρωσι τοὺς φανούς, τοὺς ἀναφερομένους εἰς τὸ ἄρθρον 4 (α) κατὰ τὴν τελευταίαν παράγραφον τοῦ ἄρθρου 11.

Ἄρθρον 8.

Τὰ ἱστιοφόρα πλοηγικὰ πλοῖα (πιλοτίνες), ὅταν εὑρίσκωνται εἰς τὴν περιοχὴν των διὰ πλοηγικὴν ὑπηρεσίαν καὶ ὅταν δὲν εἶναι ἠγκυροβολημένα, δὲν ὑποχρεοῦνται νὰ φέρωσι τοὺς φανοὺς τοὺς καθωρισμένους διὰ τὰ ἄλλα πλοῖα. Ὀφείλουσιν ὅμως νὰ φέρωσιν εἰς τὸ ἐπίμηλον τοῦ ἱστοῦ λευκὸν φανὸν ὁρατὸν καθ' ὅλον τὸν ὁρίζοντα ἐξ ἀποσπάσεως 3 τοὐλάχιστον μιλίων καὶ νὰ ἐπιδεικνύωσι προσέτι ἓν ἢ περισσότερα ἀναλάμποντα φῶτα κατὰ μικρὰ χρονικὰ διαλείμματα τὰ ὁποῖα οὐδέποτε δέον νὰ ὑπερβαίνωσι τὰ 10 λεπτὰ τῆς ὥρας.

Κατὰ τὴν προσέγγισιν αὐτῶν εἰς ἄλλα πλοῖα ἢ ἄλλων πλοίων πρὸς αὐτά, ὀφείλουσι νὰ ἔχωσι τοὺς πλευρικοὺς (χρωματιστοὺς) φανοὺς ἀνημμένους ἑτοίμους πρὸς χρῆσιν καὶ νὰ ἐπιδεικνύωσι τούτους κατὰ μικρὰ χρονικὰ διαλείμματα, ἵνα δεικνύωσι τὴν διεύθυνσιν πρὸς τὴν ὁποίαν πλέουσι. Τὸ πράσινον ὅμως φῶς δὲν πρέπει νὰ φαίνηται ἐξ ἀριστερῶν οὐδὲ τὸ ἐρυθρὸν ἐκ δεξιῶν.

Ἱστιοφόρον πλοηγικὸν πλοῖον ἐκ τῆς κατηγορίας ἐκείνων τὰ ὁποῖα ὀφείλουσι νὰ παραβάλωσιν εἰς πλοῖον ἵνα ἐπιβιβάσωσι τὸν πλοηγὸν (πιλότον), δύναται νὰ ἐπιδεικνύῃ τὸν λευκὸν φανὸν ἀντὶ νὰ φέρῃ τοῦτον ἐπὶ τοῦ ἐπιμήλου καὶ ἀντὶ τῶν ἀνωτέρω μνημονευθέντων πλευρικῶν φανῶν, δύναται νὰ ἔχῃ πρόχειρον καὶ ἕτοιμον πρὸς χρῆσιν ἕνα φανὸν μὲ ὕαλον πρασίνην πρὸς τὸ ἓν μέρος καὶ ἐρυθρὰν πρὸς τὸ ἕτερον. Τοῦ φανοῦ τούτου ἡ χρῆσις δέον νὰ γίνεται κατὰ τὸν ἀνωτέρω ἐκτεθέντα τρόπον.

Πᾶν ἀτμοκίνητον πλοηγικὸν πλοῖον, ὅταν εὑρίσκεται εἰς τὴν περιοχήν του διὰ πλοηγικὴν ὑπηρεσίαν, οὐχὶ ὅμως ἠγκυροβολημένον (ὅταν δὲν εἶναι ἀραγμένον) ὀφείλει νὰ φέρῃ ἐκτὸς τῶν διὰ τὰ ἱστιοφόρα πλοηγικὰ πλοῖα ὁρισθέντων ἀνωτέρω φώτων, ἐρυθρὸν φανὸν 8 πόδας (2.40 μ.) κάτωθεν τοῦ λευκοῦ φανοῦ τοῦ ἐπιμήλου τοῦ ἱστοῦ, ὁρατὸν καθ' ὅλον τὸν ὁρίζοντα ἐξ ἀποστάσεως τοὐλάχιστον τριῶν μιλίων. Ὀφείλει προσέτι νὰ φέρῃ καὶ τοὺς πλευρικοὺς φανοὺς τοὺς καθωρισμένους διὰ τὰ ἐν πλῷ πλοῖα.

Πάντα τὰ πλοηγικὰ πλοῖα, ὅταν εὑρίσκωνται ἐν ὑπηρεσίᾳ εἰς τὴν πλοηγικὴν των περιοχὴν καὶ εἶναι ἠγκυροβολημένα, ὀφείλουσι νὰ φέρωσι τοὺς φανοὺς καὶ νὰ ἐπιδεικνύωσι τὰ ἀναλάμποντα φῶτα ὡς ταῦτα εἰς τὰ ἀνωτέρω ὡρίσθησαν, οὐχὶ ὅμως καὶ τοὺς πλευρικοὺς φανοὺς τοὺς ὁποίους δὲν πρέπει νὰ ἐπιδεικνύωσι.

Τὰ πλοηγικὰ πλοῖα, ὅταν δὲν ἐκτελῶσι πλοηγικὴν ὑπηρεσίαν εἰς τὰς περιοχάς των, ὀφείλουσι νὰ φέρωσι τὰ αὐτὰ φῶτα μὲ τὰ λοιπὰ πλοῖα τῆς αὐτῆς κατηγορίας καὶ χωρητικότητος

Ἄρθρον 9. *

Εἰς τὸν ὅρον «Μεσόγειος» χρησιμοποιούμενον ἐν τοῖς ἐδαφίοις (β) καὶ (γ) τοῦ παρόντος ἄρθρου συμπεριλαμβάνονται καὶ ὁ Εὔξεινος Πόντος καὶ αἱ ἐσωτερικαὶ θάλασσαι αἱ μετ' αὐτῆς συγκοινωνοῦσαι.

Τὰ ἁλιευτικὰ πλοῖα καὶ αἱ ἁλιευτικαὶ λέμβοι, ὅταν θαλασσοπορῶσιν, ὀφείλουσι νὰ ἐπιδεικνύωσι τοὺς φανοὺς τοὺς καθωρισμένους διὰ τὰ λοιπὰ πλοῖα τῆς αὐτῆς χωρητικότητος τὰ εὑρισκόμενα ἐν κινήσει, ἐκτὸς τῶν περιπτώσεων διὰ τὰς ὁποίας κατωτέρω προνοεῖ τὸ παρὸν ἄρθρον:

α') Αἱ ἄφρακτοι λέμβοι (δηλαδὴ ὅσαι δὲν προφυλάσσονται ἀπὸ τῆς θαλάσσης διὰ συνεχοῦς καταστρώματος) ὅταν ἁλιεύωσι τὴν νύκτα, τὰ δὲ ἁλιευτικὰ αὐτῶν ὄργανα (δίκτυα, ὁρμιαὶ κλπ.) δὲν ἐκτείνονται εἰς ὁριζοντίαν ἀπόστασιν ἀπὸ τοῦ πλοίου μεγαλειτέραν τῶν 150 ποδῶν (45,72 μ.) ὀφείλουσι νὰ φέρωσι λευκὸν φανὸν ὁρατὸν καθ' ὅλον τὸν ὁρίζοντα.

* Τὸ ἄρθρον τοῦτο δὲν ἐφαρμόζεται ἐπὶ πλοίων τοῦ Σιὰμ καὶ τῆς Κίνας

Open boats, when fishing at night, with outlying tackle extending more than 150 feet horizontally from the boat into the seaway, shall carry one all-round white light, and in addition, on approaching or being approached by other vessels shall show a second white light at least 3 feet below the first light and at a horizontal distance of at least 5 feet away from it in the direction in which the outlying tackle is attached.

The lights mentioned in this sud-division shall be of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles

* (b) Vessels and boats, except open boats as defined in subdivision (a), when fishing with drift-nets, shall, so long as the nets are wholly or partly in the water, carry two white lights where they can best be seen. Such lights shall be placed so that the vertical distance between them shall be not less than 6 feet and not more than 15 feet, and so that the horizontal distance between them, measured in a line with the keel, shall be not less than 5 feet and not more tha 10 feet. The lower of these two lights shall be in the direction of the nets, and both of them shall be of such a character as to show all round the horizon, and to be visible at a distance of not less than 3 miles.

Within the Mediterranean Sea and in the seas bordering the coasts of Japan and Korea, § sailing fishing vessels of less than 20 tons gross tonnage shall not be obliged to carry the lower of these two lights ; should they, however, not carry it, they shall show in the same position (in the direction of the net or gear) a white light visible at a distance of not less than one sea mile on the approach of or to other vessels.

(c) Vessels and boats, except open boats as defined in subdivision (a), when line-fishing with their lines out and attached to or hauling their lines, and when not at anchor or stationary within the meaning of subdivision (h), shall carry the same lights as vessels fisshing with drift-nets. When shooting lines, or fishing with towing lines, they shall carry the lights prescribed for a steam or sailing vessel under way respectively.

Within the Mediterranean Sea and in the seas bordering the coasts of Japan and Korea, § sailing fishing vessels of less than 20 tons gross tonnage shall not be obliged to carry the lower of these two lights ; should they, however, not carry it, they shall show in the same position (in the direction of the lines) a white light, visible at a distance of not less than one sea mile on the approach of or to other vessels.

(d) Vessels, when engaged in trawling, by which is meant the dragging of an apparatus along the bottom of the sea—

* Dutch vessels and boats when engaged in the «kolk», or hand-line fishing will carry the lights prescribed for fishing with drift-nets.

§ Also, as regards Russian vessels, in the seas (excluding the Baltic) bordering the coasts of Russia.

Αἱ ἄφρακτοι λέμβοι, ὅταν ἁλιεύωσι τὴν νύκτα τὰ δὲ ἁλιευτικὰ αὐτῶν ὄργανα (δίκτυα, ὁρμιαὶ κλπ.) ἐκτείνωνται περισσότερον τῶν 150 ποδῶν (45.72 μ.) μετρουμένων ἀπὸ τῆς λέμβου καὶ ὁριζοντίως, ὀφείλουσι νὰ φέρωσι λευκὸν φανὸν ὁρατὸν καθ' ὅλον τὸν ὁρίζοντα. ἐπὶ πλέον ὅταν πλησιάζωσιν ἄλλα πλοῖα ἢ ὅταν πλοῖα πλησιάζωσιν αὐτά, ὀφείλουσι νὰ δεικνύωσι δευτερον λευκὸν φῶς τρεῖς τοὐλάχιστον πόδας (0.91 μ.) χαμηλότερον καὶ εἰς ὁριζοντίαν ἀπόστασιν 5 τοὐλάχιστον ποδῶν (1.50 μ.) ἀπὸ τὸ πρῶτον φῶς, πρὸς τὴν διεύθυνσιν πρὸς τὴν ὁποίαν ἔχουσιν ἐκταθῇ τὰ ἁλιευτικὰ αὐτῶν ὄργανα.

Τὰ φῶτα τὰ καθοριζόμενα ἐν τῇ παραγράφῳ ταύτῃ πρέπει νὰ ἔχωσι ἐπαρκῆ φωτιστικὴν ἔντασιν ὥστε νὰ ὦσιν ὁρατὰ ἐξ ἀποστάσεως δύο τοὐλάχιστον μιλίων.

* β) Πάντα τὰ ἁλιευτικὰ πλοῖα καὶ αἱ ἁλιευτικαὶ λέμβοι, ἐκτὸς τῶν ἀφράκτων λέμβων τῆς ἀνωτέρω παραγράφου (α) ὅταν ἁλιεύωσι μὲ δίκτυα τοῦ ἀφροῦ ἐπιπλέοντα, ὀφείλουσι νὰ φέρωσι καθ' ὅλον τὸ χρονικὸν διάστημα κατὰ τὸ ὁποῖον τὰ δίκτυα εὑρίσκονται καθ' ὁλοκληρίαν ἢ ἐν μέρει εἰς τὴν θάλασσαν, δύο λευκοὺς φανοὺς κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε νὰ φαίνωνται ὅσον τὸ δυνατὸν καλλίτερον. Ἡ κάθετος ἀπόστασις τῶν δύο τούτων φανῶν πρέπει νὰ εἶναι τοὐλάχιστον 6 ποδῶν (1.80 μ.) καὶ κατὰ μέγιστον 15 ποδῶν (4.50 μ.), ἡ δὲ ὁριζοντία αὐτῶν ἀπόστασις μετρουμένη κατὰ τὸ διάμηκες ἐπίπεδον (γραμμὴ τῆς καρένας) πρέπει νὰ εἶναι κατ' ἐλάχιστον 5 ποδῶν (1.50 μ.) καὶ κατὰ μέγιστον 10 ποδῶν (3.00 μ.). Ὁ κατώτερος ἐκ τῶν δύο φανῶν πρέπει νὰ εὑρίσκηται πρὸς τὴν διεύθυνσιν τῶν δικτύων καὶ οἱ δύο φανοὶ νὰ ὦσιν ὁρατοὶ καθ' ὅλον τὸν ὁρίζοντα καὶ ἐξ ἀποστάσεως 3 τοὐλάχιστον μιλίων.

Ἐντὸς τῆς Μεσογείου θαλάσσης καὶ εἰς τὰς θαλάσσας αἱ ὁποῖαι περιβάλλουσι τὰς ἀκτὰς τῆς Ἰαπωνίας καὶ Κορέας τὰ ἱστιοφόρα ἁλιευτικὰ πλοιάρια ὁλικῆς χωρητικότητος μικροτέρας τῶν 20 κόρων δὲν εἶναι ὑποχρεωμένα νὰ φέρωσι τὸν χαμηλότερον ἐκ τῶν δύο τούτων φανῶν. Ἐὰν ὅμως δὲν φέρωσι τὸν δεύτερον τοῦτον φανόν, ὀφείλουσι νὰ δεικνύωσιν εἰς τὴν ἰδίαν θέσιν (πρὸς τὴν διεύθυνσιν τῶν δικτύων των ἢ ἄλλων ἁλιευτικῶν ὀργάνων) λευκὸν φῶς ὁρατὸν ἐξ ἀποστάσεως ἑνὸς τοὐλάχιστον μιλίου ὅταν πλησιάζωσιν ἄλλα πλοῖα ἢ ὅταν ἄλλα πλοῖα πλησιάζωσιν αὐτά.

γ) Τὰ ἁλιευτικὰ πλοῖα καὶ αἱ λέμβοι, ἐκτὸς τῶν ἀφράκτων λέμβων τῆς παραγράφου (α), ὅταν ἁλιεύωσι καὶ ἔγωσιν ἐκτείνῃ τὰς ὁρμιάς των ἢ εἰσελκύωσι ταύτας καὶ δὲν εἶναι ἠγκυροβολημένα ἢ ἀκίνητα ὅπως ἐννοῇ ἡ παράγραφος τοῦ παρόντος ἄρθρου, ὀφείλουσι νὰ φέρωσι τοὺς φανοὺς τοὺς ὡρισμένους διὰ τὰ πλοῖα τὰ ὁποῖα ἁλιεύουσι μὲ δίκτυα τοῦ ἀφροῦ ἐπιπλέοντα. Ὅταν ἐκτείνωσι τὰς ὁρμιάς των ἢ ἁλιεύωσι μὲ συρτὴν ὀφείλουσι νὰ φέρωσι τοὺς φανοὺς τοὺς καθωρισμένους διὰ θαλασσοπαροῦντα ἀτμόπλοια, ἂν εἶναι ἀτμόπλοια, ἢ διὰ θαλασσοπαροῦντα ἱστιοφόρα, ἂν εἶναι ἱστιοφόρα.

Ἐντὸς τῆς Μεσογείου θαλάσσης καὶ εἰς τὰς θαλάσσας αἱ ὁποῖαι περιβάλλουσι τὰς ἀκτὰς τῆς Ἰαπωνίας καὶ Κορέας.

Τὰ ἱστιοφόρα ἁλιευτικὰ πλοιάρια ὁλικῆς χωρητικότητος μικροτέρας τῶν 20 τόννων, δὲν εἶναι ὑποχρεωμένα νὰ φέρωσι τὸν χαμηλότερον ἀπὸ τοὺς δύο τούτους φανούς. Ἐὰν ὅμως δὲν φέρωσι τὸν δεύτερον ταῦτον φανόν, ὀφείλουσι νὰ δεικνύωσιν εἰς τὴν αὐτὴν θέσιν (πρὸς τὴν διεύθυνσιν τῶν ὁρμιῶν των) λευκὸν φῶς ὁρατὸν ἐξ ἀποστάσεως ἑνὸς τοὐλάχιστον μιλίου, ὅταν πλησιάζωσιν ἄλλα πλοῖα ἢ ὅταν ἄλλα πλοῖα πλησιάζωσιν αὐτά.

δ) Τὰ ἁλιευτικὰ πλοῖα τὰ ὁποῖα ἁλιεύουσι μὲ γαγγάμην (γαγκάδαν). δηλαδὴ μὲ ὄργανον τὸ ὁποῖον σύρεται εἰς τὸν βυθόν. ὀφείλουσι νὰ φέρωσι τὰ ἑξῆς φῶτα:

1. If steam vessels, shall carry in the same position as the white light mentioned in Article 2(a), a tri-coloured lantern so constructed and fixed as to show a white light from right ahead to two points on each bow, and a green light and a red light over an arc of the horizon from two points on each bow to two points abaft the beam on the starboard and port sides respectively; and not less than 6 nor more than 12 feet below the tri-coloured lantern a white light in a lantern, so constructed as to show a clear, uniform and unbroken light all round the horizon.

2. If sailing vessels, shall carry a white light in a antern, so constructed as to show a clear, uniform and unbroken light all round the horizon, and shall also, on the approach of or to other vessels, show where it can best be seen a white flare-up light or torch in sufficient time to prevent collision.

All lights mentioned in sub-division (d), 1 and 2, shall be visible at a distance of at least 2 miles.

(e) Oyster dredgers and other vessels fishing with dredge-nets shall carry and show the same lights as trawlers.

(f) Fishing-vessels and fishing-boats may at any time use a flare-up light in addition to the lights which they are by this Article required to carry and show, and they may also use working lights.

(g) Every fishing-vessel and every fishing-boat under 150 feet in length, when at anchor, shall exhibit a white light visible all round the horizon at a distance of at least 2 miles.

Every fishing-vessel of 150 feet in length or upwards, when at anchor, shall exhibit a white light visible all round the horizon at a distance of at least 2 miles and shall exhibit a second light as provided for vessels of such length by Article 11.

Should any such vessel, whether under 150 feet in length, or of 150 feeet in length or upwards, be attached to a net or other fishing gear, she shall, on the approach of other vessels, show an additional white light at least 3 feet below the anchor light, and at a horizontal distance of at least 5 feet away from it in the direction of the net or gear.

(h) If a vessel or boat when fishing becomes stationary in consequence of her gear getting fast to a rock or other obstruction, she shall in day-time haul down the day-signal required by sub-division (k); at night show the light or lights prescribed for a vessel at anchor; and, during fog, mist, falling snow, or esavy rain-storms, make the signal prescribed for a versel at anchor. (See sub-division (d), and the last hpaagraph of Article 15.).

(i) In fog, mist, falling snow, or heavy rain-storms, drift-net vessels attached to their nets, and vessels when tratwling, dredging, or fishing, with any kind of drag-ne, and vessels line fishing with their lines out,

1. Ἐὰν εἶναι ἀτμόπλοια, ὀφείλουσι νὰ φέρωσιν εἰς τὴν θέσιν τοῦ λευκοῦ φανοῦ τοῦ ἄρθρου 2 (α) ἕνα τρίχρωμον φανὸν κατεσκευασμένον καὶ τοποθετημένον οὕτως ὥστε νὰ δεικνύῃ λευκὸν φῶς ἀπὸ τοῦ διαμήκους ἐπιπέδου μέχρι δύο ρόμβων (καιρῶν) ἑκατέρωθεν (δεξιὰ καὶ ἀριστερὰ) τούτου, πράσινον φῶς ὁρατὸν ἀπὸ τῶν δύο ρόμβων δεξιὰ τῆς πρώρας μέχρι δύο ρόμβων πρύμνηθεν τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς καὶ ἐρυθρὸν φῶς ὁρατὸν ἀπὸ δύο ρόμβων ἀριστερὰ τῆς πρώρας μέχρι δύο ρόμβων πρύμνηθεν τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς. Ἐπὶ πλέον ὀφείλουσι νὰ φέρωσι κατ' ἐλάχιστον 6 πόδας (1.80 μ.) καὶ κατὰ μέγιστον 12 πόδας (3.60 μ.) κάτωθεν τοῦ τριχρώμου φανοῦ, λευκὸν φανὸν ὁ ὁποῖος νὰ δεικνύῃ καθαρὸν ὁμοιόφορφον καὶ συνεχὲς φῶς ὁρατὸν καθ' ὅλον τὸν ὁρίζοντα.

2. Ἐὰν εἶναι ἱστιοφόρα, ὀφείλουσι νὰ φέρωσι λευκὸν φανὸν κατεσκευασμένον οὕτως ὥστε νὰ δεικνύῃ καθαρὸν ὁμοιόμορφον καὶ συνεχὲς φῶς ὁρατὸν καθ' ὅλον τὸν ὁρίζοντα. Ὅταν δὲ πλησιάζωσιν ἄλλα πλοῖα ἢ ἄλλα πλοῖα πλησιάζωσιν αὐτά, ὀφείλουσι νὰ δεικνύωσι κατὰ τρόπον ὥστε νὰ εἶναι ὅσον τὸ δυνατὸν περισσότερον καταφανές, ἀναλάμπον φῶς ἢ δᾷδα, ἐγκαίρως ὥστε νὰ προληφθῇ σύγκρουσις.

Πάντα τὰ φῶτα τὰ καθοριζόμενα ἐν τῇ παραγράφῳ (δ) 1 καὶ 2 πρέπει νὰ ὦσιν ὁρατὰ ἐξ ἀποστάσεως 2 τοὐλάχιστον μιλίων.

ε) Τὰ ἁλιευτικὰ πλοῖα τὰ ἁλιεύοντα διὰ γριπίσεως ὄστρεα (στρείδια), ὡς καὶ τὰ ἁλιευτικὰ πλοῖα τὰ ὁποῖα ἁλιεύουσι μὲ κύρτους (κιούρτους) ὀφείλουσι νὰ φέρωσι καὶ νὰ δεικνύωσι τὰ αὐτὰ φῶτα μὲ τὰ πλοῖα τὰ ὁποῖα ἁλιεύωσι μὲ γαγγάμην (γαγκάβαν).

ϛ) Πάντα τὰ ἁλιευτικὰ πλοῖα καὶ αἱ ἁλιευτικαὶ λέμβοι δύνανται πάντοτε νὰ χρησιμοποιῶσιν ἀναλάμπον φῶς ἐκτὸς τῶν φώτων τὰ ὁποῖα καθορίζονται νὰ φέρωσι διὰ τοῦ παρόντος ἄρθρου. Δύνανται ἐπίσης νὰ φέρωσι καὶ τὰ διὰ τὴν ἐργασίαν των χρήσιμα φῶτα.

η) Πάντα τὰ ἁλιευτικὰ πλοῖα καὶ αἱ ἁλιευτικαὶ λέμβοι μήκους μικροτέρου τῶν 150 ποδῶν (45.72 μ.), ὅταν εἶναι ἠγκυροβολημένα, ὀφείλουσι νὰ φέρωσι λευκὸν φανόν, ὁρατὸν καθ' ὅλον τὸν ὁρίζοντα ἐξ ἀποστάσεως δύο τοὐλάχιστον μιλίων.

Πάντα τὰ ἁλιευτικὰ πλοῖα μήκους 150 ποδῶν (45.72 μ.) ἢ μεγαλειτέρου, ὅταν εἶναι ἠγκυροβολημένα ὀφείλουσι νὰ φέρωσι λευκὸν φανὸν ὁρατὸν καθ' ὅλον τὸν ὁρίζοντα ἐξ ἀποστάσεως δύο τοὐλάχιστον μιλίων καὶ νὰ δεικνύωσιν καὶ δεύτερον φανὸν ὡς ὁρίζει τὸ ἄρθρον 11 διὰ τὰ πλοῖα τοῦ μήκους των.

Ἐὰν ἁλιευτικὰ πλοῖα μήκους μικροτέρου ἢ μεγαλειτέρου τῶν 150 ποδῶν (45.72 μ.) εἶναι προσδεδεμένα εἰς τὰ δίκτυά των ἢ εἰς ἄλλον οἱονδήποτε ἁλιευτικὸν ὄργανον, ἐπιπρόσθετον λευκὸν φανὸν 3 τοὐλάχιστον πόδας (91. μ.) κάτωθεν τοῦ φανοῦ τὸν ὁποῖον φέρουσι τὰ ἠγκυροβολημένα πλοῖα. Ὁ ἐπιπρόσθετος οὗτος φανὸς πρέπει νὰ εὑρίσκεται εἰς ὁριζοντίαν ἀπόστασιν πέντε τοὐλάχιστον ποδῶν (1.50 μ.) ἀπὸ τοῦ φανοῦ τὸν ὁποῖον φέρουσι τὰ ἠγκυροβολημένα πλοῖα καὶ πρὸς τὴν διεύθυνσιν τῶν δικτύων ἢ τοῦ ἁλιευτικοῦ ὀργάνου.

θ) Πᾶν ἁλιευτικὸν πλοῖον τὸ ὁποῖον ἤθελε καταστῇ ἀκίνητον λόγῳ περιπλοκῆς τῶν ἁλιευτικῶν του ὀργάνων εἰς βράχον ἢ ἄλλο ἐμπόδιον, ὀφείλει τὴν μὲν ἡμέραν νὰ ἐπαίρῃ τὸ σῆμα τὸ ὁποῖον ὁρίζεται εἰς τὴν παράγραφον (κ) τοῦ παρόντος ἄρθρου, τὴν δὲ νύκτα νὰ δεικνύῃ τὸ φῶς ἢ τὰ φῶτα τὰ καθωρισμένα διὰ τὰ ἠγκυροβολημένα πλοῖα εἰς τὰς παραγράφους (δ) καὶ τελευταίαν τοῦ ἄρθρου 15.

ι) Ὅταν εἶναι ὁμίχλη, ἀχλύς, χιὼν ἢ θύελλα μετὰ βροχῆς πάντα τὰ πλοῖα τὰ ἁλιεύοντα μὲ δίκτυα τοῦ ἄφρου, πάντα τὰ πλοῖα τὰ ἁλιεύοντα μὲ γαγγάμην ἢ ἄλλο παρόμοιον ἁλιευτικὸν ὄργανον τοῦ βυθοῦ, καθὼς καὶ πάντα τὰ πλοῖα τὰ ἁλιεύ-

shall, if of 20 tons gross tonnage or upwards, respectively, at intervals of not more than one minute, make a blast; if steam vessels, with the whistle or siren, and if sailing vessels, with the fog-horn; each blast to be followed by ringing the bell. Fishing vessels and boats of not less than 20 tons gross tonnage shall not be obliged to give the above-mentioned signals; but, if they do not, they shall make some other efficient sound signal at intervals of not more than one minute.

(k) All vessels or boats fishing with nets or lines or trawls, when under way, shall in daytime indicate their occupation by displaying a basket where it can best be seen. If vessels or boats at anchor have their gear out, they shall, on the approach of other vessels, show the same signal on the side on which those vessels can pass.

The vessels required by this Article to carry or show the lights hereinbefore specified shall not be obliged to carry the lights prescribed by Article 4 (a) and the last paragraph of Article 11.

Article 10.

A vessel when under way shall carry at her stern, a white light so constructed, fitted, and screened, that it shall throw an unbroken light over an arc of the horizon of 12 points of the compass, viz, for 6 points from right aft on each side of the vessel, and of such a character so as to be visible at a distance of at least 2 miles. Such light shall be carried as nearly as practicable on the same level as the side lights.

In small vessels, if it is not posible on account of bad weather or other sufficient cause for this light to be fixed, a light shall be kept at hand lighted and ready for use, and shall, on the approach of an overtaking vessel, be shown in sufficient time to prevent collision.

For vessels engaged in towing, see Article 3, last paragraph.

Article 11.

A vessel under 150 feet in length, when at anchor shall carry forward, where it can best be seen, but at a height not exceeding 20 feet above the hull, a white light in a lantern so constructed as to show a clear, uniform, and unbroken light visible all round the horizon at a distance of at least 2 miles.

A vessel of 150 feet or upwards in length, when at anchor, shall carry in the forward part of the vessel, at a height of not less than 20, and not exceeding 40, feet

κ) Πάντα τὰ ἁλιευτικὰ πλοῖα καὶ λέμβοι, ὅταν εὑρίσκωνται ἐν κινήσει καὶ ἁλιεύωσι μὲ δίκτυα, μὲ ὁρμιὰς ἢ μὲ γαγκάδην (γκαγκάδαν), ὀφείλουσι τὴν ἡμέραν νὰ σημαίνωσι τὴν ἀσχολίαν των ταύτην ἐπαίροντα κάλαθον εἰς θέσιν ὥστε νὰ εἶναι μᾶλλον καταφανής. Τὰ ἁλιευτικὰ πλοῖα καὶ αἱ ἁλιευτικαὶ λέμβοι, ἐὰν ἔχωσιν ἐκτείνῃ τὰ ἁλιευτικὰ αὐτῶν ὄργανα καὶ εἶναι ἠγκυροβοληκμένα, ὀφείλουσιν ὅταν πλησιάζωσιν ἄλλα πλοῖα νὰ δεικνύωσι τὸ αὐτὸ σῆμα πρὸς τὸ μέρος πρὸς τὸ ὁποῖον τὰ πλοῖα ταῦτα δύνανται νὰ διέλθωσι.

Τὰ πλοῖα τὰ ὁποῖα περιλαμβάνονται εἰς τὸ παρὸν ἄθρον, δὲν εἶναι ὑποχρεωμένα νὰ φέρωσι τοὺς φανοὺς τοὺς ὁριζομένους ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 4 παράγραφος (α) καὶ τῆς τελευταίας παραγράφου τοῦ ἄρθρου 11.

Ἄρθρον 10ον.

Πᾶν πλοῖον ἐν πλῷ ὀφείλει νὰ φέρῃ εἰς τὴν πρύμνην του λευκὸν φανὸν τῆς κορώνης τοποθετημένον καὶ ἐφωδιασμένον διὰ παρασανιδωμάτων οὕτως ὥστε νὰ φωτίζῃ ἄνευ διακοπῆς τόξον τοῦ ὁρίζοντος ἴσον μὲ 12 ῥόμβους, δηλαδὴ 6 ῥόμβους ἀπὸ τῆς πρύμνης πρὸς ἑκάστην πλευράν. Ὁ φανὸς οὗτος πρέπει νὰ εἶναι ὁρατὸς ἐξ ἀποστάσεως δύο τοὐλάχιστον μιλίων νὰ κεῖται δὲ κατὰ τὸ δυνατὸν εἰς τὸ αὐτὸ ἐπίπεδον εἰς τὸ ὁποῖον εὑρίσκονται καὶ οἱ πλευρικοὶ φανοί.

Ἐπὶ τῶν μικρῶν πλοίων, ὅταν λόγῳ κακοκαιρίας ἢ ἄλλης εὐλόγου αἰτίας, δὲν εἶναι δυνατὸν ὁ φανὸς οὗτος νὰ τηρῆται εἰς τὴν θέσιν του, πρέπει νὰ ὑπάρχῃ πρόχειρος καὶ ἀνημμένος λευκὸς φανὸς ὅστις νὰ ἐπιδεικνύηται ἐγκαίρως καὶ ἐπαρκῶς πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως ὅταν τὸ πλοῖον τοῦτο καταφθάνηται ὑπὸ ἑτέρου πλοίου. Διὰ τὰ ῥυμουλκοῦντα ἢ ῥυμουλκούμενα πλοῖα προνοεῖ ἡ τελευταία παράγραφος τοῦ ἄρθρου 3.

Εἰς τὰ πολεμικὰ πλοῖα εἰδικῆς κατασκευῆς, εἰς τὰ ὁποῖα δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ τηρηθῶσιν ἐπακριβῶς αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος ἄρθρου, αἱ ἀφορῶσαι τὴν τοποθέτησιν τοῦ φανοῦ καὶ τὴν φωτιστικὴν ὁρατότητα αὐτοῦ, θὰ ἐφαρμόζωνται οἱ παρόντες κανόνες ὅσον αἱ περιστάσεις θὰ ἐπιτρέπωσι τὴν ἀκριβεστέραν ἐφαρμογὴν αὐτῶν.

Ἄρθρον 11ον.

Πᾶν πλοῖον ἠγκυροβοληκμένον μήκους μικροτέρου τῶν 150 ποδῶν (45.72 μ.) ὀφείλει νὰ φέρῃ εἰς τὸ πρῳραῖον αὐτοῦ μέρος καὶ εἰς θέσιν ἐξ ἧς δύναται νὰ φαίνηται καλλίτερον, ἀλλ' εἰς ὕψος οὐχὶ μεγαλείτερον τῶν 20 ποδῶν (6.10 μ.) ὑπὲρ τὸ σκάφος, λευκὸν φῶς ἐντὸς φανοῦ κατεσκευασμένου, ὥστε νὰ δεικνύῃ σῶς καθαρόν, ὁμοιόμορφον καὶ συνεχὲς καὶ ὁρατὸν καθ' ὅλον τὸν ὁρίζοντα ἐξ ἀποστάσεως 2 τοὐλάχιστον μιλίων.

Πᾶν πλοῖον ἠγκυροβοληκμένον, μήκους 150 ποδῶν (45.72 μ.) καὶ ἄνω, ὀφείλει νὰ φέρῃ εἰς μὲν τὸ πρῳραῖον μέρος ὅμοιον ὡς ἀνωτέρω φανὸν εἰς ὕψος ὑπὲρ τὸ σκάφος τοὐλάχιστον

above the hull, one such light, and at or near the stern of the vessel, and at such a height that it shall be not less than 15 feet lower than the forward light, another such light.

Between sunrise and sunset all vessels when at anchor in or near a fairway shall carry, forward where it can best be seen, one black ball, 2 feet in diameter.

A vessel aground in or near a fairway shall carry by night the above light or lights and the two red lights prescribed by Article 4 (a), and by day, where they can best be seen, 3 black balls, each 2 feet in diameter, placed in a vertical line one over the other.

Article 12.

Every vessel may, if necessary, in order to attract attention, in addition to the lights which she is by these Rules required to carry, show a flare-up light or use any detonating or other efficient sound signal that cannot be mistaken for a prescribed distress or fog signal.

Article 13.

Nothing in these Rules shall interfere with the operation of any special rules made by the Government of any nation with respect to additional station and signal lights for two or more ships of war or for vessels sailing under convoy, or with the exhibition of recognition signals adopted by shipowners, which have been authorised by their respective Governments and duly registered and published.

Article 14.

A vessel proceeding under sail when also under steam or orther mechanical power shall carry in the daytime, forward, where it can best be seen, one black cone, point upwards, 2 feet in diameter at its base.

Sound Signals for Fog, &c.

Article 15.

All signals prescribed by this Article for vessels under way shall be given—

1. By «steam vessels» on the whistle or siren.

2. By «sailing vessels and vessels towed» on the fog horn.

The words «prolonged blast» used in this Article, shall mean a blast of from 4 to 6 seconds' duration.

A steam vessel shall be provided with an efficient whistle or siren, sounded by steam or some substitute for steam, so placed that the sound may not be intercepted by any obstruction,and with an efficient fog-horn, to be sounded by mechanical means, and also with an efficient bell.* A sailing vessel of 20 tons gross tonnage or upwards shall be provided with a similar foghorn and bell.

In fog, mist, falling snow or heavy rain-storms,

* In all cases where the rules require a bell to be used a drum may be sudstituted on board Turkish vessels, or a ong where such articles are used on board small sea-going essels.

20 ποδῶν (6.10 μ.). Εἰς τὴν πρύμνην δὲ ἢ παρ' αὐτὴν ἕτερον ὅμοιον φανὸν καὶ εἰς ὕψος τοιοῦτον, ὥστε νὰ μὴ εὑρίσκεται χαμηλότερον τῶν 15 ποδῶν (4.75 μ.) τοῦ πρωραίου φανοῦ.

Ἀπὸ τῆς ἀνατολῆς μέχρι τῆς δύσεως τοῦ ἡλίου πάντα τὰ πλοῖα, τὰ ὁποῖα εὑρίσκονται ἠγκυροβολημένα ἐντὸς στενοῦ διαύλου ὀφείλουσι νὰ φέρωσι πρὸς πρῷραν καὶ εἰς θέσιν ἐξ ἧς νὰ εἶναι μᾶλλον καταφανὴς μέλαιναν σφαῖραν διαμέτρου 2 ποδῶν (0.61 μ.).

Πλοῖον τὸ ὁποῖον ἔχει ἐξοκείλῃ (καθίσῃ) ἐντὸς ἢ πλησίον στενοῦ ἢ διαύλου, ὀφείλει νὰ φέρῃ τὴν νύκτα τὸ ἢ τὰ φῶτα τὰ ὁριζόμενα εἰς τὸ παρὸν ἄρθρον, ἐπίσης δὲ τοὺς δύο ἐρυθροὺς φανοὺς τοὺς ὁριζομένους εἰς τὸ ἄρθρον 4(α). Κατὰ τὴν ἡμέραν ὀφείλει νὰ φέρῃ εἰς τὴν μᾶλλον καταφανῆ θέσιν, τρεῖς μελαίνας σφαίρας διαμέτρου δύο ποδῶν (0.61 μ.) τοποθετημένας τὴν μίαν κάτωθεν τῆς ἄλλης ἐπὶ τῆς αὐτῆς καθέτου γραμμῆς.

Ἄρθρον 12ον.

Πᾶν πλοῖον, ἂν θεωρῇ ἀναγκαῖον νὰ προκαλέσῃ τὴν προσοχήν, δύναται νὰ δεικνύῃ ἐκτὸς τῶν καθοριζομένων διὰ τοῦ παρόντος κανονισμοῦ φανῶν οἱονδήποτε ἀναλάμπον φῶς ἢ νὰ χρησιμοποιῇ οἱονδήποτε ἐκρηκτικὸν σῆμα ἢ ἄλλο τι τελεσφόρον ἠχητικὸν σῆμα, τὸ ὁποῖον ὅμως νὰ μὴ εἶναι δυνατὸν νὰ ἐκληφθῇ ὡς σῆμα κινδύνου ἢ ὀμίχλης.

Ἄρθρον 13.

Οὐδεμία διάταξις τοῦ παρόντος κανονισμοῦ ἐμποδίζει τὴν ἐφαρμογὴν οἱωνδήποτε εἰδικῶν διατάξεων ἐκδιδομένων ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν Κράτους τινὸς καὶ ἀφορωσῶν τὴν προσθήκην φανῶν τοποθετικῶν ἢ σημάνσεως εἰς δύο ἢ πλείονα πολεμικὰ πλοῖα ἢ εἰς πλοῖα πλέοντα ἐν νηοπομπῇ ὑπὸ συνοδείαν, ἢ τὴν χρῆσιν διακριτικῶν σημάτων παραδεδεγμένων ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ἐγκριθέντων ὑπὸ τῶν οἰκείων Κυβερνήσεων καὶ δεόντως ἀναγεγραμμένων καὶ κοινοποιηθέντων.

Ἄρθρον 14ον.

Πᾶν πλοῖον τὸ ὁποῖον θαλασσοπορεῖ διὰ τῶν ἱστίων καὶ συγχρόνως διὰ τοῦ ἀτμοῦ ἢ παντὸς ἑτέρου μηχανικοῦ προωστηρίου συστήματος ὀφείλει νὰ φέρῃ κατὰ τὴν ἡμέραν εἰς τὸ πρωραῖον μέρος καὶ εἰς θέσιν ἐξ ἧς δύναται νὰ φαίνηται καλλίτερον μέλανα κῶνον μὲ τὴν κορυφὴν πρὸς τὰ ἄνω καὶ διάμετρον τῆς βάσεως 2 ποδῶν (0.61 μ.).

Ἠχητικὰ σήματα ἐν καιρῷ ὀμίχλης κλπ.

Ἄρθρον 15ον.

Πάντα τὰ σήματα τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὸ ἄρθρον τοῦτο θὰ ἐκτελῶνται:

1) Ὑπὸ τῶν «ἀτμοπλοίων» διὰ τῆς ἀτμοσυρίκτρας ἢ τῆς σειρῆνος.

2) Ὑπὸ τῶν «ἱστιοφόρων ἢ ρυμουλκουμένων πλοίων» διὰ τοῦ κέρατος ὀμίχλης.

Αἱ λέξεις «ἦχος παρατεταμένος», ὧν γίνεται χρῆσις ἐν τῷ ἄρθρῳ τούτῳ, σημαίνουσιν ἦχον διαρκείας 4 ἕως 6 δευτερολέπτων.

Πᾶν ἀτμόπλοιον ὀφείλει νὰ φέρῃ συρίκτραν ἢ σειρῆνα ἐπαρκοῦς ἠχητικῆς ἐντάσεως ἐνεργοῦσαν διὰ τοῦ ἀτμοῦ ἢ παντὸς ἄλλου μέσου τὸ ὁποῖον δύναται νὰ ἀντικαταστήσῃ τὸν ἀτμὸν καὶ τοποθετημένην κατὰ τοιοῦτον τρόπον, ὥστε ὁ ἦχος νὰ μὴ διακόπτηται ἀπὸ οὐδενὸς ἐμποδίου.

Ἐκτὸς τούτων ὀφείλει νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον καὶ διὰ φωνητικοῦ κέρατος ἐπαρκῶς ἠχηροῦ, τὸ ὁποῖον νὰ ἠχῇ διὰ μηχανικοῦ μέσου, ὡς καὶ κώδωνα ἐπίσης ἐπαρκῶς ἠχηρόν.* Πᾶν ἱστιοφόρον πλοῖον ὁλικῆς χωρητικότητος 20 καὶ πλέον κό-

* Εἰς ὅλας τὰς περιπτώσεις εἰς ἃς ὑπὸ τῶν κανόνων προβλέπεται χρησιμοποίησις κώδωνος οὗτος δύναται νὰ ἀντικατασταθῇ ὑπὸ τυμπάνου ἢ κυμβάλου ἐπὶ Τουρκικῶν πλοίων ἡμικρῶν πλοιαρίων.

whether by day or night, the signals described in this Article shall be used as follows, viz:—

(a) A steam vessel having way upon her, shall sound, at intervals of not more than 2 minutes, a prolonged blast.

(b) A steam vessel under way but stopped and having no way upon her, shall sound at intervals of not more than 2 minutes, 2 prolonged blasts, with an interval of about 1 second between them.

(c) A sailing vessel under way shall sound, at intervals of not more than 1 minute, when on the starboard tack, 1 blast, when on the port tack, 2 blasts in succession, and when the wind abaft the beam, 3 blasts in succession.

(d) A vessel, when at anchor, shall, at intervals of not more than 1 minute, ring the bell rapidly for about 5 seconds.

In vessels of more than 350 feet in length the bell shall be sounded in the forepart of the vessel, and, in addition there shall be sounded in the afterpart of the vessel, at intervals of not more than 1 minute, a gong or other instrument, the tone of which cannot be confused with the ringing of the bell.

(e) A vessel, when towing a vessel employed in laying or in picking up a submarine cable, and a vessel under way, which is unable to get out of the way of an approaching vessel through being not under command, or unable to manoeuvre as required by these Rules shall, instead of the signals prescribed in subdivisions (a), (b) and (c) of this Article, at intervals not more than 2 minutes, sound 3 blasts in succession, viz., 1 prolonged blast followed by 2 short blasts.

A vessel towed, or if more than one vessel are towed, the last vessel of the tow, shall, at intervals of not more than 2 minutes, sound 4 blasts in succession, viz., 1 prolonged blast followed by 3 short blasts, provided that this signal is not required when it is impossible to keep the vessel manned.

When practicable, the vessel towed shall make this signal immediately after the signal made by the towing vessel.

(f) A vessel aground in or near a fairway shall give the signal prescribed in paragraph (d), and shall, in addition, give 3 separate and distinct strokes on the bell immediately preceding and following each such signal.

Sailing vessels and boats of less than 20 tons gross tonnage shall not be obliged to give the above-mentioned signals, but, if they do not, they shall make some other efficient sound-signal at intervals of not more than 1 minute. (*)

(*) Dutch steam pilot-vessels when engaged on their station on pilotage duty in fog, mist, falling snow, or heavy raintstorms are required to make at intervals of 2 minutes at most one long blast with the siren, followed after 1 second by a long blast with the steam whistle and again after 1 second by a long blast on the siren. When not engagad on their station on pilotage duty, they make the same signals as other steamships.

ρων, ὀφείλει νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον μὲ παρόμοιον φωνητικὸν κέρας καὶ ὅμοιον κώδωνα.

Ἐν καιρῷ ὁμίχλης, ἀχλύος, χιόνος ἢ θυέλλης μετὰ βροχῆς, τόσον τὴν ἡμέραν ὅσον καὶ τὴν νύκτα τὰ ἐν τῷ παρόντι ἄρθρῳ ἀναφερόμενα σήματα θὰ ἐκτελῶνται ὡς ἑξῆς:

α΄) Πᾶν ἀτμόπλοιον ἐν κινήσει ὀφείλει νὰ ἐκπέμπῃ κατὰ διαλείμματα οὐχὶ μεγαλείτερα τῶν δύο λεπτῶν ἕνα ἦχον παρατεταμένον.

β΄) Πᾶν ἀτμόπλοιον εὑρισκόμενον ἐν πλῷ, ἀλλὰ κρατημένον καὶ μὴ κινούμενον πλέον, ὀφείλει νὰ ἐκπέμπῃ κατὰ διαλείμματα οὐχὶ μεγαλείτερα τῶν δύο λεπτῶν δύο ἤχους παρατεταμένους χωριζομένους μεταξύ των διὰ διαλείμματος ἑνὸς περίπου δευτερολέπτου.

γ΄) Πᾶν ἱστιοφόρον ἐν πλῷ ὀφείλει νὰ ἐκπέμπῃ κατὰ διαλείμματα οὐχὶ μεγαλείτερα τοῦ ἑνὸς λεπτοῦ, ἕνα ἦχον, ὅταν ἔχῃ τὸν ἄνεμον ἐκ δεξιῶν, δύο διαδοχικοὺς ὅταν ἔχῃ τὸν ἄνεμον ἐξ ἀριστερῶν καὶ τρεῖς διαδοχικοὺς ἤχους, ὅταν ἔχῃ τὸν ἄνεμον πρύμνηθεν τοῦ ἐγκαρσίου.

δ΄) Πᾶν πλοῖον ἠγκυροβολημένον ὀφείλει νὰ κρούῃ τὸν κώδωνα ταχέως ἐπὶ πέντε περίπου δευτερόλεπτα κατὰ διαλείμματα οὐχὶ μεγαλείτερα τοῦ ἑνὸς λεπτοῦ.

Ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν ἐχόντων μῆκος πλέον τῶν 350 ποδῶν (106.75 μ.) ὁ κώδων πρέπει νὰ κρούεται εἰς τὸ πρῳραῖον μέρος, ἐπὶ πλέον δὲ εἰς τὸ πρυμναῖον μέρος κατὰ διαλείμματα οὐχὶ μεγαλείτερα τοῦ ἑνὸς λεπτοῦ νὰ κρούηται κύμβαλον (gong) ἢ οἱονδήποτε ἄλλο ὄργανον, τοῦ ὁποίου ὅμως ὁ ἦχος νὰ μὴ δύναται νὰ συγχυσθῇ μετὰ τοῦ ἤχου τοῦ κώδωνος.

ε) Πᾶν πλοῖον τὸ ὁποῖον ρυμουλκεῖ ἕτερον, πᾶν πλοῖον τὸ ὁποῖον ἀσχολεῖται νὰ τοποθετῇ ἢ νὰ ἀνελκύῃ ὑποβρύχια καλώδια καὶ προσέτι πᾶν πλοῖον θαλασσοποροῦν καὶ μὴ δυνάμενον νὰ ἀπομακρυνθῇ τῆς πορείας ἑτέρου προσεγγίζοντος πλοίου διότι δὲν εἶναι κύριον τῶν κινήσεών του ἢ δὲν δύναται νὰ χειρίσῃ ὡς ἀπαιτεῖ ὁ κανονισμὸς οὗτος, ὀφείλει ἀντὶ τῶν σημάτων τῶν ἀναφερομένων εἰς τὰς παραγράφους (α) (β) καὶ (γ) τοῦ παρόντος ἄρθρου νὰ ἐκπέμπῃ κατὰ διαλείμματα οὐχὶ μεγαλείτερα τῶν δύο λεπτῶν τρεῖς διαδοχικοὺς ἤχους, δηλαδὴ ἕνα ἦχον παρατεταμένον ἀκολουθούμενον ἀπὸ δύο βραχεῖς ἤχους.

Πᾶν πλοῖον ρυμουλκούμενον ἢ, ἐὰν ρυμουλκοῦνται πλείονα τοῦ ἑνός, τὸ τελευταῖον πλοῖον τῆς ρυμουλκίας, ὀφείλει κατὰ διαλείμματα οὐχὶ μεγαλείτερα τῶν δύο λεπτῶν νὰ ἐκπέμπῃ τέσσαρας διαδοχικοὺς ἤχους δηλαδὴ ἕνα ἦχον παρατεταμένον ἀκολουθούμενον ἀπὸ τρεῖς βραχεῖς ἤχους. Τὸ σῆμα τοῦτο δὲν εἶναι ὑποχρεωτικὸν εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν εἶναι ἀδύνατον νὰ εἶναι ἐπιβιβασμένον προσωπικὸν ἐπὶ τοῦ ρυμουλκουμένου πλοίου.

Ὅσάκις εἶναι δυνατόν, τὸ ρυμουλκούμενον πλοῖον ὀφείλει νὰ ἐκπέμπῃ τὸ σῆμα τοῦτο ἀμέσως μετὰ τὸ σῆμα τοῦ ρυμουλκοῦντος πλοίου.

ζ) Πᾶν πλοῖον τὸ ὁποῖον ἔχει ἐξακείλῃ ἐντὸς ἢ πλησίον στενοῦ ἢ διαύλου, ὀφείλει νὰ ἐκτελῇ τὸ σῆμα τὸ καθοριζόμενον εἰς τὴν παράγραφον (β), ἐπὶ πλέον δὲ νὰ κρούῃ τὸν κώδωνα εὐδιακρίτως καὶ κεχωρισμένως τρεῖς φορὰς πρὸ καὶ μετὰ τὸ σῆμα τοῦτο.

Ἱστιοφόρα πλοῖα καὶ λέμβοι ὁλικῆς χωρητικότητος μικροτέρας τῶν 20 κόρων δὲν ὑποχρεοῦνται νὰ ἐκτελῶσι τὰ ἀνωτέρω ἀναφερόμενα σήματα, ἐὰν ὅμως δὲν ἐκτελῶσι ταῦτα ὀφείλουσι νὰ ἐκπέμπωσιν οἱονδήποτε ἄλλο ἠχητικὸν σῆμα ἐπαρκοῦς ἐντάσεως, κατὰ διαλείμματα οὐχὶ μεγαλείτερα τοῦ ἑνὸς λεπτοῦ. (*)

(*) Ὁλλανδικαὶ πλοηγίδες ἐν τῇ ἐκτελέσει τῆς ὑπηρεσίας των ἐν τῷ σταθμῷ αὐτῶν ὑπὸ ὁμίχλην, ἀχλύν, πίπτουσαν χιόνα ἢ δύο λεπτῶν κατ' ἀνώτατον ὅριον ἕνα μακρὸν ἦχον διὰ τῆς σειρῆνος ἀκολουθούμενον μετὰ ἕνα δευτερόλεπτον ὑπὸ μακροῦ συριγματος διὰ τῆς ἀτμοσυρίκτρας, ὅπερ ἀκολουθεῖται καὶ πάλιν μετὰ ἓν δευτερόλεπτον ὑπὸ ἑνὸς μακροῦ ἠχητικοῦ σήματος ὑπὸ τῆς σειρῆνος. Ἐκτὸς ὑπηρεσίας σημαίνουσι τὰ αὐτὰ ὡς καὶ τὰ λοιπὰ ἀτμόπλοια σήματα.

Speed of Ships to be Moderate in Fog, &c.

Article 16.

Every vessel shall, in a fog, mist, falling snow, or heavy rainstorms go at a moderate speed, having careful regard to the existing circumstances and conditions.

A steam vessel hearing, apparently forward of her beam, the fog-signal of a vessel the position of which is not ascertained, shall, so far as the circumstances of the case admit, stop her engines, and then navigate with caution until danger of collision is over.

Steering and Sailing Rules.

Preliminary—Risk of Collision.

Risk of collision can, when circumstances permit, be ascertained by carefully watching the compass bearing of an approaching vessel. If the bearing does not appreciably change, such risk should be deemed to exist.

Article 17.

When two sailing vessels are approaching one another, so as to involve risk of collision, one of them shall keep out of the way of the other, as follows, viz :—

(a) A vessel which is running free shall keep out of the way of a vessel which is close-hauled.

(b) A vessel which is close-hauled on the port tack shall keep out of the way of vessel which is close-hauled on the starboard tack.

(c) When both are running free, with the wind on different sides, the vessel which has the wind on the port side shall keep out of the way of the other.

(d) When both are running free, with the wind on the same side, the vessel which is to the windward shall keep out of the way of the vessel which is to leeward.

(e) A vessel which has the wind aft shall keep out of the way of the other vessel.

Article 18.

When two steam vessels are meeting end on, or nearly end on, so as to involve risk of collision, each shall alter her course to starboard, so that each may pass on the port side of the other.

This Article only applies to cases where vessels are meeting end on, or nearly end on, in such a manner as to involve risk of collision, and does not apply to two vessels which must, if both keep on their respective courses, pass clear of each other.

The only cases to which it does apply are when each of two vessels is end on, or nearly end on, to the other; in other words, to cases in which, by day each vessel sees the masts of the other in a line, or nearly in a line, with her own; and, by night, to cases in which each vessel is in such a position as to see both the side-lights of the other.

It does not apply, by day to cases in which a vessel sees another ahead crossing her own course; or by night to cases where the red light of one vessel is opposed to the red light of the other, or where the green light of one vessel is opposed to the green light of the other, or

Ἐλάττωσις τῆς ταχύτητος τῶν πλοίων ἐν καιρῷ ὁμίχλης.

Ἄρθρον 16.

Ἐν καιρῷ ὁμίχλης, ἀχλύος, χιόνος ἢ θυέλλης μετὰ βροχῆς, πάντα τὰ πλοῖα ὀφείλουσι νὰ ἐλαττώνωσι τὴν ταχύτητά των ἀναλόγως τῶν περιστάσεων καὶ τῶν ὅρων ὑφ' οὓς εὑρίσκονται.

Πᾶν ἀτμόπλοιον τὸ ὁποῖον ἀκούει πρώραθεν τοῦ ἐγκαρσίου του τὸ σῆμα ὁμίχλης ἄλλου πλοίου τοῦ ὁποίου εἶναι ἀβεβαία ἡ θέσις, ὀφείλει, ἐφ' ὅσον τὸ ἐπιτρέπουσιν αἱ περιστάσεις ὑφ' ἃς εὑρίσκεται, νὰ κρατήσῃ τὰς μηχανάς του καὶ νὰ πλέῃ μετὰ προφυλάξεως μέχρις ὅτου παρέλθῃ ὁ κίνδυνος συγκρούσεως.

Κανόνες διὰ τὸν χειρισμὸν τοῦ πλοίου ἐν πλῷ.

Προεισαγωγὴ—Κίνδυνος Συγκρούσεως.

Ὁ κίνδυνος συγκρούσεως δύναται, ὅταν αἱ περιστάσεις τὸ ἐπιτρέπουν, νὰ ἐξακριβωθῇ διὰ προσεκτικῆς παρατηρήσεως τῆς διοπτεύσεως (ριβέλου) τοῦ πλησιάζοντος πλοίου. Ἐὰν ἡ διόπτευσις τοῦ πλησιάζοντος πλοίου δὲν μεταβάλλεται αἰσθητῶς, ὁ κίνδυνος συγκρούσεως ὑφίσταται.

Ἄρθρον 17.

Ὅσάκις δύο πλοῖα ἱστιοφόρα ἐν πλῷ πλησιάζωσιν ἄλληλα, ὥστε νὰ ὑπάρχῃ κίνδυνος συγκρούσεως, τὸ ἓν ἐξ αὐτῶν ὀφείλει νὰ μεταβάλλῃ πορείαν ἀπομακρυνόμενον τῆς πορείας τοῦ ἑτέρου ὡς ἑξῆς :

α') Πλοῖον τὸ ὁποῖον ἔχει τὸν ἄνεμον φορὸν (λασκάβα), ὀφείλει ν' ἀπομακρύνηται τῆς πορείας πλοίου τὸ ὁποῖον πλέει τὴν ἐγγυτάτην (στὴν μπουρίνα).

β') Πλοῖον τὸ ὁποῖον πλέει τὴν ἐγγυτάτην καὶ μὲ τὸν ἄνεμον ἀριστερὰ ὀφείλει ν' ἀπομακρύνηται τῆς πορείας ἄλλου πλοίου, τὸ ὁποῖον πλέει τὴν ἐγγυτάτην καὶ μὲ τὸν ἄνεμον δεξιά.

γ') Ὅταν δύο πλοῖα πλέωσι μὲ τὸν ἄνεμον φορὸν (λασκάδα), ἀλλ' ὄχι μὲ τὸν ἄνεμον ἐκ τῆς αὐτῆς πλευρᾶς, τὸ ἀριστερήνεμον ὀφείλει ν' ἀπομακρύνηται τῆς πορείας τοῦ δεξιηνέμου.

δ') Ὅταν δύο πλοῖα πλέωσι τὴν φορὸν μὲ τὸν ἄνεμον ἐκ τῆς αὐτῆς πλευρᾶς, τὸ προσήνεμον (σοφράνο) ὀφείλει ν' ἀπομακρύνηται τῆς πορείας τοῦ ὑπηνέμου (σταβέντο).

ε') Πλοῖον τὸ ὁποῖον οὐριοδρομεῖ (στὰ πρύμα) ὀφείλει ν' ἀπομακρύνηται τῆς πορείας παντὸς ἄλλου πλοίου.

Ἄρθρον 18.

Ὅταν δύο ἀτμόπλοια συναντῶνται μὲ πορείας ἀντιθέτους ἢ σχεδὸν ἀντιθέτους εἰς τρόπον ὥστε νὰ ὑπάρχῃ κίνδυνος συγκρούσεως, ἕκαστον ἐξ αὐτῶν ὀφείλει ν' ἀποκλίνῃ δεξιά, οὕτως ὥστε τὸ ἓν νὰ διέλθῃ ἀριστερὰ τοῦ ἑτέρου.

Τὸ ἄρθρον τοῦτο ἐφαρμόζεται μόνον εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν τὰ πλοῖα πλέουσι μὲ πορείας ἀντιθέτους ἢ σχεδὸν ἀντιθέτους εἰς τρόπον ὥστε νὰ ὑφίστανται κίνδυνος συγκρούσεως, δὲν ἐφαρμόζεται ὅμως εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν δύο πλοῖα συνεχίζοντα τὴν πορείαν των ἀντιπαρέρχονται ἄνευ κινδύνου συγκρούσεως.

Αἱ μόναι περιπτώσεις εἰς ἃς τὸ ἄρθρον τοῦτο ἔχει ἐφαρμογὴν εἶναι ἐκεῖναι καθ' ἃς ἑκάτερον τῶν δύο πλοίων ἐπέχῃ πρὸς τὴν πρῴραν ἢ σχεδὸν πρὸς τὴν πρῴραν τοῦ ἑτέρου. Ἐν ἄλλαις λέξεσιν, ὅταν τὴν μὲν ἡμέραν ἕκαστον τῶν δύο πλοίων βλέπῃ τοὺς ἱστοὺς τοῦ ἑτέρου ἐπὶ τῆς αὐτῆς ἢ σχεδὸν ἐπὶ τῆς αὐτῆς μετὰ τῆς πορείας του εὐθείας, τὴν δὲ νύκτα ὅταν ἕκαστον ἐκ τῶν δύο πλοίων βλέπῃ συγχρόνως ἀμφοτέρους τοὺς πλευρικοὺς φανοὺς τοῦ ἑτέρου.

Τὸ παρὸν ἄρθρον δὲν ἐφαρμόζεται τὴν ἡμέραν μὲν ὅταν ἓν πλοῖον βλέπῃ πρὸς πρῴραν του ἄλλον πλοῖον, τὸ ὁποῖον διασταυρώνει τὴν πορείαν του, τὴν νύκτα δὲ ὅταν ὁ ἐρυθρὸς φανὸς τοῦ ἑνὸς πλοίου ἀντικρύζῃ τὸν ἐρυθρὸν φανὸν τοῦ ἄλλου ἢ ὅταν ὁ πράσινος φανὸς τοῦ ἑνὸς πλοίου ἀντικρύζῃ τὸν πρά-

where a red light without a green light, or a green light without a red light, is seen ahead, or where both green and red are seen anywhere but ahead.

Article 19.

When two steam vessels are crossing, so as to involve risk of collision, the vessel which has the other on her own starboard side shall keep out of the way of the other.

Article 20.

When a steam vessel and a sailing vessel are proceeding in such directions as to involve risk of collision, the steam vessel shall keep out of the sailing vessel.

Article 21.

Where by way of these Rules one of two vessels is to keep out of the way, the other shall keep her course and speed.

Note.—When, in consequence of thick weather or other-causes, such vessel finds herself so close that collision cannot be avoided by the action of the giving-way vessel alone, she also shall take such action as will best aid to avert collision. (See Articles 27 and 29).

Article 22.

Every vessel which is directed by these Rules to keep out of the way of another vessel shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other.

Article 23.

Every steam vessel which is directed by these Rules to keep out of the way of another vessel shall, on approaching her, if necessary, slacken her speed or stop or reverse

Article 24.

Notwithstanding anything contained in these Rules, every vessel, overtaking any other, shall keep out of the way of the overtaken vessel.

Every vessel coming up with another vessel from any direction more than two points abaft her beam. i.e., in such a position, with reference to the vessel which she is overtaking, that at night she would be unable to see either of that vessel's side-lights, shall be deemed to be an overtaking vessel ; and no subsequent alteration of the bearing between the two vessels shall make the overtaking vessel a crossing vessel within the meaning of these Rules, or relieve her of the duty of keeping clear of the overtaken vessel until she is finally past and clear.

As by day the overtaking vessel cannot always know with certainty whether she is forward or abaft this direction from the other vessel, she should, if in doubt, assume that she is an overtaking vessel and keep out of the way.

σινον φανὸν τοῦ ἄλλου πλοίου ἢ ὅταν ἐν πλοῖον βλέπῃ κατ' εὐθεῖαν πρὸς πρῷραν τὸν ἐρυθρὸν φανὸν χωρὶς νὰ βλέπῃ καὶ τὸν πράσινον ἢ ὅταν ἐν πλοῖον βλέπῃ κατ' εὐθεῖαν πρὸς πρῷραν τὸν πράσινον χωρὶς νὰ βλέπῃ τὸν ἐρυθρὸν φανόν, καὶ τέλος ὅταν καὶ οἱ δύο πλευρικοὶ φανοὶ ἐρυθρὸς καὶ πράσινος φαίνωνται πρὸς οἱανδήποτε ἄλλην διεύθυνσιν τοῦ πλοίου ἐκτὸς τῆς πρώρας.

Ἄρθρον 19.

Ὅταν δύο ἀτμόπλοια θαλασσοποροῦντα διασταυρώνωσι τὰς πορείας των οὕτως ὥστε νὰ ὑπάρχῃ κίνδυνος συγκρούσεως, τὸ πλοῖον τὸ ὁποῖον βλέπει τὸ ἄλλο πρὸς τὰ δεξιά του, ὀφείλει νὰ χειρίσῃ ὥστε ν' ἀπομακρυνθῇ τῆς πορείας τοῦ ἑτέρου.

Ἄρθρον 20.

Ὅταν δύο πλοῖα, ἓν ἀτμόπλοιον καὶ ἓν ἱστιοφόρον, πλέωσι μὲ πορείας τοιαύτας ὥστε νὰ ὑφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως, τὸ ἀτμόπλοιον ὀφείλει νὰ χειρίσῃ ὥστε νὰ ἀπομακρυνθῇ τῆς πορείας τοῦ ἱστιοφόρου.

Ἄρθρον 21.

Ὁσάκις ἓν ἐκ τῶν δύο πλοίων ὀφείλει, συμφώνως μὲ τοὺς παρόντας κανόνας, νὰ μεταβάλῃ τὴν πορείαν του, τὸ ἕτερον πλοῖον ὀφείλει νὰ τηρήσῃ τὴν πορείαν καὶ ταχύτητά του.

Σημείωσις. Ὅταν ἕνεκα σκοτίας (ὁμίχλης, χιόνος, βροχῆς) ἢ ἄλλων αἰτίων δύο πλοῖα πλησιάσωσι τόσον πολὺ ὥστε νὰ μὴ εἶναι δυνατὸν ν' ἀποφευχθῇ ἡ σύγκρουσις διὰ μόνον τῶν χειρισμῶν ἐκείνου ἐκ τῶν πλοίων, τὸ ὁποῖον ὀφείλει ν' ἀφίσῃ ἐλευθέραν τὴν πορείαν τοῦ ἄλλου, τότε καὶ τὸ ἄλλο πλοῖον ὀφείλει νὰ χειρίσῃ ὅπως νομίζῃ καλλίτερον, ἵνα ἀποφύγωσι τὴν σύγκρουσιν. (Ἴδε τὰ ἄρθρα 27 καὶ 29).

Ἄρθρον 22.

Πᾶν πλοῖον, τὸ ὁποῖον, συμφώνως μὲ τὰς παρούσας διατάξεις, εἶναι ὑποχρεωμένον νὰ ἀπομακρύνηται τῆς πορείας ἄλλου πλοίου, ὀφείλει, ἂν αἱ περιστάσεις τὸ ἐπιτρέπωσι, ν' ἀποφύγῃ τὴν διασταύρωσιν τῶν πορειῶν των πρὸς πρῷραν τοῦ πλοίου τούτου (νὰ διέλθῃ ἐκ τῆς πρώρας).

Ἄρθρον 23.

Πᾶν ἀτμόπλοιον, τὸ ὁποῖον, συμφώνως μὲ τὰς παρούσας διατάξεις, εἶναι ὑποχρεωμένον ν' ἀπομακρύνηται τῆς πορείας ἄλλου πλοίου, ὀφείλει, ἂν πλησιάσῃ πρὸς τοῦτο, νὰ ἐλαττώσῃ ἐν ἀνάγκῃ τὴν ταχύτητά του καὶ ἀκόμη νὰ κρατήσῃ ἢ καὶ νὰ ἀναποδίσῃ ἐφ' ὅσον αἱ περιστάσεις τὸ καθιστῶσιν ἀναγκαῖον.

Ἄρθρον 24.

Ἀνεξαρτήτως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος κανονισμοῦ, πᾶν πλοῖον, τὸ ὁποῖον καταφθάνει ἕτερον, ὀφείλει ν' ἀπομακρυνθῇ τῆς πορείας τοῦ καταφθανομένου.

Πᾶν πλοῖον τὸ ὁποῖον πλησιάζει ἕτερον ἐκ διευθύνσεως μεγαλειτέρας δύο ρόμβων πρύμνηθεν τοῦ ἐγκαρσίου τοῦ τελευταίου τούτου—δηλαδὴ πᾶν πλοῖον τὸ ὁποῖον εὑρίσκεται εἰς τοιαύτην θέσιν σχετικῶς μὲ τὸ πλησιαζόμενον πλοῖον, ὥστε τὴν νύκτα νὰ μὴ δύναται νὰ διακρίνῃ οὐδὲν ἐκ τῶν πλευρικῶν φανῶν τοῦ πλοίου τούτου—ὀφείλει νὰ θεωρῆται ὡς πλοῖον καταφθάνον τὸ ἕτερον. Οὐδεμία δὲ μεταγενεστέρα μεταβολὴ τῆς μεταξὺ τῶν δύο πλοίων διοπτεύσεως δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ, ὥστε τὸ καταφθάνον πλοῖον νὰ θεωρηθῇ, κατὰ τὸ πνεῦμα τῶν κανόνων τούτων, ὡς πλοῖον διασταυρῶνον τὴν πορείαν τοῦ ἄλλου καὶ ν' ἀπαλλάξῃ τοῦτο τῆς ὑποχρεώσεως νὰ ἀπομακρυνθῇ τῆς πορείας τοῦ καταφθανομένου, μέχρις ὅτου ἀντιπαρέλθῃ τελείως.

Ἐπειδὴ τὴν ἡμέραν τὸ καταφθάνον πλοῖον δὲν δύναται πάντοτε νὰ γνωρίζῃ μετὰ βεβαιότητος ἂν εὑρίσκηται πρώραθεν ἢ πρύμνηθεν τῆς διευθύνσεως ταύτης σχετικῶς πρὸς ἄλλο πλοῖον, ὀφείλει ἐν ἀμφιβολίᾳ, νὰ θεωρήσῃ ὅτι εἶναι καταφθάνον πλοῖον καὶ νὰ ἀπομακρυνθῇ τῆς πορείας τοῦ καταφθανομένου.

Article 25.

In narrow channels every steam vessel shall, when it is safe and practicable, keep to that side of the fair-way or mid-channel which lies on the starboard side of such vessel.

Article 26.

Sailing vessels under way shall keep out ot the way of sailing vessels or boats fishing with nets, or lines, or trawls. This Rule shall not give to any vessel or boat engaged in fishing the right of obstructing a fair-way used by vessels other than fishing-vessels or boats.

Article 27.

In obeying and construing these Rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision, and to any special circumstances which may render a departure from the above Rules necessary in order to avoid immediate danger.

Sound-Signals for Vessels in Sight of one another.

Article 28.

The words «short blast» used in this Article shall mean a blast of about one second's duration.

When vessels are in sight of one another, a steam vessel under way, in taking any course authorized or required by these Rules, shall indicate that course by the following signals on her whistle or siren, viz :—

One short blast to mean. «I am directing my course to starboard.»

Two short blasts to mean, «I am directing my course to port.»

Three short blasts to mean, «My engines are going full speed astern.»

No Vessel under any circumstances to neglect proper Precautions.

Article 29.

Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, or master, or crew thereof, from the consequences of any neglect to carry lights or signals, or of any neglect to keep a proper look-out, or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case.

Reservation of Rules of Harbours and Inland Navigation.

Article 30.

Nothing in these Rules shall interfere with the operation of a special rule, duly made by local authority, relative to the navigation of any harbour, river, or inland waters.

Distress Signals.

Article 31.

When a vessel is in distress and requires assistance

Ἄρθρον 25.

Εἰς στενοὺς διαύλους πᾶν ἀτμόπλοιον ὀφείλει νὰ παραπλέῃ τὴν πλευρὰν τοῦ στενοῦ ἢ τοῦ πλωτοῦ διαύλου τὴν κειμένην πρὸς τὰ δεξιά του, ἐφ' ὅσον τοῦτο εἶναι ἀσφαλὲς καὶ δύναται νὰ ἐφαρμοσθῇ.

Ἄρθρον 26.

Ἱστιοφόρα ἐν πλῷ ὀφείλουσι ν' ἀπομακρύνωνται τῆς πορείας τῶν ἱστιοφόρων πλοίων ἢ λέμβων, αἱ ὁποῖαι ἁλιεύουσι μὲ δίκτυα, ὁρμιάς, ἢ γρίπον.

Ὁ κανὼν ὅμως οὗτος εἰς οὐδὲν ἁλιεῦον ἁλιευτικὸν πλοῖον ἢ ἁλιευτικὴν λέμβον δίδει τὸ δικαίωμα νὰ παρεμποδίζῃ τὴν ὁδὸν στενοῦ, τὸ ὁποῖον διαπλέουσι καὶ μὴ ἁλιευτικὰ πλοῖα.

Ἄρθρον 27.

Κατὰ τὴν τήρησιν καὶ ἐφαρμογὴν τῶν ἀνωτέρω διατάξεων τοῦ παρόντος κανονισμοῦ πρέπει νὰ λαμβάνωνται ὑπ' ὄψιν πάντες οἱ κίνδυνοι τῆς ναυσιπλοΐας καὶ τῶν συγκρούσεων ὡς καὶ αἱ εἰδικαὶ περιστάσεις, αἱ ὁποῖαι θὰ ἠδύναντο νὰ καταστήσωσιν ἀναγκαίαν τὴν μὴ πιστὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἀνωτέρω κανόνων πρὸς ἀποφυγὴν ἀμέσου κινδύνου.

Ἠχητικὰ σήματα μεταξὺ πλοίων εὑρισκομένων ἐν ὄψει ἀλλήλων.

Ἄρθρον 28.

Αἱ λέξεις «βραχὺ σύριγμα», τῶν ὁποίων γίνεται χρῆσις εἰς τὸ παρὸν ἄρθρον, σημαίνουσι σύριγμα διαρκείας ἑνὸς περίπου δευτερολέπτου.

Ὅταν πλοῖα εὑρίσκωνται ἐν ὄψει ἀλλήλων πᾶν ἐν πλῷ ἀτμόπλοιον, τὸ ὁποῖον συμφώνως μὲ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος κανονισμοῦ ἔχει δικαίωμα ἢ καθῆκον νὰ μεταβάλῃ πορείαν, ὀφείλει νὰ σημάνῃ τὴν ἀλλαγὴν ταύτην τῆς πορείας του διὰ τῶν ἑξῆς σημάτων ἐκτελουμένων διὰ τῆς συρίκτρας ἢ τῆς σειρῆνας αὐτοῦ.

Ἓν βραχὺ σύριγμα ἵνα σημάνῃ «Στρέφω δεξιά».

Δύο βραχέα συρίγματα ἵνα σημάνῃ «Στρέφω ἀριστερά».

Τρία βραχέα συρίγματα ἵνα σημάνῃ «Ἀναποδίζω ὁλοταχῶς».

Τήρησις ἀπόλυτος καὶ εἰς πάσας τὰς περιστάσεις τῶν ἀναγκαίων προφυλάξεων.

Ἄρθρον 29.

Οὐδεμία διάταξις τοῦ παρόντος κανονισμοῦ δύναται ν' ἀπαλλάξῃ ἓν πλοῖον ἢ τοὺς ἰδιοκτήτας αὐτοῦ ἢ τὸν πλοίαρχον αὐτοῦ ἢ τὸ πλήρωμα αὐτοῦ τῶν συνεπειῶν οἱασδήποτε ἀμελείας ἀφορώσης, εἴτε τοὺς φανοὺς καὶ τὰ σήματα, εἴτε τὴν τήρησιν ἀπαραιτήτου ἐπιτηρήσεως ἐκ μέρους τῶν ἀνδρῶν τῆς φυλακῆς (ὀπτήρων, σκοπῶν), εἴτε τέλος ἀφορώσης τὴν λῆψιν προφυλακτικῶν μέτρων ἐξ ἐκείνων, τὰ ὁποῖα ἐπιβάλλουσιν ἡ κοινὴ ναυτικὴ ἐμπειρία ἢ αἱ εἰδικαὶ περιστάσεις ὑφ' ἃς εὑρίσκεται τὸ πλοῖον.

Ἐπιφύλαξις σχετικὴ μὲ τοὺς ἰδιαιτέρους κανόνας διὰ τοὺς λιμένας καὶ τὰ κλειστὰ ὕδατα.

Ἄρθρον 30.

Οὐδεμία διάταξις τοῦ κανονισμοῦ τούτου ἐμποδίζει τὴν ἐφαρμογὴν εἰδικῶν κανονισμῶν οἵτινες ἔχουσιν ἐκδοθῇ καὶ καταλλήλως κοινοποιηθῇ ὑπὸ τῶν τοπικῶν ἀρχῶν, καὶ σχετικῶν μὲ τὴν ναυσιπλοΐαν ἐντὸς λιμένων, ὁρμητηρίων, ποταμῶν, ἢ οἱωνδήποτε περικλείστων ὑδάτων.

Σήματα κινδύνου.

Ἄρθρον 31.

Ὅταν πλοῖον εὑρίσκηται εἰς κίνδυνον καὶ ζητῇ βοήθειαν

from other vessels or from the shore, the following shall be the signals to be used or displayed by her, either together or separately, viz. :—

In the daytime—

1. A gun or other explosive signal fired at intervals of about a minute;

2. The International Code signal of distress;

3. The distance signal, consisting of a square flag, having either above or below it a ball or anything resembling a ball;

4. A continuous sounding with any fog-signal apparatus;

5. The international distress signal made by radiotelegraphy or radiotelephony, or by any other distance signalling method.

At night—

1. A gun or other explosive signal fired at intervals of about a minute;

2. Flames on the vessel (as from a burning tar-barrel oil—barrel, &c.);

3. Rockets or shells, throwing stars of any colour or description, fired one at a time, at short intervals;

4. A continuous sounding with any fog-signal apparatus;

5. The international distress signal made by radiotelegraphy or radiotelephony, or by any other distance signalling method.

The use of any of the above signals except for the purpose of indicating that a vessel is in distress, and the use of any signals which may be confused with any of the above signals, is prohibited.

ἐξ ἄλλων πλοίων ἢ τῆς ἀκτῆς, ὀφείλει νὰ ἐκτελῇ εἴτε συγχρόνως εἴτε χωριστὰ τὰ ἑξῆς σήματα :

Τὴν ἡμέραν.

1. Βολὰς πυροβόλου ἢ ἄλλα ἐκρηκτικὰ σήματα κατὰ διαλείμματα ἑνὸς περίπου πρώτου λεπτοῦ τῆς ὥρας.

2. Τὸ σῆμα κινδύνου τοῦ διεθνοῦς σηματολογίου.

3. Τὸ σῆμα μεγάλης ἀποστάσεως ἀποτελούμενον ἀπὸ τετράγωνον σημαίαν ἔχουσαν ἄνωθεν ἢ κάτωθεν αὐτῆς μίαν σφαῖραν ἢ οἱονδήποτε ἄλλο ἀντικείμενον προσομοιάζον μὲ σφαῖραν.

4. Διαρκὲς σύριγμα ἢ ἦχον ἐκτελούμενον μὲ οἱονδήποτε ὄργανον, τὸ ὁποῖον χρησιμεύει διὰ σήματα ὁμίχλης.

5. Τὸ διεθνὲς σῆμα κινδύνου ἐκπεμπόμενον ραδιοτηλεγραφικῶς ἢ ραδιοτηλεφωνικῶς ἢ δι' οἱουδήποτε ἄλλου συστήματος σημάνσεως εἰς μεγάλην ἀπόστασιν.

Τὴν νύκτα.

1. Βολὰς πυροβόλου ἢ ἄλλα ἐκρηκτικὰ σήματα κατὰ διαλείμματα ἑνὸς πρώτου λεπτοῦ τῆς ὥρας.

2. Φλόγας ἐπὶ τοῦ πλοίου ὡς παραγομένας ἀπὸ ἀνημμένον βυτίον (βαρέλι) κεδρίας (κατράμι), ἐλαίου κτλ.

3. Σκυταλίδας (ρουκέτες) ἢ ρίκτας σκορπιζούσας ἀστέρας οἱουδήποτε χρώματος ἢ εἴδους καὶ βαλλομένας ἀνὰ μίαν κατὰ βραχέα διαλείμματα.

4. Διαρκὲς σύριγμα ἢ ἦχον ἐκτελούμενον μὲ οἱονδήποτε ὄργανον τὸ ὁποῖον χρησιμεύει διὰ σήματα ὁμίχλης.

5. Τὸ διεθνὲς σῆμα κινδύνου ἐκπεμπόμενον ραδιοτηλεγραφικῶς ἢ ραδιοτηλεφωνικῶς ἢ δι' οἱουδήποτε ἄλλου συστήματος σημάνσεως εἰς μεγάλην ἀπόστασιν.

Ἀπαγορεύεται ἡ χρῆσις τῶν ἀνωτέρω σημάτων δι' ἄλλον σκοπόν, ἐκτὸς τῆς σημάνσεως ὅτι πλοῖόν τι εὑρίσκεται ἐν κινδύνῳ ὡς καὶ ἡ χρῆσις οἱουδήποτε ἄλλου σήματος, τοῦ ὁποίου δύναται νὰ γίνῃ σύγχυσις μὲ ἓν τῶν ἀνωτέρω σημάτων.

FINAL ACT OF THE INTERNATIONAL CONFERENCE ON SAFETY OF LIFE AT SEA, 1929.

The Governments of Germany, the Commonwealth of Australia, Belgium, Canada, Denmark, Spain, the Irish Free State, the United States of America, Finland, France, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, India, Italy, Japan, Norway, the Netherlands, Sweden, the Union of Socialist Soviet Republics;

Desirous of promoting safety of life at sea by establishing in common agreement uniform principles and rules directed thereto:

Having decided to participate in an international conference which, upon the invitation of the Government of the United Kingdom of GreatBritain and Northern Ireland, was held in London;

Appointed the following delegations:

Germany.

Delegates.

Dr Friedrich STHAMER	Ambassador Extraordinary-Plenipotentiary of the German Reich in London.
Mr KOENIGS	Ministerialdirigent in the Reichsverkehrsministerium Geheimer Regierungsrat, Berlin.
Mr. WERNER	Oberregierungsrat in the Reichsverkehrsministerium Geheimer Justizrat, Berlin.
Mr. LAAS	Professor, Director of the «Germanischer Lloyd» Classification Society, Berlin.
Dr. RIESS.....	Director ret. of the Reichsschiffsvermessungsamt Geheimer Regierungsrat, Neubrandenburg.
Mr. GIESS.....	Ministerialrat in the Reichspostministerium, Berlin.
Vice-Admiral DOMINIK	President of the «Deutsche Seewarte, «Hamburg.

Experts.

Mr. BEHNER	Director of the »Deutsche Betriebsgesellschaft fuer drahtlose Telegraphie,» Berlin.
Mr. ELINGIUS	Captain, Hamburg-Suedamerika Linie, Hamburg
Mr. BIEDERMANN	Director, Norddeutscher Lloyd, Bremen.
Mr. FREYER	Captain, Hamburg.
Mr. HEBERLNG	Diplom – Ingenieur, «Germanischer Lloyd» Classification Society, Berlin.
Dr. JAGER.....	Oberpostrat in theReichspost ministerium,
Mr. KOHLER.....	Hamburg.

ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΑΞΙΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΝΔΙΑΣΚΕΨΕΩΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΝ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ 1929.

Αἱ Κυβερνήσεις τῆς Γερμανίας, Αὐστραλίας, Βελγίου, Καναδᾶ, Δανίας, Ἱσπανίας, Ἐλευθέρου Κράτους Ἰρλανδίας, Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς, Φιλανδίας, Γαλλίας, Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρεττανίας καὶ Βορείου Ἰρλανδίας, Ἰνδιῶν, Ἰταλίας, Ἰαπωνίας, Νορβηγίας, Κάτω Χωρῶν, Σουηδίας τῆς Ἑνώσεως τῶν Σοβιετικῶν Σοσιαλιστικῶν Δημοκρατιῶν,

Ἐπιθυμοῦσαι νὰ καθιερώσωσιν διὰ κοινῆς συμφωνίας ἀρχὰς καὶ κανόνας πρὸς διάσωσιν τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ,

Ἀποφασίσασαι νὰ συμμετάσχωσιν εἰς διεθνῆ διάσκεψιν, ἥτις, τῇ προσκλήσει τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρεττανίας καὶ Βορείου Ἰρλανδίας, συνεκλήθη ἐν Λονδίνῳ, ὥρισαν τὰς κάτωθι πληρεξουσιότητας :

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Πληρεξουσίους :

Τὸν Δόκτωρα Φρειδερῖκον STHAMER	Πρεσβευτήν, ἔκτακτον καὶ πληρεξούσιον τῆς Γερμανίας ἐν Λονδίνῳ.
κ. KOENIGS	Ὑπουργικὸν Διευθυντὴν παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Συγκοινωνίας, Μυστικοσύμβουλον ἐν Βερολίνῳ.
κ. WERNER.....	Ὑπουργικὸν Σύμβουλον παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Συγκοινωνίας Δικαστικὸν Σύμβουλον, Βερολῖνον.
κ. LAAS	Καθηγητήν, Διευθυντὴν τοῦ Νηογνώμονος «Γερμανικὸν Λόϋδ» ἐν Βερολίνῳ.
Δρ. RIESS.....	τέως Διευθυντὴν τῆς Reichsschiffsvermessungsamt Geheimer Regierungsrat Neu-Brandenburg.
κ. GIESS	Ὑπουργικὸν Σύμβουλον παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Ταχυδρομείων ἐν Βερολίνῳ.
τὸν ὑποναύαρχον κ. DOMINIK.....	Πρόεδρον τῆς «Deutsche Seewarte» ἐν Ἀμβούργῳ.

Πραγματογνώμονας :

κ. BEHNER	Διευθυντὴν τῆς »Γερμανικῆς Betriebsgesellschaft fuer drahtlose Telegraphie» ἐν Βερολίνῳ.
κ. ELINGIUS	Πλοίαρχον Γραμμῶν Ἀμβούργου—Νοτίου Ἀμερικῆς ἐν Ἀμβούργῳ.
κ. BIEDERMANN.....	Διευθυντὴν Βορειογερμανικοῦ Λόϋδ ἐν Βρέμῃ.
κ. FREYER.....	Πλοίαρχον ἐν Ἀμβούργῳ.
κ. HEBERLING.....	Διπλωματοῦχον Μηχανικὸν τοῦ Νηογνώμονος «Γερμανικὸν Λόϋδ» ἐν Βερολίνῳ.
Δρ. JAGER.....	Oberpostrat εἰς τὸ Ὑπουργεῖον Κρατικῶν Ταχυδρομείων.
κ, KOHLER	Ἀμβοῦργον.

Mr. KUNSTMANN.....	Shipowner, Japanese and Spanish Consul, Stettin.
Mr. LUENSEE	Captain, Regierugsrat in the «Drursche Seewarte» Hamburg.
Mr. REICHENBACHER	Director, Hamburg–Amerika Linie, Hamburg.
Mr. SUCHTING	Director, Blohm & Voss, Hamburg.

Secretary

Mr. KANBERG	Postinspektor in the Reichs postministerium.

The Commonwealth of Australia.

Delegates.

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

Belgium

Delegates.

BARON DE GERLACHE DE GOMERY .	Director – General of the Marine Department.
Mr. Gustave DE WINNE	Ingénieur en Chef, Director of the Marine Department.
Mr. Georges GOOR	Adviser to the Marine Department.
Mr. Gerard VINCENT ..	Ingénieur.

Canada.

Delegates.

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

Experts.

Lieut.-Commander C. P. EDWARDS	Director of Radio, Department of Marine.
Mr. Frank McDONNELL	Chairman of the Board of Steamship Inspection, Department of Marine.
Captain L. G DIXON ..	Marine Superintendent.
Mr. J. W. BAIN.....	Engineer in the Radio Branch, Department of Marine.
Captain J. GILLIES ...	Representative in London of the Canadian Pacific Steamships, Ltd.
Captain A. S. M. NICHOLLS	Representative in London of the Canadian National Steamship Company.

κ. KUNSTMANN.....	Ἐφοπλιστήν, Πρόξενον Ἰαπωνίας καὶ Ἱσπανίας ἐν Στετίνῳ.
» LUENSEE	Πλοίαρχον.
» REICHENBACHER	Διευθυντὴν Γραμμῆς «Ἀμβοῦργον-Ἀμερικὴ» ἐν Ἀμβούργῳ.
» SUCHTING.....	Διευθυντὴν Blohn & Voss ἐν Ἀμβούργῳ.

Γραμματέα :

» KANBERG.....	Ἐπιθεωρητὴν παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Ταχυδρομείων ἐν Βερολίνῳ.

ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Πληρεξουσίους :

Τὸν Πλοίαρχον Henry James FEAKES	Τοῦ Βασιλικοῦ Αὐστραλιακοῦ Ναυτικοῦ, Ἀντιπρόσωπον τῆς Αὐστραλίας διὰ τὸ Ναυτικὸν ἐν Λονδίνῳ.
Ὑποπλοίαρχον Thomas FREE.....	Τῆς ἐφεδρείας Βασ. Ναυτικοῦ.
Πλοίαρχον κ. J.K. DAVIS	Διευθυντὴν Ναυτιλίας.

ΒΕΛΓΙΟΝ

Πληρεξουσίους :

Τὸν Βαρῶνον de GERLACHE de GOMERY	Γενικὸν Διευθυντὴν τῆς Διοικήσεως Ναυτιλίας.
Τὸν κ. Gustave de WINNE.....	Ἀρχιμηχανικόν, Διευθυντὴν τῆς ὑπηρεσίας παρὰ τῇ Διοικήσει Ναυτιλίας.
Τὸν κ. Georges GOOR...	Σύμβουλον παρὰ τῇ Διοικήσει Ναυτιλίας.
Τὸν κ. Gerard VINCENT	Μηχανικόν.

ΚΑΝΑΔΑΣ

Πληρεξουσίους :

Τὸν κ. Alexander JOHNSTON	Ὑφυπουργὸν (Ναυτικῶν) Ε. Ναυτικοῦ.
Τὸν κ. Lucien PACAUD	Γραμματέα παρὰ τῷ Γραφείῳ τοῦ Καναδοῦ Ἁρμοστοῦ ἐν Λονδίνῳ.

Πραγματογνώμονας :

Ὑποπλοίαρχον κ. C. P. EDWARDS	Διευθυντὴν τῆς Ραδιοτηλεγραφίας τῆς Διοικήσεως Ναυτιλίας.
Τὸν κ. Frank Mc DONNELL.....	Πρόεδρον τῆς Ἐπιτροπῆς Ἐπιθεωρήσεως Πλοίων Διοικήσεως Ναυτιλίας.
Πλοίαρχον κ. L.G. DIXON	Ἐπιθεωρητὴν Ναυτικοῦ.
κ. J.W. BAIN	Μηχανικὸν Ραδιοτηλεγράφου Διοικήσεως Ναυτιλίας.
Πλοίαρχον κ. J. GILLIES	Ἀντιπρόσωπον ἐν Λονδίνῳ τῆς »Canadian Pacific Steamships Ltd».
Πλοίαρχον κ. A.S. M. NICHOLLS.....	Ἀντιπρόσωπον ἐν Λονδίνῳ τῆς «Ἐθνικῆς Καναδικῆς Ἀτμοπλοικῆς Ἑταιρείας».

Secretary.

MISS N. FRERICKS ...	Secretary to the Deputy Minister of Marine.

Denmark.

Delegates.

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

Expert.

Mr. HAGELBERG.....	Chairman of the Associaciation of Danish Shipmasters.

Secretary.

Mr. P. VILLADSEN....	Ministry of Industry, Commerce and Shipping.

Spain

Delegates.

Rear-Admiral Don Francisco Javier de SALAS y Gonzalez.	Head of the Naval Commission in Europe.
Engineer-Commander Don Jose RUBI y Rubi	Naval Commission inEurope
Lieut-Commander Eduardo GARCIA RAMIREZ.	

Irish Free State.

Delegates .....

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

United States of America.

Delegates.

The Honourable Wallace H. WHITE, Junior	Member of Congress, Chairman of the Commitee on Merchant Marine and Fisheries.

Γραμματέα :

Δ)νὶς N. FRERICKS....	Γραμματέα Ὑφυπουργοῦ Ναυτιλίας.

ΔΑΝΙΑ

Πληρεξουσίους :

κ. Emil KROGH	Τμηματάρχην παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Βιομηχανίας, Ἐμπορίου καὶ Ναυτιλίας .....
κ. V. TOPSÖE-JENSEN	Δικαστὴν παρὰ τῷ Ἐφετείῳ
πλοίαρχον κ. LORCK.....	Διευθυντὴν Ναυτιλίας.
J. A. KÖRBING	Τεχνικὸν Διευθυντὴν τῆς Ἡνωμένης Ἀτμοπλοικῆς ἑταιρείας ἐν Κοπεγχάγῃ.
κ. Aage H. LARSEN ...	Ἀρχιμηχανικὸν παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Βιομηχανίας Ἐμπορίου καὶ Ναυτιλίας.
α. Arnold POULSEN ...	Ἐντεταλμένον Μηχανικὸν παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Βιομηχανίας, Ἐμπορίου καὶ Ναυτιλίας.

Πραγματογνώμονα

κ. HAGELBERG. :.....	Πρόεδρον Ἑνώσεως Δανῶν Ἐμποροπλοιάρχων.

Γραμματέα.

κ. P. VILLADSEN : ...	Παρὰ τῷ ὑπουργείῳ Βιομηχανίας, Ἐμπορίου καὶ Ναυτιλίας.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Πληρεξουσίους.

Τὸν Ἀντιναύαρχον κ. Don Francisco Janvier de SALAS y Gonzalez. .	Ἀρχηγὸν τῆς Ναυτικῆς Ἀποστολῆς ἐν Εὐρώπῃ.
Τὸν Πλωτάρχην Μηχανικὸν Don José RUBI y RUBI	Τῆς Ναυτικῆς Ἀποστολῆς.
Τὸν Ὑποπλοίαρχον κ. Eduardo GARCIA RAMIREZ.....	

ΕΛΕΥΘΕΡΟΝ ΚΡΑΤΟΣ ΙΡΛΑΝΔΙΑΣ

Πληρεξουσίους.

κ. J. M. DULANTY	Ἐμπορικὸν Ἀκόλουθον διὰ τὸ Ἐλεύθερον Κράτος τῆς Ἰρλανλανδίας παρὰ τῇ Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ.
κ. E. C. FORSTER : ...	Γενικὸν Ἐπιθεωρητήν, ὑπηρεσίας Ναυτιλίας τοῦ Ὑπουργείου Βιομηχανίας καὶ Ἐμπορίου.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Πληρεξουσίους.

Ἀξιότιμον Wallace H. WHITE, Νεώτερον : ..	Μέλος τοῦ Κογκρέσσου, Πρόεδρον Ἐπιτροπῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Ἁλιείας.

Mr. Arthur J. TYRER ..	Commissioner of Navigation Departement of Commerce Department of State.	κ. Arthur J. TYRER : .	Ἀντιπρόσωπον Ναυτιλίας, Ὑ. πηρεσίας Ἐμπορίου.
Rear-Admiral G. GEORGE H. ROCK	Construction Corps, United States Navy, Assistant Chief of the Bureau of Construction and Repair, Navy, Department.	κ. Charles M. BARNES :	Διευθυντὴν τῆς Δ)σεως Συμβάσεων, Κρατικὴ ὑπηρεσία.
		κ. Ἀντιναύαρχον Georges H. ROCK :	Ναυπηγικοῦ Σώματος, Ὑποδιευθυντὴν Ὑπηρεσίας Κατασκευῆς καὶ ἐπισκευῶν Ὑπουργείου Ναυτικῶν
Captain Clarence S. KEMPFF.....	United States Navy, Hydrographer, Navy Department.	Πλοίαρχον Clarense S. KEMPFF :	Ὑδρογράφον Ὑπουργείου Ναυτικῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν.
Mr. Dickerson N. HOOVER	Supervising Inspector-General of the Steamboat Inspection Service, Department of Commerce.	κ. Dickerson N. HOOVER :	Γενικὸν Ἐπιθεωρητὴν, Ἐλεγκτὴν Ὑπηρεσίας Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων Ὑπουργείου Ἐμπορίου.
Mr. William D. TERREL	Chief of the Radio Division, Department of Commerce	κ. William D. TERRELL :	Τμηματάρχην Ραδιοηλεκτρολογίας Ὑπουργείου Ἐμπορίου.
Rear-Admiral John G. TAWRESEY.....	Construction Corps, United States Navy (Retired), United States Shipping Board.	κ. Ἀντιναύαρχον ἐν ἀποστρατείᾳ John G. TAWRESEY :	Ναυπηγικοῦ Σώματος Π. Ναυτικοῦ Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Ἐπιτροπὴ Ναυτιλίας.
Mr. Herbert B. WALKER	President of the American Steamship Owners' Association.	κ. Herert B. WALKER :	Πρόεδρον Ἑνώσεως Ἀμερικανῶν Ἐφοπλιστῶν.
Mr. Henry G. SMITH....	President of the National Council of American Shipbuilders.	κ. Henry G. SMITH : .	Πρόεδρον Ἐθνικοῦ Συμβουλίου Ἀμερικανῶν Ναυπηγῶν.
Captain Charles ..... McALLISTER	President of the American Bureau of Shipping	κ. Πλοίαρχον Charles A. MCALLISTER :	Πρόεδρον Ἀμερικανικοῦ Γραφείου Νηογνώμονος
Experts.		Πραγματογνώμονας.	
Lieut - Commander E.L. COCHRANE	Construction Corps, United States Navy, Bureau of Construction and Repair, Navy Department.	Ὑποπλοίαρχον E. L. COCHRANE :	Ναυπηγικοῦ Σώματος Ναυτικοῦ Ἡνωμένων Πολιτειῶν, Γραφείου Κατασκευῶν καὶ ἐπισκευῶν Δ)σεως Ναυτικοῦ
Mr. J. NIEDERMAR...	Navy Department.	κ. J. C. NIEDERMAR	ὑπουργείου Ναυτικκῶν
Mr. J. F. MACMILLAN	Theodore E. Ferris, Naval Architect, American Steamship Owners' Association.	κ. J. F. MACMILLAN :	Theodore E. Ferris, Ναυπηγὸν Ἑνώσεως Ἀμερικανῶν Ἐφοπλιστῶν.
Mr. David ARNOTT ...	American Bureau of Shipping.	κ. David ARNOTT : ...	Ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος.
Captain William E. GRIFITH.....	United States Shipping Board	Πλοίαρχον William E. GRIFFITH :	Ἐπιτροπὴν Ναυτιλίας Ἡνωνων Πολιτειῶν.
Mr. A. J. SMITH.....	Marine Office of America	κ. A. J. SMITH :	Ναυτικοῦ Γραφείου Ἀμερικῆς.
Captain N. B. NELSON..	Steamboat Inspection Service	κ. Πλοίαρχον N. B. NELSON :	Ὑπηρεσία Ἐπιθεωρήσεως.
Lieut. E.M. WEBSTER ..	United States Coast Guard (Retired)	Ἀπόστρατον Ἀνθυποπλοίαρχον E. M. WEBSTE	ἀτμοπλοίων. Ἀκτοφυλακὴ Ἡνωμένων Πολιτειῶν.
Commander C. M. AUSTIN.....	United States Navy, Bureau of Navigation, Navy Department.	Πλωτάρχην C. M. AUSTIN :	Ναυτικοῦ Ἡνωμένων Πολιτειῶν, Γραφεῖον Ναυσιπλοΐας, ὑπουργείου Ναυτικῶν
Mr.E.B. CALVERT	United States Weather Bureau.	κ. E. B. CALVERT : ..	Γραφείου Μετεωρολογικὸν Ἡνωμένων Πολιτειῶν.
Secretary		Γραμματέα	
Mr. Vinton CHAPIN.....	Foreign Service Officer.	κ. Vinton CHAPIN : ..	Ἀξιωματικὸν Ὑπηρεσίας Ξένων.

FINLAND

Delegates

Baron Gustaf WREDE	President of the Shipping Board.

ΦΙΛΛΑΝΔΙΑ

Πληρεξουσίους

Τὸν Βαρῶνον Gustaf WREDE :	Πρόεδρον Ἐπιτροπῆς Ναυτιλίας.

Captain Vaïano BERGMAN.....	Inspector of Shipping.
Consul Karl KURTEN....	Manager of the Finnish Shipowners' Association.
Expert	
Cptain Birger BRANDT	Finnish Shipmasters' Association.

France

Delegates.

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

Experts.

Mr. de BERLHE	Deputy Manager of the Bureau Véritas.
Mr. BRILLIE	Chief Consulting Engineer of the Compagnie Générale Transatlantique
Captain BUREAU	National Meteorological Office.
Mr. de CATALANO	General Marine Superintendent of the Compagnie Générale Transatlantique.
Mr. DALIX	Manager of the Compagnie Radio-Maritime.
Mr. DUBOIS.....	Marine Superintendent of the Compagnie des Messageries Maritimes.
Mr. FALCOZ	Engineer Superintendent of the Compagnie des Messageries Maritimes.
Mr. FRICKER	Chief Surveyor of the Bureau Véritas.
Mr. NIZERY	Manager of the Compagnie des Chargeurs Réunis.
Mr. PINCZON	Consulting Naval Architect of the Chantiers de St Nazaire.
Mr. ROSSIGNEUX	Chief of the Technical Service of the Comité Central des Armateurs de France.

Secretary.

Captain DILLY	Inspector of Navigation Department of Public Works.

UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND

Delegates.

Sir Herbert W. RICHMOND.....	Vice-Admiral, Royal Navy.
Sir Westcott ABELL	Professor of Naval Architecture, Armstrong College, Newcastle-on-Tyne.

Τὸν πλοίαρχον Vaïano BERGMAN :	Ἐπιθεωρητὴν Ναυτιλίας.
Τὸν Πρόξενον Karl KURTEN : ..... Πραγματογνώμων.	Διευθυντὴν τῆς Φιλλανδικῆς Ἑνώσεως Ἐφοπλιστῶν.
Πλοίαρχον κ. Birger BRANDT :	Φινλανδικῆς Ἑνώσεως Ἐμποροπλοιάρχων.

ΓΑΛΛΙΑ

Πληρεξουσίους.

κ. RIO :	Γερουσιαστήν, πρώην Ὑπουργόν
Πλοίαρχον Νουπηγὸν HAARBLEICHER : .	Διευθυντὴν ὑπηρεσιῶν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, Ναυτικῶν Ἔργων, Ὑπουργείου Δημοσίων Ἔργων.
Πλωτάρχην Ναυπηγὸν MARIE :	Διευθύνσεως Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.
Πλοίαρχον THOUROUDE :	Ναυτικὸν Ἀκόλουθον τῆς Γαλλικῆς Πρεσβείας ἐν Λονδίνῳ.

Πραγματογνώμονας.

κ. de BERLHE :	Διευθυντὴν Πληρεξούσιον τοῦ Γραφείου Véritas.
κ. BRILLIE :	Ἀρχιμηχανικόν, Σύμβουλον τῆς Γενικῆς Ὑπερατλαντικῆς Ἑταιρείας.
Πλοίαρχον BUREAU :	Ἐθνικοῦ Μετεωρολογικοῦ Γραφείου.
κ. de CATALANO	Γενικὸν Ἐπιθεωρητὴν Ἐξοπλισμοῦ τῆς Γενικῆς Ἑταιρίας Ὑπεραντλαντικοῦ.
κ. DALIX.....	Διευθυντὴν τῆς Ραδιο-Ναυτικῆς Ἑταιρείας.
κ. DUBOIS	Ἐπιθεωρητὴν Ἐξοπλισμοῦ τῆς Ἑταιρείας «Messageries Maritimes».
κ. FALCOZ	Ἀρχιμηχανικὸν τῆς Ἑταιρείας «Messageries Maritimes».
κ. FRICKER.....	Μηχανικὸν Ἐπιθεωρητὴν τοῦ Γραφείου Véritas.
κ. NIZERN	Διευθυντὴν τῆς Ἑταιρείας Ἡνωμένων Φορτωτῶν.
κ. PINCZON.....	Ἀρχιναυπηγὸν Σύμβουλον τῶν ναυπηγείων τοῦ St. Nazaire.
κ. ROSSIGNEUX.....	Διευθυντὴν τῶν Τεχνικῶν Ὑπηρεσιῶν τῆς Κεντρικῆς Ἐπιτροπῆς τῶν Γάλλων Ἐφοπλιστῶν.

Γραμματέα :

Πλοίαρχον DILLY	Ἐπιθεωρητὴν Ναυτιλίας Ὑπηρεσίας Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Ὑπουργείου Δημοσίων Ἔργων.

ΗΝΩΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΜΕΓΑΛΗΣ ΒΡΕΤΤΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΥ ΙΡΛΑΝΔΙΑΣ

Πληρεξουσίους :

Ὑποναύαρχον Sir Herbert W. RICHMOND.....	Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ
Sir Westcott ABELL	Καθηγητὴν Ναυπηγίας ἐν Κολλεγίῳ Ἀμστρογκ τοῦ Νιουκάστελ.

Mr. A. L. AYRE	Vice-President of the Shipbuilding Employers' Federation.
Captain F. W. BATE.....	Professional Officer, Mercantile Marine Department, Board of Trade.
Mr. C. H. BOYD.....	Mercantile Marine Department, Board of Trade.
Sir William C. GURRIE ..	President of the Chamber of Shipping of the United Kingdom.
Mr. A. J. DANIEL.....	Principal Ship Surveyor, Board of Trade.
Sir Norman HILL ...	Chairman of the Merchant Shipping Advisory Commitee.
Sir Charles HIPWOOD ..	Principal Assistant Secretary, Mercantile Marine Department, Board of Trade.
Captain A. R. H. MORRELL.....	Trinity House.

Experts.

Mr. G. GUNNING	Assistant General Secretary, National Union of Seamen.
Commander G. S. HORSBURGH.....	Cunard Steamship Company
Commander F. G. LORING	Inspector of Wireless Telegraphy, General Post Office.
Dr. G. D. SIMPSON.....	Director of the Meteorological Office.

Secretary

Mr. Walter CARTER ...	Board of Trade.

Assistant Secretaries

Mr. W. G. FERGUSSON	Board of Trade
Mr. W. GRAHAM	Board of Trade
Mr. A. E. LEE	Board of Trade
Mr. W. E. STIMPSON ..	Board of Trade
Mr. F. J. WALLER.....	Board of Trade
Mr. W. J. WILTON	Board of Trade

India.

Delegates.

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

Italy.

Delegates.

Lieut-General of Port G. INGIANNI	General Director of the Mercantile Marine.
Vice-Admiral A. ALESSIO	Chief of the Technical Inspectorate of the Mercantile marine
Count D. ROGERI DI VILLANOVA.....	Counsellor to the Italian Embassy in London.

κ. A. L. AYRE	Ἀντιπρόεδρον Ἑνώσεως Ναυπηγῶν.
κ. Πλοίαρχον F. W. BATE	Ναυτικὸν Σύμβουλον, Διευθύνσεως Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Board of Trade.
κ. C. H. BOYD	Διοικήσεως Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Board of Trade.
Sir William C. CURRIE..	Πρόεδρον Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου.
κ. Δ. S. DANIEL	Ἀνώτερον Ἐπιθεωρητὴν πλοίων Board of Trade.
Sir Norman HILL.....	Πρόεδρον Γνωμοδοτικῆς Ἐπιτροπῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.
Sir Charles HIPWOOD	Ἀνώτερον Ὑπογραμματέα Διοικήσεως Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Board of Trade.
κ. Πλοίαρχον A. R. H. MORRELL	Trinity House.

Πραγματογνώμονας :

κ. G. GUNNING	Γενικὸν Γραμματέα παρὰ τῇ Ἐθνικῇ Ἑνώσει Ναυτῶν.
κ. Πλωτάρχην C. S. HORSBURGH.....	Ἀτμοπλοικῆς Ἑταιρείας Cunard.
Πλωτάρχην κ. F. G. LORING.....	Ἐπιθεωρητὴν Ραδιοτηλεγραφικῆς Ὑπηρεσίας Ὑπουργείου T. T. T.
κ. Δόκτορα E. G. SIMPSON	Διευθυντὴν Μετεωρολογικῆς Ὑπηρεσίας

Γραμματέα :

κ. Walter CARTER	τοῦ Board of Trade

Βοηθοὺς Γραμματέως :

κ. W. G. FERGUSSON ..	» » » »
κ. W. GRAHAM	» » » »
κ. A. E. LEE	» » » »
κ. W. E. STIMPSON.....	» » » »
κ. F. J. WALLER.....	» » » »
κ. W. J. WILTON	» » » »

ΙΝΔΙΑΙ

Πληρεξουσίους:

Sir Geoffrey L. CORBETT	Ὑπουργεῖου Ἐμπορίου τῆς Κυβερνήσεως Ἰνδιῶν.
Πλοίαρχον E. V. WHISH	Λιμενικὸν Ἀξιωματικὸν ἐν Βομβάῃ.
κ. W. A. MASTER.....	Γενικὸν Διευθυντὴν τῆς Ἀτμοπλοικῆς Ἑταιρείας Scindia.

ΙΤΑΛΙΑ

Πληρεξουσίους :

Ἀντιστράτηγον Λιμ. G. INGIANNI.....	Γενικὸν Διευθυντὴν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.
Ὑποναύαρχον A. ALESSIO	Γενικὸν Τεχνικὸν Ἐπιθεωρητὴν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.
Κόμητα D. Rogeri di VILLANOVA.....	Σύμβουλον τῆς Ἰταλικῆς Πρεσβείας ἐν Λονδίνῳ.

Mr. T. C. GIANNINI ...	Counsellor of Emigration.
Major-General of Port F... MARENA	Vice-Inspector of Harbour Master Offices.
Engineer-General E. FERRETTI	Chief of the Technical Office of the Italian Naval and Aeronautical Register.
Mr. G. GNEME.....	Chief of the Telegraph Service of the General Direction of Postal and Telegraphic Services.
Commander L. BIANCHERI.	Royal Italian Navy

Experts.

The Honourable I. M. MAGRINI.	Member of Parliament, President of the National Fascist Confederation of Seamen and Airmen.
Mr. M. COSULICH.....	National Fascist Confederation of Maritime and Aerial Transport Enterprises.
Marquis L. SOLARI.....	Counsellor Delegate of Radio Marittima Italiana
Mr. G. SOLDA	Inspector of the Naval and Aeronautical Register.
Captain L. ZINO.....	National Fascist Confederation of Maritime and Aerial Transport Enterprises.

Secretaries.

Lieut.-Colonel of Port S. GIACCHETTI.....	Chief of the Secretariat of the Ceneral Direction of the Mercantile Marine.
Captain of Port F. FALCOLINI	Attaché to the Secretariat of the General Direction of the Mercantile Marine

JAPAN

Delegates

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

Experts

Mr. Sonoji TSUGHIYA...	Secretary of the Local Admimistration Office of Communications.
Mr. Kasuma MINATO....	Expert in the Department of Communications
Mr. Sozo IKUSHIMA...	Expert in the Department of Communications
Mr. Kiyoji SENO	Expert in the Department of Communications
Commander Prince Tadashige SHIMADZU..	Naval Attaché to the Japanese Embassy in London.

κ. T. C. GIANNINI	Σύμβουλον Μεταναστεύσεως.
Ὑποστράτηγον Λιμ. F. MARENA.....	Ὑποδιευθυντὴν Ἐπιθεωρήσεως Λιμεναρχείων.
Ἀρχιμηχανικὸν E. FERRETI.....	Διευθυντὴν Τεχνικοῦ Γραφείου Ναυτικοῦ καὶ Ἀεροπορικοῦ Νηογνώμονος.
κ. G. GNEME	Τηλεγραφικὸν Διευθυντὴν Γενικῆς Διευθύνσεως Ταχυδρομείων καὶ Τηλεγραφείων.
Πλωτάρχην L. BIANCHERI.....	Βασιλικοῦ Ἰταλικοῦ Ναυτικοῦ

Πραγματογνώμονας :

τὸν Ἐντιμώτατον κ. I. M. MAGRINI	Μέλος τοῦ Κοινοβουλίου, Πρόεδρον Ἐθνικῆς Φασιστικῆς Συνομοσπονδίας ναυτῶν καὶ Ἀεροπόρων.
κ. M. COSULICH	Ἐθνικῆς Φασιστικῆς Συνομοσπονδίας Ναυτικῶν καὶ Ἀεροπορικῶν Ἐπιχειρήσεων Μεταφορῶν.
Μαρκήσιον L.SOLARI...	Ἐντεταλμένον Σύμβουλον τῆς Ραδιο-Ναυτικῆς Ἑταιρείας.
κ. G. SOLDA.....	Ἐπιθεωρητὴν τοῦ Ναυτικοῦ καὶ Ἀεροπορικοῦ Νηογνώμονος.
Πλοίαρχον L. ZINO.....	Ἐθνικῆς Φασιστικῆς Συνομοσπονδίας Ναυτικῶν καὶ Ἀεροπορικῶν Ἐπιχειρήσεων Μεταφορῶν.

Γραμματέα :

κ. Ἀντισυνταγματάρχην λιμενικὸν S. GIACCHETTI	Γενικὸν Γραμματέα Γενικῆς Διευθύνσεως Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.
Λοχαγὸν λιμενικὸν F. FALCOLINI.....	Ἀπεσπασμένον παρὰ τῇ Γραμματείᾳ τῆς Γενικῆς Διευθύνσεως Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Πληρεξουσίους :

Yukio YAMAMOTO :..	Γενικὸν Ἐπιθεωρητὴν Πραγματογνώμονα Συγκοινωνιῶν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας..
Πλοίαρχον Shichihei OTA :	Αὐτοκρατορικοῦ Ἰαπωνικοῦ Ναυτικοῦ.
Jtaro ISHII :	Α' Γραμματέα Πρεσβείας.

Πραγματογνώμονες.

Sonoji TSUCHIYA : ..	Γραμματέα Γραφείου Τεχνικῆς Διοικήσεως Συγκοινωνιῶν.
Kasuma MINATO : ...	Πραγματογνώμονα Ὑπουργείου Συγκοινωνίας.
Sozo IKUSHIMA : ..	Πραγματογνώμονα Ὑπουργείου Συγκοινωνίας.
Kiyoji SENO :	Πραγματογνώμονα Ὑπουργείου Συγκοινωνίας.
Πλωτάρχην πρίγκηπα Tadashige SHIMADZU :	Ναυτικὸν Ἀκόλουθον παρὰ τῇ Ἰαπωνικῇ Πρεσβείᾳ ἐν Λονδίνῳ.

Mr. Toshio TAKIYAMA..	Expert in the Local Administration Office of Communications
Constructor-Lieut- Commander. Narasaburo MASUKATA.....	Imperial Japanese Navy.
Mr. Toshinaga SAITO....	Manager, Ship Drawing Office, Kobe Works of Mitsubishi Shipbuilding Company, Limited
Mr. Yoshio SAITO	Assistant Superitendent Engineer of Nippon Yusen Kabushiki Kaisha.
Mr. Motoki MATSUMURA.....	Attaché.
Mr. Chuchei ANAZAWA	Expert in the Departement of Communications.

Norway.

Delegates.

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

Experts.

Mr. E. WETTERGREEN	Chief of Division, Ministry of Commerce and Navigation.
Mr. K. S. IRGINS	Senior Captain, Norwegian America Line.
Commander Chr. MEYER	Assistant Secretary of the Norwegian Shipowners' Association.

Netherlands.

Delegates.

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

Toshio TAKIYAMA : ..	Πραγματογνώμονα παρὰ τῷ Γραφείῳ Τοπικῆς Διοικήσεως Συγκοινωνιῶν.
Ὑποπλ. Ναυπηγὸν Narasaburo MASUKATA :.	Αὐτοκρατορικοῦ Ἰαπωνικοῦ Ναυτικοῦ.
Toshinaga SAITO :	Δ)ντὴν Γραφείου Μελετῶν Ναυπηγείων Κόβε τῆς Ναυπηγικῆς Ἑταιρείας Mitsubishi.
Yoshio SAITO :	Ὑποδιευθυντὴν Ἐπιθεωρήσεως Μηχανῶν τῆς Ἰαπωνικῆς Yusen Kabushiki Kaisha.
Motoki MATSUMURA :	Ἀκόλουθον.
Chuchei ANAZAWA : .	Πραγματογνώμονα Ὑπουργείου Συγκοινωνίας.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Πληρεξούσιοι.

B. VOGT :	Ἔκτακτον ἀπεσταλμένον καὶ πληρεξούσιον Ὑπουργὸν ἐν Λονδίνῳ.
L. T. HANSEN :	Διευθυντὴν τῆς Δ)σεως Ναυτιλίας Ὑπουργείου—Ἐμπορίου καὶ Ναυτιλίας.
J. SCHÖNHEYDER : .	Γενικὸν Ἐπιθεωρητὴν Τμήματος Πλοίων καὶ Μηχανῶν Ὑπουργείου Ἐμπορίου καὶ Ναυτιλίας.
Arth. H. MATHIESEN:	Ἀντιπρόεδρον τῆς Νορβηγικῆς Ἑνώσεως Ἐφοπλιστῶν.
Πλοίαρχον N. MARSTRANDER :	Πρόεδρον Ἑνώσεως Νορβηγῶν Πλοιάρχων.
A. BIRKELAND :	Διευθυντὴν Νορβηγικῆς Ἑνώσεως Ναυτῶν καὶ Θερμαστῶν.

Πραγματογνώμονας.

L. WETTERGREEN : .	Διευθυντὴν Ὑπουργείου Ἐμπορίου καὶ Ναυτιλίας.
Πλοίαρχον κ. K. S. IRGENS :	Ἀρχιπλοίαρχον εἰς τὴν Νορβηγο-Ἀμερικανικὴν Γραμμήν.
Πλωτάρχην Khr. MEYER :	Βοηθὸν Γραμματέως Νορβηγικῆς Ἑνώσεως Ἐφοπλιστῶν.

ΚΑΤΩ ΧΩΡΑΙ

Πληρεξουσίους.

Ὑποναύαρχον C. FOCK:	Γενικὸν Ἐπιθεωρητὴν Ναυσιπλοΐας.
C. H. d GOEJE :	Πρώην Γενικὸν Ἐπιθεωρητὴν Ναυσιπλοΐας τῶν Ὁλλανδικῶν Ἰνδιῶν.
D. van DRIEL :	Σύμβουλον Ναυπηγὸν ὑπηρεσίας Ἐπιθεωρήσεως Ναυτιλίας.
J. D. BLAND van den BERG :	Ἐπιθεωρητὴν Ραδιοτηλεγραφίας Ἀκτῶν καὶ Θαλασσίας.
Phs. van OMMEREN : Νεώτερον :	Πρόεδρον τῆς Phs. van Ommeren, Ltd.
H. G. J. UILKENS : ..	Πρώην Ἀρχιπλοίαρχον τῆς Ὁλλανδικῆς Ἀτμοπλοϊκῆς Ἑταιρείας.

Secretary.

Jonkheer H. P. J. BOSCH van DRAKESTEIN	Attaché at the Netherland Legation in London.

Sweden

Delegates

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

Experts and Assistant Delegates

Mr. Axel Sigurd LITSTRRÖM.....	Chief Bureau Engineer in the Royal Telegraph Office
Mr. Gunnar MacErik BÖÖS	First Amanuensis in the Board of Trade.
Captain John Nils Gunnard ANDRERBERG	The Swedish Shipowners' Association.
Captain Nils Petter LARSSON	President of the Swedish Society of Masters and Officers of the Mercantile Marine.
Mr. Nicklas OLSSON ...	President of the Swedish Seamen's Union.

Union of Socialist Soviet Republics

Delegates

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

Expert and Secretary.

Mr. Peter Nikolaevitch MATVEEFF.....	Chief Inspector of the Register of the U.S.S.R.

The league of Nations, having been invited to send representatives to the Conference to act as observers, appointed the following delegation for this purpose :

Mr. Robert HAAS	Secretary-General of the Advisory and Technical Committee for Communications and Transit,
Mr. J.M.F.ROMEIN	Secretary of the Permanent Committee for Ports and Maritime Navigation,

Who accordingly assembled in London.

Vice-Admiral Sir Herbert Richmond was appointed President of the Conference, and Mr. W. Carter, Secretary-General.

For the purposes of its work the Conference set up the following Committees, of which the under-mentioned were Presidents:—

Committee on Construction: Rear-Admiral Rock.

Committee on Life-Saving Appliances, &c.: Sir Norman Hill.

Committee on Radiotetegraphy: Mr. Giess.

Committee on Safety of Navigation: Sir Charles Hipwood,

Γραμματέα.

Jonkheer H. P. J. BOSCH Van DRAKESTEIN :	Ἀκόλουθον παρὰ τῇ Ὀλλανδικῇ Πρεσβείᾳ ἐν Λονδίνῳ.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Τὸν Βαρῶνον PALMSTIERNA :	Πρεσβευτὴν τῆς Σουηδίας ἐν Λονδίνῳ.
Nils Grustaf NILSSON:	Διευθυντὴν παρὰ τῇ Κεντρικῇ Διευθύνσει Ἐμπορίου ..
Πλοίαρχον Erik Axel Fredrik EGGERT :	Πραγματογνώμονα τῶν Ναυτικῶν ὑποθέσεων τῆς Κεντρικῆς Διοικήσεως Ἐργασίας καὶ Κοινωνικῆς Προνοίας.

Πραγματογνώμονας καὶ Βοηθοὺς Πληρεξουσίων.

Axel Sigurd LITSTRRÖM:	Ἀρχιμηχανικὸν παρὰ τῷ Βασιλικῷ Τηλεγραφείῳ.
Gtunnar Mac Erik BÖÖS :	Γραμματέα τῆς Κεντρικῆς Διοικήσεως Ἐμπορίου.
Πλοίαρχον John Nils Gunnard ANDRERBERG:	Ἐνώσεως Σουηδῶν Ἐφοπλιστῶν
Πλοίαρχος Nils Petter LARSSON :	Πρόεδρον Σουηδικῆς Ἑνώσεως Πλοιάρχων καὶ Ἀξιωματικῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.
Nicklas OLSSON :	Πρόεδρον Ἑνώσεως Σουηδῶν Ναυτῶν.

ΕΝΩΣΙΣ ΣΟΣΙΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΣΟΒΙΕΤΙΚΩΝ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΩΝ

Πληρεξουσίους.

Jan Svovitch Arens : ..	Σύμβουλον Πρεσβείας Ε.Σ.Σ.Δ. ἐν Παρισίοις.
Πλοίαρχος Karl Pavrlovitch EGGI :	Κυβερνήτην τοῦ Παγοθραυστικοῦ »Λένιν» Σοβιετικοῦ Ἐμπορικοῦ Στόλου (Sovtorgflot)

Πραγματογνώμονες Γραμματεῖς.

Peter Nikolaevitch MATVEEFF :	Γενικὸν Ἐπιθεωρητὴν Νηογνώμονος Η.Σ.Σ.Δ.

Ἡ Κοινωνία τῶν Ἐθνῶν προσκληθεῖσα ν' ἀποστείλῃ ἀντιπροσώπους εἰς τὴν Διάσκεψιν ὡς παρατηρητάς, ὥρισεν ἐπὶ τούτῳ τὴν κάτωθι ἀντιπροσωπείαν :

Robert HAAS.....=.	Γενικὸν Γραμματέα τῆς Συμβουλευτικῆς καὶ Τεχνικῆς Ἐπιτροπῆς Συγκοινωνιῶν καὶ Μεταφορῶν.
J. M. F. ROMEIN.....	Γραμματέα τῆς Διαρκοῦς Ἐπιτροπῆς Λιμένων καὶ Ναυσιπλοΐας.

οἵτινες συμφώνως πρὸς τοῦτο συνῆλθον ἐν Λονδίνῳ.

Ὁ Ὑποναύαρχος κ. Sir Herbert Richmond, ἐξελέγη Πρόεδρος τῆς Διασκέψεως καὶ ὁ κ. Walter Carter ἐξελέγη Γενικὸς Γραμματεύς.

Διὰ τὴν διεξαγωγὴν τῶν ἐργασιῶν τῆς Διασκέψεως συνεκροτήθησαν αἱ ἑπόμεναι Ἐπιτροπαί, ὧν Πρόεδροι ἐξελέγησαν οἱ ἑξῆς :

Ἐπιτροπὴ	Κατασκευῶν κ. Ἀντιναύαρχος ROCK.
»	Σωσιβίων μέσων κλπ. Sir Norman Hill.
»	Ραδιοτηλεγραφίας : κ. GIESS.
»	Ἀσφαλείας Ναυσιπλοΐας : Sir Charles HIPWOOD.

Committee on Certificates: Major-General Marena.
Committee on General Provisions: Sir Charles Hipwood.
Committee on Drafting: Senator Rio.

In the course of a series of meetings between the 16th April, 1929, and the 31st May, 1929, a Convention, dated the 31st May, 1929, for the Safety of Life at Sea was drawn up.

I.

At the moment of signing the Convention for the Safety of Life at Sea concluded this day, the undersigned Plenipotentiaries have agreed on the following:—

SAFETY OPERATORS.

In order to ensure the coming into force at an early date of the international agreement to make the installation of radiotelegraphy obligatory on all cargo ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards, and thereby to promote the general safety of life at sea, the Contracting Governments undertake to use their efforts to promote an amendment to the Radiotelegraph Convention to the effect that the requirements as to the minimum speed of operation to be attained by an operator on board a compulsorily fitted ship should be laid down as follows:—

«Correct transmission and correct reception by ear of code groups (mixed letters, figures and punctuation marks) at a speed of 16 (sixteen) groups per minute. Each code group must comprise 5 (five) characters, each figure or punctuation mark counting as 2 (two) characters.»

Should the International Radiotelegraph Conference find itself unable to approve of the above proposal, the present Conference is of opinion that a new Certificate with operating qualifications as set out above should be established, and that the holders of such Certificate should be authorised to deal with public correspondence in ship stations of the Third Class as defined by the Washington Radiotelegraph Convention.

II.

The conference takes note of the following declarations, made by the undermentioned delegations:—

(A)

The Plenipotentiaries of the United States of America formally declare that the signing of the International Convention for the Safety of Life at Sea by them, on the part of the United States of America, on this date, s not to be construed to mean that the Government of the United States of America recognizes a régime or entity which signs or accedes to the Convention as the Governement of a country when that régime or entity is not recognized by the Government of theUnited States of America as the Government of that country.

The Plenipotentiaries of the United States of America further declare that the participation of the United States of America in the International Convention for the Safety of Life at Sea signed on this date does not involve any contractual obligation on the part of the United States of America to a country, represented by a régime or entity which the Government of the

Ἐπιτροπὴ Πιστοποιητικῶν: Ὑποστράτηγος κ. MARENA.
» Γενικῶν Διατάξεων: Sir Charles HIPWOOD
» Συντάξεως: ὁ Γερουσιαστὴς κ. RIO.

Κατὰ τὰς διαδοχικὰς συνεδριάσεις αἵτινες ἔλαβον χώραν κατὰ τὴν 16 Ἀπριλίου 1929 καὶ 31 Μαΐου 1929 κατηρτίσθη Σύμβασις φέρουσα χρονολογίαν 31 Μαΐου 1929, περὶ ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ.

I.

Κατὰ τὴν ὑπογραφὴν τῆς συμβάσεως διὰ τὴν ἀσφάλειαν Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ, ἥτις συνετάγη σήμερον οἱ ὑπογεγραμμένοι Πληρεξούσιοι συνεφώνησαν τὰ ἑπόμενα,

ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Ἵνα ἐξασφαλισθῇ ἡ ταχεῖα ἐφαρμογὴ τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως ἡ ἐπιβάλλουσα ὑποχρεωτικῶς ἐγκατάστασιν ἀσυρμάτου ἐφ' ὅλων τῶν φορτηγῶν πλοίων χωρητικότητος ὁλικῆς 1.600 κόρων καὶ ἄνω καὶ ἵνα αὐξήσῃ οὕτω ἐν γένει ἡ ἀσφάλεια τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ, τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη ὑποχρεοῦνται ὅπως πάσῃ δυνάμει ἐπιτύχωσιν κατὰ τὸ δυνατὸν τροποποίησιν τῆς Διεθνοῦς Ραδιοτηλεγραφικῆς Συμβάσεως ἥτις θὰ ἐπέτρεπε νὰ καθορισθῶσιν ὡς ἕπεται αἱ ἀνάγκαι ἃς ὀφείλουν ὑποχρεωτικῶς νὰ πληρῶσι οἱ ραδιοτηλεγραφηταὶ πλοίων, ἐφωδιασμένων δι' ἐγκαταστάσεως ἀσυρμάτου εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ τὴν ἐλαχίστην ταχύτητα ἐκπομπῆς καὶ λήψεως σημάτων.

«Ἡ ὀρθὴ μεταβίβασις καὶ ἀκουστικὴ λῆψις ὁμάδων Κώδικος (συνδυασμὸς γραμμάτων, ἀριθμῶν καὶ σημείων στίξεως) μὲ ταχύτητα 16 ὁμάδων κατὰ λεπτόν. Ἑκάστη ὁμὰς Κώδικος θὰ περιλαμβάνῃ 5 γράμματα, ἀριθμοῦ ἢ σημείου στίξεως ὑπολογιζομένου ὡς ἰσοδυνάμου πρὸς δύο γράμματα.»

Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν ἡ Διεθνὴς Ραδιοτηλεγραφικὴ Διάσκεψις δὲν ἤθελεν ἀποδεχθῇ τὴν ἀνωτέρω πρότασιν, ἡ παροῦσα Διάσκεψις νομίζει ὅτι νέον πιστοποιητικὸν ἐπαγγελματικῆς ἱκανότητος ὡς ἀνωτέρω δέον νὰ καθιερωθῇ καὶ οἱ κάτοχοι τοῦ πιστοποιητικοῦ τούτου ἐξουσιοδοτηθῶσι ὅπως ἐκτελῶσι τὴν δημοσίαν ἀνταπόκρισιν. μὲ τηλκοινὴν ἀλληλογραφίαν τῶν Σταθμῶν τρίτης τάξεως πλοίων ὡς καθωρίσθη ὑπὸ τῆς Ραδιοτηλεγραφικῆς Συμβάσεως τῆς Οὐασιγκτῶνος.

II

Ἡ Διάσκεψις λαμβάνει ὑπ' ὄψιν τὰς ἑπομένας δηλώσεις, γενομένας ὑπὸ τῶν κατωτέρω ἀναφερομένων ἀντιπροσωπειῶν:

(A)

Οἱ Ἀντιπρόσωποι τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς δηλοῦσι ῥητῶς ὅτι ἡ ὑπογραφὴ τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως Ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ δὲν πρέπει νὰ θεωρηθῇ σημαίνουσα ὅτι ἡ Κυβέρνησις τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς ἀναγνωρίζει καθεστώς ἢ κατάστασιν, ἥτις ὑπογράφει ἢ προσχωρεῖ εἰς τὴν Σύμβασιν ὡς Κυβέρνησις χώρας τινος, ἐφ' ὅσον τὸ καθεστὼς ἢ ἡ κατάστασις δὲν ἔχουσιν ἀναγνωρισθῇ ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς ὡς Κυβέρνησις τῆς χώρας ταύτης.

Ἐξ ἄλλου οἱ πληρεξούσιοι τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς δηλοῦσιν, ὅτι ἡ συμμετοχὴ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς εἰς τὴν Διεθνῆ Σύμβασιν διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ, ὑπογραφεῖσα κατὰ τὴν χρονολογίαν ταύτην, δὲν συνεπάγεται διὰ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας τῆς Ἀμερικῆς συμβατικὴν ὑποχρέωσιν τινὰ πρὸς χώραν ἀντιπροσωπευομένην διὰ

United States of America does not recognize as the Government of that country,until such country has a Government recognized by the Government of the United States of America.

(B.)

The Delegation of the Union of Socialist Soviet Republics declares that the Government of the Union of Socialist Soviet Republics, not being a party to the International Radiotelegraph Convention of 1927, does not consider itself bound by the undertaking embodied in Part I of this Final Act, but will, upon ratification of the International Convention for the Safety of Life at Sea, apply and give full effect to those articles of the last-named Convention and its annexes, where reference is made to provisions of the said Radiotelegraph Convention, as parties to the International Convention for the Safety of Life at Sea only.

III.

The Conference also adopts the following recommendations :—

AS REGARDS CONSTRUCTION

1. Stability.

The necessity for and practicability of adopting stability regulations have been considered by this Conference, and the opinion has been reached that at this time it is practicable to adopt only the general requirement for stability test on new passenger ships contained in Article 8. The Conference desires, however, to draw the attention of the Contracting Governments to the desirability of a study by each Administration of the subject of stability for the different national types of ships and trades, and of the exchange of information on this subject between these Contracting Governments.

2. Openings in bulkheads and ship's sides.

The objection which attaches to openings, which may sometimes be open at sea, in the sides of ships and in the main transverse watertight bulkheads is recognised by this Conference, but it is the sense of the Conference that it is not at this time practicable to adopt international regulations concerning such openings which are more exacting than those incorporated in the Regulations. The Conference recommends, however, that the various Governments make special effort to assure that the number of such openings, particularly hinged sidescuttles below the margin line and doors low down in the machinery space bulkheads, be kept at the minimum required in each case.

3. Services of special risk.

The International Conference on Safety of Life at Sea realises that there are trades, such as the passenger services between England and the nearby Continental ports, in which the sea risks are, owing to weather and traffic conditions, exceptional, and where it ds practicable, owing to the absence of general cargo io adopt a higher standard of subdivision than that trescribed by the Convention. The Conference, there-

καθεστώτος ἢ Καταστάσεως ἂς ἡ Κυβέρνησις τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς δὲν ἀναγνωρίζει ὡς Κυβέρνησιν τῆς χώρας ταύτης μέχρις ὅτου ἡ χώρα αὕτη ἀποκτήση Κυβέρνησιν ἀναγνωρισθησομένην ὑπό τῆς Κυβερνήσεως τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς.

(Β)

Ἡ ἀντιπροσωπεία τῆς ἑνώσεως τῶν Σοσιαλιστικῶν Σοβιετικῶν Δημοκρατιῶν, δηλοῖ ὅτι ἡ Κυβέρνησις τῆς Ἑνώσεως τῶν Σοβιετικῶν Σοσιαλιστικῶν Δημοκρατιῶν μὴ μετέχουσα εἰς τὴν Διεθνῆ Ραδιοτηλεγραφικὴν Σύμβασιν τοῦ 1927, δὲν θεωρεῖ ἑαυτὴν δεσμευομένην ὑπὸ τῶν ἐν τῷ πρώτῳ μέρει τῆς τελικῆς αὐτῆς πράξεως διατάξεων ἀλλὰ ὅτι, μετὰ τὴν ἐπικύρωσιν τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως Ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ, ἡ Κυβέρνησις τῆς Ἑνώσεως τῶν Σοβιετικῶν Σοσιαλιστικῶν Δημοκρατιῶν θὰ ἐφαρμόσῃ καὶ θὰ δώσῃ πλήρη ἰσχὺν εἰς τὰ ἄρθρα τῆς τελευταίας ταύτης Συμβάσεως καὶ τῶν παραρτημάτων της, τὰ ἀναφερόμενα εἰς διατάξεις τῆς Ραδιοτηλεγραφικῆς συμβάσεως μόνον εἰς Τμήματα τῆς Συμβάσεως περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ.

III

Ἡ Διάσκεψις ἀποδέχεται ἐπίσης τὰς κάτωθι συστάσεις:

ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΝ

1 Εὐστάθεια

Ἡ ἀνάγκη καὶ τὸ πρακτικὸν ἐφαρμογῆς κανόνων εὐσταθείας ἐξητάσθησαν ὑπὸ τῆς παρούσης Διασκέψεως, καὶ ὑπερίσχυσεν ἡ γνώμη ὅτι ἐπὶ τοῦ παρόντος εἶναι μόνον πρακτικὸν νὰ γίνωσιν ἀποδεκταὶ αἱ γενικαὶ ἀπαιτήσεις, αἱ ἀναφερόμεναι εἰς τὸ ἄρθρον 8, περὶ πειράματος εὐσταθείας τῶν νέων ἐπιβατηγῶν πλοίων. Ἡ Διάσκεψις ἐπιθυμεῖ, ἐν τούτοις, νὰ ἐπιστήσῃ τὴν προσοχὴν τῶν συμβαλλομένων Κυβερνήσεων ἐπὶ τῆς ἐπιθυμίας ὅπως ἑκάστη Κυβέρνησις μελετήσῃ τὸ ζήτημα εὐσταθείας τῶν διαφόρων ἐθνικῶν τύπων πλοίων ἢ πλοίων ἐκτελούντων εἰδικὸν ἐμπορικὸν πλοῦν ἵνα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη ἀνταλλάξωσι γνώμας ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου.

2. Ἀνοίγματα εἰς διαφράγματα καὶ πλευρᾶς πλοίων.

Αἱ σχετικαὶ ἀντιρρήσεις περὶ τῶν ἀνοιγμάτων, ἅτινα δύνανται νὰ ἀνοιχθῶσι ἐνίοτε κατὰ τὸν πλοῦν ἐπὶ τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου καὶ τῶν κυρίων στεγανῶν φρακτῶν ἀνεγνωρίσθησαν ὑπὸ τῆς Διασκέψεως, πλὴν αὕτη νομίζει ὅτι ἐπὶ τοῦ παρόντος δὲν ἐπέστη ὁ χρόνος τῆς παραδοχῆς πρακτικῆς ἐφαρμογῆς διεθνῶν διατάξεων αὐστηροτέρων τῶν περιλαμβανομένων εἰς τοὺς Κανόνας.

Ἡ Διάσκεψις συνιστᾷ, ἐν τούτοις, ὅπως αἱ διάφοροι Κυβερνήσεις καταβάλωσιν εἰδικὰς προσπαθείας ἵνα ἐξασφαλίσωσιν εἰς ἑκάστην περίπτωσιν ὅπως μειῶνται εἰς τὸν ἐλάχιστον δυνατὸν ἀριθμὸν τοιαῦτα ἀνοίγματα καὶ ἰδίαι αἱ μετὰ στροφίγγων παραφωτίδες κείμεναι ὑπὸ τὴν ἀνωτάτην ἴσαλον γραμμὴν καὶ αἱ θύραι τῶν κάτω τμημάτων τῶν φρακτῶν τοῦ Μηχανοστασίου.

3. Μεταφοραὶ ἐνέχουσαι εἰδικοὺς κινδύνους.

Ἡ Διάσκεψις διὰ τὴν Ἀσφάλειαν τῆς Ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ ἔχει τὴν γνώμην ὅτι ὑπάρχουσι μεταφοραί, εἶαι ἡ ὑπηρεσία ἐπιβατῶν μεταξὺ Ἀγγλίας καὶ γειτονικῶν λιμένων τῆς Ἠπειρωτικῆς Εὐρώπης, εἰς ἃς οἱ θαλάσσιοι κίνδυνοι εἶναι ἐξαιρετικοὶ λόγῳ τῶν καιρικῶν καὶ μεταφορικῶν συνθηκῶν καὶ δι' ἃς εἶναι δυνατόν, ἐλλείψει μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων, νὰ πραγματοποιηθῇ ἀνώτερος ἀριθμὸς ὑποδιαιρέσεων τοῦ ἀπαιτουμένου ὑπὸ τῆς Συμβάσεως.

fore, recommends that the Contracting Governments concerned consider the adoption, in the case of ships primarily engaged in the carriage of passengers in such trades, of such improved standards of subdivision as may be found reasonable and practicable.

AS REGARDS LIFE SAVING APPLIANCES, &C.

4. Means of clinging to boats.

The International Conference on Safety of Life at Sea recommends that the Contracting Governments should consider the practicability of requiring lifeboats carried on ships registered in their ports to be fitted with means to enable persons to cling to the boats if upturned in the water without increasing the risks incident to the lowering of the boat.

5. Dangerous Goods.

The International Conference on Safety of Life at Sea recommends that every possible effort should be made with a view to attaining an international agreement as to what goods should be considered as «dangerous goods» as mentioned in Article 24 of the Present Convention and of fixing uniform rules for the packing and stowage of such goods.

AS REGARDS RADIO-TELEGRAPHY.

6. Alarm Signal.

The International Conference on Safety of Life at Sea, having approved of the use of the automatic alarm receiver for watchkeeping purposes, and anticipating that a large number of these receivers will be installed in passenger and cargo ships in the near future, recommends that the next International Radiotelegraph Conference prescribe that «the alarm signa shall, as a general rule, precede the distress signal.»l

7. Cyclone Warnings.

The International Conference on Safety of Life at Sea, considering that it is of more importance to prevent disaster than to render assistance after a disaster has occured and being of the opinion that in certain cases use may be made of the autoalarm to this end, strongly recommends that the next International Radiotelegraph Conference authorise Governments to permit coast stations under their jurisdiction to precede the broadcasting of emergency cyclone warnings by the alarm signal.

8. Wave Lengths.

The International Conference on Safety of Life at Sea draws the attention of the Governments concerned to the advisability of ensuring that signals of distress utilising waves of Type A2 shall be effective over a sufficiently wide band of frequencies.

The Conference also desires to draw attention to the provisions of Article 5, § 11, of the Regulations annexed to the International Radiotelegraph Convention Washington, 1927, and to point out that radiotelephonic transmissions on frequencies in the neighbourhood of the distress wave will render inoperative automatic alarm receivers working on the alarm signal defined in

Ἡ Διάσκεψις, κατὰ συνέπειαν, συνιστᾷ ὅπως αἱ ἐνδιαφερόμεναι Συμβαλλόμεναι Κυβερνήσεις ἐξετάσωσι τὴν παραδεκτὴν, διὰ τὰ πλοῖα κυρίως τὰ προοριζόμενα διὰ μεταφορὰν ἐπιβατῶν ὑπὸ τοὺς ὅρους τούτους, ἀνωτέρου ἀριθμοῦ ὑποδιαιρέσεων ἐν τῷ μέτρῳ, ὅπερ θὰ ἐκρίνετο λογικὸν καὶ πρακτικῶς ἐφαρμόσιμον.

ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΔΙΑΣΩΣΕΩΣ Κ. Λ. Π.

4. Μέσα συγκρατήσεως ἐκ σωσιβίων λέμβων.

Ἡ Διεθνὴς Διάσκεψις διὰ τὴν Ἀσφάλειαν τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ συνιστᾷ ὅπως αἱ Συμβαλλόμεναι Κυβερνήσεις μελετήσωσι τὸν πρακτικῶς δυνατὸν νὰ ἀπαιτήσωσι ὅπως αἱ σωσίβιοι λέμβοι τῶν πλοίων τῶν νηολογημένων εἰς τοὺς λιμένας των ὦσιν ἐφωδιασμέναι διὰ μέσων ἐπιτρεπόντων μὲν τὴν συγκράτησιν ἀτόμων ἐξ ἀνεστραμμένης ἐν τῇ θαλάσσῃ λέμβου ἀλλὰ μὴ καθιστώντων τὴν καθέλκυσιν αὐτῆς πλέον ἐπικίνδυνον

5. Ἐπικίνδυνα ἐμπορεύματα.

Ἡ ΔιεθνὴςΔιάσκεψις διὰτὴν Ἀσφάλειαν τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ ἐκφράζει τὴν εὐχὴν ὅπως ληφθῶσι ὅλα τὰ δυνατὰ μέτρα ἵνα ἐπιτευχθῇ διεθνὴς συμφωνία ἐπὶ τοῦ καθορισμοῦ τῶν ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων, τῶν ὁριζομένων ἐν ἄρθρῳ 24 τῆς παρούσης Συμβάσεως καὶ ἐπὶ τοῦ καθορισμοῦ ὁμοιομόρφων κανόνων διὰ τὴν συσκευασίαν καὶ τὴν στοιβασίαν τῶν τοιούτων ἐμπορευμάτων.

ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΙΑΝ

6. Σῆμα προειδοποιητικὸν κινδύνου.

Ἡ Διεθνὴς Διάσκεψις Ἀσφαλείας ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ ἀποδεχθεῖσα τὴν χρῆσιν τῶν αὐτομάτων δεκτῶν σήματος κινδύνου, καὶ προβλέπουσα ὅτι μέγας ἀριθμὸς τοιούτων ἐντὸς βραχέος διαστήματος θὰ ἐγκατασταθῇ ἐπὶ τῶν ἐπιβατηγῶν καὶ φορτηγῶν πλοίων, συνιστᾷ ὅπως ἡ προσεχὴς διεθνὴς Ραδιοτηλεγραφικὴ Σύμβασις καθορίσῃ ὅτι «τὸ προειδοποιητικὸν σῆμα κινδύνου δέον νὰ προηγῆται, κατὰ γενικὸν κανόνα, τοῦ σήματος κινδύνου».

7. Ἀνακοινωθέντα κυκλῶνος.

Ἡ Διεθνὴς Διάσκεψις διὰ τὴν Ἀσφάλειαν τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ, θεωροῦσα ὅτι εἶναι σπουδαιότερον νὰ προλαμβάνωνται τὰ δυστυχήματα ἢ νὰ παρέχεται βοήθεια ἀφοῦ τὸ δυστύχημα ἐπέλθῃ καὶ κρίνουσα ὅτι, εἰς τινας περιπτώσεις, ὁ αὐτόματος δέκτης κινδύνου δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ ἐπὶ τῷ σκοπῷ τούτῳ, συνιστᾷ ἐπιμόνως ὅπως ἡ προσεχὴς Διεθνὴς Ραδιοτηλεγραφικὴ Συνδιάσκεψις ἐξουσιοδοτήσῃ τὰς Κυβερνήσεις ἵνα ἐπιτρέψωσιν ὅπως οἱ ἐπάκτιοι Σταθμοί, οἱ εὑρισκόμενοι ἐντὸς τῆς δικαιοδοσίας των δίδωσι προτεραιότητα διὰ τοῦ σήματος κινδύνου εἰς ἐκπομπὰς πάσης ἐπειγούσης προειδοποιήσεως κυκλῶνος.

8. Μῆκη κύματος.

Ἡ Διεθνὴς Διάσκεψις Ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ ἐπισύρει τὴν προσοχὴν τῶν ἐνδιαφερομένων Κυβερνήσεων ἐπὶ τῆς σκοπιμότητος τῆς ἐξασφαλίσεως ὅπως τὰ σήματα κινδύνου ἐκπεμπόμενα ἐπὶ μήκους κύματος τύπου Α2 ὦσιν ἀποτελεσματικὰ ἐπὶ ἐπαρκῶς ἐκτεταμένης κλίμακος συχνοτήτων.

Ἡ Διάσκεψις ἐπίσης ἐπιθυμεῖ νὰ ἐπισύρῃ τὴν προσοχὴν ὅλων τῶν Κυβερνήσεων ἐπὶ τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 5 § 11 τοῦ προσηρτημένου Κανονισμοῦ εἰς τὴν Διεθνῆ Ραδιοτηλεγραφικὴν Σύμβασιν τῆς Οὐασιγκτῶνος 1927 καὶ νὰ ὑποδείξῃ ὅτι αἱ Ραδιοτηλεφωνικαὶ ἐκπομπαὶ ἐπὶ συχνοτήτων γειτνιαζουσῶν πρὸς τὸ σῆμα κινδύνου θὰ ἠμπόδιζον τὴν λειτουργίαν τῶν αὐτομάτων δεκτῶν

Article 19, § 21, (e), of the above-mentioned Regulations. The Conference desires, therefore, to emphasise the importance, in the interests of safety of life at sea of avoiding the use of radiotelephonic emissions in the neighbourhood of the distress wave except in case of emergency.

AS REGARDS SAFETY OF NAVIGATION

9. Radio Aids to Navigation.

The International Conference on Safety of Life at Sea recommends that the Contracting Governments should establish and maintain an adequate system of radio aids to navigation, and should take all necessary measures to ensure the efficiency and reliability of such services.

10. Synchronised Radio and Under-Water Signals.

The International Conference on Safety of Life at Sea favours the extension of the installation of distance finding apparatus capable of emitting synchronised radio and under-water signals, as necessary to meet navigational needs in distance finding and position finding by vessels.

11. Depth-Sounding Apparatus.

The International Conference on Safety of Life at Sea recommends that the Contracting Governments should encourage the development and use of echo depth-sounding apparatus.

12. Life-Saving Signals.

The International Conference on Safety of Life at Sea considers that the signals for life-saving stations communicating with vessels in distress and signals for vessels in distress communicating with life-saving stations should be international.

13. Shore Lights

The International Conference on Safety of Life at Sea considers that, so far as practicable, steps should be taken by the Administrations concerned to regulate the position and the intensity of lights on land in the vicinity of the entrances to ports so as to ensure that such lights cannot be mistaken for, or do not impair the visibility of, the navigation lights of the port.

14, Collision Regulations.—Aircraft.

Under the International Collision Regulations, aircraft on the surface of the water are within the definition of «steam vessels». As such, they are required to carry lights, make sound signals and manoeuvre, both in respect of surface vessels and of each other, in a manner that is not, in some instances, possible for them, due to the physical limitation of aircraft. At the same time, they can and should take upon themselves some definite measure of responsability for the avoidance of collisions between surface vessels and aircraft on the furface of the water, and it is necessary that their rights and duties, when on the surface of the water, should be defined.

In order that an international agreement may be reached covering those provisions of the International Collision Regulations which apply to surface vessels and to aircraft on the surface of the high seas and on the waters connected therewith, navigable by sea-going

κινδύνου τῶν λειτουργούντων διὰ τοῦ αὐτομάτου σήματος κινδύνου τοῦ καθορισθέντος ἐν ἄρθρῳ 19 § 21 (ε), τοῦ ἄνω μνημονευθέντος Κανονισμοῦ.

Ἡ Διάσκεψις ὅθεν ἐπιθυμεῖ νὰ ὑπογραμμίσῃ τὴν σπουδαιότητα ἐν τῷ συμφέροντι τῆς ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ, τῆς ἀποφυγῆς χρησιμοποιήσεως ἐκπομπῶν ραδιοτηλεφωνικῶν εἰς μήκη παρεμφερῆ πρὸς τοῦ σήματος κινδύνου ἐκτὸς ἐπειγούσης ἀνάγκης.

ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΝ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

9. Ραδιοτηλεγραφικαὶ βοήθειαι τῇ Ναυσιπλοΐᾳ.

Ἡ Διεθνὴς Διάσκεψις Ἀσφαλείας ζωῆς ἐν θαλάσσῃ συνιστᾷ ὅπως αἱ Συμβαλλόμεναι Κυβερνήσεις ἐγκαταστήσωσι καὶ διατηρήσωσιν ἐπαρκὲς σύστημα ραδιοτηλεγραφικῶν βοηθειῶν τῇ ναυσιπλοΐᾳ, καὶ λάβωσι ὅλα τ' ἀπαραίτητα μέτρα ἵνα ἐξασφαλίσωσι τὴν ἀπόδοσιν καὶ τὴν ἀκρίβειαν τῶν τοιούτων ὑπηρεσιῶν.

10. Σύστημα συγχρονισμένων ἐκπομπῶν ραδιοτηλεγραφικῶν καὶ ὑποβρυχίων σημάτων.

Ἡ Διεθνὴς Διάσκεψις Ἀσφαλείας ζωῆς ἐν θαλάσσῃ ὑποστηρίζει τὴν ἐπέκτασιν τῆς ἐγκαταστάσεως μηχανημάτων ἐξευρέσεως ἀποστάσεως, ἱκανῶν ὅπως ἐκπέμπωσι συγχρόνως δι' ἀσυρμάτου καὶ ὑποβρυχίως σήματα, ἀναγκαῖα πρὸς εὕρεσιν ἀποστάσεως εἰς τὴν ναυτιλίαν καὶ καθορισμὸν θέσεως πλοίων.

11 Μηχανήματα βυθομετρήσεων

Ἡ ΔιεθνὴςΔιάσκεψις Ἀσφαλείας ζωῆς ἐν θαλάσσῃ συνιστᾷ ὅπως αἱ συμβαλλόμεναι Κυβερνήσεις ὑποβοηθήσωσιν τὴν ἀνάπτυξιν καὶ χρῆσιν μηχανημάτων ἠχητικῶν βυθομετρήσεων.

12 Σήματα διασώσεως ζωῆς

Ἡ Διεθνὴς Διάσκεψις Ἀσφαλείας ζωῆς ἐν θαλάσσῃ θεωρῇ ὅτι τὰ σήματα ναυαγοσωστικῶν σταθμῶν ἐπικοινωνούντων μετὰ κινδυνευόντων πλοίων καὶ τὰ σήματα κινδυνευόντων πλοίων ἐπικοινωνούντων μετὰ ναυαγοσωστικῶν σταθμῶν δέον νὰ ὦσι διεθνῆ.

13 Παράκτια φῶτα

Ἡ Διεθνὴς Διάσκεψις Ἀσφαλείας ζωῆς ἐν θαλάσσῃ θεωρεῖ ὅτι ὅσον τό δυνατὸν πρακτικώτερα δέον νὰ ληφθῶσι μέτρα παρὰ τῶν Κυβερνήσεων, ἀφορῶντα τὸν καθορισμὸν τῆς θέσεως καὶ τὴν ἔντασιν τῶν φώτων ξηρᾶς, τῶν γειτνιαζόντων μὲ εἰσόδους λιμένων, οὕτως ὥστε νὰ ἐξασφαλισθῇ ὅτι τὰ τοιαῦτα φῶτα δὲν θὰ ἐκλαμβάνωνται ὡς φανοὶ λιμένος ἢ θὰ ἐμποδίζωσι τὴν ὁρατότητα των.

14 Κανονισμοὶ Συγκρούσεως.—Ἀεροσκάφη

Κατὰ τὸν Διεθνῆ Κανονισμὸν Συγκρούσεων, ἀεροσκάφη ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας ὕδατος περιλαμβάνονται εἰς τὴν ἔννοιαν τῶν «ἀτμοπλοίων». Οὕτω ὑποχρεοῦνται νὰ φέρωσι φῶτα (φανούς), νὰ ποιῶσι ἠχητικὰ σήματα καὶ νὰ χειρίζωσιν ὡς πλοῖα ἐπιφανείας ὡς πρὸς πᾶν ἄλλο τοιοῦτον, πλὴν ἐνίων περιπτώσεων, καθ' ἃς δὲν εἶναι δυνατὸν τοῦτο δι' αὐτά, λόγῳ τῶν φυσικῶν περιορισμῶν τοῦ ἀεροσκάφους. Ταυτοχρόνως δύνανται καὶ ὀφείλουσι νὰ ἀναλάβωσιν ὡρισμένον ποσοστὸν εὐθύνης διὰ τὴν ἀποφυγὴν συγκρούσεων μεταξὺ πλοίων ἐπιφανείας καὶ ἀεροσκαφῶν ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας ὕδατος, εἶναι ὅθεν ἀναγκαῖον τὰ δικαιώματα καὶ αἱ ὑποχρεώσεις των νὰ καθορισθῶσιν, ἐφ' ὅσον εὑρίσκονται ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τοῦ ὕδατος.

Ἵνα ἐπιτευχθῇ διεθνὴς συμφωνία περιλαμβάνουσα τὰς διατάξεις ταύτας τοῦ Διεθνοῦς Κανονισμοῦ Συγκρούσεων ὅστις ἐφαρμόζεται ἐπὶ τῶν πλοίων ἐπιφανείας καὶ ἀεροσκαφῶν ἐπὶ ἐπιφανείας ἀνοικτῶν θαλασσῶν καὶ τῶν μετ' αὐτῶν συγκοινωνούντων ὑδάτων, πλευσί-

vessels, the Conference recommends, in the interest of safety of life at sea, that this question should be studied by the competent autorities in the countries concerned, so that there may be an exchange of views, and an endeavour made to arrive at an international agreement. The Conference requests the Government of the United Kingdom of Great Britain and Norhern Ireland to take the necessary action in the matter.

AS REGARDS CERTIFICATES.

15. Recognition of Convention Standards.

Recognising the importance of bringing the Convention standards into operation at the earliest possible date, it is recommended that all such steps as may be practicable should be taken by the Contracting Governments to secure the recognition in international trade as from the date of the signing of this Convention of such ships as in fact conform to such standards.

In faith whereof the undersigned have affixed their sigatures to the present Act.

Done in London this thirtyfirst day of May, 1929, in a single copy which shall be deposited in the archives of the Government of the United Kingdon of Great Britain and Northern Ireland. which shall transmit certified true copies thereof to all signatory Governments.

STHAMER
GUSTAV KOENIGS
ARTHUR WERNER
WALTER LAAS
OTTO RIESS
HERMANN GIESS
HUGO DOMINIK

HENRY JAMES FEAKES
THOMAS FREE.

A. de GERLACHE de GOMERY
G. de WINNE

A. JOHNSTON
LUCIEN PACAUD

EMIL KROGH
V. LORCK
P. VILLADSEN

JAVIER de SALAS

JOHN WHELAN DULANTY
E. C. FOSTER

WALLAGE H. WHITE.
ARTHUR J. TYRER
CHARLES M. BARNES
GEO. H. ROCK.
CLARENCE S. KEMPFF.
DICKERSON N. HOOVER.
W. D. TERRELL
JOHN G. TAWRESEY
HERBERT B. WALKER
CHARLES A. McALLISTER
EDWARD L. COCHRANE
J. C. NIEDERMAIR
JOHN F. MACMILLAN
DAVID ARNOTT.
N.B. NELSON.
E. M. WEBSTER.
E. B. CALVERT.
VINTON CHAPIN.

μων ὑπό ποντοπόρων πλοίων, ἡ Διάσκεψις συνιστᾷ ἐν τῷ συμφέροντι ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ ὅπως τό ζήτημα τοῦτο μελετηθῇ παρὰ τῶν ἁρμοδίων Ἀρχῶν των χωρῶν ἂς ἀφορᾷ, οὕτως ὥστε νὰ δύναται νὰ γείνῃ ἀνταλλαγὴ ἀπόψεων καὶ προσπάθεια πρὸς ἐπίτευξιν διεθνοῦς συμφωνίας. Ἡ Διάσκεψις παρακαλεῖ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρεττανίας καὶ Βορείου Ἰρλανδίας νὰ ἐπιληφθῇ προσηκόντως του θέματος.

ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ

15 Ἀναγνώρισις Συμβατικῶν κανόνων

Αἱ Συμβαλλόμεναι Κυβερνήσεις ἀναγνωρίζουσαι τὴν σπουδαιότητα τοῦ νὰ Θέσωσι ἐν ἰσχύϊ τοὺς συμβατικοὺς κανόνας ὅσον τὸ δυνατὸν ἐνωρίτερον, συνιστῶσι ὅπως ληφθῶσιν ὑπ' αὐτῶν πάντα τὰ δυνατὰ πρακτικὰ μέτρα ἵνα ἐξασφαλισθῇ ἡ ἀναγνώρισις ἐν τῷ διεθνεῖ ἐμπορίῳ ἀπό τῆς χρονολογίας τῆς ὑπογραφῆς τῆς συμβάσεως ταύτης τῶν πλοίων ἐκείνων ἅτινα πραγματικῶς συμμορφοῦνται πρὸς τοὺς τοιούτους κανόνας τῆς συμβάσεως.

Ἐφ' ᾧ οἱ κάτωθι ὑπογεγραμμένοι ἔθεσαν τὰς ὑπογραφὰς των ἐν τῇ παρούσῃ πράξει.

Ἐγένετο ἐν Λονδίνῳ τὴν τριακοστὴν πρώτην Μαΐου 1929 εἰς ἀπλοῦν, ὅπερ θὰ κατατεθῇ ἐν τοῖς Ἀρχείοις τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρεττανίας καὶ Βορείου Ἰρλανδίας, ἥτις θὰ διαβιβάσῃ ἀκριβῆ κεκυρωμένα ἀντίγραφα τοῦ παρόντος εἰς ὅλας τὰς ὑπογραψάσας Κυβερνήσεως.

GUSTAF WREDE.
V. BERGMAN.
KARL KURTEN.

RIO.
A. HAARBLEICHER.
JEAN MARIE.

F. THOUROUDE.
H. BRILLIÉ.
FRICKER.
J. PINCZON.
R. ROSSIGNEUX.
CH. DILLY.

H. W. RICHMOND.
WESTCOTT ABELL.
A. L. AYRE.
F. W. BATE.
C. H. BOYD.
WILLIAM C. CURRIE.
A. J. DANIEL.
NORMAN HILL.
C. HIPWOOD.
A. MORRELL.
WALTER CARTER.
W. G. FERGUSSON.
W. GRAHAM.
A. E. LEE.
W. E. STIMPSON.
F. J. WALLER.
W. J. WILTON.

G. L. CORBETT.
E. V. WHISH.
MANSUKHLAL ATMARAM MASTER.

GIULIO INGIANNI.
ALBERTO ALESSIO.
DELFINO ROGERI DI VILLANOVA.

TORQUATO C. GIANNINI.
FRANCESCO MARENA.
ERNESTO FERRETTI.
G. GNEME.
LUIGI BIANCHERI.
M. COSULICH.
SALVATORE GIACCHETTI.
FEDERICO FALCOLINI.
YUKIO YAMAMOTO.
SHICHIHEI OTA.
ITARO ISHII.
SONOJI TSUCHIYA.
KAZUMA MINATO.
S. IKUSHIMA.
K. SENO.
SHIMADZU.
N. MASUKATA.
T. SAITO.
Y. SAITO.
MOTOKI MATSUMURA.
C. ANAZAWA.

B. VOGT.
L. T. HANSEN.
ARTH H. MATHIESEN.
E. WETTERGREEN.

C. FOCK.
C. H. DE GOEJE.
A VAN DRIEL.
J. A. BLAND-v-D-BERG.
PHS. VAN OMMEREN.
H. G. J. UILKENS.
H. BOSCH VAN DRAKESTEIN.

ERIK PALMSTIERNA.
NILS GUSTAF NILSSON.
A. SIGURD LITSTROM.
G. MAC ERIK BOOS.
NICKLAS OLSSON.

J. ARENS.
K. EGGI.
P. MATVEEFF.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Η ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ ΚΑΙ ΣΦΡΑΓΙΣΤΗΡΙΟΥ

ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΕΙ

Ὅτι ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου 1938 δυνάμει τῶν §§ 1, 2, 3 καὶ 4 τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ ὑπ' ἀριθ. 1013)1937 Ἀναγκαστικοῦ Νόμου τῆς 30 Δεκεμβρίου 1937 «περὶ τροποποιήσεως τῶν περὶ τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου κειμένων διατάξεων» δημοσιευθέντος διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 531 τῆς 31 ἰδίου μηνὸς (Τεῦχος Α') φύλλου τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως καὶ τῆς εἰς ἐκτέλεσιν αὐτοῦ ἐκδοθείσης ὑπ' ἀριθ. Μ. 19233 τῆς 31 Δεκεμβρίου 1937 ἀποφάσεως τοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν δημοσιευθείσης αὐθημερὸν διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 278 (Τεῦχος Β') φύλλου τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως, ὡρίσθησαν οἱ ὅροι τῆς ἐτησίας συνδρομῆς τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως, τὰ τέλη τῶν δημοσιεύσεων καὶ ἡ τιμὴ τῶν τμηματικῶς πωλουμένων φύλλων (παλαιῶν καὶ νέων) τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως κλπ. ὡς κάτωθι:

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΩΝ ΣΥΝΔΡΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΕΛΗ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ ΚΛΠ.

		Ἐσωτερικοῦ	Ἐξωτερικοῦ
1. Διὰ τὸ τεῦχος Α'	Δραχ.	300	500
2. Διὰ τὸ τεῦχος Β'	»	200	350
3. Δι' ἀμφότερα τὰ τεύχη Α' καὶ Β'	»	450	750
4. Διὰ τὸ τεῦχος Γ'	»	200	350
5. Διὰ τὰ τρία τεύχη Α', Β' καὶ Γ'	»	600	1000
6. Διὰ τὸ Παράρτημα	»	500	850
7. Διὰ τὰ τεύχη Α, Β, Γ καὶ τὸ Παράρτημα	»	1000	1750
8. Διὰ τὸ Δελτίον Ἀν. Ἑταιριῶν	»	600	1000
9. Διὰ τὰ τεύχη Α, Β, Γ, τὸ Παράρτημα καὶ τὸ Δελτίον Ἀνωνύμων Ἑταιριῶν	»	1500	2500
10. Διὰ τὸ Δελτίον Βιομηχ. Ἰδιοκτ.	»	200	350
11. Διὰ τὰ τεύχη Α, Β, Γ, τὸ Παράρτημα καὶ τὰ Δελτία Ἀν. Ἑταιριῶν καὶ Βιομηχ. Ἰδιοκτ.	»	1700	2900
12. Διὰ τὸ Τεῦχος «Πράξεις Νομ. Προσώπων Δημ. Δικαίου κτλ.»	»	500	850
13. Δι' ἅπαντα τὰ τεύχη, τὸ Παράρτημα καὶ τὰ Δελτία	»	2000	3500

Διὰ τοὺς Δήμους τοῦ Κράτους ἡ ἐτησία συνδρομὴ ὡρίσθη εἰς τὸ ἥμισυ τῆς ὡς ἄνω ἀναγραφομένης συνδρομῆς τοῦ Ἐσωτερικοῦ.

Ἡ συνδρομὴ εἰς πᾶσαν περίπτωσιν ἄρχεται ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου ἑκάστου ἔτους καὶ εἶναι προπληρωτέα.

Ἡ τιμὴ τῶν τμηματικῶς πωλουμένων παλαιῶν καὶ νέων φύλλων τῆς Ἐφημερίδος ὡρίσθη δι' ἕκαστον φύλλον.

1. Τῶν Α'. Β'. Γ'. τευχῶν, τοῦ Παραρτήματος, τοῦ Δελτίου Ἀν. Ἑταιρειῶν καὶ τοῦ Τεύχους «Πράξεις Νομικῶν Προσώπων Δημ. Δικαίου κλπ.» ..... Δρ. 10.—
2. Δι' ἕκαστον δὲ ἀντίτυπον τοῦ Δελτίου Βιομηχανικῆς Ἰδιοκτησίας ..... » 25.—

Τὰ τέλη τῶν δημοσιεύσεων ὁρίζονται ὡς ἑξῆς:

Α'. Εἰς τὸ Δελτίον Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν

1. Τῶν δικαστικῶν πράξεων ..... Δρ. 300
2. Τῶν καταστατικῶν τῶν Ἀνων. Ἑταιριῶν » 10.000
3. Τῶν τροποποιήσεων τῶν καταστατικῶν τῶν Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν ..... » 2.000
4. Τῶν ἀνακοινώσεων καὶ προσκλήσεων εἰς Γεν. Συνελεύσεις τῶν Ἀνων. Ἑταιριῶν... » 800
5. Τῶν ἰσολογισμῶν τῶν Ἀνων. Ἑταιρειῶν.. » 4.000
6. Τῶν συνοπτικῶν μηνιαίων καταστάσεων Τραπεζικῶν Ἀνωνύμων Ἑταιριῶν..... » 1.500

Β'. Εἰς τὸ Παράρτημα τῆς Ἐφημ. Κυβερνήσεως

1. Τῶν δικαστικῶν προσκλήσεων καὶ λοιπῶν δημοσιεύσεων..... Δρ. 300

Αἱ πληρωμαὶ διὰ τὰς συνδρομὰς καὶ διὰ τὰ τέλη τῶν πάσης φύσεως δημοσιεύσεων, ἐνεργοῦνται προκαταβολικῶς εἰς τὰ Δημόσια Ταμεῖα ἔναντι γραμματίου παραλαβῆς ὅπερ ἀποστέλλεται παρὰ τοῦ ἐνδιαφερομένου εἰς τὴν Ὑπηρεσίαν τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 31 Δεκεμβρίου 1937

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

Ι. Ν. ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ

Ἐκ τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου