

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ
ΤΗ 4 ΙΟΥΝΙΟΥ 1968

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
125

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΑΝΑΓΚΑΣΤΙΚΟΙ ΝΟΜΟΙ

- A.N. 389. Περί κυρώσεως του Πρωτοκόλλου της Ν. Υόρκης της 31.1.1967 εν σχέσει προς την Νομικήν Κατάστασιν των Προσφύγων. 1
A.N. 391. Περί κυρώσεως της Διεθνούς Συμβάσεως (περὶ γραμμῶν εφορτώσεως, 1966. 2

ΑΝΑΓΚΑΣΤΙΚΟΙ ΝΟΜΟΙ

(1)

ΑΝΑΓΚΑΣΤΙΚΟΣ ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 389

Περί κυρώσεως του Πρωτοκόλλου της Ν. Υόρκης της 31.1.67 εν σχέσει προς την Νομικήν Κατάστασιν των Προσφύγων.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Προτάσει του Ἡμετέρου Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου, ἀπεφασίσαμεν καὶ διατάσσομεν :

Ἐρῶν μόνον.

Κυροῦται καὶ ἔχει πλήρη ἰσχὺν νόμου τὸ ἐν Ν. Ὑόρκη ὑπογραφέν τὴν 31.1.1967 πρωτοκόλλον ἐν σχέσει πρὸς τὴν Νομικὴν Κατάστασιν των Προσφύγων, ὅτινος τὸ κείμενον ἐν πρωτοτύπῳ εἰς τὴν γαλλικὴν καὶ ἐν μεταφράσει εἰς τὴν ἑλληνικὴν ἔπεται.

Ὁ παρὼν νόμος θέλει ἰσχύσει ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεώς του εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 25 Ἀπριλίου 1968

Ἐν Ὄνόματι τοῦ Βασιλέως

Ο ΑΝΤΙΒΑΣΙΛΕΥΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΖΩΪΤΑΚΗΣ

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Γ. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ

Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΣΤ. ΠΑΤΤΑΚΟΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ

Ν. ΜΑΚΑΡΕΖΟΣ, ΙΩΑΝ. ΡΟΔΙΝΟΣ-ΟΡΛΑΝΔΟΣ, Π. ΠΙ-
ΠΙΝΕΛΗΣ, ΚΩΝ. ΚΑΛΑΜΠΟΚΙΑΣ, ΠΑΝΑΓ. ΤΖΕΒΕ-
ΛΕΚΟΣ, ΘΕΟΦ. ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ, ΑΔΑΜ
ΑΝΔΡΟΤΤΣΟΠΟΥΛΟΣ, ΚΩΝΣΤ. ΚΤΗΡΑΙΟΣ, ΑΔΕΞ.
ΜΑΤΘΑΙΟΥ, ΕΥΣΤΑΘ. ΠΟΤΑΝΤΖΑΣ, ΣΠ. ΛΙΖΑΡΔΟΣ,
Γ. ΓΕΩΡΓΑΚΕΛΟΣ, ΣΠΤΡ. ΛΑΜΠΙΡΗΣ.

Ἐθεωρήθη καὶ ἐτέθη ἡ μεγάλη τοῦ Κράτους σφραγίς.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 26 Ἀπριλίου 1968

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΚΩΝ. ΚΑΛΑΜΠΟΚΙΑΣ

PROTOCOLE RELATIF AU STATUT DES REFUGIES

Les Etats parties au présent Protocole,

Considérant que la Convention relative au statut des réfugiés signée à Genève le 28 Juillet 1951 (ci-après dénommée la Convention) ne s'applique qu'aux personnes qui sont devenues réfugiées par suite d'événements survenus avant le 1er Janvier 1951,

Considérant que de nouvelles catégories de réfugiés sont apparues depuis que la Convention a été adoptée et que, de ce fait, lesdits réfugiés peuvent ne pas être admis au bénéfice de la Convention,

Considérant qu'il est souhaitable que le même statut s'applique à tous les réfugiés couverts par la définition donnée dans la Convention sans qu'il soit tenu compte de la date limite du 1er Janvier 1951,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

Disposition Generale

1. Les Etats parties au présent protocole s'engagent à appliquer aux réfugiés, tels qu'ils sont définis ci-après, les articles 2 à 34 inclus de la Convention.

2. Aux fins du présent protocole, le terme «réfugié», sauf en ce qui concerne l'application du paragraphe 3 du présent article, s'entend de toute personne répondant à la définition donnée à l'article premier de la Convention comme si les mots «par suite d'événements survenus avant le 1er Janvier 1951 et...» et les mots «... à la suite de tels événements» ne figuraient pas au paragraphe 2 de la section A de l'article premier.

3. Le présent Protocole sera appliqué par les Etats qui y sont parties sans aucune limitation géographique; toutefois, les déclarations déjà faites, en vertu de l'alinéa a du paragraphe 1 de la section B de l'article premier de la Convention par des Etats déjà parties à celle-ci, s'appliqueront aussi sous le régime du présent protocole, à moins que les obligations de l'Etat déclarant n'aient été étendues conformément au paragraphe de la 2 section B de l'article premier de la Convention.

Article II.

Cooperation des Autorites Nationales avec les Nations Unies

1. Les Etats parties au présent Protocole s'engagent à coopérer avec le Haut Commissariat des Nations Unies

pour les réfugiés ou toute autre institution des Nations Unies qui lui succéderait, dans l'exercice de ses fonctions et, en particulier, à faciliter sa tâche de surveillance de l'application des dispositions du présent Protocole.

2. Afin de permettre au Haut Commissariat ou à toute institution des Nations Unies qui lui succéderait de présenter des rapports aux organes compétents des Nations Unies, les Etats parties au présent Protocole s'engagent à leur fournir, dans la forme appropriée, les informations et les données statistiques demandées relatives :

- a) Au statut des réfugiés;
- b) A la mise en oeuvre du présent Protocole;
- c) Aux lois, règlements et decrets qui sont ou entre-
ront en vigueur en ce qui concerne les réfugiés.

Article III.

Renseignements Portant sur les Lois et Règlements Nationaux

Les Etats parties au présent Protocole communiqueront au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies le texte des lois et des règlements qu'ils pourront promulguer pour assurer l'application du présent Protocole.

Article IV.

Règlement des Differands

Tout différend entre les parties au présent Protocole relatif à son interprétation et à son application, qui n'aurait pu être réglé par d'autres moyens, sera soumis à la Cour internationale de Justice à la demande de l'une des parties au différend.

Article V.

Adhésion

Le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tous Etats parties à la Convention et de tout autre Etat Membre de l'Organisation des Nations Unies ou membre de l'une des institutions spécialisées ou de tout Etat auquel l'Assemblée générale aura adressé une invitation à adhérer au Protocole. L'adhésion se fera par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article VI.

Clause Federale

Dans le cas d'un Etat fédératif ou non unitaire, les dispositions ci-après s'appliqueront :

a) En ce qui concerne les articles de la Convention à appliquer conformément au paragraphe 1 de l'article premier du présent Protocole et dont la mise en oeuvre relève de l'action législative du pouvoir législatif fédéral, les obligations du gouvernement fédéral seront, dans cette mesure, les mêmes que celles des Etats parties qui ne sont pas des Etats fédératifs!

b) En ce qui concerne les articles de la Convention à appliquer conformément au paragraphe 1 de l'article premier du présent Protocole et dont l'application relève de l'action législative de chacun des Etats, provinces ou cantons constitutants, qui ne sont pas, en vertu du système constitutionnel de la fédération, tenus de prendre des mesures législatives, le gouvernement fédéral portera le plus tôt possible, et avec son avis favorable, lesdits articles à la connaissance des autorités compétentes des Etats, provinces ou cantons;

c) Un Etat fédératif partie au présent Protocole communiquera, à la demande de tout autre Etat partie au présent Protocole qui lui aura été transmise par le Se-

crétaire général de l'Organisation des Nations Unies, un exposé de la législation et des pratiques en vigueur dans la fédération et ses unités constitutantes en ce qui concerne telle ou telle disposition de la Convention à appliquer conformément au paragraphe 1 de l'article premier du présent Protocole, indiquant la mesure dans laquelle effet a été donné, par son action législative ou autre, à ladite disposition.

Article VII.

Reserves et Declarations

1. Au moment de son adhésion, tout Etat pourra formuler des réserves sur l'article IV du présent Protocole, et au sujet de l'application, en vertu de l'article premier du présent Protocole, de toutes dispositions de la Convention autres que celles des articles premier, 3, 4, 16 (1) et 33, à condition que, dans le cas d'un Etat partie à la Convention, les réserves faites en vertu du présent article ne s'étendent pas aux réfugiés auxquels s'applique la Convention.

2. Les réserves faites par des Etats parties à la Convention conformément à l'article 42 de ladite Convention s'appliqueront, à moins qu'elles ne soient retirées, à leurs obligations découlant du présent Protocole.

3. Tout Etat formulant une réserve en vertu du paragraphe 1 du présent article peut la retirer à tout moment par une communication adressée à cet effet au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

4. Les déclarations faites en vertu des paragraphes 1 et 2 de l'article 40 de la Convention, par un Etat partie à celle-ci, qui adhère au présent Protocole, seront censées s'appliquer sous le régime du présent Protocole, à moins que, au moment de l'adhésion, un avis contraire n'ait été notifié par la partie intéressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 40 et du paragraphe 3 de l'article 44 de la Convention seront censées s'appliquer, mutatis mutandis, au présent Protocole.

Article VIII.

Entree en Vigueur

1. Le présent Protocole entrera en vigueur à la date du dépôt du sixième instrument d'adhésion.

2. Pour chacun des Etats adhérant au Protocole après le dépôt du sixième instrument d'adhésion, le Protocole entrera en vigueur à la date où cet Etat aura déposé son instrument d'adhésion.

Article IX.

Denonciation

1. Tout Etat partie au présent Protocole pourra le dénoncer à tout moment par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

2. La dénonciation prendra effet, pour l'Etat intéressé, un an après la date à laquelle elle aura été reçue par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article X.

Notifications par le Secrétaire Générale de l'Organisation des Nations Unies

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifiera à tous les Etats visés à l'article V, en ce qui concerne le présent Protocole, les dates d'entrée en vigueur, d'adhésion, de dépôt et de retrait de réserve, de dénonciation et de déclaration et notification s'y rapportant.

Article XI.

Depot du Protocole aux Archives du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies

Un exemplaire du présent Protocole, dont les textes anglais, chinois, espagnol, français et russe sont également foi, signé par le Président de l'Assemblée générale et par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, sera déposé aux archives du Secrétariat de l'Organisation. Le Secrétaire général en transmettra copie certifiée conforme à tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies et aux autres Etats visés à l'article V.

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΝ
ΣΧΕΤΙΚΟΝ ΠΡΟΣ ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ
ΤΩΝ ΠΡΟΣΦΥΓΩΝ

Τὰ Κράτη Μέρη τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου,

ἔχοντα ὑπ' ὄψιν ὅτι ἡ Σύμβασις ἡ ἀφορῶσα εἰς τὸ καθεστὼς τῶν προσφύγων, ἡ ὁποία ὑπεγράφη ἐν Γενεύῃ τὴν 28 Ἰουλίου 1951 (ἐφεξῆς καλουμένη «ἡ Σύμβασις») δὲν ἐφαρμόζεται εἰμὴ μόνον εἰς τὰ πρόσωπα τὰ ὁποῖα κατέστησαν πρόσφυγες συνεπείᾳ γεγονότων ἐπελθόντων πρὸ τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1951,

ἔχοντα ὑπ' ὄψιν ὅτι νέαι κατηγορίαι προσφύγων ἀνεφάνησαν ἀφ' ἧς ἡ Σύμβασις υἱοθετήθη καὶ ὡς ἐκ τούτου οἱ εἰρημένοι πρόσφυγες ἐνδέχεται νὰ μὴ συμπεριληφθοῦν εἰς τὸ εὐεργέτημα τῆς Συμβάσεως,

Κρίνοντα ὅτι εἶναι ἐπιθυμητόν, ὅπως τὸ αὐτὸ καθεστὼς ἐφαρμόζεται εἰς ἅπαντας τοὺς πρόσφυγας, οἱ ὁποῖοι καλύπτονται ὑπὸ τοῦ ὁρισμοῦ, ὅστις ἐδόθη εἰς τὴν Σύμβασιν, μὴ ὑπολογιζομένης τῆς περιοριστικῆς ἡμερομηνίας τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1951,

Συνεφώνησαν τὰ ἐξῆς:

* Ἀρθρον I.

Γενικαὶ διατάξεις.

1. Τὰ Κράτη Μέρη τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου ὑποχρεοῦνται νὰ ἐφαρμόσουν εἰς τοὺς πρόσφυγας, ὡς οὗτοι ὁρίζονται κατωτέρω, τὰ ἄρθρα 2 μέχρι 34 συμπεριλαμβανομένου τῆς Συμβάσεως.

2. Πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦ παρόντος πρωτοκόλλου, ὁ ὅρος «Πρόσφυγας» — πλὴν τοῦ ὅτι ἀφορᾷ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς παραγράφου 3 τοῦ παρόντος ἁρθρου — ἐννοεῖ πᾶν πρόσωπον, τὸ ὁποῖον ἀνταποκρίνεται εἰς τὸν ὅρισμόν, ὁ ὁποῖος ἐδόθη ὑπὸ τοῦ πρώτου ἁρθρου τῆς συμβάσεως ὡς ἀν αἱ λέξεις «συνεπείᾳ γεγονότων ἐπελθόντων πρὸ τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1951» καὶ ... αἱ λέξεις «... κατόπιν τοιούτων γεγονότων» νὰ μὴ ὑφίσταντο εἰς τὴν παράγραφον 2 τοῦ Τμήματος Α' τοῦ πρώτου ἁρθρου.

3. Τὸ παρὸν πρωτόκολλον θὰ ἐφαρμοσθῇ ὑπὸ τῶν Κρατῶν Μερῶν ἄνευ οὐδεὶς γεωγραφικοῦ περιορισμοῦ. Οὐχ ἦττον, αἱ ἤδη γενομένης δηλώσεις, δυνάμει τοῦ ἐδαφίου «α» τῆς παραγράφου 1 τοῦ τμήματος Β' τοῦ πρώτου ἁρθρου τῆς Συμβάσεως ὑπὸ τῶν Κρατῶν, τὰ ὁποῖα ἦσαν ἡδὴ Μέρη αὐτῆς, θὰ ἔχουν ἐφαρμογὴν καὶ ὑπὸ τὸ καθεστὼς τοῦ παρόντος πρωτοκόλλου, ἐκτός ἐὰν αἱ ὑποχρεώσεις τοῦ δηλώσαντος Κράτους ἔχουν ἐπεκταθῇ συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον 2 τοῦ τμήματος Β' τοῦ πρώτου ἁρθρου τῆς Συμβάσεως.

* Ἀρθρον II.

ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΤΩΝ ΕΘΝΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ
ΜΕΤΑ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ

1. Τὰ Κράτη Μέρη τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου ὑποχρεοῦνται νὰ συνεργασθῶν μετὰ τῆς Ἀνωτάτης Ἀρμοστικῆς τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν διὰ τοὺς πρόσφυγας ἢ μεθ' οἰουδήποτε ἄλλου Ἐθνοῦς, τὸ ὁποῖον ἤθελε διαδεχθῇ αὐτὴν εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῶν καθηκόντων τῆς, καὶ ἰδιαίτερώς, νὰ διευκολύνουν τὸ ἔργον τῆς, συνιστάμενον εἰς τὴν ἐπιτήρησιν τῆς ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου.

2. Διὰ νὰ ἐπιτρέψουν εἰς τὴν Ἀνωτάτην Ἀρμοστείαν ἢ εἰς οἰουδήποτε ἄλλον Ὅργανισμὸν τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν, ὁ ὁ-

ποῖος ἤθελε διαδεχθῇ αὐτὴν, νὰ παρουσιάσῃ ἐκθέσεις εἰς τὰ ἀρμόδια ὄργανα τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν, τὰ Κράτη Μέρη τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου ὑποχρεοῦνται νὰ προμηθεύουν εἰς αὐτά, κατὰ τὸν προσήκοντα τύπον, τὰς ζητούμενας πληροφορίας καὶ τὰ στατιστικὰ στοιχεῖα σχετικῶς πρὸς :

α) Τὸ καθεστὼς τῶν προσφύγων.

β) Τὴν θέσιν ἐν λειτουργίᾳ τοῦ παρόντος πρωτοκόλλου.

γ) Τοὺς Νόμους, Κανονισμοὺς καὶ Διατάγματα, τὰ ὁποῖα εἶναι ἐν ἰσχύϊ ἢ θὰ τεθοῦν ἐν ἰσχύϊ, ὅσον ἀφορᾷ τοὺς πρόσφυγας.

* Ἀρθρον III.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ ΑΝΑΦΕΡΟΜΕΝΗ
ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΝΟΜΟΥΣ
ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥΣ

Τὰ Κράτη Μέρη τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου θὰ κοινοποιήσουν εἰς τὸν Γενικὸν Γραμματέα τοῦ Ὁργανισμοῦ τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν τὰ καίμενα, τῶν Νόμων καὶ τῶν Κανονισμῶν, τοὺς ὁποῖους ἤθελεν ἐκδόσει πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου.

* Ἀρθρον IV.

ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ

Πᾶσα διαφορὰ μεταξὺ τῶν Μερῶν τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου ἀφορῶσα εἰς τὴν ἐρμηνείαν ἢ εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ πρωτοκόλλου τούτου, ἡ ὁποία δὲν ἤθελε διευθετηθῇ δι' ἄλλων μέσων, θὰ ὑποβῇ εἰς τὸ Διεθνὲς Δικαστήριον τῇ αἰτήσῃ ἐνὸς τῶν ἐν τῇ διαφορᾷ μερῶν.

* Ἀρθρον V.

ΠΡΟΣΧΩΡΗΣΙΣ

Τὸ παρὸν Πρωτόκολλον θὰ παραμείνῃ ἀνοικτὸν δι' ὅλα τὰ Κράτη Μέρη τῆς Συμβάσεως, ὡς καὶ διὰ πᾶν ἄλλο Κράτος Μέλος τοῦ Ὁργανισμοῦ τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν, ἢ μέλος ἐνὸς τῶν Εἰδικευμένων Ὁργανώσεων, ἢ διὰ πᾶν Κράτος, πρὸς τὸ ὁποῖον ἡ Γενικὴ Συνέλευσις ἤθελεν ὀπτευθῆναι πρόκλησιν προσχωρήσεως εἰς τὸ Πρωτόκολλον. Ἡ προσχώρησις θὰ γίνῃ διὰ καταθέσεως τῆς πράξεως προσχωρήσεως εἰς τὸν Γενικὸν Γραμματέα τοῦ Ὁργανισμοῦ Ἡνωμένων Ἐθνῶν.

* Ἀρθρον VI.

ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΚΗ ΡΗΤΡΑ

Εἰς περίπτωσιν Κράτους Ὁμοσπονδίου ἢ Κράτους μὴ ἐνιαίου, θὰ ἐφαρμόζονται αἱ ἀκόλουθαὶ διατάξεις:

α) Ὅσον ἀφορᾷ τὰ ἄρθρα τῆς Συμβάσεως, τὰ ὁποῖα θὰ ἐφαρμόσων συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον 1 τοῦ πρώτου ἁρθρου τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου καὶ τῶν ὁποίων ἡ θέσις ἐν λειτουργίᾳ ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὴν νομοθετικὴν ἐνέργειαν τῆς ὁμοσπονδιακῆς νομοθετικῆς ἐξουσίας, αἱ ὑποχρεώσεις τῆς Ὁμοσπονδιακῆς Κυβερνήσεως θὰ εἶναι, ἐν τῷ μέτρῳ τούτῳ, αἱ αὐταὶ μετὰ τὰς ὑποχρεώσεις τῶν Κρατῶν Μερῶν, τὰ ὁποῖα δὲν εἶναι Κράτη Ὁμοσπονδιακά.

β) Ὅσον ἀφορᾷ τὰ ἄρθρα τῆς Συμβάσεως, τὰ ὁποῖα θὰ ἐφαρμόσων συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον 1 τοῦ πρώτου ἁρθρου τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου καὶ τῶν ὁποίων ἡ ἐφαρμογὴ ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὴν νομοθετικὴν ἐνέργειαν ἐνὸς ἐκάστου τῶν Κρατῶν, Ἐπαρχιῶν ἢ συνιστάντων αὐτὰ καντονίων, τὰ ὁποῖα συμφώνως πρὸς τὸ συνταγματικὸν σύστημα τῆς Ὁμοσπονδίας δὲν ὑποχρεοῦνται νὰ λάβουν μέτρα νομοθετικά, ἢ Ὁμοσπονδιακῇ Κυβερνήσει θὰ εἶναι τὸ ταχύτερον, μετὰ τῆς εὐνοϊκῆς αὐτῆς γνωματεύσεως, τὰ ἐν λόγῳ ἄρθρα εἰς γνώσιν τῶν ἀρμοδίων ὀργάνων τῶν Κρατῶν, Ἐπαρχιῶν ἢ Καντονίων.

γ) Ὁμόσπονδον Κράτος μέρος τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου θὰ κοινοποιῇ, τῇ αἰτῇ παντὸς ἄλλου Κράτους μέρους τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου, ἥτις ἤθελε διαβιβασθῇ εἰς αὐτὸ μέσῳ τοῦ Γενικοῦ Γραμματέως τοῦ Ὁργανισμοῦ τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν, ἐκθέσιν περὶ τῆς νομοθεσίας καὶ περὶ τῶν ἐν ἰσχύϊ συνηθειῶν εἰς τὴν Ὁμοσπονδίαν καὶ εἰς τὰ Κράτη — Μέλη αὐτῆς ὡς πρὸς οἰανδήποτε διάταξιν τῆς Συμβάσεως, ἢ ἐφαρμοζομένης συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον 1 τοῦ ἁρθρου 1 τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου, ἐμφαίνουσιν τὸ μέτρον καθ' ὃ

έδωκε αποτέλεσμα εἰς αὐτὴν διὰ τῆς νομοθετικῆς ἢ ἐτέρας δράσεως.

Ἄρθρον VII.

ΕΠΙΦΥΛΑΞΕΙΣ ΚΑΙ ΔΗΛΩΣΕΙΣ

1. Κατὰ τὴν πρόσφώνησίν του, πᾶν Κράτος δύναται νὰ διατυπώσῃ ἐπιφυλάξεις ἐπὶ τοῦ ἄρθρου IV τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου καὶ ὡς πρὸς τὴν ἐφαρμογὴν, δύναται τοῦ πρώτου ἁρθρου τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου, ὧν τῶν διατάξεων τῆς Συμβάσεως ἐκτὸς ἐκείνων τῶν ἁρθρῶν 1, 3, 4, 16 (1) καὶ 33, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως εἰς περίπτωσιν Κράτους τὸ ὅποιον εἶναι μέρος τῆς Συμβάσεως, αἱ ἐπιφυλάξεις, αἵτινες θὰ γίνοντο δύναται τοῦ παρόντος ἁρθρου δὲν θὰ ἐπεκτείνωνται εἰς τοὺς πρόσφυγας ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐφαρμόζεται ἡ Σύμβασις.

2. Αἱ ἐπιφυλάξεις αἱ ὁποῖαι ἐγένοντο ὑπὸ Κρατῶν Μερῶν τῆς Συμβάσεως, συμφωνῶς πρὸς τὸ ἄρθρον 42 τῆς ἐν λόγῳ Συμβάσεως θὰ ἐφορμῶζονται εἰς τὰς ὑποχρεώσεις των, αἵτινες ἀπορρέουν ἐκ τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου ἐκτὸς ἐὰν ἰσοσυνδύου.

3. Πᾶν Κράτος, τὸ ὅποιον διατυπώνει μίαν ἐπιφύλαξιν δύναται τῆς παραγράφου 1 τοῦ παρόντος ἁρθρου δύναται νὰ τὴν ἀποσύρῃ, εἰς πᾶσαν στιγμὴν διὰ γνωστοποίησεως ἀπευθυνομένης πρὸς τοῦτο πρὸς τὸν Γενικὸν Γραμματέα τοῦ Ὄργανισμοῦ τῶν Ἠνωμένων Ἐθνῶν.

4. Αἱ δηλώσεις, αἱ ὁποῖαι ἐγένοντο δύναται τῶν παραγράφων 1 καὶ 2 τοῦ ἁρθρου 40 τῆς Συμβάσεως, ὑφ' ἐνὸς Κράτους Μέρους αὐτῆς, τὸ ὅποιον προσχωρεῖ εἰς τὸ παρὸν Πρωτόκολλον, θὰ θεωροῦνται ὡς ἐφαρμοζόμεναι ὑπὸ τὸ καθεστῶς τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου, ἐκτὸς ἐὰν, κατὰ τὴν προσχώρησιν, τὸ ἐνδιαφερόμενον Μῆρος ἀπέστειλεν εἰδοποίησιν περὶ τοῦ ἀντιθέτου εἰς τὸν Γενικὸν Γραμματέα τοῦ Ὄργανισμοῦ Ἠνωμένων Ἐθνῶν.

Αἱ διατάξεις τῶν παραγράφων 2 καὶ 3 τοῦ ἁρθρου 40 καὶ τῆς παραγράφου 3 τοῦ ἁρθρου 44 τῆς Συμβάσεως θὰ θεωροῦνται ὡς ἐφαρμοζόμεναι MUTATIS MUTANDIS εἰς τὸ παρὸν Πρωτόκολλον.

Ἄρθρον VIII.

ΕΝΑΡΞΙΣ ΙΣΧΥΟΣ

1. Τὸ παρὸν Πρωτόκολλον θὰ τεθῇ ἐν ἰσχύϊ ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς καταθέσεως τῆς ἑκτῆς πράξεως προσχωρήσεως.

2. Δι' ἑνα ἕκαστον τῶν προσχωρούντων εἰς τὸ Πρωτόκολλον Κρατῶν μετὰ τὴν κατάθεσιν τῆς ἑκτῆς πράξεως προσχωρήσεως, ἡ ἐναρξὶς τῆς ἰσχύος τοῦ Πρωτοκόλλου θὰ λάβῃ χώραν κατὰ τὴν ἡμερομηνίαν καθ' ἣν τὸ ἐν λόγῳ Κράτος θὰ καταθέσῃ τὴν πρᾶξιν τῆς προσχωρήσεώς του.

Ἄρθρον IX.

ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ

1. Πᾶν Κράτος Μῆρος τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου δύναται νὰ καταγγείλῃ τοῦτο ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν διὰ κοινοποίησεως ἀπευθυνομένης πρὸς τὸν Γενικὸν Γραμματέα τοῦ Ὄργανισμοῦ Ἠνωμένων Ἐθνῶν.

2. Ἡ καταγγελία θὰ ἔχῃ ἰσχύν ὅσον ἀφορᾷ τὸ ἐνδιαφερόμενον Κράτος, μετὰ πάροδον ἑτους ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας λήψεως ταύτης ὑπὸ τοῦ Γενικοῦ Γραμματέως τοῦ Ὄργανισμοῦ Ἠνωμένων Ἐθνῶν.

Ἄρθρον X.

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΥΠΟ ΤΟΥ ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΩΣ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ἨΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ

Συναφῶς πρὸς τὸ Πρωτόκολλον ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς τοῦ Ὄργανισμοῦ Ἠνωμένων Ἐθνῶν θὰ γνωστοποιήσῃ εἰς ὅλα τὰ Κράτη τὰ προβλεπόμενα ὑπὸ τοῦ ἁρθρου V, τὰς ἡμερομηνίας ἐναρξέως τῆς ἰσχύος, προσχωρήσεως καταθέσεως καὶ ἀνακλήσεως τῶν ἐπιφυλάξεων καταγγελίας καὶ τῶν σχετικῶν περὶ αὐτὰς δηλώσεων καὶ κοινοποιήσεων.

Ἄρθρον XI.

ΚΑΤΑΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ Εἰς ΤΑ ΑΡΧΕΙΑ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ἨΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ

Ἐν ἀντίτυπον τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου, τοῦ ὁποῖου τὰ κείμενα συντεταγμένα εἰς τὴν Ἀγγλικήν, Κινεζικὴν, Ἰσπανικὴν, Γαλλικὴν καὶ Ρωσικὴν, παρέχουν τὴν ἰδίαν πίστιν, ὑπογεγραμμένον ὑπὸ τοῦ Προέδρου τῆς Γενικῆς Συνελεύσεως καὶ τοῦ Γενικοῦ Γραμματέως τοῦ Ὄργανισμοῦ Ἠνωμένων Ἐθνῶν, θὰ κατατεθῇ εἰς τὰ Ἀρχεῖα τῆς Γραμματείας τοῦ Ὄργανισμοῦ. Ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς θὰ διαβιβάσῃ κεκυρωμένον ἀντίγραφον αὐτοῦ εἰς ὅλα τὰ Κράτη Μῆλη τοῦ Ὄργανισμοῦ τῶν Ἠνωμένων Ἐθνῶν, ὡς καὶ εἰς τὰ ἄλλα Κράτη, τὰ ὁποῖα προβλέπονται εἰς τὸ ἄρθρον V.

(2)

ΑΝΑΓΚΑΣΤΙΚΟΣ ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 391

Περὶ κυρώσεως τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως «περὶ γραμμῶν φορτώσεως, 1966.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Προτάσει τοῦ Ἡμετέρου Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου, ἀπεφασίσαμεν καὶ διατάσσομεν:

Ἄρθρον 1.

1. Κυροῦται καὶ ἔχει ἰσχύν Νόμου ἡ προσηρτημένη εἰς τὴν τελικὴν πρᾶξιν τῆς συνελεύσεως ἐν Λονδίῳ ἀπὸ 3 Μαρτίου μέχρι 5 Ἀπριλίου 1966 Διεθνοῦς Διασκέψεως διὰ τὰς γραμμὰς φορτώσεως, Διεθνὴς Σύμβασις, «περὶ γραμμῶν φορτώσεως 1966», ὑπογραφείσα τὴν 5 Ἀπριλίου 1966 μετὰ τῶν συνημμένων αὐτῇ Κανονισμῶν, ὧν τὰ κείμενα εἰς τὴν ἀγγλικὴν καὶ ἐν μεταφράσει εἰς τὴν ἐλληνικὴν εἶναι προσηρτημένα τῷ παρόντι. Ἐν περιπτώσει ἀντιθέσεως μεταξὺ τῶν δύο κειμένων ὑπερισχρεῖ τὸ ἀγγλικόν.

2. Ἡ ἐναρξὶς ἰσχύος τῆς κυρουμένης Διεθνοῦς Συμβάσεως καὶ τῶν συνημμένων αὐτῇ Κανονισμῶν ὁρισθῆσεται διὰ Β. Διαταγμάτων.

3. Ἐπιτρέπεται ὅπως, διὰ τῶν κατ' ἐξουσιοδότησιν τοῦ παρόντος Νόμου, ἐκδιδομένων Κανονισμῶν, ὁρίζονται διὰ τὰ ἐλληνικὰ πλοῖα ὅρια ασφαλείας ἀνώτερα τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τῶν κυρουμένων κειμένων.

Ἄρθρον 2.

Ἀπὸ τῆς ἰσχύος τῆς κυρουμένης διὰ τοῦ παρόντος Συμβάσεως, ἀπαγορεύεται ὁ ἀπόπλους τῶν εἰς αὐτὴν ὑπαγομένων πλοίων, ὑπὸ ἐλληνικὴν ἢ ὑπὸ σημαίας τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν, ἐφ' ὅσον ταῦτα δὲν συμμορφοῦνται πρὸς τὰς διατάξεις τῆς Συμβάσεως καὶ τῶν συνημμένων αὐτῇ Κανονισμῶν.

Ἄρθρον 3.

1. Ἀρμόδιαι Ἀρχαὶ διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος νόμου εἶναι, ἐν τῇ ἡμεδαπῇ μὲν ὡς πρὸς τὰ ὑπὸ ἐλληνικὴν καὶ ξέναν σημαίας πλοῖα, ἡ Ἐπιθεώρησις τῶν Ἐμπορικῶν Πλοίων (Ε.Ε.Π.) καὶ αἱ Λιμενικαὶ Ἀρχαί, ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ δέ, ὡς πρὸς τὰ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν πλοῖα, οἱ εἰς τὸ ἐξωτερικὸν τοποθετημένοι ἀξιωματικοὶ Λιμενικοῦ Σώματος, οἱ ἀσκούντες διοικητικὰ καθήκοντα ναυτιλίας καὶ ἐλλείψει τούτων αἱ Ἐλληνικαὶ Προξενικαὶ Ἀρχαί.

2. Ἡ Ἐπιθεώρησις Ἐμπορικῶν Πλοίων καθίσταται ὡσαύτως ἀρμόδια ὅπως ἐφαρμόζῃ τὰς ἐπιτρεπομένας ὑπὸ τῆς κυρουμένης Συμβάσεως ἀπαλλαγάς.

Ἄρθρον 4.

1. Αἱ παραβάσεις τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος νόμου, τῆς κυρουμένης δι' αὐτοῦ Διεθνοῦς Συμβάσεως καὶ τῶν εἰς ἐκτέλεσιν αὐτῶν ἐκδιδομένων κατ' ἐξουσιοδότησιν τοῦ παρόντος Β. Διαταγμάτων καὶ Κανονισμῶν κολάζονται, ἀνεξαρτήτως πάσης ἄλλης ἀπορρεούσης ἐξ ἐτέρας διατάξεως ποινικῆς ἢ πειθαρχικῆς διώξεως, διὰ προστίμου μέχρι διακοσίων πεντήκοντα χιλιάδων μετὰλλικῶν δραχμῶν, μετατρεπομένων ἐπὶ

τῇ ὀριζομένη ἐκάστοτε ἰσοτιμίᾳ τῆς μεταλλικῆς δραχμῆς διὰ τὰς χρηματικὰς ποινάς.

2. Τὸ πρόστιμον ἐπιβάλλεται δι' ἀποφάσεως τῆς διαπιστώσεως τὴν παράβασιν Ἀρχῆς περὶ τῆς τῷ ἀρθρῷ 3 τοῦ παρόντος.

3. Ἀπαγορεύεται ὁ ἀποπλοὺς τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς κοινοποιήσεως εἰς τὸν πλοίαρχον ἢ τὸν πλοιοκτήτην τῆς ἐπιβαλλούσης τὸ πρόστιμον ἀποφάσεως, μέχρι πληρωμῆς αὐτοῦ ἢ καταθέσεως πρὸς τὴν ἐκδούσαν τὴν σχετικὴν ἀπόφασιν ἐπιβολῆς προστίμου Ἀρχὴν ἐγγυητικῆς ἐπιστολῆς ἀνεγνωρισμένης Τραπεζῆς, δι' ἴσον πρὸς τοῦτο ποσόν.

4. Κατὰ τῆς ἐπιβαλλούσης τὸ πρόστιμον ἀποφάσεως, περὶ τῆς ἢ παράγραφος 3 καὶ ἐντὸς τριάκοντα (30) ἡμερῶν ἀπὸ τῆς κοινοποιήσεώς της, ἐπιτρέπεται ἡ ἄσκησις προσφυγῆς ἐνώπιον τοῦ Συμβουλίου Ἐλέγχου Ναυτικῶν Ἀτυχημάτων (ΣΕΝΑ), ἐκδικαζομένης συμφώνως πρὸς διαδικασίαν ὀριζομένην διὰ Β. Διατάγματος.

5. Ἡ ἄσκησις προσφυγῆς δὲν ἀναστέλλει τὴν ἐφαρμογὴν τῆς παραγράφου 3 τοῦ παρόντος ἀρθροῦ.

6. Τὰ κατὰ τὸν παρόντα νόμον ἐπιβαλλόμενα πρόστιμα περιέρχονται κατὰ τὸ ἥμισυ εἰς τὸ Δημόσιον καὶ κατὰ τὸ ἕτερον ἥμισυ εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμεῖον (Ν.Α.Τ.).

Ἄρθρον 5.

1. Διὰ Β. Διαταγμάτων ἐπιτρέπεται ὅπως:

α) Κυροῦνται τροποποιήσεις καὶ συμπληρώσεις τῆς κυρουμένης Συμβάσεως προβλεπόμεναι ὑπὸ τοῦ ἀρθροῦ 29 αὐτῆς.

β) Ἐξουσιοδοτῶνται διεθνoὺς κύρους ἑλληνικοὶ ἢ ξένοι νηογνώμονες ἢ ὅργανα διὰ τὴν ἐνέργειαν ἀρχικῶν καὶ περιοδικῶν ἐπιθεωρήσεων καὶ ἐξετάσεων διὰ τὴν ἐκδοσιν ἀνανεώσιν καὶ ὁπισθογράφειν τῶν οἰκείων πιστοποιητικῶν, ὑπὸ τοὺς ὀριζομένους ὅρους καὶ λεπτομερείας τῆς ἐξουσιοδοτήσεως.

γ) Καθορίζονται τὰ χρονικὰ διαστήματα περιοδικῆς ἐπιθεωρήσεως τῶν πλοίων, συμφώνως πρὸς τὸ ἀρθρὸν 14 (1) (β) τῆς Συμβάσεως.

δ) Ἐγκρίνονται καί, τίθενται ἐν ἰσχύϊ Κανονισμοὶ συντασσόμενοι ὑπὸ τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων, ἀναφερόμενοι εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῶν διὰ τοῦ παρόντος νόμου κυρουμένων κειμένων, ὡς ἐπίσης καὶ Κανονισμοὶ περὶ γραμμῆς φορτώσεως πλοίων καὶ πλωτῶν ναυπηγημάτων ἐν γένει μὴ ὑπαγομένων εἰς τὰς διατάξεις τῶν κυρουμένων κειμένων καὶ αἱ ἐπιβαλλόμεναι κυρώσεις διὰ μὴ συμμόρφωσιν πρὸς τοὺς ἰσχύοντας Κανονισμοὺς ἢ παράβασιν αὐτῶν.

ε) Ἐπεκτείνεται ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει ἡ ἐφαρμογὴ τῶν κυρουμένων κειμένων καὶ τῶν ἐκδιδομένων Κανονισμῶν ἐπὶ κατηγοριῶν καταπλεόντων εἰς ἑλληνικοὺς λιμένας πλοίων ὑπὸ σημαίας κρατῶν μὴ προσχωρησάντων εἰς τὴν κυρουμένην Σύμβασιν.

στ) Ἀναστέλλεται, ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει, ἡ ἐφαρμογὴ τῶν κυρουμένων κειμένων διὰ τοὺς ἐν τῷ ἀρθρῷ 31 τῆς Συμβάσεως ἀναφερομένους λόγους.

ζ) Ρυθμίζεται πᾶσα ἑτέρα λεπτομέρεια ἀναγκαία διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος νόμου καὶ τῶν κυρουμένων κειμένων.

2. Δι' ἀποφάσεων τοῦ Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας δημοσιευομένων εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως, ἐπιτρέπεται ὅπως ἐγκρίνονται ἰσοδύναμοι ρυθμίσεις περὶ ὧν τὸ ἀρθρὸν 7 τῆς Συμβάσεως καὶ ἐπιφέρωνται διορθώσεις τῆς μεταφράσεως τῶν κυρουμένων κειμένων.

Ἄρθρον 6.

1. Ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως ἰσχύος τῆς Διεθνoῦς Συμβάσεως «περὶ γραμμῶν φορτώσεως 1966» ἢ διὰ τοῦ Νόμου 5848) 1933 κυρωθεῖσα Διεθνὴς Σύμβασις «περὶ γραμμῶν φορτώσεως 1930» ἐξακολουθεῖ ἰσχύουσα, προκειμένου μόνον περὶ:

α) Πλοίων, ἐφ' ὧν δὲν ἐφαρμόζεται ἡ διὰ τοῦ παρόντος νόμου κυρουμένη σύμβασις.

β) Πλοίων, ἐφ' ὧν ἐφαρμόζεται μὲν ἡ παρούσα Σύμβασις, ἀλλὰ ἐπὶ θεμάτων μὴ προβλεπόμενων ἐν αὐτῇ ρητῶς.

2. Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν αἱ διατάξεις τῆς Διεθνoῦς Συμβάσεως «περὶ γραμμῶν φορτώσεως 1930» ἀντιτίθενται πρὸς τὰς διατάξεις τῆς διὰ τοῦ παρόντος νόμου κυρουμένης, ὑπερῖσχύουσιν αἱ διατάξεις τῆς τελευταίας.

Ἄρθρον 7.

1. Ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως ἰσχύος τῆς Διεθνoῦς Συμβάσεως «περὶ γραμμῶν φορτώσεως 1966», τὰ ἀφορῶντα εἰς τὸν τρόπον ἐφαρμογῆς τῶν κατὰ τὸ προηγούμενον ἀρθρὸν ἰσχυουσῶν διατάξεων τῆς Διεθνoῦς Συμβάσεως «περὶ γραμμῶν φορτώσεως 1930», ρυθμίζονται κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος νόμου, καταργουμένων τῶν διατάξεων τοῦ Ν. 5942) 1933 «περὶ διεθνoῦς γραμμῆς φορτώσεως πλοίων».

2. Μέχρις ἐκδόσεως τῶν περὶ ὧν ἡ παρὼν Νόμος Β. Διαταγμάτων ἐξακολουθοῦν νὰ ἰσχύουσιν αἱ μέχρι τοῦδε κείμεναι διατάξεις δι' ἑκαστον τῶν διὰ Β. Διαταγμάτων ρυθμιζέων θεμάτων, ἐφ' ὅσον δὲν ἀντιβαίνουν εἰς τὸν παρόντα νόμον.

3. Αἱ παραβάσεις τῶν κατὰ τὴν προηγούμενην παράγραφον ἰσχυουσῶν διατάξεων τιμωροῦνται ἀπὸ τῆς ἰσχύος τοῦ παρόντος νόμου συμφώνως πρὸς τοὺς ὑπὸ τούτου καθοριζομένους ὅρους καὶ διαδικασίαν.

Ἄρθρον 8.

Ἀπαντα τὰ ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος νόμου προβλεπόμενα Β. Διατάγματα ἐκδίδονται τῇ προτάσει τοῦ ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Ὑπουργοῦ.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 25 Ἀπριλίου 1968

Ἐν Ὁνόματι τοῦ Βασιλέως

Ο ΑΝΤΙΒΑΣΙΛΕΥΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤ' ΤΑΚΗΣ

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
Γ. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ

Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΣΤ. ΠΑΤΤΑΚΟΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ

Ν. ΜΑΚΑΡΕΖΟΣ, ΠΑΝΑΓ. ΤΖΕΒΕΛΕΚΟΣ, ΘΕΟΦ. ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ, ΑΔΑΜ. ΑΝΑΡΤΤΣΟΠΟΥΛΟΣ, Γ. ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ, ΚΩΝΣΤ. ΚΤΗΡΑΙΟΣ, ΑΛΕΞ. ΜΑΘΑΙΟΥ, ΕΥΣΤΑΘ. ΠΟΥΛΑΝΤΖΑΣ, ΑΘ. Ν. ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ, ΣΠ. ΛΙΖΑΡΔΟΣ, Γ. ΓΕΩΡΓΙΑΚΕΛΟΣ, ΣΠΤΡ. ΛΑΜΠΙΡΗΣ.

Ἐθεωρήθη καὶ ἐτέθη ἡ μεγάλη τοῦ Κράτους σφραγίς.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 26 Ἀπριλίου 1968

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΚΩΝ. ΚΑΛΑΜΠΟΚΙΑΣ

FINAL ACT OF THE INTERNATIONAL CONFERENCE ON LOAD LINES, 1966

1. Recognizing that the establishment by international agreement of minimum freeboards for ships engaged on international voyages constitutes a most important contribution to the safety of life and property at sea, a Conference was held in London from 3 March to 5 April 1966, upon the invitation of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, for the purpose of drawing up an International Convention on Load Lines.

2. The Governments of the following States were represented by delegations at the Conference:

Argentina	Malta
Australia	Netherlands
Belgium	New Zealand
Brazil	Nicaragua
Bulgaria	Norway
Canada	Pakistan
China	Panama
Colombia	Peru
Czechoslovakia	Philippines
Denmark	Polish People's Republic
Dominican Republic	Republic of Korea
Federal Republic of	Romania

Germany	San Marino
Finland	South Africa
France	Spain
Ghana	Sweden
Greece	Switzerland
Honduras	Trinidad and Tobago
Iceland	Tunisia
India	Union of Soviet Socialist Republics
Ireland	United Arab Republic
Israel	United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
Italy	Ireland
Ivory Coast	United States of America
Japan	Venezuela
Kuwait	Yugoslavia
Liberia	
Malagasy Republic	

3. The Governments of the following States were represented at the Conference by observers :

Cameroon	Hungary
Congo (Democratic Republic of)	Iran
Cuba	Turkey
Holy See	Uruguay

4. The following inter-governmental organizations were represented at the Conference by observers :

United Nations
Food and Agriculture Organization of the United Nations

5. The following international non-governmental organization was represented at the Conference by an observer :

International Chamber of Shipping

6. Sir Gilmout Jenkins (United Kingdom) was elected President of the Conference.

7. Admiral E.J. Roland (United States of America), Mr. A.S. Kolesnitchenko (Union of Soviet Socialist Republics), Mr. A. Uyama (Japan) and Mr. D.H.G. Marco (Argentina) were elected Vice-Presidents of the Conference.

8. The Secretary-General of the Conference was Mr. Jean Roullier (Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization); the Deputy Secretary-General of the Conference was Mr. E.C.V. Goad (Deputy Secretary-General of the Organization); and the Executive Secretary of the Conference was Mr. V. Nadeinski (Head of Ship Construction Section of the Secretariat of the Organization).

9. The Conference established five Committees for the accomplishment of its work :

General Committee

Chairman : Dr. Nagendra Singh (India)

Vice-Chairman : Mr. M. Fila (Poland)

Technical Committee

Chairman : Professor C.W. Prohaska (Denmark)

Vice-Chairmen : Mr. L. Spinelli (Italy)
Mr. D.R. Murray Smith (United Kingdom)

Committee on Zones

Chairman : Mr. J. Quéguiner (France)

Vice-Chairman : Captain H. Ruegg (New Zealand)

Drafting Committee

Chairman : Mr. R.W. Bullmore (United Kingdom)

Vice-Chairman : Mr. M. Altman (Czechoslovakia)

Credentials Committee

Chairman : Commander R. Pinto (Peru)

10. The documentation of the Conference, used as a basis for its discussions, included two draft texts of an International Convention on Load Lines, and its Annexes, submitted by the Government of the United States of America and the Government of the Union of

Soviet Socialist Republics, together with proposals of many Governments for the revision of those texts.

11. As a result of its deliberations, as recorded in the records and reports of the Committees and in the records of the Plenary Sessions, the Conference prepared and opened for signature and accession the International Convention on Load Lines, 1966.

12. The Conference adopted five Recommendations arising from its deliberations.

13. The text of this Final Act, being in a single original in the English, French, Russian and Spanish languages, together with the attached texts of the International Convention on Load Lines, 1966, and of the Recommendations of the Conference, which are in the English and French languages, shall be deposited with the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization. Official translations of the attached Convention and Recommendations shall be prepared in the Russian and Spanish languages and shall be deposited together with this Final Act. The Secretary-General of the Organization shall send a certified copy of this Final Act and, when they have been prepared, certified copies of the official translations of the Convention and the Recommendations, to each of the Governments invited to be represented at this Conference.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned have affixed their signatures to this Final Act.

DONE AT LONDON this fifth day of April one thousand nine hundred and sixty-six.

INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966

The Contracting Governments,

DESIRING to establish uniform principles and rules with respect to the limits to which ships on international voyages may be loaded having regard to the need for safeguarding life and property at sea;

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

HAVE AGREED as follows:

Article 1.

General Obligation under the Convention

1. The Contracting Governments undertake to give effect to the provisions of the present Convention and the Annexes hereto, which shall constitute an integral part of the present Convention. Every reference to the present Convention constitutes at the same time a reference to the Annexes.

2. The Contracting Government shall undertake all measures which may be necessary to give effect to the present Convention.

Article 2.

Definitions

For the purpose of the present Convention, unless expressly provided otherwise :

1. «Regulations» means the Regulations annexed to the present Convention.

2. «Administration» means the Government of the State whose flag the ship is flying.

3. «Approved» means approved by the Administration.

4. «International voyage» means a sea voyage from a country to which the present Convention applies to a port outside such country, or conversely. For this purpose, every territory for the international relations of which a Contracting Government is responsible or for which the United Nations are the administering authority is regarded as a separate country.

5. «A fishing vessel» is a ship used for catching fish, whales, seals, walrus or other living resources of the sea.

6. «New ship» means a ship the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction, on or after the date of coming into force of the present Convention for each Contracting Government.

7. «Existing ship» means a ship which is not a new ship.

8. «Length» means 96 per cent of the total length on a waterline at 85 per cent of the least moulded depth measured from the keel as defined in Regulation 3(5) (a) of Annex I or as the length from the fore side of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline.

Article 3.

General Provisions

1. No ship to which the present Convention applies shall proceed to sea on an international voyage after the date on which the present Convention comes into force unless it has been surveyed, marked and provided with an Interantional Load Line Certificate (1966) or, where appropriate, an International Load Line Exemption Certificate in accordance with the provisions of the present Convention.

2. Nothing in this Convention shall prevent an Administration from assigning a greater freeboard than the minimum freeboard determined in accordance with Annex I.

Article 4.

Application

1. The present Convention shall apply to :

- a) ships registered in countries the Governments of which are Contracting Governments;
- b) ships registered in territories to which the present Convention is extended under Article 32; and
- c) unregistered ships flying the flag of a State, the Government of which is a Contracting Government.

2. The present Convention shall apply to ships engaged on international voyages.

3. The Regulations contained in Annex I are specifically applicable to new ships.

4. Existing ships which do not fully comply with the requirements of the Regulations contained in Annex I or any part thereof shall meet at least such lesser related requirements as the Administration applied to ships on international voyages prior to the coming into force of the present Convention; in no case shall such ships be required to increase their freeboards. In order to take advantage of any reduction in freeboard from that previously assigned, existing ships shall comply with all the requirements of the present Convention.

5. The Regulations contained in Annex II are applicable to new and existing ships to which the present Convention applies.

Article 5.

Exceptions

1. The present Convention shall not apply to :

- a) ships of war;
 - b) new ships of less than 24 metres (79 feet) in length;
 - c) existing ships of less than 150 tons gross;
 - d) pleasure yachts not engaged in trade;
 - e) fishing vessels.
2. Nothing herein shall apply to ships solely navigating :

a) the Great Lakes of North America and the River St. Lawrence as far east as a rhumb line drawn from Cap des Rosiers to West Point, Anticosti Island, and, on the north side of Anticosti Island, the meridian of longitude 63°W;

b) the Caspian Sea;

c) the Plate, Parana and Uruguay Rivers as far east as a rhumb line drawn between Punta Rasa, (Cabo San Antonio) Argentina, and Punta del Este, Uruguay.

Article 6.

Exemptions

1. Ships when engaged on international voyages between the near neighbouring ports of two or more States may be exempted by the Administration from the provisions of the present Convention, so long as they shall remain engaged on such voyages, if the Governments of the States in which such ports are situated shall be satisfied that the sheltered nature or conditions of such voyages between such ports make it unreasonable or impracticable to apply the provisions of the present Convention to ships engaged on such voyages.

2. The Administration may exempt any ship which embodies features of a novel kind from any of the provisions of this Convention the application of which might seriously impede research into the development of such features and their incorporation in ships engaged on international voyages. Any such ship shall, however, comply with safety requirements, which, in the opinion of that Administration, are adequate for the service for which it is intended and are such as to ensure the overall safety of the ship and which are acceptable to the Governments of the States to be visited by the ship.

3. The Administration which allows any exemption under paragraphs (1) and (2) of this Article shall communicate to the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter called the Organization) particulars of the same and reasons therefor which the Organization shall circulate to the Contracting Governments for their information.

4. A ship which is not normally engaged on international voyages but which, in exceptional circumstances, is required to undertake a single international voyage may be exempted by the Administration from any of the requirements of the present Convention, provided that it complies with safety requirements which, in the opinion of that Administration, are adequate for the voyage which is to be undertaken by the ship.

Article 7.

Force Majeure

1. A ship which is not subject to the provisions of the present Convention at the time of its departure on any voyage shall not become subject to such provisions on account of any deviation from its intended voyage due to stress of weather or any other cause of force majeure.

2. In applying the provisions of the present Convention, the Contracting Government shall give due consideration to any deviation or delay caused to any ship owing to stress of weather or any other cause of force majeure.

Article 8.

Equivalents

1. The Administration may allow any fitting, material, appliance or apparatus to be fitted, or any other provision to be made in a ship, other than that required by the present Convention, if it is satisfied by trial thereof or otherwise that such fitting, material, appliance or apparatus, or provision, is at least as effective as that required by the Convention.

2. The Administration which allows a fitting, material, appliance or apparatus, or provision, other than that required by the present Convention, shall communicate to the Organization for circulation to the Contracting Government particulars thereof, together with a report on any trials made.

Article 9.

Approvals for Experimental Purposes

1. Nothing in the present Convention shall prevent an Administration from making specific approvals for experimental purposes in respect of a ship to which the Convention applies.

2. An Administration which makes any such approval shall communicate to the Organization for circulation to the Contracting Governments particulars thereof.

Article 10.

Repairs, Alterations and Modifications

1. A ship which undergoes repairs, alterations, modifications and outfitting related thereto shall continue to comply with at least the requirements previously applicable to the ship. An existing ship in such a case shall not, as a rule, comply to a lesser extent with the requirements for a new ship than it did before.

2. Repairs, alterations and modifications of a major character and outfitting related thereto should meet the requirements for a new ship in so far as the Administration deems reasonable and practicable.

Article 11.

Zones and Areas

1. A ship to which the present Convention applies shall comply with the requirements applicable to that ship in the zones and areas described in Annex II.

2. A port standing on the boundary line between two zones or areas shall be regarded as within the zone or area from or into which the ship arrives or departs.

Article 12.

Submersion

1. Except as provided in paragraphs (2) and (3) of this Article, the appropriate load lines on the sides of the ship corresponding to the season of the year and the zone or area in which the ship may be shall not be submerged at any time when the ship puts to sea, during the voyage or on arrival.

2. When a ship is in fresh water of unit density the appropriate load line may be submerged by the amount of the fresh water allowance shown on the International Load Line Certificate (1966). Where the density is other than unity, an allowance shall be made proportional to the difference between 1.025 and the actual density.

3. When a ship departs from a port situated on a river or inland waters, deeper loading shall be permitted corresponding to the weight of fuel and all other materials required for consumption between the point of departure and the sea.

Article 13.

Survey, Inspection and Marking

The survey, inspection and marking of ships, as regards the enforcement of the provisions of the present Convention and the granting of exemptions therefrom, shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the survey, inspection and marking either to surveyors nominated for the purpose or to organizations duly

authorized by it. In every case the Administration concerned fully guarantees the completeness and efficiency of the survey, inspection and marking.

Article 14.

Initial and Periodical Surveys and Inspections

1. A ship shall be subjected to the surveys and inspections specified below:

a) A survey before the ship is put in service, which shall include a complete inspection of its structure and equipment in so far as the ship is covered by the present Convention. This survey shall be such as to ensure that the arrangements, material, and scantlings fully comply with the requirements of the present Convention.

b) A periodical survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, which shall be such as to ensure that the structure, equipment, arrangements, material and scantlings fully comply with the requirements of the present Convention.

c) A periodical inspection within three months either way of each annual anniversary date of the certificate, to ensure that alterations have not been made to the hull or superstructures which would affect the calculations determining the position of the load line and so as to ensure the maintenance in an effective condition of fittings and appliances for:

- i) protection of openings;
- ii) guardrails;
- iii) freeing ports; and
- iv) means of access to crews' quarters.

2. The periodical inspections referred to in paragraph (1) (c) of this Article shall be endorsed on the International Load Line Certificate (1966) or on the International Load Line Exemption Certificate issued to a ship exempted under paragraph (2) of Article 6 of the present Convention.

Article 15.

Maintenance of Conditions after Survey

After any survey of the ship under Article 14 has been completed, no change shall be made in the structure, equipment, arrangements, material or scantlings covered by the survey, without the sanction of the Administration.

Article 16.

Issue of Certificates

1. An International Load Line Certificate (1966) shall be issued to every ship which has been surveyed and marked in accordance with the present Convention.

2. An International Load Line Exemption Certificate shall be issued to any ship to which an exemption has been granted under and in accordance with paragraph (2) or (4) of Article 6.

3. Such certificates shall be issued by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, the Administration assumes full responsibility for the certificate.

4. Notwithstanding any other provision of the present Convention, any international load line certificate which is current when the present Convention comes into force in respect of the Convention of the State whose flag the ship is flying shall remain valid for two years or until it expires, whichever is earlier. After that time an International Load Line Certificate (1966) shall be required.

Article 17.

Issue of Certificate by another Government

1. A Contracting Government may, at the request of another Contracting Government, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of the present Convention are complied with, shall issue or authorize the issue of an International Load Line Certificate (1966) to the ship in accordance with the present Convention.

2. A copy of the certificate, a copy of the survey report used for computing the freeboard, and a copy of the computations shall be transmitted as early as possible to the requesting Government.

3. A certificate so issued must contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Government of the State whose flag the ship is or will be flying and it shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued under Article 16.

4. No International Load Line Certificate (1966) shall be issued to a ship which is flying the flag of a State the Government of which is not a Contracting Government.

Article 18.

Form of Certificates

1. The certificates shall be drawn up in the official language or languages of the issuing country. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

2. The form of the certificates shall be that of the models given in Annex III. The arrangement of the printed part of each model certificate shall be exactly reproduced in any certificates issued, and in any certified copies thereof.

Article 19.

Duration of Certificates

1. An International Load Line Certificate (1966) shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue.

2. If, after the periodical survey referred to in paragraph (1) (b) of Article 14, a new certificate cannot be issued to the ship before the expiry of the certificate originally issued, the person or organization carrying out the survey may extend the validity of the original certificate for a period which shall not exceed five months. This extension shall be endorsed on the certificate, and shall be granted only where there have been no alterations in the structure, equipment, arrangements, material or scantlings which affect the ship's freeboard.

3. An International Load Line Certificate (1966) shall be cancelled by the Administration if any of the following circumstances exist:

a) material alterations have taken place in the hull or superstructures of the ship such as would necessitate the assignment of an increased freeboard;

b) the fittings and appliances mentioned in sub-paragraph (c) of paragraph (1) of Article 14 are not maintained in an effective condition;

c) the certificate is not endorsed to show that the ship has been inspected as provided in sub-paragraph (c) of paragraph (1) of Article 14;

d) the structural strength of the ship is lowered to such an extent that the ship is unsafe.

4. (a) The duration of an International Load Line Exemption Certificate issued by an Administration to a ship exempted under paragraph (2) of Article 6 shall not exceed five years from the date of issue. Such certificate shall be subject to a renewal, endorsement and

cancellation procedure similar to that provided for an International Load Line Certificate (1966) under this Article.

b) The duration of an International Load Line Exemption Certificate issued to a ship exempted under paragraph (4) of Article 6 shall be limited to the single voyage for which it is issued,

5. A certificate issued to a ship by an Administration shall cease to be valid upon the transfer of such a ship to the flag of another State.

Article 20.

Acceptance of Certificates

The certificates issued under the authority of a Contracting Government in accordance with the present Convention shall be accepted by the other Contracting Governments and regarded for all purposes covered by the present Convention as having the same force as certificates issued by them.

Article 21.

Control

1. Ships holding a certificate issued under Article 16 or Article 17 are subject, when in the ports of other Contracting Governments, to control by officers duly authorized by such Governments. Contracting Governments shall ensure that such control is exercised as far as is reasonable and practicable with a view to verifying that there is on board a valid certificate under the present Convention. If there is a valid International Load Line Certificate (1966) on board the ship, such control shall be limited to the purpose of determining that:

a) the ship is not loaded beyond the limits allowed by the certificate;

b) the position of the load line of the ship corresponds with the certificate; and

c) the ship has not been so materially altered in respect to the matters set out in sub-paragraphs (a) and (b) of paragraph (3) of Article 19 that the ship is manifestly unfit to proceed to sea without danger to human life.

If there is a valid International Load Line Exemption Certificate on board, such control shall be limited to the purpose of determining that any conditions stipulated in that certificate are complied with.

2. If such control is exercised under sub-paragraph (c) of paragraph (1) of this Article, it shall only be exercised in so far as may be necessary to ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea without danger to the passengers or the crew.

3. In the event of the control provided for in this Article giving rise to intervention of any kind, the officer carrying out the control shall immediately inform in writing the Consul or the diplomatic representative of the State whose flag the ship is flying of this decision and of all the circumstances in which intervention was deemed to be necessary.

Article 22.

Privileges

The privileges of the present Convention may not be claimed in favour of any ship unless it holds a valid certificate under the Convention.

Article 23.

Casualties

1. Each Administration undertakes to conduct an investigation of any casualty occurring to ships for which it is responsible and which are subject to the pro-

visions of the present Convention when it judges that such an investigation may assist in determining what changes in the Convention might be desirable.

2. Each Contracting Government undertakes to supply the Organization with the pertinent information concerning the findings of such investigations. No reports or recommendations of the Organization based upon such information shall disclose the identity or nationality of the ships concerned or in any manner fix or imply responsibility upon any ship or person.

Article 24.

Prior Treaties and Conventions

1. All other treaties, conventions and arrangements relating to load line matters 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; and

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

2. 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.

Article 25.

Special Rules drawn up by Agreement

When in accordance with the present Convention special rules are drawn up by agreement among all or some of the Contracting Governments, such rules shall be communicated to the Organization for circulation to all Contracting Governments.

Article 26.

Communication of Information

1. The Contracting Governments undertake to communicate to and deposit with the Organization:

a) a sufficient number of specimens of their certificates issued under the provisions of the present Convention for circulation to the Contracting Governments;

b) the text of the laws, decrees, orders, regulations and other instruments which shall have been promulgated on the various matters within the scope of the present Convention; and

c) a list of non-governmental agencies which are authorized to act in their behalf in the administration of load line matters for circulation to the Contracting Governments.

2. Each Contracting Government agrees to make its strength standards available to any other Contracting Government, upon request.

Article 27.

Signature, Acceptance and Accession

1. The present Convention shall remain open for signature for three months from 5 April 1966 and shall thereafter remain open for accession. Governments of States members of the United Nations, or of any of the Specialized Agencies, or of the International Atomic Energy Agency, or parties to the Statute of the International Court of Justice may become parties to the Convention by:

a) signature without reservation as to acceptance;

b) signature subject to acceptance followed by acceptance; or

c) accession.

2. Acceptance or accession shall be effected by the deposit of an instrument of acceptance or accession

with the Organization which shall inform all Governments that have signed the Convention or acceded to it of each new acceptance or accession and of the date of its deposit.

Article 28.

Coming into Force

1. The present Convention shall come into force twelve months after the date on which not less than fifteen Governments of States, including seven each with not less than one million gross tons of shipping, have signed without reservation as to acceptance or deposited instruments of acceptance or accession in accordance with Article 27. The Organization shall inform all Governments which have signed or acceded to the present Convention of the date on which it comes into force.

2. For Governments which have deposited an instrument of acceptance or accession to the present Convention during the twelve months mentioned in paragraph (1) of this Article, the acceptance or accession shall take effect on the coming into force of the present Convention or three months after the date of deposit of the instrument of acceptance or accession, whichever is the later date.

3. For Governments which have deposited an instrument of acceptance or accession to the present Convention after the date on which it comes into force, the Convention shall come into force three months after the date of the deposit of such instrument.

4. After the date on which all the measures required to bring an amendment to the present Convention into force have been completed, or all necessary acceptances are deemed to have been given under sub-paragraph (b) of paragraph (2) of Article 29 in case of amendment by unanimous acceptance, any instrument of acceptances or accession deposited shall be deemed to apply to the Convention as amended.

Article 29.

Amendments

1. The present Convention may be amended upon the proposal of a Contracting Government by any of the procedures specified in this Article.

2. Amendment by unanimous acceptance.

a) Upon the request of a Contracting Government, any amendment proposed by it to the present Convention shall be communicated by the Organization to all Contracting Governments for consideration with a view to unanimous acceptance.

b) Any such amendment shall enter into force twelve months after the date of its acceptance by all Contracting Governments unless an earlier date is agreed upon. A Contracting Government which does not communicate its acceptance or rejection of the amendment to the Organization within three years of its first communication by the latter shall be deemed to have accepted the amendment.

c) Any proposed amendment shall be deemed to be rejected if it is not accepted under subparagraph (b) of the present paragraph within three years after it has been first communicated to all Contracting Governments by the Organization.

3. Amendment after consideration in the Organization

a) Upon the request of a Contracting Government, any amendment proposed by it to the present Convention will be considered in the Organization. If adopted by a majority of two-thirds of those present and voting in the Maritime Safety Committee of the Organization, such amendment shall be communicated to all Members of the Organization and all Contracting Governments

at least six months prior to its consideration by the Assembly of the Organization.

b) If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Assembly, the amendment shall be communicated by the Organization to all Contracting Governments for their acceptance.

c) Such amendment shall come into force twelve months after the date on which it is accepted by two-thirds of the Contracting Governments. The amendment shall come into force with respect to all Contracting Governments except those which, before it comes into force, make a declaration that they do not accept the amendment.

d) The Assembly, by a two-thirds majority of those present and voting, including two-thirds of the Governments represented on the Maritime Safety Committee and present and voting in the Assembly, may propose a determination at the time of its adoption that an amendment is of such an important nature that any Contracting Government which makes a declaration under sub-paragraph (c), and which does not accept the amendment within a period of twelve months after it comes into force, shall cease to be a party to the present Convention upon the expiry of that period. This determination shall be subject to the prior acceptance of two-thirds of the Contracting Governments to the present Convention.

e) Nothing in this paragraph shall prevent the Contracting Government which first proposed action under this paragraph on an amendment to the present Convention from taking at any time such alternative action as it deems desirable in accordance with paragraph (2) or (4) of this Article.

4. Amendment by a conference

a) Upon the request of a Contracting Government, concurred in by at least one-third of the Contracting Governments, a conference of Government will be convened by the Organization to consider amendments to the present Convention.

b) Every amendment adopted by such a conference by a two-thirds majority of those present and voting of the Contracting Governments shall be communicated by the Organization to all Contracting Governments for their acceptance.

c) Such amendment shall come into force twelve months after the date on which it is accepted by two-thirds of the Contracting Governments. The amendment shall come into force with respect to all Contracting Governments except those which, before it comes into force, make a declaration that they do not accept the amendment.

d) By a two-thirds majority of those present and voting, a conference convened under subparagraph (a) may determine at the time of its adoption that an amendment is of such an important nature that any Contracting Government which makes a declaration under subparagraph (c), and which does not accept the amendment within a period of twelve months after it comes into force, shall cease to be a party to the present Convention upon the expiry of that period.

5. Any amendments to the present Convention made under this Article which relate to the structure of a ship shall apply only to ships the keels of which are laid, or which are at a similar stage of construction, on or after the date on which the amendment comes into force.

6. The Organization shall inform all Contracting Governments of any amendments which come into force under this Article, together with the date on which each such amendment will come into force.

7. Any acceptance or declaration under this Article shall be made by a notification in writing to the Orga-

nization which shall notify all Contracting Governments of the receipt of the acceptance or declaration.

Article 30.

Denunciation

1. The present Convention may be denounced by any Contracting Government at any time after the expiry of five years from the date on which the Convention comes into force for that Government.

2. Denunciation shall be effected by a notification in writing addressed to the Organization which shall inform all the other Contracting Governments of any such notification received and of the date of its receipt.

3. A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the notification, after its receipt by the Organization.

Article 31.

Suspension

1. In case of hostilities or other extraordinary circumstances which affect the vital interests of a State the Government of which is a Contracting Government, that Government may suspend the operation of the whole or any part of the present Convention. The suspending Government shall immediately give notice of any such suspension to the Organization.

2. Such suspension shall not deprive other Contracting Governments of any right of control under the present Convention over the ships of the suspending Government when such ships are within their ports.

3. The suspending Government may at any time terminate such suspension and shall immediately give notice of such termination to the Organization.

4. The Organization shall notify all Contracting Governments of any suspension or termination of suspension under this Article.

Article 32.

Territories

1. a) The United Nations, in cases where they are the administering authority for a territory, or any Contracting Government responsible for the international relations of a territory, shall as soon as possible consult with such territory in an endeavour to extend the present Convention to that territory and may at any time by notification in writing to the Organization declare that the present Convention shall extend to such territory.

b) The present Convention shall, from the date of the receipt of the notification or from such other date as may be specified on the notification, extend to the territory named therein.

2. a) The United Nations, or any Contracting Government which has made a declaration under subparagraph (a) of paragraph (1) of this Article, at any time after the expiry of a period of five years from the date on which the Convention has been so extended to any territory, may by notification in writing to the Organization declare that the present Convention shall cease to extend to any such territory named in the notification.

b) The present Convention shall cease to extend to any territory mentioned in such notification one year, or such longer period as may be specified therein, after the date of receipt of the notification by the Organization.

3. The Organization shall inform all the Contracting Governments of the extension of the present Convention to any territories under paragraph (1) of this Article, and of the termination of any such extension under the provisions of paragraph (2), stating in each case the

date from which the present Convention has been or will cease to be so extended.

Article 33.

Registration

1. The present Convention shall be deposited with the Organization and the Secretary-General of the Organization shall transmit certified true copies thereof to all Signatory Governments and to all Governments which accede to the present Convention.

2. As soon as the present Convention comes into force it shall be registered by the Organization in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 34.

Languages

The present Convention is established in a single copy in the English and French languages, both texts being equally authentic. Official translations in the Russian and Spanish languages shall be prepared and deposited with the signed original.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Convention.

DONE at London this fifth day of April 1966.

ANNEX 1.

Regulations for Determining Load Lines

CHAPTER I. General

The Regulations assume that the nature and stowage of the cargo, ballast, etc., are such as to secure sufficient stability of the ship and the avoidance of excessive structural stress.

The Regulations also assume that where there are international requirements relating to stability or subdivision, these requirements have been complied with.

Regulation 1.

Strength of ship

The Administration shall satisfy itself that the general structural strength of the ship is sufficient for the draught corresponding to the freeboard assigned. Ships built and maintained in conformity with the requirements of a classification society recognized by the Administration may be considered to possess adequate strength.

Regulation 2.

Application

1. Ships with mechanical means of propulsion or lighters, barges or other ships without independent means of propulsion, shall be assigned freeboards in accordance with the provisions of Regulations 1-40 inclusive of this Annex.

2. Ships carrying timber deck cargoes may be assigned, in addition to the freeboards prescribed in paragraph (1) of this Regulation, timber freeboards in accordance with the provisions of Regulations 41-45 inclusive of this Annex.

3. Ships designed to carry sail, whether as the sole means of propulsion or as a supplementary means, and tugs, shall be assigned freeboards in accordance with the provisions of Regulations 1-40 inclusive of this Annex. Such additional freeboard shall be required as determined by the Administration.

4. Ships of wood or of composite construction, or of other materials the use of which the Administration has approved, or ships whose constructional

features are such as to render the application of the provisions of this Annex unreasonable or impracticable, shall be assigned freeboards as determined by the Administration.

5. Regulations 10 to 26 inclusive of this Annex shall apply to every ship to which a minimum freeboard is assigned. Relaxations from these requirements may be granted to a ship to which a greater than minimum freeboard is assigned on condition that the Administration is satisfied with the safety conditions provided.

Regulation 3.

Definitions of Terms used in the Annexes

1. Length. The length (L) shall be taken as 96 per cent of the total length on a waterline at 85 per cent of the least moulded depth measured from the keel defined in Sub-paragraph 5(a) of this Regulation, or as the length from the fore side of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline.

2. Perpendiculars. The forward and after perpendiculars shall be taken at the forward and after ends of the length (L). The forward perpendicular shall coincide with the foreside of the stem on the waterline on which the length is measured.

3. Amidships. Amidships is at the middle of the length

4. Breadth. Unless expressly provided otherwise, the breadth (B) is the maximum breadth of the ship, measured amidships to the moulded line of the frame in a ship with a metal shell and to the outer surface of the hull in a ship with a shell of any other material.

5. Moulded Depth

a) The moulded depth is the vertical distance measured from the top of the keel to the top of the freeboard deck beam at side. In wood and composite ships the distance is measured from the lower edge of the keel rabbet. Where the form at the lower part of the midship section is of a hollow character, or where thick garboards are fitted, the distance is measured from the point where the line of the flat of the bottom continued inwards cuts the side of the keel.

b) In ships having rounded gunwales, the moulded depth shall be measured to the point of intersection of the moulded lines of deck and sides the lines extending as though the gunwale were of angular design.

c) Where the freeboard deck is stepped and the raised part of the deck extends over the point at which the moulded depth is to be determined, the moulded depth shall be measured to a line of reference extending from the lower part of the deck along a line parallel with the raised part.

6. Depth for Freeboard (D)

a) The depth for freeboard (D) is the moulded depth amidships, plus the thickness of the freeboard deck deck stringer plate, where fitted, plus $T(L-S)/L$ if the exposed freeboard deck is sheathed, where

T is the mean thickness of the exposed sheathing clear of deck openings, and

S is the total length of superstructures as defined in sub-paragraph (10) (d) of this Regulation.

b) The depth for freeboard (D) in a ship having a rounded gunwale with a radius greater than 4 per cent of the breadth (B) or having topsides of unusual form is the depth for freeboard of a ship having a midship section with vertical topsides and with the same round of beam and area of topside section equal to that provided by the actual midship section.

7. Block Coefficient. The block coefficient (C_b) is given by

$$C_b = \frac{V}{L \cdot B \cdot d_1} ; \text{ where}$$

V is the volume of the moulded displacement of the ship excluding bossing, in a ship with a metal shell and is the volume of displacement to the outer surface of the hull in a ship with a shell of any other material both taken at a moulded draught of d_1 ; and where

d_1 is 85 per cent of the least moulded depth.

8. Freeboard. The freeboard assigned is the distance measured vertically downwards amidships from the upper edge of the deck line to the upper edge of the related load line.

9. Freeboard Deck. The freeboard deck is normally the uppermost complete deck exposed to weather and sea, which has permanent means of closing all openings in the weather part thereof, and below which all openings in the sides of the ship are fitted with permanent means freeboard deck, the lowest line of the exposed deck and the continuation of that line parallel to the upper part of the deck is taken as the freeboard deck. At the option of the owner and subject to the approval of the Administration, a lower deck may be designated as the freeboard deck provided it is a complete and permanent deck continuous in a fore and aft direction at least between the machinery space and peak bulkheads and continuous athwartships. When this lower deck is stepped the lowest line of the deck and the continuation of that line parallel to the upper part of the deck is taken as the freeboard deck.

When a lower deck is designated as the freeboard deck, that part of the hull which extends above the freeboard deck is treated as a superstructure so far as concerns the application of the conditions of assignment and the calculation of freeboard. It is from this deck that the freeboard is calculated.

10. Superstructure

a) A superstructure is a decked structure on the freeboard deck, extending from side to side of the ship or with the side plating not being inboard of the shell plating more than 4 per cent of the breadth (B). A raised quarter deck is regarded as a superstructure.

b) An enclosed superstructure is a superstructure with:

- i) enclosing bulkheads of efficient construction;
- ii) access openings, if any, in these bulkheads fitted with doors complying with the requirements of Regulation 12;
- iii) all other openings in sides or ends of the superstructure fitted with efficient weathertight means of closing.

A bridge or poop shall not be regarded as enclosed unless access is provided for the crew to reach machinery and other working spaces inside these superstructures by alternative means which are available at all times when bulkhead openings are closed.

c) The height of a superstructure is the least vertical height measured at side from the top of the superstructure deck beams to the top of the freeboard deck beams.

d) The length of a superstructure (S) is the mean length of the part of the superstructure which lies within the length (L).

11. Flush Deck Ship. A flush deck ship is one which has no superstructure on the freeboard deck.

12. Weathertight. Weathertight means that in any sea conditions water will not penetrate into the ship.

Deck Line

The deck line is a horizontal line 300 millimetres (12 inches) in length and 25 millimetres (1 inch) in breadth. It shall be marked amidships on each side of the ship, and its upper edge shall normally pass through the point where the continuation outwards of the upper surface of the freeboard deck intersects the outer surface of the shell (as illustrated in Figure 1), provided that the deck line may be placed with reference to another fixed point on the ship on condition that the freeboard is correspondingly corrected. The location of the reference point and the identification of the freeboard deck shall in all cases be indicated on the International Load Line Certificate (1966).

Regulation 5.

Load Line Mark

The Load Line Mark shall consist of a ring 300 millimetres (12 inches) in outside diameter and 25 millimetres (1 inch) wide which is intersected by a horizontal line 450 millimetres (18 inches) in length and 25 millimetres (1 inch) in breadth, the upper edge of which passes through the centre of the ring. The centre of the ring shall be placed amidships and at a distance equal to the assigned summer freeboard measured vertically below the upper edge of the deck line (as illustrated in Figure 2).

Regulation 6.

Lines to be used with the Load Line Mark

1. The lines which indicate the load line assigned in accordance with these Regulations shall be horizontal lines 230 millimetres (9 inches) in length and 25 millimetres (1 inch) in breadth which extend forward of, unless expressly provided otherwise, and at right angle to, a vertical line 25 millimetres (1 inch) in breadth marked at a distance 540 millimetres (21 inches) forward of the centre of the ring (as illustrated in Figure 2).

2. The following load lines shall be used:

a) The summer Load Line indicated by the upper edge of the line which passes through the centre of the ring and also by a line marked S .

b) The Winter Load Line indicated by the upper edge of a line marked W .

c) The Winter North Atlantic Load Line indicated by the upper edge of a line marked WNA .

d) The tropical Load Line indicated by the upper edge of a line marked T .

e) The Fresh Water Load Line in Summer indicated by the upper edge of a line marked F . The Fresh Water Load Line in Summer is marked abaft the vertical line. The difference between the Fresh Water Load Line in Summer and the Summer Load Line is the allowance to be made for loading in fresh water at the other load lines.

f) The Tropical Fresh Water Load Line indicated by the upper edge of a line marked TF , and marked abaft the vertical line.

3. If timber freeboards are assigned in accordance with these Regulations, the timber load lines shall be marked in addition to ordinary load lines. These lines shall be horizontal lines 230 millimetres (9 inches) in length and 25 millimetres (1 inch) in breadth which extend abaft unless expressly provided otherwise, and are at right angles to, a vertical line 25 millimetres (1 inch) in breadth marked at a distance 540 millimetres (21 inches) abaft the centre of the ring (as illustrated in Figure 3).

The following timber load lines shall be used:

- a) The Summer Timber Load Line indicated by the upper edge of a line marked LS.
- b) The Winter Timber Load Line indicated by the upper edge of a line marked LW.
- c) The Winter North Atlantic Timber Load Line indicated by the upper edge of a line marked LWNA.
- d) The tropical Timber Load Line indicated by the upper edge of a line marked LT.
- e) The Fresh Water Timber Load Line in summer indicated by the upper edge of a line marked LF and marked forward of the vertical line.

The difference between the Fresh Water Timber Load Line in summer and the Summer Timber Load Line is the allowance to be made for loading in fresh water at the other timber load lines.

- f) Tropical Fresh water Timber Load Line indicated by the upper edge of a line marked LTF and marked forward of the vertical line.

5. Where the characteristics of a ship or the nature of the ship's service or navigational limits make any of the seasonal lines inapplicable, these lines may be omitted.

6. Where a ship is assigned a greater than minimum freeboard so that the load line is marked at a position corresponding to, or lower than, the lowest seasonal load line assigned at minimum freeboard in accordance with the present Convention, only the Fresh Water Load Line need be marked.

7. On sailing ships only the Fresh Water Load Line and the Winter North Atlantic Load Line need be marked (as illustrated in Figure 4).

8. Where a Winter North Atlantic Load Line is identical with the Winter Load Line corresponding to the same vertical line, this Load Line shall be marked W.

9. Additional load lines required by other international convention in force may be marked at right angles to and abaft the vertical line specified in paragraph (1) of this Regulation.

Regulation 7.

Mark of Assigning Authority

The mark of the Authority by whom the load lines are assigned may be indicated alongside the load line ring above the horizontal line which passes through the centre of the ring, or above and below it. This mark shall consist of not more than four initials to identify the Authority's name, each measuring approximately 115 millimetres ($4\frac{1}{2}$ inches) in height and 75 millimetres (3 inches) in width.

Regulation 8.

Details of Marking

The ring, lines and letters shall be painted in white or yellow on a dark ground or in black on a light ground. They shall also be permanently marked on the sides of the ship to the satisfaction of the Administration. The marks shall be plainly visible and, if necessary, special arrangements shall be made for this purpose.

Regulation 9.

Verification of Marks

The International Load Line Certificate (1966) shall not be delivered to the ship until the officer or surveyor acting under the provisions of Article 13 of the present Convention has certified that the marks are correctly and permanently indicated on the ship's sides.

CHAPTER II

Conditions of Assignment of Freeboard

Regulation 10.

Information to be supplied to the Master

1. The master of every new ship shall be supplied with sufficient information, in an approved form, to enable him to arrange for the loading and ballasting of this ship in such a way as to avoid the creation of any unacceptable stresses in the ship's structure, provided that this requirement need not apply to any particular length, design or class of ship where the Administration considers it to be unnecessary.

2. The master of every new ship which is not already provided with stability information under an international convention for the safety of life at sea in force shall be supplied with sufficient information in an approved form to give him guidance as to the stability of the ship under varying conditions of service, and a copy shall be furnished to the Administration.

Regulation 11.

Superstructure End Bulkheads

Bulkheads at exposed ends of enclosed superstructures shall be of efficient construction and shall be to the satisfaction of the Administration.

Regulation 12.

Doors

1. All access openings in bulkheads at ends of enclosed superstructures shall be fitted with doors of steel or other equivalent material, permanently and strongly attached to the bulkhead, and framed, stiffened and fitted so that the whole structure is of equivalent strength to the unpierced bulkhead and weathertight when closed. The means for securing these doors weathertight shall consist of gaskets and clamping devices or other equivalent means and shall be permanently attached to the bulkhead or to the doors themselves, and the doors shall be so arranged that they can be operated from both sides of the bulkhead.

2. Except as otherwise provided in these Regulations, the height of the sills of access openings in bulkheads at ends of enclosed superstructures shall be at least 380 millimetres (15 inches) above the deck.

Regulation 13.

Position of Hatchways, Doorways and Ventilators.

For the purpose of the Regulations, two positions of hatchways, doorways and ventilators are defined as follows:

Position 1.- Upon exposed freeboard and raised quarter-decks, and upon exposed superstructure decks situated forwards of a point located a quarter of the ship's length from the forward perpendicular.

Position 2.- Upon exposed superstructure decks situated abaft a quarter of the ship's length from the forward perpendicular.

Regulation 14.

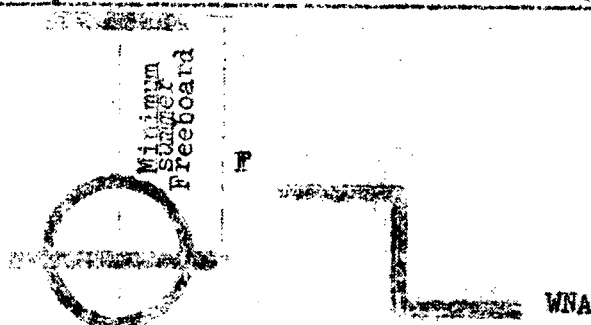
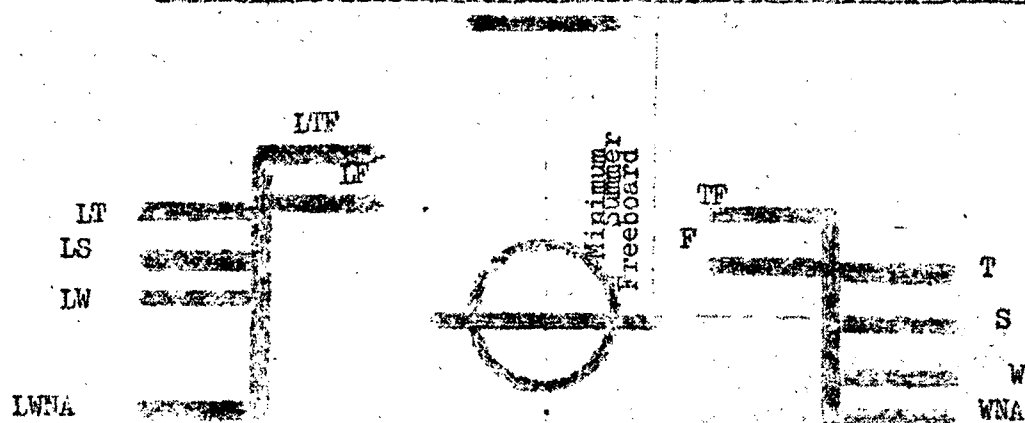
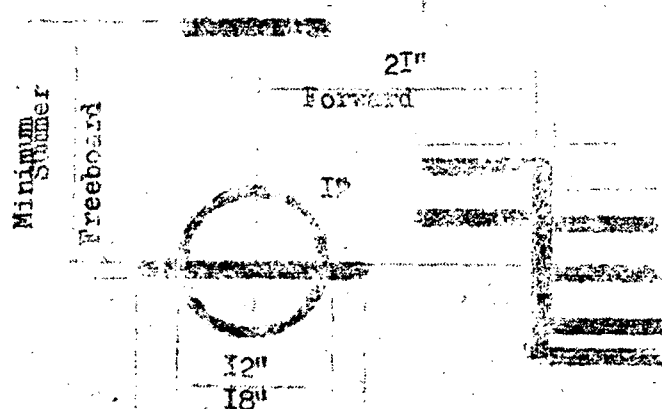
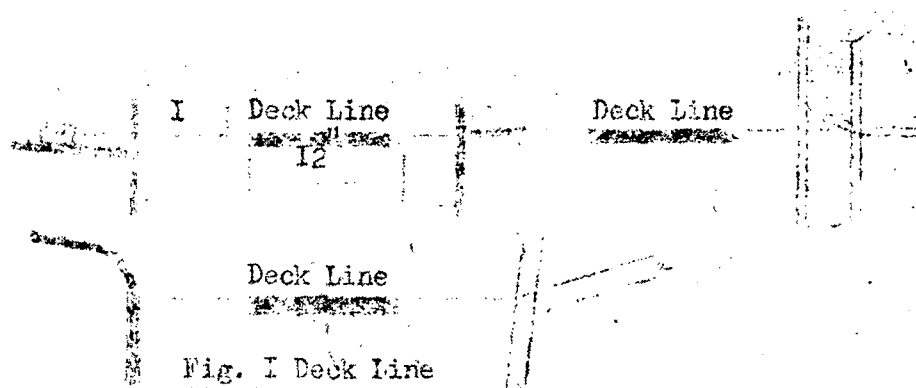
Cargo and Other Hatchways.

1. The construction and the means for securing the weathertightness of cargo and other hatchways in positions 1 and 2 shall be at least equivalent to the requirements of Regulation 15 and 16 of this Annex.

2. Coaming and hatchway covers to exposed hatchways on decks above the superstructure deck shall comply with the requirements of the Administration.

Regulation 15.

Hatchways closed by Portable Covers and secured Weathertight by Tarpaulins and Battening Devices.
Hatchway Coamings



1. The coamings of hatchways closed by portable covers secured weathertight by tarpaulins and battening devices shall be of substantial construction, and their height above the deck shall be at least as follows :

600 millimetres (23½ inches) if in position 1.

450 millimetres (17½ inches) if in position 2.

Hatchway Covers

2. The width of each bearing surface for hatchway covers shall be at least 65 millimetres (2½ inches).

3. Where covers are made of wood, the finished thickness shall be at least 60 millimetres (2 3/8 inches) in association with a span of not more than 1.5 metres (4.9 feet).

4. Where covers are made of mild steel the strength shall be calculated with assumed loads not less than 1.75 metric tons per square metre (358 pounds per square foot) on hatchways in position 1, and not less than 1.30 metric tons per square metre (266 pounds per square foot) on hatchways in position 2, and the product of the maximum stress thus calculated and the factor 4.25 shall not exceed the minimum ultimate strength of the material. They shall be so designed as to limit the deflection to not more than 0.0028 times the span under these loads.

5. The assumed loads on hatchways in position 1 may be reduced to 1 metric ton per square metre (205 pounds per square foot) for ships of 24 metres (79 feet) in length and shall be not less than 1.75 metric tons per square metre (358 pounds per square foot) for ships of 100 metres (328 feet) in length. The corresponding loads on hatchways in position 2 may be reduced to 0.75 metric tons per square metre (154 pounds per square foot) and 1.30 metric tons per square metre (266 pounds per square foot) respectively. In all cases values at intermediate lengths shall be obtained by linear interpolation.

Portable Beams

6. Where portable beams for supporting hatchway covers are made of mild steel the strength shall be calculated with assumed loads not less than 1.75 metric tons per square metre (358 pounds per square foot) on hatchways in position 1 and not less than 1.30 metric tons per square metre (266 pounds per square foot) on hatchways in position 2 and the product of the maximum stress thus calculated and the factor 5 shall not exceed the minimum ultimate strength of the material. They shall be so designed as to limit the deflection to not more than 0.0022 times the span under these loads. For ships of not more than 100 metres (328 feet) in length the requirements of paragraph (5) of this Regulation are applicable.

Pontoon Covers

7. Where pontoon covers used in place of portable beams and covers are made of mild steel the strength shall be calculated with the assumed loads given in paragraph (4) of this Regulation, and the product of the maximum stress thus calculated and the factor 5 shall not exceed the minimum ultimate strength of the material. They shall be so designed as to limit the deflection to not more than 0.0022 times the span. Mild steel plating forming the tops of covers shall be not less in thickness than one per cent of the spacing of stiffeners or 6 millimetres (0.24 inches) if that be greater. For ships of not more than 100 metres (328 feet) in length the requirements of paragraph (5) of this Regulation are applicable.

8. The strength and stiffness of covers made of materials other than mild steel shall be equivalent to those of mild steel to the satisfaction of the Administration.

Carriers or Sockets

9. Carriers or sockets for portable beams shall be of substantial construction, and shall provide means for the efficient fitting and securing of the beams. Where rolling types of beams are used, the arrangements shall ensure that the beams remain properly in position when the hatchway is closed.

Cleats

10. Cleats shall be set to fit the taper of the wedges. They shall be at least 65 millimetres (2½ inches) wide and spaced not more than 600 millimetres (23½ inches) centre to centre ; the cleats along each side or end shall be not more than 150 millimetres (6 inches) from the hatch corners.

Battens and Wedges

11. Battens and wedges shall be efficient and in good condition. Wedges shall be of tough wood or other equivalent material. They shall have a taper of not more than 1 in 6 and shall be not less than 13 millimetres (½ inch) thick at the toes.

Tarpaulins

12. At least two layers of tarpaulin in good condition shall be provided for each hatchway in position 1 or 2. The tarpaulins shall be waterproof and of ample strength. They shall be of a material of at least an approved standard weight quality.

Security of Hatchway Covers

13. For all hatchways in positions 1 or 2 steel bars or other equivalent means shall be provided in order efficiently and independently to secure each section of hatchway covers after the tarpaulins are battened down. Hatchway covers of more than 1.5 metres (4.9 feet) in length shall be secured by at least two such securing appliances.

Regulation 16.

Hatchways closed by Weathertight Covers of Steel or Other Equivalent Material fitted with Gaskets and Clamping Devices

Hatchway Coamings

1. At positions 1 and 2 the height above the deck of hatchway coamings fitted with weathertight hatch covers of steel or other equivalent material fitted with gaskets and clamping devices shall be as specified in Regulation 15 (1). The height of these coamings may be reduced, or the coamings omitted entirely, on condition that the Administration is satisfied that the safety of the ship is not thereby impaired in any sea conditions. Where coamings are provided they shall be of substantial construction.

Weathertight Covers

2. Where weathertight covers are of mild steel the strength shall be calculated with assumed loads not less than 1.75 metric tons per square metre (358 pounds per square foot) on hatchways in position 1, and not less than 1.30 metric tons per square metre (266 pounds per square foot) on hatchways in position 2, and the product of the maximum stress thus calculated and the factor of 4.25 shall not exceed the minimum ultimate strength of the material. They shall be so designed as to limit the deflection to not more than 0.0028 times the span under these loads. Mild steel plating forming the tops of covers shall be not less in thickness than one per cent of the spacing of stiffeners or 6 millimetres (0.24 inches) if that be greater. The provisions of Regulation 15 (5) are applicable for ships of not more than 100 metres (328 feet) in length.

3. The strength and stiffness of covers made of materials other than mild steel shall be equivalent to those of mild steel to the satisfaction of the Administration.

Means for Securing Weathertightness

4. The means for securing and maintaining weathertightness shall be to the satisfaction of the Administration. The arrangements shall ensure that the tightness can be maintained in any sea conditions, and for this purpose tests for tightness shall be required at the initial survey, and may be required at periodical surveys and at annual inspections or at more frequent intervals.

Regulation 17.

Machinery Space Openings

1. Machinery space openings in position 1 or 2 shall be properly framed and efficiently enclosed by steel casings of ample strength, and where the casings are not protected by other structures their strength shall be specially considered. Access openings in such casings shall be fitted with doors complying with the requirements of Regulation 12 (1), the sills of which shall be at least 600 millimetres (23 1/2 inches) above the deck if in position 1, and at least 380 millimetres (15 inches) above the deck if in position 2. Other openings in such casings shall be fitted with equivalent covers, permanently attached in their proper positions.

2. Coamings of any fiddley, funnel or machinery space ventilator in an exposed position on the freeboard or superstructure deck shall be as high above the deck as is reasonable and practicable. Fiddley openings shall be fitted with strong covers of steel or other equivalent material permanently attached in their proper positions and capable of being secured weathertight.

Regulation 18.

Miscellaneous Openings in Freeboard and

Superstructure Decks

1. Manholes and flush scuttles in position 1 or 2 or within superstructures other than enclosed superstructures shall be closed by substantial covers capable of being made watertight. Unless secured by closely spaced bolts, the covers shall be permanently attached.

2. Openings in freeboard decks other than hatchways, machinery space openings, manholes and flush scuttles shall be protected by an enclosed superstructure, or by a deckhouse or companionway of equivalent strength and weathertightness. Any such opening in an exposed superstructure deck or in the top of a deckhouse on the freeboard deck which gives access to a space below the freeboard deck or a space within an enclosed superstructure shall be protected by an efficient deckhouse or companionway. Doorways in such deckhouses or companionways shall be fitted with doors complying with the requirements of Regulation 12(1).

3. In position 1 the height above the deck of sills to the doorways in companionways shall be at least 800 millimetres (23 1/2 inches). In position 2 they shall be at least 380 millimetres (15 inches).

Regulation 19.

Ventilators

1. Ventilators in positions 1 or 2 to spaces below freeboard deck or decks of enclosed superstructures shall have coamings of steel or other equivalent material, substantially constructed and efficiently connected to the deck. Where the coaming of any ventilator exceeds 900 millimetres (35 1/2 inches) in height above the deck it shall be specially supported.

2. Ventilators passing through superstructures other than enclosed superstructures shall have substantially constructed coamings of steel or other equivalent material at the freeboard deck.

3. Ventilators in position 1 the coamings of which extend to more than 4.5 metres (14.8 feet) above the deck, and in position 2 the coamings of which extend to more than 2.3 metres (7.5 feet) above the deck, need not be fitted with closing arrangements unless specifically required by the Administration.

4. Except as provided in paragraph (3) of this Regulation ventilator openings shall be provided with efficient weathertight closing appliances. In ships of not more than 100 metres (328 feet) in length the closing appliances shall be permanently attached; where not so provided in other ships, they shall be conveniently stowed near the ventilators to which they are to be fitted. Ventilators in position 1 shall have coamings of a height of at least 900 millimetres (35 1/2 inches) above the deck; in position 2 the coamings shall be of a height at least 760 millimetres (30 inches) above the deck.

5. In exposed positions, the height of coamings may be required to be increased to the satisfaction of the Administration.

Regulation 20.

Air Pipes

Where air pipes to ballast and other tanks extend above the freeboard or superstructure decks, the exposed parts of the pipes shall be of substantial construction; the height from the deck to the point where water may have access below shall be at least 760 millimetres (30 inches) on the freeboard deck and 450 millimetres (17 1/2 inches) on the superstructure deck. Where these heights may interfere with the working of the ship, a lower height may be approved, provided the Administration is satisfied that the closing arrangements and other circumstances justify a lower height. Satisfactory means permanently attached, shall be provided for closing the openings of the air pipes.

Regulation 21

Cargo Ports and other similar Openings

1. Cargo ports and other similar openings in the sides of ships below the freeboard deck shall be fitted with doors so designed as to ensure watertightness and structural integrity commensurate with the surrounding shell plating. The number of such openings shall be the minimum compatible with the design and proper working of the ship.

2. Unless permitted by the Administration, the lower edge of such openings shall not be below a line drawn parallel to the freeboard deck at side, which has at its lowest point the upper edges of the uppermost load line.

Regulation 22

Soups, Inlets and Discharges

1. Discharges led through the shell either from spaces below the freeboard deck or from within superstructures and deckhouse on the freeboard deck fitted doors complying with the requirements of Regulation 12 shall be fitted with efficient and accessible means for preventing water from passing inboard. Normally each separate discharge shall have one automatic non-return valve with a positive means of closing it from a position above the freeboard deck. Where, however, the vertical distance from the summer load waterline to the inboard end of the discharge pipe exceeds 0.01 L, the discharge may have two automatic non-return valves without

positive means of closing, provided that the inboard valve is always accessible for examination under service conditions; where that vertical distance exceeds 0.02 L a single automatic non-return valve without positive means of closing may be accepted subject to the approval of the Administration. The means for operating the positive action valve shall be readily accessible and provided with an indicator showing whether the valve is open or closed.

2. In manned machinery spaces main and auxiliary sea inlets and discharges in connexion with the operation of machinery may be controlled locally. The controls shall be readily accessible and shall be provided with indicators showing whether the valves are open or closed.

3. Scuppers and discharge pipes originating at any level and penetrating the shell either more than 450 millimetres (17 1/2 inches) below the freeboard deck or less than 600 millimetres (23 1/2 inches) above the summer load waterline shall be provided with a non-return valve at the shell. This valve, unless required by paragraph (1), may be omitted if the piping is of substantial thickness.

4. Scuppers leading from superstructures or deck-houses not fitted with doors complying with the requirements of Regulation 12 shall be led overboard.

5. All valves and shell fittings required by this Regulation shall be of steel, bronze or other approved ductile material. Valves of ordinary cast iron or similar material are not acceptable. All pipes to which this Regulation refers shall be of steel or other equivalent material to the satisfaction of the Administration.

Regulation 23

Side Scuttles

1. Side scuttles to spaces below the freeboard deck or to spaces within enclosed superstructures shall be fitted with efficient hinged inside deadlights arranged so that they can be effectively closed and secured watertight.

2. No side scuttle shall be fitted in a position so that its sill is below a line drawn parallel to the freeboard deck at side and having its lowest point 2.5 per cent of the breadth (B) above the load waterline, or 500 millimetres (19 1/2 inches), whichever is the greater distance.

3. The side scuttles, together with their glasses, if fitted, and deadlights, shall be of substantial and approved construction.

Regulation 24

Freeing Ports

1. Where bulwarks on the weather portions of freeboard or superstructure decks form wells, ample provision shall be made for rapidly freeing the decks of water and for draining them. Except as provided in paragraphs (2) and (3) of this Regulation, the minimum freeing port area (A) on each side of the ship for each well on the freeboard deck shall be given by the following formulae in cases where the sheer in way of the well is standard or greater than standard. The minimum area for each well on superstructure decks shall be one-half of the area given by the formulae.

Where the length of bulwark (l) in the well is 20 metres or less

$$A = 0,7 + 0,035l \text{ square metres,}$$

where l exceeds 20 metres

$$A = 0,67l \text{ square metres.}$$

l need in no case be taken as greater than 0,7 L.

If the bulwark is more than 1,2 metres in average height the required area shall be increased by 0.004

square metre per metre of length of well for each 0,1 metre difference in height. If the bulwark is less than 0,9 metre in average height, the required area may be decreased by 0.004 square metres per metre of length of well for each 0,1 metre difference in height.

Or where the length of bulwark (l) in the well is 66 feet or less

$$A = 7,6 + 0,115l \text{ square feet,}$$

where l exceeds 66 feet

$$A = 0,23l \text{ (square feet)}$$

l need in no case be taken as greater than 0,7 L.

If the bulwark is more than 3,9 feet in average height the required shall be increased by 0,04 square feet per foot of length of well for each foot difference in height. If the bulwark is less than 3 feet in average height, the required area may be decreased by 0,04 square feet per foot of length for each foot difference in height.

2. In ships with no sheer the area calculated according to paragraph (1) of this Regulation shall be increased by 50 per cent. Where the sheer is less than the standard the percentage shall be obtained by linear interpolation.

3. Where a ship is fitted with a trunk does not comply with the requirements of Regulation 36(1) (e) or where continuous or substantially continuous hatchway side coamings are fitted between detachway side coamings are fitted between detached superstructures the minimum area of the freeing port openings shall be calculated from the following Table :

Breadth of hatchway or trunk in relation to the breadth of ship	Area of freeing ports in relation to the total area of the bulwarks
40 % or less	20 %
75 % or more	10 %

The area of freeing ports at intermediate breadths shall be obtained by linear interpolation.

4. In ships having superstructures which are open at either or both ends, adequate provision for freeing the space within such superstructures shall be provided to the satisfaction of the Administration.

5. The lower edges of the freeing ports shall be as near the deck as practicable. Two-thirds of the freeing port area required shall be provided in the half of the well nearest the lowest point of the sheer curve.

6. All such openings in the bulwarks shall be protected by rails or bars spaced approximately 230 millimetres (9 inches) apart. If shutters are fitted to freeing ports, ample clearance shall be provided to prevent jamming. Hinges shall have pins or bearings of non-corrodible material. If shutters are fitted with securing appliances, these appliances shall be of approved construction.

Regulation 25

Protection of the Crew

1. The strength of the deckhouses used for the accommodation of the crew shall be to the satisfaction of the Administration.

2. Efficient guard rails or bulwarks shall be fitted on all exposed parts of the freeboard and superstructure decks. The height of the bulwarks or guard rails shall be at least 1 metre (39 1/2 inches) from the deck, provided that where this height would interfere with the normal operation of the ship, a lesser height may be approved if the Administration is satisfied that adequate protection is provided.

3. The opening below the lowest course of the guard rails shall not exceed 230 millimetres (9 inches). The

other courses shall be not more than 380 millimetres (15 inches) apart. In the case of ships with rounded gunwales the guard rail supports shall be placed on the flat of the deck.

4. Satisfactory means (in the form of guard rails, life lines, gangways or underdeck passages etc.) shall be provided for the protection of the crew in getting to and from their quarters, the machinery and all other parts used in the necessary work of the ship.

5. Deck cargo carried on any ship shall be so stowed that any opening which is in way of the cargo and which gives access to from the crew's quarters, the machinery space and all other parts used in the necessary work of the ship, can be properly closed and secured against the admission of water. Effective protection for the crew in the form of guard rails or life lines shall be provided above the deck cargo if there is no convenient passage on or below the deck of the ship.

Regulation 26.

Special Conditions of Assignment for Type A Ships Machinery Casings

1. Machinery casings on Type A ships as defined in Regulation 27 shall be protected by an enclosed poop or bridge of at least standard height, or by a deckhouse of equal height and equivalent strength, provided that machinery casings may be exposed if there are no openings giving direct access from the freeboard deck to the machinery space. A door complying with the requirements of Regulation 12 may, however, be permitted in the machinery casing, provided that it leads to a space or passageway which is as strongly constructed as the casing and is separated from the stairway to the engine room by a second weathertight door of steel or other equivalent material.

Gangway and Access

2. An efficiently constructed fore and aft permanent gangway of sufficient strength shall be fitted on Type A ships at the level of the superstructure deck between the poop and the midship bridge or deckhouse where fitted, or equivalent means of access shall be provided to carry out the purpose of the gangway, such as passages below deck. Elsewhere, and on Type A ships without a midship bridge, arrangements to the satisfaction of the Administration shall be provided to safeguard the crew in reaching all parts used in the necessary work of the ship.

3. Safe and satisfactory access from the gangway level shall be available between separate crew accommodations and also between crew accommodations and the machinery space.

Hatchways

4. Exposed hatchways on the freeboard and fore-castle decks or on the tops of expansion trunks on Type A ships shall be provided with efficient watertight covers of steel or other equivalent material.

Freeing Arrangements

5. Type A ships with bulwarks shall have open rails fitted for at least half the length of the exposed parts of the weather deck or other effective freeing arrangements. The upper edge of the sheer strake shall be kept as low as practicable.

6. Where superstructures are connected by trunks, open rails shall be fitted for the whole length of the exposed parts of the freeboard deck.

CHARTER III. FREEBOARDS

Regulation 27.

Types of Ships

1. For the purposes of freeboard computation ships shall be divided into Type A and Type B.
Type A ships

2. A Type A ship is one which is designed to carry only liquid cargoes in bulk, and in which cargo tanks have only small access openings closed by watertight gasketed covers of steel or equivalent material. Such a ship necessarily has the following inherent features :

- a) high integrity of the exposed deck ; and
- b) high degree of safety against flooding, resulting from the low permeability of loaded cargo spaces and the degree of subdivision usually provided.

3. A Type A ship, if over 150 metres (492 feet) in length, and designed to have empty compartments when loaded to its summer load waterline, shall be able to withstand the flooding of any one of these empty compartments at an assumed permeability of 0.95, and remain afloat in a condition of equilibrium considered to be satisfactory by the Administration. In such a ship, over 225 metres (738 feet) in length, the machinery space shall be treated as a floodable compartment but with a permeability of 0.85.

For the guidance of Administrations the following limits may be regarded as satisfactory :

- a) the final waterline after flooding is below the lower edge of any opening through which progressive flooding may take place;
- b) the maximum angle of heel due to unsymmetrical flooding is of the order of 15 degrees.
- c) the metacentric height in the flooded condition is positive.

4. A Type A ship shall be assigned a freeboard not less than that based on Table A of Regulation 28.

Type «B» ships

5. All ships which do not come within the provisions regarding Type «A» ships in paragraphs (2) and (3) of this Regulation shall be considered as Type «B» ships.

6. Type «B» ships, which in position 1 have hatchways fitted with hatch covers complying with the requirements of Regulations 15 (7) or 16 shall, except as provided in paragraphs (7) to (10) inclusive of this Regulation, be assigned freeboards based on Table B of Regulation 28.

7. Any Type «B» ships of over 100 metres (328 feet) in length may be assigned freeboards less than those required under paragraph (6) of this Regulation provided that, in relation to the amount of reduction granted, the Administration is satisfied that :

- a) the measures provided for its protection of the crew are adequate ;
- b) the freeing arrangements are adequate ;
- c) the covers in positions 1 and 2 comply with the provisions of Regulation 16 and have adequate strength; special care being given to their saving and securing arrangements;

d) the ship, when loaded to her summer load waterline, will remain afloat in a satisfactory condition of equilibrium after flooding of any single damaged compartment at an assumed permeability of 0.95 excluding the machinery space; and

e) in such a ship, over 225 metres (738 feet) in length, the machinery space shall be treated as a floodable compartment but with a permeability of 0.85.

For the guidance of Administrations in applying sub-paragraphs (d) and (e) of this paragraph the limits given in sub-paragraphs (3) (a), (b) and (c) may be regarded as satisfactory.

The relevant calculations may be based upon the following main assumptions :

- the vertical extent of damage is equal to the depth of the ship ;
- the penetration of damage is not more than B/5;
- no main transverse bulkhead is damaged;
- the height of the centre of gravity above the base line is assessed allowing for homogeneous loading

of cargo holds, and for 50 per cent of the designed of consumable fluids and stores, etc.

8. In calculating the freeboards for Type «B» ships which comply with the requirements of paragraph (7) of this Regulation, the values from Table B of Regulation 28 shall not be reduced by more than 60 per cent of the difference between the «B» and «A» tabular values for the appropriate ship lengths.

9. The reduction in tabular freeboard allowed under paragraph (8) of this Regulation may be increased up to the total difference between the values in Table A and those in Table B of Regulation 28 on condition that the ship complies with the requirements of Regulation 26 (1), (2), (3), (5) and (6), as if it were a Type «A» ship, and further complies with the provisions of paragraph (7) (a) to (d) inclusive of this Regulation except that the reference in sub-paragraph (d) to the flooding of any single damaged compartment shall be treated as a reference to the flooding of any two adjacent fore and aft compartments, neither of which is the machinery space. Also any ship of over 225 metres (738 feet) in length, when loaded to its summer load waterline, shall remain afloat in a satisfactory condition of equilibrium after flooding of the machinery space, taken alone, at an assumed permeability of 0.85.

10. Type «B» ships, which in position 1 have hatchways fitted with hatch covers which comply with the requirements of Regulation 15, other than paragraph (7), shall be assigned freeboards based upon the values given in Table B of Regulation 28 increased by the values given in the following table :

Freeboard increase over tabular freeboard for Type B ships, for ships with hatch covers not complying with Regulation 15 (7) or 16

Length of ship (metres)	Freeboard increase (milli-metres)	Length of ship (metres)	Freeboard increase (milli-metres)	Length of ship (metres)	Freeboard increase (milli-metres)
από					
108	50	139	175	170	290
109	52	140	181	171	293
110	55	141	186	172	294
111	57	142	191	173	297
112	59	143	196	174	299
113	62	144	201	175	301
114	64	145	206	176	304
115	68	146	210	177	306
116	70	147	215	178	308
117	73	148	219	179	311
118	76	149	224	180	313
119	80	150	228	181	315
120	84	151	232	182	318
121	87	152	236	183	320
122	91	153	240	184	322
123	95	154	244	185	325
124	99	155	247	186	327
125	103	156	251	187	329
126	108	157	254	188	332
127	112	158	258	189	334
128	116	159	261	190	336
129	121	160	264	191	339
130	126	161	267	192	341
131	131	162	270	193	343
132	136	163	273	194	346
133	142	164	275	195	348
134	147	165	278	196	350
135	153	166	280	197	353
136	159	167	283	198	355
137	164	168	285	199	357
138	170	169	287	200	358

Freeboards at intermediate lengths of ship shall be obtained by linear interpolation.

Ships above 200 metres in length shall be dealt by the Administration.

Freeboard increase over tabular freeboard for Type B ships, for ships with hatch covers not complying with Regulations 15 (7) or 16

Length of ship (feet)	Freeboard increase (inches)	Length of ship (feet)	Freeboard increase (inches)
από			
350	2.0	510	9.6
360	2.3	520	10.0
370	2.6	530	10.4
380	2.9	540	10.7
390	3.3	550	11.0
400	3.7	560	11.4
410	4.2	570	11.8
420	4.7	580	12.1
430	5.2	590	12.5
440	5.8	600	12.8
450	6.4	610	13.1
460	7.0	620	13.4
470	7.6	630	13.6
480	8.2	640	13.9
490	8.7	650	14.1
500	9.2	660	14.3

Freeboards at intermediate lengths of ship shall be obtained by linear interpolation.

Ships above 660 feet in length shall be dealt with by the Administrations.

11) A lighter, barge or other ship without independent means of propulsion shall be assigned a freeboard in accordance with the provisions of these Regulations. However, in the case of barges which are unmanned the requirements of Regulations 25, 26 (2) and (3) and 39 shall not apply. Such unmanned barges which have on the freeboard deck only small access openings closed by watertight gasketed covers of steel or equivalent material may be assigned freeboards 25 per cent less than those calculated in accordance with these Regulations.

Regulation 28.

Freeboard Tables

Type A ships

1. The tabular freeboard for Type A ships shall be determined from the following table :

TABLE A

Freeboard Table for Type A Ships

Length of ship (metres)	Freeboard (milli-metres)	Length of ship (metres)	Freeboard (milli-metres)	Length of ship (metres)	Freeboard (milli-metres)
24	200	59	559	94	1044
25	208	60	573	95	1059
26	217	61	589	96	1074
27	225	62	600	97	1089
28	233	63	613	98	1105
29	242	64	626	99	1120
30	250	65	639	100	1135
31	258	66	653	101	1151
32	267	67	666	102	1166

33	275	68	680	103	1181	155	2048	200	2612	245	2979
34	283	69	693	104	1196	156	2064	201	2622	246	2986
35	292	70	706	105	1212	157	2080	202	2632	247	2993
36	300	71	720	106	1228	158	2096	203	2641	240	3000
37	308	72	733	107	1344	159	2111	204	2650	249	3006
38	316	73	746	108	1260	160	2126	205	2659	250	3012
39	325	74	760	109	1276	161	2141	206	2669	251	3018
40	334	75	773	110	1293	162	2155	207	2678	252	3024
41	344	76	786	111	1309	163	2169	208	2687	253	3030
42	354	77	800	112	1326	164	2184	209	2696	254	3036
43	364	78	814	113	1342	165	2198	210	2706	255	3042
44	374	79	820	114	1359	166	2212	211	2714	256	3048
45	385	80	841	115	1376	167	2226	212	2723	257	3954
46	396	81	855	116	1392	168	2540	213	2732	258	3060
47	408	82	869	117	1409	169	2254	214	2741	259	3066
48	420	83	883	118	1426	170	2268	215	2749	260	3072
49	432	84	897	119	1442	171	2281	216	2758	262	3078
50	443	85	911	120	1459	172	2293	217	2767	262	3083
51	455	86	926	121	1476	173	2307	216	2775	264	3089
52	467	87	940	122	1494						
53	478	88	955	123	1511						
54	490	89	969	124	1528						
55	503	90	984	125	1549						
56	516	91	999	126	1564						
57	530	92	1014	127	1580						
58	544	93	1029	128	1598						

TABLE A (continued)

Length of ship (metres)	Freeboard of ship (milli-metres)	Length of ship (metres)	Freeboard of ship (milli-metres)	Length of ship (metres)	Freeboard of ship (milli-metres)
264	3095	298	3254	332	3363
265	3101	299	3258	333	3366
266	3106	300	3262	334	3368
267	3112	391	3266	335	4371
268	3117	322	3270	336	3373
269	3123	303	3274	337	3375
270	3128	304	3278	338	3378
271	3133	305	3281	339	3380
272	3138	306	3285	340	3382
273	3143	307	3288	341	3385
274	3148	308	3292	342	3387
275	3153	309	3295	343	3389
267	3158	310	3298	344	3392
277	3163	311	3302	345	3394
278	2167	312	3305	345	3396
279	3172	313	3308	347	3499
280	3176	314	3312	348	3401
281	3181	315	3315	349	3403
282	3185	316	3318	350	3406
283	3189	317	3322	351	3418
284	3194	318	3325	352	3410
285	3198	319	3328	353	3412
286	3202	320	3331	354	3414
287	3207	321	3334	355	3416
288	3211	322	3337	356	3418
289	3215	353	3339	357	3420
290	3220	324	3324	358	3422
291	3224	325	3345	359	3423
292	3228	326	3347	360	3425
293	3233	327	3350	361	3427
294	3237	328	3353	362	3428
295	3241	329	3355	363	3430
296	3246	330	3358	364	3432
297	3250	331	3361	365	3433

Freeboards at intermediate lengths of ship shall be obtained by linear interpolaltion.
Ships above 365 metres in length shall be dealt with by the Administration.

Length of ship (metres)	Freeboard of ship (milli-metres)	Length of ship (metres)	Freeboard of ship (milli-metres)	Length of ship (metres)	Freeboard of ship (milli-metres)
129	1615	174	2320	219	2784
130	1632	175	2332	220	2792
131	1650	167	2345	221	2801
132	1667	177	2357	222	2809
133	1684	178	2369	223	2817
134	1702	169	2381	224	2825
135	1719	180	2393	225	2833
136	1736	181	2405	226	2841
137	1753	182	2416	227	2849
138	1770	183	2428	228	2857
139	1787	184	2440	229	2865
140	1803	185	2451	230	2872
141	1820	186	2463	231	2880
142	1837	187	2474	232	2888
143	1853	188	2486	233	2895
144	1870	189	2497	234	2903
145	1886	190	2508	235	2910
146	1903	191	2519	236	2918
147	1919	192	2530	237	2925
148	1935	193	2541	238	2932
149	1952	194	2552	239	2939
150	1968	195	2562	240	2946
151	1984	196	2582	241	2951
152	2000	197	2582	242	2959
153	2016	198	2592	243	2966
154	2032	199	2602	244	2973

TABLE A

Freeboard Table for Type A Ships

Length of ship (feet)	Freeboard (inches)	Length of ship (feet)	Freeboard (inches)	Length of ship (feet)	Freeboard (inches)
80	8.0	460	71.1	840	120.1
90	8.9	470	74.1	850	120.7
100	9.8	480	75.1	860	121.4
110	10.8	490	77.1	870	122.1
120	11.9	500	79.0	880	122.7
130	13.0	510	80.9	890	123.4
140	14.2	520	83.7	900	124.0
150	15.5	530	84.5	910	124.6
160	16.9	540	86.3	920	125.2
170	18.3	550	88.0	930	125.7
180	19.8	560	89.6	940	126.2
190	21.3	570	91.1	950	126.7
200	22.9	580	92.6	960	127.2
210	24.5	590	94.1	970	127.7
220	26.2	600	95.5	980	128.1
230	27.8	610	96.9	990	128.6
240	29.5	620	98.3	1000	129.0
250	31.1	630	99.6	1010	129.4
260	32.8	640	100.9	1020	129.9
270	34.6	650	102.1	1030	130.3
280	36.3	660	103.3	1040	130.7
290	38.0	670	104.4	1050	131.0
300	39.7	680	105.5	1060	131.4
310	41.4	690	106.6	1070	131.7
320	43.2	700	107.7	1080	132.0
330	45.0	710	108.7	1090	132.3
340	46.9	720	109.7	1100	132.6
350	48.8	730	110.7	1110	132.9
360	50.7	740	111.7	1120	133.2
370	52.7	750	112.6	1130	133.5
380	54.7	760	113.5	1140	133.8
390	56.8	770	114.4	1150	134.0
400	58.8	780	115.3	1160	134.3
410	60.9	790	116.1	1170	134.5
420	62.9	800	117.0	1180	134.7
430	65.0	810	117.8	1190	135.0
440	67.0	820	118.6	1200	135.2
450	69.1	830	119.3		

Freeboards at intermediate lengths of ship shall be obtained by linear interpolation.

Ships above 1200 feet in length shall be dealt with by the Administrations.

Type B ships

2. The tabular freeboard for Type B ships shall be determined from the following table :

TABLE B

Freeboard Table for Type B Ships

Length of ship (metres)	Freeboard (milli- metres)	Length of ship (metres)	Freeboard (milli- metres)	Length of ship (metres)	Freeboard (milli- metres)
24	200	59	559	94	1154
25	208	60	573	95	1172
26	217	61	584	96	1190
27	225	62	601	97	1209
28	233	63	615	98	1229

29	242	64	629	99	1250
30	250	65	644	100	1271
31	258	66	659	101	1293
32	267	67	674	102	1315
33	275	68	689	103	1337
34	283	69	705	104	1359
35	292	70	721	105	1380
36	300	71	738	106	1401
37	308	72	754	107	1421
38	316	73	769	108	1440
39	325	74	784	109	1459
40	334	75	800	110	1479
41	344	76	816	111	1500
42	354	77	833	112	1521
43	364	78	850	113	1543
44	374	79	868	114	1565
45	385	80	887	115	1587
46	396	81	905	116	1609
47	408	82	923	117	1630
48	420	83	942	118	1651
49	432	84	960	119	1671
50	443	85	987	120	1690
51	455	86	996	121	1709
52	467	87	1015	122	1729
53	478	88	1034	123	1750
54	490	89	1054	124	1771
55	503	90	1075	125	1793
56	516	91	1096	126	1815
57	530	92	1116	127	1837
58	544	93	1135	128	1859

TABLE B (continued)

Length of ship (metres)	Freeboard (milli- metres)	Length of ship (metres)	Freeboard (milli- metres)	Length of ship (metres)	Freeboard (milli- metres)
129	1880	174	2795	219	3570
130	1901	175	2815	220	3586
131	1921	176	2835	221	3601
132	1940	177	2855	222	3615
133	1959	178	2875	223	3630
134	1979	179	2895	224	3645
135	2000	180	2915	225	3660
136	2021	181	2933	226	3675
137	2043	182	2952	227	3690
138	2065	183	2970	228	3705
139	2087	184	2988	229	3720
140	2109	185	3007	230	3735
141	2130	186	3025	231	3750
142	2151	187	3044	232	3765
143	2171	188	3062	233	3780
144	2190	189	3080	234	3795
145	2209	190	3098	235	3808
146	2229	191	3116	236	3821
147	2250	192	3134	237	3835
148	2271	193	3151	238	3849
149	2293	194	3167	239	3864
150	2315	195	3185	240	3880
151	2334	196	3202	241	3899
152	2354	197	3219	242	3906
153	2375	198	3235	243	3920
154	2396	199	3249	244	3934
155	2418	200	3264	245	3949
156	2440	201	3280	246	3965
157	2460	202	3296	247	3978
158	2480	203	3316	248	3992
159	2500	204	3330	249	4005
160	2520	205	3347	250	4018
161	2540	206	3363	251	3042

162	2560	207	3380	252	4045
163	2580	208	3397	253	4058
164	2600	209	3413	254	4072
165	2620	210	3420	255	4085
166	2640	211	3445	256	4098
167	2660	212	3460	257	4112
168	2680	213	3476	258	4125
169	2698	214	3490	259	4139
170	2716	215	3505	260	4152
171	2735	216	3520	261	4165
172	2754	217	3537	262	4177
173	2774	218	3554	263	4189

TABLE B (continued)

Length of ship (metres)	Freeboard of ship (milli-metres)	Length of ship (metres)	Freeboard of ship (milli-metres)	Length of ship (metres)	Freeboard of ship (milli-metres)
264	4201	298	4607	332	4975
265	4214	299	4628	333	4986
266	4227	300	4630	334	4995
267	4240	301	4642	335	5005
268	4252	302	4654	336	5015
269	4264	303	4665	337	5025
270	4276	304	4676	338	5036
271	4289	305	4686	339	5045
272	4302	306	4695	340	5055
273	4315	307	4704	341	5065
274	4327	308	4714	342	5076
275	4339	309	4725	343	5086
276	4350	310	4736	344	5097
277	4362	311	4748	345	5109
278	4373	312	4757	346	5119
279	4385	313	4768	347	5130
280	4397	314	4779	348	5140
281	4408	315	4790	349	5150
282	4410	316	4801	350	5160
283	4432	317	4812	351	5170
284	4443	318	4823	352	5180
285	4455	319	4834	353	5190
286	4467	320	4844	354	5200
287	4478	321	4855	355	5210
288	4490	322	4866	356	5220
289	4502	323	4878	357	5230
290	4513	324	4890	358	5240
291	4525	325	4899	359	5250
292	4537	326	4909	360	5260
293	4548	327	4920	361	5268
294	4560	328	4931	362	5278
295	4572	329	4943	363	5285
296	4583	330	4955	364	5294
297	4595	331	4965	365	5303

Freeboards at intermediate lengths of ship shall be obtained by linear interpolation.

Ships above 365 metres in length shall be dealt with by the Administration.

TABLE B

Freeboard Table for Type B Ships

Length of ship (feet)	Freeboard (inches)	Length of ship (feet)	Freeboard (inches)	Length of ship (feet)	Freeboard (inches)
80	8.0	460	83.1	840	161.2
90	8.9	470	86.6	850	162.8
100	9.8	480	88.1	860	164.3
110	10.8	490	90.6	870	165.9
120	11.9	500	93.1	880	167.4
130	13.0	510	95.6	890	168.9
140	14.2	520	98.1	900	170.4
150	15.5	530	100.6	910	171.8
160	16.9	540	103.0	920	173.3
170	18.3	550	105.4	930	174.7
180	19.8	560	107.7	940	176.1
190	21.3	570	110.0	950	177.5
200	22.9	580	112.3	960	178.9
210	24.7	590	114.6	970	180.3
220	26.6	600	116.8	980	181.7
230	28.5	610	119.0	990	183.1
240	30.4	620	121.1	1000	184.4
250	32.4	630	123.2	1010	185.8
260	34.4	640	125.3	1020	187.2
270	36.5	650	127.3	1030	188.5
280	38.7	660	129.3	1040	189.8
290	41.0	670	131.3	1050	191.0
300	43.3	680	133.3	1060	192.3
310	45.8	690	135.3	1070	193.5
320	48.2	700	136.1	1080	194.8
330	50.7	710	139.0	1090	196.1
340	53.2	720	140.9	1100	197.3
350	55.7	730	142.7	1110	198.6
360	58.2	740	144.5	1120	199.9
370	60.7	750	146.3	1130	202.2
380	63.2	760	148.1	1140	202.3
390	65.7	770	149.8	1150	203.5
400	68.2	780	151.5	1160	204.6
410	70.7	790	153.2	1170	205.8
420	73.2	800	154.8	1180	206.9
430	75.7	810	156.4	1190	208.1
440	78.2	820	158.0	1200	209.3
450	80.7	830	159.6		

Freeboards at intermediate lengths of ship shall be obtained by linear interpolation.

Ships above 1200 feet in length shall be dealt with by the Administration.

Regulation 29

Correction to the Freeboard for Ships under 100 metres (328 feet) in length

The tabular freeboard for a Type «B» ship of between 24 metres (79 feet) and 100 metres (328 feet) in length having enclosed superstructures with an effective length of up to 35 per cent of the length of the ship shall be increased by:

$$7.5 (100-L) (0.35-E/L) \text{ millimetres}$$

where :

L = length of ship in metres.

E = effective length of superstructure in metres as defined in Regulation 35:

or

$$0.09 (328-L) (0.35-E/L) \text{ inches}$$

where :

L = length of ship in feet

E = effective length of superstructure in feet as defined in Regulation 35.

Regulation 30

Correction for Block Coefficient

Where the block coefficient (C_b) exceeds 0.68, the tabular freeboard specified in Regulation 28 as modified, if applicable, by Regulations (27(8), 27(10) and 29 shall be multiplied by the factor $C_b - 0.68/1.36$.

Regulation 31.

Correction for Depth

1. Where D exceeds $L/15$ the freeboard shall be increased by

($D - L/15$) R millimetres where R is $L/0.48$ at lengths less than 120 metres and 250 at 120 metres length and above, or

($D - L/15$) R inches, where R is $L/131.2$ at lengths less than 393.6 feet and 3 at 393.6 feet length and above.

2. Where D is less than $L/15$ no reduction shall be made except in a ship with an enclosed superstructure covering at least 0.6 L amidships, with a complete trunk, or combination of detached enclosed superstructures and/trunks which extend all fore and aft, where the freeboard shall be reduced at the rate prescribed in paragraph (1) of this Regulation.

3. Where the height of superstructure or trunk is less than the standard height, the reduction shall be in the ratio of the actual to the standard height as defined in Regulation 33.

Regulation 32.

Correction for position of deck line

Where the actual depth to the upper edge of the deck line is greater or less than D, the difference between the depths shall be added to or deducted from the freeboard.

Regulation 33.

Standard Height of Superstructure

The standard height of a superstructure shall be as given in the following table:

Standard height (in metres)		
L (metres)	Raised Quarter Deck	All other Superstructures
30 or less	0.90	1.80
75	1.20	1.80
125 or more	1.80	2.30
Standard height (in feet)		
L (feet)	Raised Quarter Deck	All other Superstructures
98.5 or less	3.0	5.9
246	3.9	5.9
410 or more	5.9	7.5

The standard heights at intermediate lengths of the ship shall be obtained by linear interpolation.

3. Where the height of an enclosed superstructure is less than the standard height, the effective length shall be its length reduced in the ratio of the actual height to the standard height. Where the height exceeds the standard, no increase shall be made to the effective length of the superstructure.

4. The effective length of a raised quarter deck, if fitted with an intact front bulkhead, shall be its length up to a maximum of 0.6 L. Where the bulkhead is not intact, the raised quarter deck shall be treated as a poop of less than standard height.

5. Superstructures which are not enclosed, shall have no effective length.

Regulation 34.

Length of Superstructure

1. Except as provided in paragraph (2) of this Regulation, the length of a superstructure (S) shall be the mean length of the parts of the superstructure which lie within the length (L).

2. Where the end bulkhead of an enclosed superstructure extends in a fair convex curve beyond its intersection with the superstructure sides, the length of the superstructure may be increased. This increase shall be two-thirds of the fore and aft extent of the portion of superstructure formed by the normal bulkhead. The maximum portion of superstructure formed by the curved bulkhead which may be taken into account in determining this increase is one-half the breadth of the superstructure at the point of intersection of the curved end of the superstructure with its side.

Regulation 35.

Effective Length of Superstructure

1. Except as provided for in paragraph (2) of this Regulation, the effective length (E) of an enclosed superstructure of standard height shall be its length.

2. In all cases where an enclosed superstructure of standard height is set in from the sides of the ship as permitted in Regulation 3(10), the effective length shall be the length modified by the ratio of b/B_s , where «b» is the breadth of the superstructure at the middle of its length; and

« B_s » is the breadth of the ship at the middle of the length of the superstructure.

Where a superstructure is set in for a part of its length, this modification shall be applied only to that part.

Regulation 36.

Trunks

1. A trunk or similar structure which does not extend to the sides of the ship shall be regarded as efficient on the following conditions:

a) the trunk is at least as strong as a superstructure;

b) the hatchways are in the trunk deck, and the hatchway coamings and covers comply with the requirements of Regulations 13 to 16 inclusive and the width of the trunk deck stringer provides a satisfactory gangway and sufficient lateral stiffness. However, small access openings with watertight covers may be permitted in the freeboard deck;

c) a permanent working platform fore and aft fitted with guard rails is provided by the trunk deck, or by detached trunks connected to superstructures by efficient permanent gangways;

d) ventilators are protected by the trunk, and watertight covers, of the height of the ventilators is below that specified in Regulation 19(3) of this Annex.

e) open rails are fitted on the weather parts of the freeboard deck in way of the trunk for at least half their length;

f) the machinery casings are protected by the trunk, by a superstructure of at least standard height, or by a deckhouse of the same height and of equivalent strength;

g) the breadth of the trunk is at least 69 per cent of the breadth of the ship; and

h) where there is no superstructure, the length of the trunk is at least 0.6 L.

2. The full length of an efficient trunk reduced in the ratio of its mean breadth to B shall be its effective length.

3. The standard height of a trunk is the standard height of a superstructure other than a raised quarter deck.

4. Where the height of a trunk is less than the standard height, its effective length shall be reduced in the ratio of the actual to the standard height. Where the height of hatchway coamings on the trunk deck is less than that required under Regulation 15(1), a reduction from the actual height of trunk shall be made which corresponds to the difference between the actual and the required height of coaming.

Regulation 37.

Deduction for Superstructures and Trunks

1. Where the effective length of superstructures and trunks is 1.0 L, the deduction from the freeboard shall be 350 millimetres at 24 metres length of Ship, 860 millimetres at 85 metres length, and 1070 millimetres at 122 metres length and above (14 inches at 79 feet length of ship, 34 inches at 279 feet length, and 42 inches at 400 feet length and above); deductions at intermediate lengths shall be obtained by linear interpolation.

2. Where the total effective length of superstructures and trunks is less than 1.0 L the deduction shall be a percentage obtained from one of the following tables:

Percentage of Deduction for Type «A» ships

Total Effective Length of Superstructures and Trunks
0 0.1L 0.2L 0.3L 0.4L 0.5L 0.6L 0.7L 0.8 0.9L 1.0L

Percentage of deduction for all types of super-structures	0	7	14	21	31	41	52	63	75	87	100
	0	7	14	21	31	41	52	63	75	87	100

Percentages at intermediate lengths of superstructures and trunks shall be obtained by linear interpolation.

Percentage of Deduction for Type «B» ships

Total Effective Length of Superstructures and Trunks
Line 0 0.1L 0.2L 0.3L 0.4L 0.5L 0.6L 0.7L 0.8L 0.9L 1.0L

I : Ships with forecastle and without detached bridge	0	5	10	15	23.5	32	46	63	75	87	100
	0	5	10	15	23.5	32	46	63	75	87	100

II : Ships with forecastle and detached bridge	0	6.3	12.7	19	27.5	36	46	63	75	87	100
	0	6.3	12.7	19	27.5	36	46	63	75	87	100

Percentages at intermediate lengths of superstructures and trunks shall be obtained by linear interpolation.

3. For ships of type «B» :

a) Where the effective length of a bridge is less than 0.2L, the percentages shall be obtained by linear interpolation between lines I and II.

b) Where the effective length of a forecastle is more than 0.4L, the percentages shall be obtained from line II.

c) Where the effective length of a forecastle is less than 0.07L, the above percentages shall be reduced by:

$$5 \times \frac{(0.07L - f)}{0.07L}$$

Where f is the effective length of the forecastle.

Regulation 38.

Sheer

General

1. The sheer shall be measured from the deck at side to a line of reference drawn parallel to the keel through the sheer line at amidships.

2. In ships designed with a rake of keel, the sheer shall be measured in relation to a reference line drawn parallel to the design load waterline.

3. In flush deck ships and in ships with detached superstructures the sheer shall be measured at the free-board deck.

4. In ships with topsides of unusual form in which there is a step or break in the topsides, the sheer shall be considered in relation to the equivalent depth amidships.

5. In ships with a superstructure of standard height which extends over the whole length of the freeboard deck, the sheer shall be measured at the superstructure deck. Where the height exceeds the standard the least difference (Z) between the actual and standard heights shall be added to each end ordinate. Similarly, the intermediate ordinates at distances of 1/6L and 1/3L from each perpendicular shall be increased by 0.444 Z and 0.111 Z respectively.

6. Where the deck of an enclosed superstructure has at least the same sheer as the exposed freeboard deck, the sheer of the enclosed portion of the freeboard deck shall not be taken into account.

7. Where an enclosed poop or forecastle is of standard height with greater sheer than that of the freeboards deck, or is of more than standard height, if paragraph (6) of this Regulation have been used an addition to the sheer of the freeboard deck shall be made as provided in paragraph (12) of this Regulation.

Standard Sheer Profile

8. The ordinates of the standard sheer profile are given in the following table :

Standard Sheer Profile

(Where L is in metres)

	Station	Ordinate (in millimetres)	Factor
After half	After Perpendicular	25 (L/3 + 10)	1
	1/6 L from A.P.	11.1 (L/3 + 10)	3
	1/3 L from A.P.	2.8 (L/3 + 10)	3
Amidships			
	Amidships	0	1
Forward half	1/3 L from F.P.	5.6 (L/3 + 10)	3
	1/6 L from F.P.	22.2 (L/3 + 10)	3
	Forward Perpendicular	50 (L/3 + 10)	1

Standard Sheer Profile

(Where L is in feet)

	Station	Ordinate (in inches)	Factor
After half	After Perpendicular	0.1 L + 10	1
	1/6 L from A.P.	0.0444 L + 4.44	3
	1/3 L from A.P.	0.0111 L + 1.11	3
Amidships			
	Amidships	0	1
Forward half	1/3 L from F.P.	0.0222 L + 2.22	3
	1/6 L from F.P.	0.0888 L + 8.88	3
	Forward Perpendicular	0.2 L + 20	1

Measurement of Variation from Standard Sheer Profile

9. Where the sheer profile differs from the standard, the four ordinates of each profile in the forward or after half shall be multiplied by the appropriate factors given in the Table of ordinates. The difference between the sums of the respective products and those of the standard divided by 8 measures the deficiency or excess of sheer in the forward or after half. The arithmetical mean of the excess or deficiency in the forward and after halves measures the excess or deficiency of sheer.

10. Where the after half of the sheer has an excess and the forward half has an deficiency no credit shall be allowed for the part in excess and deficiency only shall be measured.

11. Where there an excess in the forward half of the sheer and in the after half there is a deficiency which does not exceed 25 percent, credit shall be allowed for the excess, when the deficiency in the after part of the sheer excess 50 per cent, then no credit shall be given for the excess sheer forward, when the deficiency of the after sheer is between 25 percent and 50 per cent intermediate allowances may be granted for excess sheer forward

12. When the actual height of a poop or forecastle at the end ordinate exceeds the standard the following formula shall be used :

$$s = Y/3 L'/L$$

Where :

s = sheer credit, to be deducted from the deficiency or added to the excess of sheer.

Y = difference between actual and standard height of superstructure at the end ordinate in millimetres (inches).

L' = men enclosed length of poop or forecastle up to a maximum length of 0.5 L.

L = length of ship as defined in Regulation 3(1) of this Annex.

The above formula provides a curve in the form of a parabola tangent to the actual sheer curve at the freeboard deck and intersecting the end ordinate at a point below the superstructure deck a distance equal to the standard height of a superstructure. The superstructure shall not be less than standard above this curve at any point. This curve shall be used in determining the sheer profile for forward and after halves of the ship.

Correction for Variations from Standard Sheer Profile

13. The correction for sheer shall be the deficiency or excess of sheer (see paragraphs (9) to (12) inclusive of this Regulation), multiplied by

$$0.75 - S/2L$$

where S is the total length of enclosed superstructures.

Addition for Deficiency in Sheer

14. where the sheer is less than the standard, the correction for deficiency in sheer (see paragraph (13) of this Regulation) shall be added to the freeboard.

Deduction for Excess Sheer

15. In ships where an enclosed superstructure covers 0.1.L. before and 0.1.L. abaft amidships, the correction for excess of sheer as calculated under the provisions of paragraph (13) of this Regulation shall be deducted from the freeboard; in ships where no enclosed superstructure covers amidships, no deduction shall be made from the freeboard; where an enclosed superstructure covers less than 0.1.L. abaft amidships, the deduction shall be obtained by linear interpolation. The maximum deduction for excess sheer shall be at the rate of 125 millimetres per 100 metres of length (1¼ inches per 100 feet of length).

Regulation 39

Minimum Bow Height

1. The bow height defined as the vertical distance at the forward perpendicular between the waterline corresponding to the assigned summer freeboard and the designed trim and the top of the exposed deck at side shall be not less than:

for ships below 250 metres in length,

56 L (1 - L/500) 1.36/Cb - 0.68 millimetres;

for ships of 250 metres and above in length,

7000 1.36.Cb - 0.68 millimetres;

where L is the length of the ship in metres, Cb is the block coefficient which is to be taken as not less than 0.68 or,

for ships below 820 feet in length,

0.672 L (1 - L/1640) 1.36/Cb - 0.68 inches;

for ships of 820 feet and above in length,

275.6 1.36.Cb - 0.68 inches;

where L is the length of the ship in feet, Cb is the block coefficient which is to be taken as not less than 0.68.

2. where the bow height required in paragraph (1) of this Regulation is obtained by sheer, the sheer shall extend for at least 15 per cent of the length of the ship measured the forward perpendicular. Where it is obtained by fitting a superstructure, such superstructure shall extend from the stem to a point at least 0.07 L abaft the forward perpendicular, and it shall comply with the following requirements:

a) for ships not over 100 metres (328 feet) in length it shall be enclosed as defined in Regulation 3(10), and

b) for ships over 100 metres (328 feet) in length it need not comply with Regulation 3(10) but shall be fitted with closing appliances to the satisfaction of the Administration.

3. Ships which, to suit exceptional operational requirements, cannot meet the requirements of paragraphs (1) and (2) of this Regulation may be given special consideration by the Administration.

Regulation 40

Minimum Freeboards

Summer Freeboard

1. The minimum freeboard in summer shall be the freeboard derived from the Tables in Regulation 28 as modified by the corrections in Regulations 27, as applicable, 29, 30, 31, 32, 37, 38 and, if applicable, 39.

2. The freeboard in salt water, as calculated in accordance with paragraph (1) of this Regulation, but without the correction for deck line, as provided by Regulation 32, shall not be less than 50 millimetres (2 inches). For ships having in position 1 hatchways with covers which do not comply with the requirements of Regulations 15(7), 16 or 26, the freeboard shall be not less than 150 millimetres (6 inches).

Tropical Freeboard

3. The minimum tropical freeboard shall be the freeboard obtained by a deduction from the summer freeboard of one forty - eighth of the summer draught measured from the heel as defined in Regulation 3(5) (a). to the centre of the ring of the load line mark.

3. The minimum freeboard in the Tropical Zone shall be the freeboard obtained by a deduction from the summer freeboard of one forty - eighth of the summer draught measured from the top of the keel to the centre of the ring of the load line mark.

4. The freeboard in salt water, as calculated in accordance with paragraph (1) of this Regulation, but without the correction for deck line, as provided by Regulation 32, shall not be less than 50 millimetres (2 inches). For ships having in position 1 hatchways with covers which do not comply with the requirements of Regulations 15(7), 16 or 26, the freeboard shall be not less than 150 millimetres (6 inches).

Winter Freeboard

5. The minimum winter freeboard shall be the freeboard obtained by an addition to the summer freeboard of one forty - eighth of summer draught, measured from the top of the keel to the centre of the ring of the load line mark.

Winter North Atlantic Freeboard

6. The minimum freeboard for ships of not more than 100 metres (328 feet) in length, which enter any part of the North Atlantic defined in Regulation 52 (Annex II) during the winter seasonal period shall be the winter freeboard plus 50 millimetres (2 inches). For other ships, the Winter North Atlantic Freeboard shall be the winter freeboard.

Fresh water Freeboard

7. The minimum freeboard in fresh water of unit density shall be obtained by deducting from the minimum freeboard in salt water:

Δ 40 T centimetres (inches)

where Δ = displacement in salt water in tons at the summer load waterline,

T = tons per centimetre (inch) immersion in salt water at the summer load waterline.

8. Where the displacement at the summer load waterline cannot be certified, the deduction shall be one forty - eighth of summer draught, measured from the keel as defined in Regulation 3 (5) (a), to the centre of the ring of the load line mark.

CHAPTER IV

Special Requirements For Ships Assigned Timber Freeboards

Regulation 41

Application of this Chapter

Regulation 42 to 45 inclusive apply only to ships to which timber load lines are assigned.

Regulation 42

Definitions

1. Timber Deck Cargo. The term (timber deck cargo) means a cargo of timber carried on an uncovered part of a freeboard or superstructure deck. The term does not include wood pulp or similar cargo.

2. Timber Load Line. A timber deck cargo may be regarded as giving a ship a certain additional buoyancy and a greater degree of protection against the sea. For that reason, ships carrying a timber deck cargo may be granted a reduction of freeboard calculated according to the provisions of Regulation 45 and marked on the ship's side in accordance with the provisions of Regulation 6(3) and (4). However, in order that such special freeboard may be granted and used, the timber deck cargo shall comply with certain conditions which are laid down in Regulation 44, and the ship itself shall also comply with certain conditions relating to its construction which are set out in Regulation 43.

Regulation 43

Construction of Ship

Superstructure

1. Ships shall have a fore-castle of at least standard height and a length of at least 0.07 L. In addition, if the ship is less than 100 metres (328 feet) in length, a poop of at least standard height, or a raised quarter deck with either a deckhouse or a strong hood of at least the same total height shall be fitted aft.

Double Bottom Tanks

2. Double bottom tanks where fitted within the mid-ship half length of the ship shall have adequate watertight longitudinal subdivision.

Bulwarks

3. The ship shall be fitted either with permanent bulwarks at least 1 metre (39 inches) in height, specially stiffened on the upper edge and supported by strong bulwark stays attached to the deck and provided with necessary freeing ports, or with efficient rails of the same height and of specially strong construction.

Regulation 44.

Stowage

General

1. Openings in the weather deck over which cargo is stowed shall be securely closed and battened down. The ventilators shall be efficiently protected.

2. Timber deck cargo shall extend over at least the entire available length which is the total length of the well or wells between superstructures. Where there is no limiting superstructure at the after end, the timber shall extend at least to the after end of the aftermost hatchway. The timber shall be stowed as solidly as possible to at least the standard height of a superstructure other than a raised quarter deck.

3. On a ship within a seasonal winter zone in winter, the height of the deck cargo above the weather deck shall not exceed one-third of the extreme breadth of the ship.

4. The timber deck cargo shall be compactly stowed, lashed and secured. It shall not interfere in any way with the navigation and necessary work of the ship.

Uprights

5. Uprights, when required by the nature of the timber, shall be of adequate strength considering the breadth of the ship; the spacing shall be suitable for the length and character of timber carried, but shall not exceed 3 metres (9.8 feet). Strong angles or metal sockets or equally efficient means shall be provided for securing the uprights.

Lashings

6. Timber deck cargo shall be efficiently secured throughout its length by independent cover - all lashings spaced not more than 3 metres (9.8 feet) apart. The plates for these lashings shall be efficiently attached to the sheer strake or to the deck stringer plate at intervals of not more than 3 metres (9.8 feet). The distance from an end bulkhead of a superstructure to the first eye plate shall be not more than 2 metres (6.6 feet). Eye plates and lashings shall be provided 6.0 metres (231.4 inches) and 1.5 metres (4.9 feet) from the ends of timber deck cargoes where there is no bulkhead.

7. Lashings shall be not less than 19 millimetres (3/4 inch) close link chain or flexible wire rope of equivalent strength, fitted with shphooks and turnbuckles, which shall be accessible at all times. Wire rope lashings shall have a short length of long link chain to permit the length of lashings to be regulated.

8. When timber is in lengths less than 3.6 metres (11.8 feet) the spacing of the lashings shall be reduced or other suitable provisions made to suit the length of timber.

9. All fittings required for securing the lashings shall be of strength corresponding to the strength of the lashings.

Stability

10. Provision shall be made for a safe margin of stability at all stages of the voyages regard being given to additions of wight, such as those due to absorption of water and icing and to lesses of weigat such as those due to consumption of fuel and stores.

Protection of Crew, Access to Machinery Spaces, etc.

11. In addition to the requirements of Regulation 25 (5) of this Annex guardrouls or life lines spaced not more than 330 millimetres (13 inches) apart vertically shall be provided on each side of the deck cargo to a height of at least 1 metre (39 $\frac{1}{4}$ inches) above the cargo.

Steering Arrangements

12. Steering arrangements shall be effectively protected from damage by cargo and, as far as practicable, shall be accessible. Efficient provision shall be made for steering in the event of a breakdown in the main steering arrangements.

Regulation 45

Comnutation for Freeboard

1. The minimum summer freeboards shall be computed in accordance with Regulations 27(5), 27(6), 27(11), 28, 29, 30, 31, 32, 37 and 38, except that Regulation 37 is modified by substituting the following percentages for those given in Regulation 37:

Total Effective Length of Superstructures												
0 0.1L 0.2L 0.3L 0.4L 0.5L 0.6L 0.7L 0.8L 0.9L 1.0L												
Percentage of deduction for all types of super-structure												
	20	31	42	53	64	70	76	82	88	94	100	

Percentages at intermediate lengths of superstructures shall be obtained by linear interpolation.

2. The Winter Timber Freeboard shall be obtained by adding to the Summer Timber Freeboard one thirty-sixth of the moulded summer timber draught.

3. The winter North Atlantic Timber Freeboard shall be the same as the winter North Atlantic Freeboard prescribed in Regulation 40(6).

4. The Tropical Timber Freeboard shall be obtained by deducting from the Summer - Timber Freeboard one forty - eighth of the moulded summer timbre

5. The Fresh water Timber Freeboard shall be computed in accordance with Regulation 40(7) or 40(8) based on the summer timber load waterline.

ANNEX II

Zones, Areas and Seasonal periods

The zones and areas in this Annex are, in general, based on the following criteria:

Summer.- not more than 10 per cent winds of force 8 Beaufort (34 knots) or more.

Tropical.- not more than 1 per cent winds of force 8 Beaufort (34 knots) or more. Not more than one tropical storm in 10 years in an area of 50 square in any one separate calendar month.

In certain special areas, for practical reasons, some degree of relaxation has been found acceptable.

A chart is attached to this Annex to illustrate the zones and areas defined below.

Regulation 46.

Norther Winter Seasonal Zones and Area

1. North Atlantic Winter Seasonal Zones I and II

a) The North Atlantic Winter Seasonal Zone I lies within the meridian of longitude 50°W from the coast of Greenland to latitude 45°N, thence the parallel of latitude 45°N to longitude 15°W, thence the meridian of longitude 15°W to latitude 60°N, thence the parallel of latitude of latitude 60°N to the Greenwich Meridian thence this meridian, thence this meridian northwards.

Seasonal periods:

Winter: 16 October to 15 April

Summer: 16 April to 15 October.

b) The north Atlantic Winter Seasonal Zone II lies within the meridian of longitude 68°30'W from the coast of the United States to latitude 40°N, thence the rhumb line to the point latitude 36°N, longitude 73°W, thence the parallel of latitude 36°N to longitude 25°W and thence the rhumb line to Cape Torinana.

Excluded from this zone are the North Atlantic Winter Seasonal Zone I and the Baltic Sea bounded by the parallel of the latitude of the Skaw in the Skagerrak.

Seasonal periods:

Winter: 1 November to 31 March

Summer: 1 April to 31 October

2. North Atlantic Winter Seasonal Area

The boundary of the North Atlantic Winter Seasonal Area is -

The meridian of longitude 68°30'W from the coast of the United States to latitude 40°N, thence the rhumb line to the southernmost intersection of the meridian of longitude 61°W with the coast of Canada and thence the east coast of Canada and the United States.

Seasonal periods:

For ships over 100 metres (328 feet) in length:

Winter: 16 December to 15 February

Summer: 16 February to 15 December

For ships of 100 metres (328 feet) and under in length:

Winter: 1 November to 31 March

Summer: 1 April to 31 October

3. North Pacific Winter Seasonal Zone

The southern boundary of the North Pacific Winter Seasonal Zone is -

The parallel of latitude 50°N from the east coast of the USSR to the west coast of Sakhalin, thence the west coast of Sakhalin to the southern extremity of Kape Kril' ou thence thr rhumb line to Wakkanai, Hokkaido, Japan thence the east and south coasts of Hokkaido to longitude 145°E, thence the meridian of longitude 145°E to latitude 35°N, thence the parallel of latitude 35°N to longitude 150°W and thence the rhumb line to the southern extremity of Dall Island, Alaska.

Seasonal periods:

Winter: 16 October to 15 April

Summer: 16 April to 15 October

Regulation 47.

Southern Winter Seasonal Zone

The northern boundary of the Southern Winter Seasonal Zone is -

the rhumb line from the east coast of the American continent at Cape Tres Puntas to the point latitude 34°S, longitude 50°W, thence the parallel of latitude 34°S to longitude 17°E, thence the rhumb line to the point latitude 35°10'S, longitude 20°E, thence the rhumb line to the point latitude 34°S, longitude 28°E, thence along the rhumb line to the point latitude 35°30'S,

longitude 118°E, and thence the rhumb line to Cape Grim on the northwest coast of Tasmania ; thence along the north and east coasts of Tasmania to the southernmost point of Brany Island, thence the rhumb line to Black Rock Point on Stewart Island, thence the rhumb line to the point latitude 47°S, longitude 170°E, thence along the rhumb line to the point latitude 33°S, longitude 170°W, and thence the parallel of latitude 33°S to the west coast of the American continent. Valparaiso is to be considered as being on the boundary line of the Summer and winter Seasonal Zones

Seasonal periods :

Winter : 16 April to 15 October

Summer : 16 October to 15 April

Regulation 48.

Tropical Zone

1. Northern Boundary of the Tropical Zone

The northern boundary of the Tropical Zone is - the parallel of latitude 13°N from the east coast of the American continent to longitude 60°W, thence the rhumb line to a point latitude 10°N, longitude 58°W, thence the parallel of latitude 10°N to longitude 20°W, thence the meridian of longitude 20°W to latitude 30°N and thence the parallel of latitude 30°N to the west coast of Africa ; from the east coast of Africa the parallel of latitude 8°N to longitude 70°E, thence the meridian of longitude 70°E to latitude 13°N, thence the parallel of latitude 13°N to the west coast of India ; hence around the south coast of India to latitude 10°30'N on the east coast of India, thence the rhumb line to a point latitude 9°N, longitude 82°E, thence the meridian of longitude 82°E to latitude 8°N, thence the parallel of latitude 8°N to the west coast of Malaysia, thence the coast of South-East Asia to the east coast of Vietnam at latitude 10°N, thence the parallel of latitude 10°N to longitude 145°E, thence the meridian of longitude 145°E thence the meridian of longitude 145°E to latitude 13°N and thence the parallel of latitude 13°N to the west coast of the American continent.

Saigon is to be considered as being on the boundary line of the Tropical Zone and the Seasonal Tropical Area.

2. Southern Boundary of the Tropical Zone

The southern boundary of the Tropical Zone is - the rhumb line from the Port of Santos Brazil to the point where the meridian of longitude 40°W intersects the Tropic of Capricorn ; thence the Tropic of Capricorn to the West coast of Africa ; from the east coast of Africa the parallel of latitude 20°S to the west coast of Madagascar, thence the west and north coasts of Madagascar to longitude 50°E, thence the meridian of longitude 50°E to latitude 10°S, thence the parallel of latitude 10°S to longitude 98°E, thence the rhumb line to Port Darwin Australia, thence the coasts of Australia and Wessel Island eastwards to Cape Wessel, thence the parallel of latitude 11°S to the West side of Cape York ; from the east side of Cape York the parallel of latitude 11°S to longitude 150°W, thence the rhumb line to the point latitude 26°S, longitude 75°W, and thence the rhumb line to the west coast of the American continent at latitude 30°S.

Coquimbo and Santos are to be considered as being on the boundary line of the Tropical and Summer Zones.

3. Areas to be included in the Tropical Zone

The following areas are to be treated as included in the Tropical Zone.-

a) The Suez Canal, the Red Sea and the Gulf of Aden, from Port Said to the meridian of longitude 45°E. Aden and Berbera are to be considered as being on the

boundary line of the Tropical Zone and the Seasonal Tropical Area.

b) The Persian Gulf to the meridian of longitude 59°E.

c) The area bounded by the parallel of latitude 22°S from the east coast of Australia to the Great Barrier Reef, thence the Great Barrier Reef to latitude 11°S. The northern boundary of the area is the southern boundary of the Tropical Zone.

Regulation 49.

Seasonal Tropical Areas

The following are Seasonal Tropical Areas :

1. In the North Atlantic

An area bounded -

on the north by the rhumb line from Cape Catoche Yucatan, to Cape San Antonio, Cuba, the north coast of Cuba to latitude 20°N and thence the parallel of latitude 20°N to longitude 20°W.

on the west by the coast of the American continent ; on the south and east by the northern boundary of the Tropical Zone.

Seasonal periods :

Tropical : 1 November to 15 July

Summer : 16 July to 31 October

2. In the Arabian Sea

An area bounded -

on the west by the coast of Africa, the meridian of longitude 45°E in the Gulf of Aden, the coast of South Arabia and the meridian of longitude 59°E in the Gulf of Oman ;

on the north and east by the coasts of Pakistan and India ;

on the south by the northern boundary of the Tropical Zone.

Seasonal periods :

Tropical : 1 September to 31 May

Summer : 1 June to 31 August

3. In the Bay of Bengal

The Bay of Bengal north of the northern boundary of the Tropical Zone.

Seasonal periods :

Tropical : 1 December to 30 April

Summer : 1 May to 30 November

4. In the South Indian Ocean

a) An area bounded -

on the north and west by the southern boundary of the Tropical Zone and the east coast of Madagascar ;

on the south by the parallel of latitude 20°S ;

on the east by the rhumb line from point in latitude 20°S, longitude 50°E, to a point in latitude 15°S, longitude 51°30'E, and thence by the meridian of longitude 51°30'E to latitude 10°S.

Seasonal periods :

Tropical : 1 April to 30 November

Summer : 1 December to 31 March.

b) An area bounded -

on the north by the southern boundary of the Tropical Zone ;

on the east by the coast of Australia ;

on the south by the parallel of latitude 15°S from longitude 51°30'E, to longitude 120°E and thence the meridian of longitude 120°E to the coast of Australia ; on the west by the meridian of longitude 51°30'E.

Seasonal periods :

Tropical : 1 May to 30 November

Summer : 1 December to 30 April

5. In the China Sea

An area bounded -

on the west and north by the coast of Vietnam and China from latitude 10°N to Hong Kong ;

on the east by the rhumb line from Hong Kong to the Port of Sual (Luzon Island) and the west coasts of the Islands of Luzon, Samar and Leyte to latitude 10°N ;

on the south by the parallel of latitude 10°N.

Hong Kong and Sual are to be considered as being on the boundary of the Seasonal Tropical Area and Summer Zone.

Seasonal periods :

Tropical : 21 January to 30 April

Summer : 1 May to 20 January

6. In the North Pacific

a) An area bounded -

on the north by the parallel of latitude 25°N ;

on the west by the meridian of longitude 160°E ;

on the south by the parallel of latitude 13°N ;

on the east by the meridian of longitude 140°W.

Seasonal periods :

Tropical : 1 April to 31 October

Summer : 1 November to 31 March

b) An area bounded -

on the north and east by the west coast of the American continent ;

on the west by the meridian of longitude 123°W from the coast of the American continent to latitude 33°N and by the rhumb line from the point latitude 33°N, longitude 123°W, to the point latitude 13°N, longitude 105°W ;

on the south by the parallel of latitude 13°N.

Seasonal periods :

Tropical : 1 March to 30 June and November to 30 November

Summer : 1 July to 31 October and 1 December to 28/29 February.

7. In the South Pacific

a) The Gulf of Carpentaria south of latitude 11°S.

Seasonal periods :

Tropical : 1 April to 30 November

Summer : 1 December to 31 March

b) An area bounded -

on the north and east by the southern boundary of the Tropical Zone ;

on the south by the Tropic of Capricorn from the east coast of Australia to longitude 150°W, thence by the meridian of longitude 150°W to longitude 20°S and thence by the parallel of latitude 20°S to the point where it intersects the southern boundary of the Tropical Zone ;

on the west by the boundaries of the area within the Great Barrier Reef included in the Tropical Zone and by the east coast of Australia.

Seasonal periods :

Tropical : 1 April to 30 November

Summer : 1 December to 31 March.

Regulation 50.

Summer Zones

The remaining areas constitute the Summer Zones. However, for ships of 100 metres (328 feet) and under in length, the area bounded -

on the north and west by the east coast of the United States ;

on the east by the meridian of longitude 68°30'W from the coast of the United States to latitude 40°N and thence by the rhumb line to the point latitude 36°N, longitude 73°W ;

on the south by the parallel of latitude 36°N ; is a Winter Seasonal Area.

Seasonal periods :

WINTER : 1 November to 31 March

SUMMER : 1 April to 31 October

Regulation 51.

Enclosed Seas

1. Baltic Sea

This sea bounded by the parallel of latitude of The Skaw in the Skagerrak is included in the Summer Zones.

However, for ships of 100 metres (328 feet) and under in length, it is a Winter Seasonal Area.

Seasonal periods :

WINTER : 1 November to 31 March

SUMMER : 1 April to 31 October

2. Black Sea

This sea is included in the Summer Zones.

However, for ships of 100 metres (328 feet) and under in length, the area north of latitude 44°N is a Winter Seasonal Area.

Seasonal periods :

WINTER : 1 December to 28/29 February

SUMMER : 1 March to 30 November

3. Mediterranean

This sea is included in the Summer Zones.

However, for ships of 100 metres (328 feet) and under in length, the area bounded -

on the north and west by the coasts of France and Spain and the meridian of longitude 3°E from the coast of Spain to latitude 40°N ;

on the south by the parallel of latitude 40°N from longitude 3°E to the west coast of Sardinia ;

on the east by the west and north coasts of Sardinia from latitude 40°N to longitude 9°E, thence by the meridian of longitude 9°E to the south coast of Corsica, thence by the west and north coasts of Corsica to longitude 9°E and thence by the rhumb line to Cape Sicie ;

is a Winter Seasonal Area.

Seasonal periods :

WINTER : 16 December to 15 March

SUMMER : 16 March to 15 December

4. Sea of Japan

This sea south the parallel of latitude 50°N is included in the Summer Zones.

However, for ships of 100 metres (328 feet) and under in length, the area between the parallel of latitude 50°N and the rhumb line from the east coast of Korea at latitude 38°N to the west coast of Hokkaido, Japan, at latitude 43°12'N is a Winter Seasonal Area.

Seasonal periods :

WINTER : 1 December to 28/29 February

SUMMER : 1 March to 30 November

Regulation 52.

The Winter North Atlantic Load Line

The part of the North Atlantic referred to in Regulation 40(6) (Annex 1) comprises :

a) that part of the North Atlantic Winter Seasonal Zone 11 which lies between the meridians of 15°W and 50°W ;

b) the whole of the North Atlantic Winter Seasonal Zone 1, the Shetland Islands to be considered as being on the boundary.

A N N E X III

CERTIFICATES

INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE 1966

(Official seal)

Issued under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966 under the authority of the Government of

(full official designation of the country)

by (full official designation of the competent person or organization duly authorized under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966).

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Length (L) as defined in Article 2(8)
--------------	-------------------------------	------------------	---------------------------------------

Freeboard assigned as :

Type of ship

(A new ship

(Type «A»

*

)

Type «B»

(An existing ship

(

* (Type «B» with reduced freeboard

(Type «B» with increased freeboard

* Delete whatever is inapplicable.

Timber-winter North Atlanticm. (inches) (LWNA)mm. (inches) below (LS)
Freeboard from deck line

Tropical	mm. (inches) (T)	mm. (inches) above (S)
Summer	mm. (inches) (S)	Upper edge of line at level of ring
Winter	mm. (inches) (W)	mm. (inches) below (LS)
Winter North Atlantic	mm. (inches) (WNA)	mm. (inches) below (S)
Timber tropical	mm. (inches) (LT)	mm. (inches) above (LS)
Timber summer	mm. (inches) (LS)	mm. (inches) above (S)
Timber winter	mm. (inches) (LW)	mm. (inches) below (LS)
Timber winter North Atlantic	mm. (inches) (LWNA)	mm. (inches) below (LS)

Note : Freeboards and load lines which are not applicable need not be entered on the certificate.

Allowance for fresh water for all freeboards other than timber..... mm. (inches). For timber freeboards..... mm. (inches).

The upper edge of the deck line from which these freeboards are measured is..... mm. (inches)..... deck at side.

Date of initial or periodical survey.....

This is to certify that this ship has been surveyed and that the freeboards have been assigned and load lines shown above have been marked in accordance with the International Convention on Load Lines, 1966.

This certificate is valid until..... subject to periodical inspections in accordance with Article 14 (1) (c) of the Convention.

Issued at.....

(Place of issue of certificate)

.....19.....

(Date of issue) (Signature of official issuing the certificate)

and/or

(Seal of issuing authority)

If signed, the following paragraph is to be added :

The undersigned declare that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.

(Signature)

Notes : 1. When a ship departs from a port situated on a river or inland waters, deeper loading shall be permitted corresponding to the weight of fuel and all other materials required for consumption between the point of departure and the sea.

2. When a ship is in fresh water of unit density the appropriate load line may be submerged by the amount of the fresh water allowance shown above. Where the density is other than unity, an allowance shall be made proportional to the difference between 1.025 and the actual density.

Reverse of Certificate

This is to certify that at a periodical inspection required by Article 14(1)(c) of the Convention, this ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention.

PlaceDate

Signature and/or Seal of issuing authority.

PlaceDate

Signature and/or Seal of issuing authority.

PlaceDate

Signature and/or Seal of issuing authority.

PlaceDate

Signature and/or Seal of issuing authority.

The provisions of the Convention being fully complied with by this ship, the validity of this certificate is, in accordance with Article 19(2) of the Convention, extended until.....

PlaceDate

Signature and/or Seal of issuing authority.

INTERNATIONAL LOAD LINE EXEMPTION CERTIFICATE

(Official seal)

Issued under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966, under the authority of the Government of

(full official designation of the country)

by (full official designation of the competent person or organization duly authorized under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966)

Name of Ship	Distinctive Number or letters	Port of Registry
--------------	-------------------------------	------------------

This is to certify that the above-mentioned ship is exempted from the provisions of the 1966 Convention, under the authority conferred by Article 6 (2) Article 6(4)* of the Convention referred to above.

The provisions of the Convention from which the ship is exempted under Article 6(2) are :

*Delete whichever is inapplicable.

The voyage for which exemption is granted under Article 6(4) is :

From :
To :

Conditions, if any, on which the exemption is granted under either Article 6(2) or Article 6(4) :

.....

This certificate is valid until.....
 subject, where appropriate, to periodical inspections in accordance with Article 14(1)(c) of the Convention.
 Issued at

(Place of issue of certificate)

.....19.....

(Date of issue)

.....
 (Signature of official issuing the certificate)

and/or

(Seal of issuing authority)

If signed the following paragraph is to be added :

The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.

.....
 (Signature)

Reverse of Certificate

This is to certify that this ship continues to comply with the conditions under which this exemption was granted.

Place Date

Signature and/or Seal of issuing authority.

Place Date

Signature and/or Seal of issuing authority.

Place Date

Signature and/or Seal of issuing authority.

Place Date

Signature and/or Seal of issuing authority.

This ship continues to comply with the conditions under which this exemption was granted and the validity of this certificate is, in accordance with Article 19(4)(a) of the Convention, extended until.....

Place Date

Signature and/or Seal of issuing authority.

Attachment 2.

RECOMMENDATIONS

The following are the Recommendation adopted by the Conference :

Recommendation 1.

Denunciation of the International Convention respecting

Load Lines 1940

The Conference recommends :

1. that Governments should accept the International Convention on Load Lines, 1966, at as early a date as possible and that the Governments which become parties to that Convention should denounce the International Convention respecting Load Lines 1930, and should co-operate with one another with a view to ensuring that their respective denunciations become effective on a date two years after the date on which the 1966 Convention comes into force;

2. that Government denouncing the 1940 Convention should bear in mind the provisions of the 1966 Convention relating to existing ships; in particular Article(4)(4).

Recommendation 2.

Ships not subject to the International Convention on Load Lines, 1966

The Conference recommends that such regulations as may be made by any of the Contracting Governments relating to

its new ships of less than 24 metres (79 feet) in length on international voyages;

2. its existing ships of less than 150 tons gross engaged on international voyages;

3. its ships engaged on national voyage of an exposed nature, embracing the same hazardous elements as are normally encountered on international voyages should, so far as practicable and reasonable, be framed in accordance with the principles and provisions of the International Convention on Load Lines, 1966.

Recommendation 3.

Minimum Freeboards for Fishing Vessels

The Conference, having discussed the possibility of assigning load lines to fishing vessels, recommends that the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization should pursue studies on the minimum freeboard for such vessels with a view to establishing recommended international standards for minimum freeboard of fishing vessels.

Recommendation 4.

Consolidation of Conventions

The Conference, recognizing the common aims of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960 and the International Convention on Load Lines, 1966, concerning the safety of life and property at sea, recommends that the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization should consider the relation ship between the provisions of the two Conventions with a view to suggesting how they could be consolidated in a single international convention.

Recommendation 5.

Boundaries between Inland Waters and the Seas

The Conference recommends that each Contracting Government should make available to any other Contracting Government, on request, particulars of the boundaries between inland waters and the sea which it will use for the purposes of Article 12(3) of the International Convention on Load Lines, 1966.

The Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization hereby certifies that the foregoing text is a true copy of the Final Act of the International Conference on Load Lines, 1966, done at London on 5 April 1966, the original of which is deposited with the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

Secretary -General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization

London, 6 Jyly 1966.

ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΑΞΙΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΑΣΚΕΥΕΩΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ 1966

1. Τῇ προσκλήσει τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλευτικοῦ Ὁργανισμοῦ συνεχλήθη Διάσκεψις ἐν Λονδίῳ ἀπὸ τῆς 3ης Μαρτίου μέχρι τῆς 5ης Ἀπριλίου 1966, πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς σχεδιάσεως μιᾶς Διεθνοῦς Συμβάσεως ἐπὶ τῶν Γραμμῶν Φορτώσεως, μετ' ἀναγνώρισιν ὅτι ἡ καθεύρωσις διὰ διεθνοῦς συμφωνίας τῶν κατωτάτων ὁρίων τοῦ ὕψους ἐξάλων τῶν ἀσχολουμένων εἰς διεθνεῖς πλοίων, συνιστᾷ σπουδαιοτάτην προσφορὰν εἰς τὴν ἀσφάλειαν τῆς ζωῆς καὶ περιουσίας ἐν θαλάσσῃ.

2. Αἱ Κυβερνήσεις τῶν κάτωθι Κρατῶν ἀντιπροσωπεύθησαν ἐν τῇ Διασκέψει ὑπὸ ἀντιπροσωπεύων :

Ἀργεντινὴ
 Αὐστραλία
 Βέλγιον

Ἰσλανδία
 Ἰνδία
 Ἰρλανδία

Βραζιλία	Ισραήλ
Βουλγαρία	Ιταλία
Καναδάς	Ιαπωνία
Κίνα	Κουβέιτ
Κολομβία	Λιθουανία
Τσεχοσλοβακία	Λιθουανία
Δανία	Μαλαισιανή Δημοκρατία
Δομινικανή Δημοκρατία	Μάλτα
Ομοσπονδιακή Δημ. της Γερμανίας	Κάτω Χώρες
Φινλανδία	Νέα Ζηλανδία
Γαλλία	Νικαράγουα
Γκιάνα	Νορβηγία
Ελλάς	Πακιστάν
Ουδούρς	Παναμάς
Περσία	Ισπανία και Γαλιτάνια
Φιλιππίνες	Τουνησία
Αιθιοπική Δημοκρατία της	Ε.Σ.Σ.Δ.
Πολωνία	Ηνωμένη Αραβική Δημοκρατία
Δημοκρατία της Κορέας	Ηνωμένο Βασίλειον
Ρουμανία	της Μεγάλης Βρετανίας και Β. Ιρλανδίας
Άγιος Μαρίνος	Ηνωμένοι Πολιτείες Αμερικής
Νότιος Αφρική	Βενεζουέλα
Ισπανία	Γουγκολαβία
Σουδάν	
Ελβετία	

3. Αι Κυβερνήσεις των κάτωθι κρατών αντιπροσωπεύθησαν εν τη Διασκέψει υπό παρατηρητών:

Καμερούν	Ούγγαρία
Κογκό	Ιράν
Κούβα	Τουρκία
Βατικανόν	Ουραγουάη

4. Οι ακόλουθοι διακυβερνητικοί οργανισμοί αντιπροσωπεύθησαν εν τη Διασκέψει υπό παρατηρητών:

Ηνωμένα Έθνη
Οργανισμός τροφίμων και Γεωργίας των Ηνωμένων Εθνών

5. Ο ακόλουθος διεθνής μη κυβερνητικός οργανισμός αντιπροσωπεύθη εν τη Διασκέψει υπό ενός παρατηρητού:

Διεθνές Ναυτικών Επιμελητηρίον

6. Ο SIR GILMOUR (Ηνωμένο Βασίλειον) εξελέγη Πρόεδρος της Διασκέψεως.

7. Ο Ναύαρχος E. J. ROLAND (Η.Π.Α.), ο κ. A. S. KOLESNIK CHENKO (Ε.Σ.Σ.Δ.), ο κ. A. UYAMA (Ιαπωνία) και ο κ. D. H. G. MARCO (Αργεντινή) εξελέγησαν Αντιπρόεδροι της Διασκέψεως.

8. Γενικός Γραμματεὺς της Διασκέψεως ἦτο ὁ κ. JEAN ROULLIER (Γενικός Γραμματεὺς τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλευτικοῦ Ὑποτάκτου). Ἀναπληρωτὴς Γενικός Γραμματεὺς τῆς Διασκέψεως ἦτο ὁ κ. E. G. V. GOAD (Ἀναπληρωτὴς Γεν. Γραμματεὺς τοῦ Ὑποτάκτου), καὶ Ἐκτελεστικὸς Γραμματεὺς τῆς Διασκέψεως ἦτο ὁ κ. V. NADETSKI (ἐπὶ κεφαλῇ τοῦ τομέως ναυτικῶν κατασκευῶν τῆς Γραμματείας τοῦ Ὑποτάκτου).

9. Ἡ Διάσκεψις καθήρτισε πέντε Ἐπιτροπὰς πρὸς πραγματοποίησιν τοῦ σκοποῦ τῆς:

Γενικὴ Ἐπιτροπὴ

Πρόεδρος: DR. NAGENDRA SINGH (Ινδία)
Ἀντιπρόεδρος: κ. M. FILA (Πολωνία)
Τεχνικὴ Ἐπιτροπὴ

Πρόεδρος: Καθηγητὴς G. W. PROHASKA (Δανία)
Ἀντιπρόεδρος: κ. L. SPINELLI (Ιταλία)
κ. D. R. MURRAY SMITH (Ηνωμένο Βασίλειον)
Ἐπιτροπὴ ζωνῶν

Πρόεδρος: κ. J. QUEGNINER (Γαλλία)
Ἀντιπρόεδρος: Πλοίαρχος H. RUEGG (Νέα Ζηλανδία)
Ἐπιτροπὴ Σχεδιάσεως

Πρόεδρος: κ. R. W. BULLMORE (Ηνωμένο Βασίλειον)

Ἀντιπρόεδρος: κ. M. ALTMAN (Τσεχοσλοβακία)

Ἐπιτροπὴ Διαπιστευτηρίων:

Πρόεδρος: Πλωτάρχης R. INTO (Περσία)

10. Ἡ Διάσκεψις εἶχε ὑπὸ ὄψιν τῆς καὶ ἐχρησιμοποίησεν ὡς βάση διὰ τὰς συζητήσεις δύο σχέδια καίμενων μιᾶς Διεθνούς Συμβάσεως Γραμμῶν Φορτώσεως καὶ τῶν παραρτημάτων τῆς, ὑποβληθεῖσα ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς καὶ τῆς Κυβερνήσεως τῆς Ἑνῶσεως τῶν Σοβιετικῶν Σοσιαλιστικῶν Δημοκρατιῶν, ὁμοῦ μετὰ προτάσεων πολλῶν Κυβερνήσεων διὰ τὴν ἀναθεώρησιν τῶν καίμενων τούτων.

11. Ὡς ἀποτέλεσμα τῶν συσκέψεων τῆς, ἡ Διάσκεψις, ὡς ἀναγράφεται εἰς τὸ πρακτικὸν τῶν ἐπιτροπῶν καὶ εἰς τὰ πρακτικὰ τῆς ἐκμελείας τῶν συνόδων, προητοίμασε καὶ ὑπέβαλε πρὸς ὑπογραφήν καὶ ἀποδοχήν τὴν Διεθνή Σύμβασιν περὶ Γραμμῶν Φορτώσεως τοῦ 1966.

12. Ἡ Διάσκεψις υἱοθέτησε πέντε συστάσεις, αἵτινες προέκυψαν κατὰ τὰς συνεδριάσεις τῆς.

13. Τὸ καίμενον τῆς παρούσης Τελικῆς Πράξεως, συνταχθέν ἐν μόνον πρωτότυπον εἰς τὴν Ἀγγλικήν, Γαλλικήν, Ρωσικὴν καὶ Ἰσπανικὴν γλῶσσαν ὁμοῦ μετὰ τῶν συνημμένων καίμενων τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περὶ Γραμμῶν Φορτώσεως τοῦ 1966 καὶ τῶν συστάσεων τῆς Διασκέψεως, αἵτινες εἶναι συντεταγμέναι εἰς τὴν Ἀγγλικὴν καὶ Γαλλικὴν γλῶσσαν, θὰ κατατεθῇ εἰς τὸν Διακυβερνητικὸν Ναυτιλιακὸν Συμβουλευτικὸν Ὑποτάκτον. Ἐπίσημοι μεταφράσεις τῆς συνημμένης Συμβάσεως καὶ τῶν συστάσεων θὰ ἐτοιμασθῶσιν εἰς τὴν Ρωσικὴν καὶ Ἰσπανικὴν γλῶσσαν καὶ θὰ κατατεθῶσιν ὁμοῦ μετὰ τῆς παρούσης Τελικῆς Πράξεως. Ὁ Γενικός Γραμματεὺς τοῦ Ὑποτάκτου θὰ ἀποστείλῃ ἐπικυρωμένα ἀντίγραφα τῶν ἐπισήμων μεταφράσεων τῆς Συμβάσεως καὶ τῶν συστάσεων, εὐθὺς ὡς ἐτοιμασθῶσι, εἰς μίαν ἐκάστην τῶν Κυβερνήσεων, αἵτινες ἐκλήθησαν νὰ μετὰχῶσι τῆς Διασκέψεως.

Ἐφ' ᾧ οἱ Ἀντιπρόσωποι τῶν διαφόρων χωρῶν ἔθεσαν τὰς ὑπογραφὰς των ἐν τῇ παρούσῃ Τελικῇ Πράξει.

Ἐγένετο ἐν Λονδίνῳ τῇ Πέμπτῃ Ἀπριλίου τοῦ ἔτους χίλια ἑννεακόσια ἑξήκοντα ἑξ.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΓΡΑΜΜΩΝ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ, 1966

Αἱ συμβαλλόμενα Κυβερνήσεις:

ΕΠΙΘΥΜΟΥΣΑΙ νὰ προαγάγῃ τὴν ἀσφάλειαν τῆς ἀνθρώπινης ζωῆς καὶ περιουσίας ἐν θαλάσσῃ, διὰ τοῦ καθορισμοῦ, ὁμοιομόρφων ἀρχῶν καὶ κανονισμῶν ἀναφορικῶς μετὰ τὰ ὅρια μέχρι τὰ ὅποια πλοῖα ἐκτελοῦνται διεθνεῖς πλόαι, δύνανται νὰ φορτώνωνται.

ΦΡΟΝΟΥΣΑΙ δέ, ὅτι ὁ σκοπὸς οὗτος θέλει καλὺτερον ἐπιτευχθῇ διὰ τῆς συνάψεως μιᾶς Συμβάσεως.

ΣΥΝΕΦΩΝΗΘΗΣΑΝ τὰ ἀκόλουθα:

Ἄρθρον 1.

ΓΕΝΙΚΗ ΥΠΟΧΡΕΩΣΙΣ ΕΚ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ

(1) Τὰ συμβαλλόμενα κράτη ἀναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἐφαρμόζον τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως καὶ τῶν προσηρημένων αὐτῇ Παραρτημάτων, οἵτινες θέλουν θεωρηθῇ ὅτι ἀποτελοῦν ἀναπόσπαστον μέρος τῆς παρούσης Συμβάσεως. Ὅπου γίνεται μνεία τῆς παρούσης Συμβάσεως, νοοῦνται καὶ τὰ προσηρηθέντα αὐτῇ Παραρτήματα.

(2) Τὰ συμβαλλόμενα Κράτη θὰ ἀναλάβουν τὴν ὑποχρέωσιν τῆς λήψεως ἀπάντων τῶν μέτρων, ἅτινα ἤθελον θεωρηθῇ ἀναγκαιὰ πρὸς ἐφαρμογὴν τῆς παρούσης Συμβάσεως.

Ἄρθρον 2.

ΟΡΙΣΜΟΙ

Κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς παρούσης Συμβάσεως, ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως ρητῶς προβλέπεται.

(1) «Κανονισμοί» σημαίνει τούς Κανονισμούς τούς προσηρτημένους εις την παρούσαν Σύμβασιν.

(2) «Αρχή» σημαίνει την Κυβέρνησιν του Κράτους, την σημαίαν του οποίου φέρει το πλοίο.

(3) «Έγκεικρυμένοις» σημαίνει έγκεικρυμένοις υπό της 'Αρχής.

(4) «Διεθνής πλοῦς» σημαίνει τὸν πλοῦν ἀπὸ χώραν εἰς ἥν ἐφαρμόζεται ἡ παρούσα Σύμβασις, εἰς τινὰ λιμένα ἐκτὸς τῆς χώρας ταύτης ἢ καὶ ἀντιστρόφως. Ὑπὸ τὴν ἔννοιαν ταύτην ὡς ἰδιαιτέραν χώραν θεωρεῖται καὶ πᾶν ἔδαφος, διὰ τὰς διεθνεῖς σχέσεις τοῦ οὐοίου εἶναι ἐπισχετισμένον Συμβαλλόμενον τι Κράτος ἢ τὸ ἔδαφος τὸ εὐρισκόμενον ὑπὸ τὴν Διοίκησιν τοῦ Ὁργανισμοῦ Ἡνωμένων Ἐθνῶν.

(5) «Ἀλιευτικὸν πλοῖον» εἶναι τὸ πλοῖον ὅπερ χρησιμοποιεῖται διὰ τὴν ἀλιεῖαν ἰχθύων, φαλαινῶν, ῥωκῶν, θαλασσίων ἱππῶν ἢ ἄλλων ὑπάρξεων τοῦ ζωικοῦ βασιλείου τῆς θαλάσσης.

(6) «Νέον πλοῖον» σημαίνει πλοῖον τοῦ οὐοίου ἢ τρόπος ἐτέθῃ ἢ τὸ οὐοῖον εὐρίσκεται εἰς ἀνάλογον στάδιον κατασκευῆς, κατὰ ἢ μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως δι' ἕκαστον Συμβαλλόμενον Κράτος.

(7) «Ὑπάρχον πλοῖον» σημαίνει πᾶν πλοῖον, τὸ οὐοῖον δὲν εἶναι νέον.

(8) «Μήκος» σημαίνει τὰ 96 ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ ὀλικοῦ μήκους τῆς ἰσάλου τῆς μετρούμενης εἰς τὰ 85 ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ ἑλαχίστου πλευρικοῦ βάθους μετρούμενου ὡς ὀρίζεται εἰς τὸν Κανονισμὸν 3(5) (α) τοῦ παραρτήματος I ἢ τὸ μήκος τὸ μετρούμενον ἀπὸ τὴν ἐξωτερικὴν ὕψιν τῆς σπείρας μέχρι τοῦ ἄκρους τοῦ πηδαλίου ἐπὶ τῆς αὐτῆς ἰσάλου, ἐὰν τοῦτο εἶναι μεγαλύτερον. Εἰς πλοῖα σχεδιασμένα με κεκλιμένην τρύπα, ἢ ἱσάλος γραμμὴ ἐφ' ἧς τὸ μήκος τοῦτο μετρεῖται, δέον νὰ εἶναι παράλληλος πρὸς τὴν σχεδιασθεῖσαν ἱσάλον γραμμὴν.

*Ἀρθρον 3.

ΓΕΝΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

(1) Ἀπὸ τῆς θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς παρούσης Συμβάσεως, οὐδὲν πλοῖον, ἐφ' οὗ ἐφαρμόζεται ἡ παρούσα Σύμβασις, θὰ ἀνάγεται εἰς τὸ πέλαγος πρὸς ἐκτέλεσιν διεθνῶς πλοῦ, ἐκτὸς ἐὰν ἔχῃ ἐπιθεωρηθῇ, σημανθῇ καὶ ἐροδικοθῇ διὰ πιστοποιητικοῦ Διεθνῶς Γραμμῆς Φορτώσεως (1966), ἢ ἐὰν χρειάζεται, διὰ Πιστοποιητικοῦ Ἀπαλλαγῆς Διεθνῶς Γραμμῆς Φορτώσεως συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(2) Οὐδὲν ἐκ τῶν ἐν τῇ Συμβάσει περιεχομένων ἤθελεν ἐμποδίσαι μίαν Ἀρχὴν ἀπὸ τοῦ νὰ χαράξῃ μεγαλύτερον ὕψος ἐξάλων τοῦ κατωτάτου τοιοῦτου τοῦ ὀριζομένου συμφώνως πρὸς τὸ Παράρτημα I.

*Ἀρθρον 4.

Ἐφαρμογή

(1) Ἡ παρούσα Σύμβασις θὰ ἐφαρμόζεται ἐπὶ:

α) Πλοίων νηολογημένων εἰς χώρας αἱ Κυβερνήσεις τῶν οὐοίων εἶναι Συμβαλλόμεναι Κυβερνήσεις.

β) Πλοίων νηολογημένων εἰς ἐδάφη εἰς τὰ οὐοῖα, κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ Ἀρθροῦ 32, ἐπεκτείνεται ἡ παρούσα Σύμβασις, καὶ

γ) Μὴ νηολογημένων πλοίων φερόντων τὴν σημαίαν ἐνὸς Κράτους, ἢ Κυβερνήσεως τοῦ οὐοίου εἶναι συμβαλλομένη Κυβέρνησις.

(2) Ἡ παρούσα Σύμβασις θὰ ἐφαρμόζεται ἐπὶ πλοίων ἐκτελούντων διεθνεῖς πλόας.

(3) Οἱ Κανονισμοὶ οἵτινες περιέχονται ἐν Παραρτήματι I δέον εἰδικῶς νὰ ἐφαρμόζονται ἐπὶ τῶν νέων πλοίων.

(4) Ὑπάρχοντα πλοῖα μὴ συμμορφούμενα πλήρως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Κανονισμῶν τῶν περιεχομένων ἐν Παραρτήματι I ἢ ἐν παντὶ ἐρεξῆς ἔμειναι ὁρεῖλαι νὰ συμμορφωθῶνται τοῦλάχιστον πρὸς τὰς ἡσσονας σημασίας σχετικὰς ἀπαιτήσεις τὰς οὐοίας ἐφ' ἡμῶς ἡ Ἀρχὴ εἰς πλοῖα ἐκτελούντα διεθνεῖς πλόας πρὸ τῆς θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς παρούσης Συμβάσεως. Ἐν οὐδεμίᾳ περιπτώσει θὰ ἀπαιτηθῇ ἀπὸ τοιαῦτα πλοῖα νὰ

αὐξήσουν τὸ ὕψος ἐξάλων τῶν. Πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς ἐμμεταλλεύσεως τοῦ πλεονεκτήματος οἰασδήποτε μειώσεως τοῦ ὕψους ἐξάλων ἐν σχέσει πρὸς τὸ πρότερον χαρὰχθέν, τὰ ὑπάρχοντα πλοῖα θὰ ἐφαρμόζον ἀνάγκης τὰς ἀπαιτήσεις τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(5) Οἱ Κανονισμοὶ οἱ περιεχόμενοι ἐν τῷ Παραρτήματι II δέον νὰ ἐφαρμόζονται ἐπὶ τῶν νέων καὶ ὑπάρχόντων πλοίων, ἐπὶ τῶν οὐοίων ἐφαρμόζεται ἡ παρούσα Σύμβασις.

*Ἀρθρον 5.

Ἐξαιρέσεις.

(1) Ἡ παρούσα Σύμβασις δὲν θὰ ἐφαρμόζεται ἐπὶ:

(α) τῶν πολεμικῶν πλοίων

(β) τῶν νέων πλοίων κάτω τῶν 24 μέτρων (79 ποδῶν) μήκους.

(γ) τῶν ὑπάρχόντων πλοίων κάτω τῶν 150 κ.ο.χ.

(δ) τῶν πλοίων ψυχαγωγίας, μὴ χρησιμοποιουμένων δι' ἐμπορικὰς μεταφοράς.

(ε) τῶν ἀλιευτικῶν πλοίων

(2) Οὐδὲν τῶν ἀναφερομένων ἐν τῇ παρούσῃ Συμβάσει θὰ ἐφαρμόζεται ἐπὶ πλοίων ἀποκλειστικῶς ναυσιπλοούντων:

(α) Ἐντὸς τῶν Μεγάλων Λιμνῶν τῆς Βορείου Ἀμερικῆς καὶ τοῦ ποταμοῦ τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου, ἐντὸς ὁρίων, ὀριζομένων ἀνατολικῶς ὑπὸ λοξοδρομικῆς καμπύλης χαρασσομένης ἐκ τοῦ Ἀκρωτηρίου DES ROSIERS μέχρι τοῦ δυτικοῦ ἄκρου (WEST POINT) τῆς νήσου ANTICOSTI καὶ εἰς τὴν βορείαν πλευρὰν τῆς νήσου ANTICONTI διὰ τοῦ 63 μεσημβριοῦ.

(β) Ἐντὸς τῆς Κασπίας θαλάσσης.

(γ) Ἐντὸς τῶν ποταμῶν Πλέιτ (PLATE), Παρανᾶ (PARANA) καὶ Οὐρουγουάη (URUGUAY), ἐντὸς ὁρίων ὀριζομένων ἀνατολικῶς ὑπὸ λοξοδρομικῆς καμπύλης χαρασσομένης μεταξὺ τοῦ Ἀκρωτηρίου Ράτσα (CABO SAN ANTONIO) τῆς Ἀργεντινῆς καὶ τοῦ Ἀνατολικοῦ Ἀκρωτηρίου (PUNTA DEL ESTE), τῆς Οὐραγουάης.

*Ἀρθρον 6.

Ἀπαλλαγὰι

(1) Πλοῖα ἀπασχολούμενα εἰς διεθνεῖς πλόας μεταξὺ πλησίον γειτονικῶν λιμένων δύο ἢ περισσοτέρων Κρατῶν δύνανται νὰ ἀπαλλαγῶσιν ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς τῶν διατάξεων τῆς παρούσης Συμβάσεως, καθ' ὅσον χρόνον θὰ παραμένουν ἀπασχολούμενα εἰς τοιοῦτους πλόας, ἐὰν αἱ Κυβερνήσεις τῶν Κρατῶν, εἰς τὰ ἐδάφη τῶν οὐοίων κεῖνται οἱ τοιοῦτοι λιμένες, ἤθελεν ἰκανοποιηθῇ ἐκ τῆς φύσεως καὶ τῶν συνθηκῶν ἀσφαλείας τῶν πλόων μεταξὺ τοιοῦτων λιμένων, ὡς ποιοῦντων μὴ εὐλογον ἢ μὴ πρακτικὴν τὴν ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τῆς παρούσης Συμβάσεως ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν ἀσχολουμένων εἰς τοιοῦτους πλόας.

(2) Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἀπαλλάξῃ τῶν διατάξεων τῆς παρούσης Συμβάσεως πᾶν πλοῖον φέρον χαρακτηριστικὰ νεοφανοὺς τινὸς τύπου, ἐὰν ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τούτων σοβαρῶς ἤθελε παρακωλυθῇ οἰασδήποτε μελέτη εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῶν τοιοῦτων χαρακτηριστικῶν καὶ εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἐπὶ πλοίων ἀσχολουμένων εἰς διεθνεῖς πλόας. Ἐν πάσῃ ὁμῶς περιπτώσει, πᾶν τοιοῦτον πλοῖον δέον νὰ συμμορφῶται μετὰ τὰς ἀπαιτήσεις ἀσφαλείας, αἱ οὐοῖαι, κατὰ τὴν γνώμην τῆς Ἀρχῆς, εἶναι ἐπαρκεῖς διὰ τὴν ὑπηρεσίαν τὴν οὐοίαν προτίθεται νὰ ἐκτελέσῃ, εἶναι φύσεως ἐξασφαλιζούσης πλήρη ἀσφάλειαν καὶ θὰ γίνονιν δεκταὶ ἀπὸ τὰς Κυβερνήσεις τῶν Κρατῶν, τὰ οὐοῖα τὰ πλοῖα ταῦτα θὰ ἐπισκεφθῶσι.

(3) Ἡ Ἀρχὴ, ἢ οὐοία ἤθελε χορηγήσει οἰασδήποτε ἀπαιτήσιν, συμφώνως πρὸς τὰς παραγράφους (1) καὶ (2) τοῦ παρόντος Ἀρθροῦ, ὀφείλει νὰ γνωστοποιῇ εἰς τὸν Διακυβερνητικὸν Ναυτιλιακὸν Ὁργανισμὸν (ἐφεξῆς καλούμενον Ὁργανισμὸν), τὰ χαρακτηριστικὰ στοιχεῖα τῆς χορηγηθείσης ἀπαλλαγῆς καὶ νὰ ἀναφέρῃ τοὺς δικαιολογητικοὺς τῆς τοιαύτης ἀπαλλαγῆς λόγους. τοὺς οὐοίους ὁ Ὁργανισμὸς θὰ διανεῖμῃ εἰς τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη πρὸς ἐνημέρωσιν τῶν.

(4) Πλοίων, τὸ ὁποῖον δὲν ἀσχολεῖται συνήθως εἰς διεθνεῖς πλόας, ἀλλὰ τὸ ὁποῖον, εἰς ἐξαιρετικὰς περιπτώσεις, καλεῖται νὰ ἀναλάβῃ τὴν ἐκτέλεσιν μεμονωμένου διεθνoῦς πλοῦ, δύναται νὰ ἀπαλλαγῇ οἰασδήποτε τῶν ἀπαιτήσεων τῆς παρούσης Συμβάσεως, ἐφ' ὅσον συμμορφοῦται μὲ τὰς ἀπαιτήσεις ἀσφαλείας αἱ ὁποῖαι, κατὰ τὴν γνώμην τῆς Ἀρχῆς, εἶναι ἐπαρκεῖς διὰ τὸ ταξιδεῖν τὸ ὁποῖον θὰ ἀναλάβῃ τὸ πλοῖον τοῦτο.

Ἄρθρον 7.

Ἀνωτέρα εἰς

(1) Ἐὰν κατὰ τὸν ἀπόπλου πλοῖον τι δὲν ὑπόκειται εἰς νὰ ὑποβληθῇ εἰς ταύτας καὶ κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν πλοῦ ἐξ αἰτίας παρεκκλίσεως ἐκ τῆς προδιαγεγραμμένης πορείας λόγω κακοκαιρίας ἢ ἄλλης τινὸς αἰτίας ἀνωτέρας βίας.

(2) Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τῆς παρούσης Συμβάσεως, τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη δέον νὰ λαμβάνουν ὑπ' ὄψιν τῶν πᾶσα παρέκκλινῃ ἢ καθυστέρησιν ὀφειλομένην εἰς κακοκαιρίαν ἢ ἄλλην τινὰ αἰτίαν ἀνωτέρας βίας.

Ἄρθρον 8.

Ἰσοδύναμα

(1) Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ὅπως ἐφαρμόζεται ἡ φέρηται ἐπὶ ἐνὸς πλοίου πᾶν εἰδικὸν τι ἐξάρτημα, ὕλικόν, ὄργανον ἢ συσκευή ἢ ἀνάλογος τύπος τούτων ἢ ὅπως εἰδικὴ τις διάταξις δέον νὰ ἀκολουθῇ ἀντὶ ἐκείνων τὰ ὁποῖα ἀπαιτοῦνται ὑπὸ τῆς παρούσης Συμβάσεως, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι ἡ Ἀρχὴ θὰ πεισθῇ διὰ καταλλήλου δοκιμῆς ἢ ἄλλως πως ὅτι τὸ ἀντικαθιστῶν ἐξάρτημα, ὕλικόν, ὄργανον ἢ συσκευή ἢ ἀνάλογος τύπος ἢ ἡ εἰδικὴ διάταξις εἶναι τοῦλάχιστον τῆς αὐτῆς ἀποδόσεως μὲ τὴν ὑπὸ τῆς συμβάσεως ἀπαιτούμενην.

(2) Ἡ Ἀρχή, ἡ ὁποία κατὰ τ' ἀνωτέρω, ἀποδέχεται ἐξάρτημα, ὕλικόν, ὄργανον ἢ συσκευήν ἢ εἰδικὴν τινὰ διάταξιν διάφορον τῆς ἀπαιτούμενης ὑπὸ τῆς παρούσης Συμβάσεως, δέον νὰ γνωστοποιῇ εἰς τὸν Ὁργανισμόν πρὸς κοινοποίησιν εἰς τὰ συμβαλλόμενα Κράτη τὰ χαρακτηριστικὰ τούτων, ὁμοῦ μετ' ἐκθέσεως ἐπὶ τῶν γενομένων δοκιμῶν.

Ἄρθρον 9.

Ἐγκρίσεις διὰ πειραματικούς σκοποὺς

(1) Οὐδὲν, ἐκ τῶν περιεχομένων ἐν τῇ παρούσῃ Συμβάσει, ἤθελεν ἐμποδίσαι μίαν Ἀρχὴν ἀπὸ τοῦ νὰ χορηγήσῃ εἰδικὰς ἐγκρίσεις διὰ πειραματικούς σκοποὺς εἰς πλοῖον, ἐφ' οὗ ἐφαρμόζονται αἱ διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(2) Ἀρχὴ χορηγοῦσα οἰανδήποτε τοιαύτην ἐγκρίσιν ὀφείλει νὰ γνωστοποιῇ εἰς τὸν Ὁργανισμόν πρὸς κοινοποίησιν εἰς τὰ συμβαλλόμενα Κράτη λεπτομερικὰ στοιχεῖα περὶ τῆς χορηγήσεως ἐγκρίσεως.

Ἄρθρον 10.

Ἐπισκευαί, Μετασκευαί καὶ Τροποποιήσεις.

(1) Πλοῖον, ἐπὶ τοῦ ὁποῖου ἐκτελοῦνται ἐργασίαι ἐπισκευῶν, μετασκευῶν, τροποποιήσεων καὶ σχετικοῦ ἐξοπλισμοῦ, δέον νὰ συνεχίσῃ συμμορφούμενον τοῦλάχιστον πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις αἰσινες εἶδει προηγουμένως νὰ ἐφαρμοσθῶσιν ἐπ' αὐτοῦ. Ἐν τούτῃ περιπτώσει ἐν ὑπάρχον πλοῖον δὲν θὰ συμμορφοῦται, κατὰ κανόνα, πρὸς κατώτερα, ἀπὸ προηγουμένου, ὅρια ἀπαιτήσεων ἐφαρμοζομένων ἐπὶ νέου πλοίου.

(2) Ἐπισκευαί, μετασκευαί καὶ τροποποιήσεις μεζῶνος χαρακτῆρος ὡς καὶ ὁ σχετικὸς πρὸς αὐτάς ἐξοπλισμός, δέον νὰ εἶναι σύμφωνα πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις, αἵτινες ἐφαρμόζονται ἐπὶ νέου πλοίου, καθ' ὅσον ἡ Ἀρχὴ κρίνει εὔλογον καὶ πρακτικόν.

Ἄρθρον 11.

Ζῶναι καὶ περιοχαί.

(1) Πᾶν πλοῖον, ἐπὶ τοῦ ὁποῖου ἐφαρμόζεται ἡ παρούσα Σύμβασις, ὀφείλει νὰ συμμορφοῦται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις αἰσινες ἐφαρμόζονται ἐπ' αὐτοῦ εἰς τὰς ζῶνας καὶ περιοχάς, αἱ ὁποῖαι περιγράφονται εἰς τὸ Παράρτημα II.

(2) Πᾶς λιμὴν κείμενος ἐπὶ τῆς παραμεθορίου γραμμῆς μεταξὺ δύο ζωνῶν ἢ περιοχῶν, θὰ θεωρῇται ὅτι κεῖται ἐντὸς τῆς αὐτῆς ζώνης ἢ περιοχῆς ἀπὸ ἧς διὰ τὴν ὁποῖαν τὸ πλοῖον καταπλέει ἢ ἀναχωρεῖ.

Ἄρθρον 12.

Καταβύθισις.

(1) Ἐντὸς τῶν προβλεπομένων εἰς τὰς παρ. (2) καὶ (δ) τοῦ παρόντος Ἀρθροῦ, αἱ ἐπὶ τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου κανονικαί γραμμαὶ φορτώσεως, αἱ ἀντιστοιχοῦσαι πρὸς τὴν ἐποχὴν τοῦ ἔτους καὶ τὴν ζώνην ἢ περιοχὴν ἐνθα εὐρίσκεται τὸ πλοῖον, δὲν θὰ βυθίζονται ὑπὸ τὸ ὕδωρ κατὰ τὸν χρόνον καθ' ὃν τὸ πλοῖον ἀνάγεται πρὸς τὸ πέλαγος, διαρκούντος τοῦ πλοῦ ἢ κατὰ τὸν κατάπλου.

(2) Ὅταν ἐν πλοῖον εὐρίσκεται ἐντὸς γλυκέος ὕδατος μοναδικῆς πυκνότητος, ἡ κανονικὴ γραμμὴ φορτώσεως δύναται νὰ βυθισθῇ ὑπὸ τὸ ὕδωρ κατὰ τὸ ἐπιτρεπόμενον διὰ γλυκὺ ὕδωρ ποσὸν τὸ ἀναγραφόμενον ἐπὶ τοῦ πιστοποιητικοῦ Διεθνoῦς Γραμμῆς Φορτώσεως (1966). Ὅπουδήποτε ἡ πυκνότης εἶναι διάφορος τῆς μονάδος, τὸ ἐπιτρεπόμενον ποσὸν θὰ εἶναι ἀνάλογον τῆς διαφορᾶς μεταξὺ 1.025 καὶ τῆς πραγματικῆς πυκνότητος.

(3) Ὅταν ἐν πλοῖον ἀναχωρῇ ἀπὸ λιμένα κείμενον ἐπὶ τινος ποταμοῦ ἢ ἐντὸς ἐσωτερικῶν ὑδάτων, θὰ ἐπιτρέπηται μεγαλυτέρα φόρτωσις, ἡ ὁποία θὰ εἶναι ἀνάλογος πρὸς τὸ ἔδαφος τῶν καυσίμων καὶ λοιπῶν ὑλικῶν ἅτινα θὰ καταναλωθῶσι κατὰ τὸν πλοῦν μεταξὺ τοῦ σημείου ἀναχωρήσεως καὶ τῆς θαλάσσης.

Ἄρθρον 13.

Ἐπιθεώρησις, ἐξετάσις καὶ χάραξις.

Ἡ ἐπιθεώρησις, ἐξετάσις καὶ χάραξις τῶν πλοίων, εἰς ὅτι ἀφορᾷ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν παρόντων Κανονισμῶν καὶ ἡ χορήγησις τῶν ἀπαλλαγῶν, θὰ ἐνεργῶνται ὑπὸ ὀργάνων τοῦ Κράτους. Ἐν πάσῃ ὁμῶς περιπτώσει, δύναται ἡ Ἀρχὴ νὰ ἐμπιστευθῇ τὴν ἐπιθεώρησιν, ἐξετάσιν καὶ χάραξιν εἴτε εἰς ἐντεταλμένους πρὸς τοῦτο Ἐπιθεωρητάς, εἴτε εἰς Ὁργάνισμούς, δεόντως ἐξουσιοδοτούμενους παρ' αὐτῆς. Εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις ἡ ἐνδιαφερομένη Ἀρχὴ ἐγγυᾶται τὴν πληρότητα καὶ ἀριότητα τῆς ἐπιθεωρήσεως, ἐξετάσεως καὶ χάραξεως.

Ἄρθρον 14.

Ἀρχικαὶ καὶ περιοδικαὶ ἐπιθεωρήσεις καὶ ἐξετάσεις.

(1) Πᾶν πλοῖον δέον νὰ ὑποβάλληται εἰς κατωτέρω ἀναφερομένης ἐπιθεωρήσεις καὶ ἐξετάσεις:

(α) Ἐπιθεωρήσιν πρὶν ἢ τὸ πλοῖον τεθῇ ἐν ὑπηρεσίᾳ, ἥτις δέον νὰ περιλαμβάνῃ πλήρῃ ἐπιθεωρήσιν τῆς κατασκευῆς καὶ τοῦ ἐξοπλισμοῦ, καθ' ὅσον χρόνον τὸ πλοῖον καλύπτεται ὑπὸ τῆς παρούσης Συμβάσεως. Ἡ Ἐπιθεώρησις δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐξασφαλίσῃ ὅτι αἱ διατάξεις, τὸ ποῖον τοῦ ὑλικοῦ καὶ αἱ διαστάσεις τοῦ ὑλικοῦ συμμορφοῦνται πλήρως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(β) Περιοδικὴν Ἐπιθεωρήσιν κατὰ διαστήματα καθορίζόμενα ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, ἀλλὰ μὴ υπερβαίνοντα τὰ πέντε ἔτη καὶ ἡ ὁποία δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὡς ἐξασφαλίσῃ ὅτι ἡ κατασκευὴ, ὁ ἐξοπλισμός, αἱ διατάξεις, τὸ ποῖον ὑλικοῦ καὶ αἱ διαστάσεις ὑλικοῦ συμμορφοῦνται πλήρως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(γ) Περιοδικὴν Ἐπιθεωρήσιν ἐντὸς τριῶν μηνῶν εἴτε καθ' ἐκάστην ἑτήσιαν συμπλήρωσιν τῆς ἡμερομηνίας ἐκδόσεως τοῦ πιστοποιητικοῦ, πρὸς ἐξασφάλισιν ὅτι δὲν ἐγένοντο μετασκευαὶ εἰς τὸ σκάφος ἢ τὰς υπερκατασκευάς, αἵτινες ἤθελον ἐπηρεάσαι τοὺς καθορίζοντας τὴν θέσιν τῆς γραμμῆς φορτώσεως ὑπολογισμούς ὡς καὶ πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς εἰς ἱκανοποιητικὴν κατάστασιν συντηρήσεως τῶν ἐξοπλισμῶν καὶ συσκευῶν διὰ:

(i) Τὴν προστασίαν τῶν ἀνοιγμάτων,

(ii) Τὰ προσωλακτικὰ στυλίδια,

(iii) Τὰ ἀνοίγματα τοῦ παραπέτου καὶ

(iv) Τὰ μέσα καθόδου εἰς τὰ διαμερίσματα πληρώματος.

(2) Αἱ περιοδικαὶ ἐπιθεωρήσεις, αἱ ἀναφερόμεναι ἐν παρ.

(1) (γ) τοῦ παρόντος Ἀρθροῦ δέον νὰ ὁπισθογραφηθοῦν εἰς

τὸ πιστοποιητικὸν Διεθνoῦς Γραμμῆς Φορτώσεως τὸ ἐκδιδόμενον εἰς πλοῖον ἀπαλλασσόμενον κατὰ τὴν παρ. 2) τοῦ ἁρθροῦ 6 τῆς παρούσης Συμβάσεως.

Ἄρθρον 15.

Τήρησις τῶν ὅρων μετὰ τὴν Ἐπιθεώρησιν.

Μετὰ τὴν συμπλήρωσιν μιᾶς ἐπιθεωρήσεως κατὰ τὸ ἄρθρον 14, οὐδεμίᾳ μεταβολῇ ἐπιτρέπεται εἰς τὴν κατασκευὴν, ἐξοπλισμὸν, διατάξεις, ποῖον καὶ διαστάσεις ὑλικῶν τῶν ὁποίων ἐγένετο Ἐπιθεώρησις, ἄνευ ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.

Ἄρθρον 16.

Ἐκδοσις Πιστοποιητικῶν

(1) Πιστοποιητικὸν καλούμενον Πιστοποιητικὸν Διεθνoῦς Γραμμῆς Φορτώσεως (1966), θὰ ἐκδίδεται διὰ πᾶν πλοῖον κατόπιν Ἐπιθεωρήσεως καὶ Χαράξεως συμφώνως πρὸς τὴν παρούσαν Σύμβασιν.

(2) Πιστοποιητικὸν καλούμενον Πιστοποιητικὸν Ἀπαλλασσῆς Διεθνoῦς Γραμμῆς Φορτώσεως, θὰ ἐκδίδεται διὰ πᾶν πλοῖον, εἰς τὸ ὁποῖον ἐγορηγῆθῃ ἀπαλλαγή συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον (2) ἢ (4) τοῦ ἁρθροῦ 6.

(3) Τοιαῦτα πιστοποιητικὰ θὰ ἐκδίδωνται ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ἢ ὑπὸ παντὸς προσώπου ἢ ὁργανισμοῦ δεόντως ὑπὸ αὐτῇ ἐξουσιοδοτουμένων. Εἰς πᾶσαν περίπτωσιν ἡ Ἀρχὴ ἀναλαμβάνει πλήρη εὐθύνην διὰ τὸ πιστοποιητικόν.

(4) Ἀνεξαρτήτως πάσης ἄλλης διατάξεως τῆς παρούσης Συμβάσεως, πᾶν πιστοποιητικὸν διεθνoῦς γραμμῆς φορτώσεως, ὅπερ εὑρίσκεται ἐν ἰσχύϊ κατ' ἐν χρόνον ἀρχεῖται ἡ ἰσχύς τῆς παρούσης Συμβάσεως, διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Κράτους τὴν σημαίαν τοῦ ὁποῖου φέρει τὸ πλοῖον, θὰ παραμείνῃ ἐν ἰσχύϊ ἐπὶ δύο ἔτη ἢ μέχρι λήξεώς του, ἐάν λήγῃ πρὸ τῆς παρελεύσεως τῶν δύο ἐτῶν. Μετὰ τὸν χρόνον τούτον, θὰ ἀπαίτηται Πιστοποιητικὸν Διεθνoῦς Γραμμῆς Φορτώσεως.

Ἄρθρον 17.

Ἐκδοσις Πιστοποιητικοῦ παρ' ἄλλης Κυβερνήσεως.

(1) Συμβαλλόμενον Κράτος δύναται αἰτῆσαι ἄλλου Συμβαλλομένου Κράτους, νὰ διατάξῃ τὴν ἐπιθεώρησιν πλοῖου τινὸς καὶ, ἐάν πεισθῇ, πληροῦνται αἱ διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως, νὰ προβῇ ἢ νὰ ἐξουσιοδοτήσῃ τὴν ἐκδοσὶν Πιστοποιητικοῦ Διεθνoῦς Γραμμῆς Φορτώσεως (1966) διὰ τὸ πλοῖον συμφώνως πρὸς τὴν παρούσαν Σύμβασιν.

(2) Ἀντίγραφον τοῦ Πιστοποιητικοῦ, ἀντίγραφον τῆς καταρτισθείσης κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ ὅρους ἐξἄλλων ἐκθέσεως ἐπιθεωρήσεως ὡς καὶ ἀντίγραφον τῶν ὑπολογισμῶν δέον νὰ διαβιβασθοῦν τῷ καχύτερον δυνατῶν εἰς τὴν αἰτούσαν Κυβέρνησιν.

(3) Πιστοποιητικὸν οὕτως ἐκδιδόμενον δέον νὰ περιέχῃ δήλωσιν ἐμφαίνουσαν ὅτι ἐξεδόθη αὐτῇσι τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Κράτους τὴν σημαίαν τοῦ ὁποῖου φέρει ἢ θὰ φέρῃ τὸ πλοῖον καὶ θὰ ἔχῃ τὴν αὐτὴν ἰσχύϊ καὶ ἀπολαύῃ τῆς αὐτῆς ἀναγνωρίσεως ὡς καὶ πιστοποιητικὸν ἐκδιδόμενον κατὰ τὸ ἄρθρον 16.

(4) Οὐδὲν πιστοποιητικὸν διεθνoῦς Γραμμῆς φορτώσεως (1966) θὰ ἐκδίδεται διὰ πλοῖον τὸ ὁποῖον φέρει τὴν σημαίαν ἐνὸς Κράτους, ἢ Κυβερνήσεως τοῦ ὁποῖου δὲν εἶναι Συμβαλλομένη Κυβέρνησις.

Ἄρθρον 18.

Τύπος Πιστοποιητικῶν.

(1) Πάντα τὰ πιστοποιητικὰ δέον νὰ εἶναι συντεταγμένα εἰς τὴν ἐπίσημον γλώσσαν ἢ γλώσσας τοῦ Κράτους ὑπὸ τοῦ ὁποῖου ἐκδίδονται. Ἐάν ἡ χρησιμοποιουμένη γλώσσα δὲν εἶναι οὔτε ἡ Ἀγγλική, οὔτε ἡ Γαλλική, τὸ κείμενον δέον νὰ περιλαμβάνῃ μετάφρασιν εἰς μίαν τῶν ὡς ἀνω δύο γλωσσῶν.

(2) Ὁ τύπος τῶν πιστοποιητικῶν δέον νὰ εἶναι σύμφωνος πρὸς τὰ ἐν τῷ Παραρτήματι III παρατιθέμενα ὑποδείγματα. Ἡ διάταξις τοῦ ἐντύπου μέρους παντὸς προτύπου πιστοποιητικοῦ δέον νὰ εἶναι ἀκριβῶς ὁμοία πρὸς τὴν τῶν ἐκδιδόμενων πιστοποιητικῶν ὡς καὶ εἰς τὰ κεκυρωμένα ἀντίγραφα τούτων.

Ἄρθρον 19.

Διάρκεια ἰσχύος Πιστοποιητικῶν.

(1) Πιστοποιητικὸν Διεθνoῦς Γραμμῆς Φορτώσεως (1966) θὰ ἐκδίδεται διὰ χρονικὴν περίοδον καθοριζομένη ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, καὶ ἡ ὁποία δὲν θὰ ὑπερβαίῃ τὰ πέντε ἔτη ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἐκδόσεως.

(2) Ἐάν, μετὰ τὴν ἀναφερομένην εἰς τὴν παράγραφον (1) (6) τοῦ ἁρθροῦ 14 περιοδικὴν ἐπιθεωρήσιν, δὲν δύναται νὰ ἐκδοθῇ νέον πιστοποιητικὸν δι' ἐν πλοῖον πρὸς τῆς λήξεως τοῦ ἀρχικῶς ἐκδοθέντος πιστοποιητικοῦ, τὸ πρόσωπον ἢ ὁ Ἀρ-᾽Οργανισμὸς ὁ ὁποῖος ἐνήργησε τὴν ἐπιθεώρησιν δύναται νὰ παρατείνῃ τὴν ἰσχύϊν τοῦ ἀρχικοῦ πιστοποιητικοῦ διὰ χρονικὴν περίοδον μὴ ὑπερβαίνουσαν τοὺς πέντε μῆνας. Ἡ τοιαύτη παράταξις θὰ ἐπισθονογραφηθῇ εἰς τὸ Πιστοποιητικὸν καὶ θὰ χορηγῆται μόνον ὅταν δὲν ἔχουν ἐκτελεσθῇ μετασκευαὶ εἰς τὴν κατασκευὴν, ἐξοπλισμὸν, διατάξεις, ποῖον καὶ διαστάσεις ὑλικῶν αἰτινες ἠθέλουν ἐπηρεάσει τὸ ὄρος ἐξἄλλων τοῦ πλοῖου.

(3) Πιστοποιητικὸν Διεθνoῦς Γραμμῆς Φορτώσεως (1966) θὰ ἀκυροῦται ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, ἐάν συντρέχῃ οἰαδήποτε τῶν κάτωθι προϋποθέσεων:

(α) Ἐχουν λάθει χώρον ὑλικῶν μετασκευαῶν εἰς τὸ σκάφος ἢ τὰς ὑπερκατασκευάς, τοιαῦτα ὥστε νὰ καθιστοῦν ὑποχρεωτικὸν τὸν καθοριστὸν ἠῤῥημένον ὄρος ἐξἄλλων.

(β) Ὁ μνημονεύμενος εἰς τὴν ὑποπαραγραφὸν (γ) τῆς παραγράφου (1) τοῦ ἁρθροῦ 14 ἐξαρτισμὸς καὶ μετὰ, δὲν συντηροῦνται εἰς ἱκανοποιητικὴν κατὰστασιν.

(γ) Τὸ πιστοποιητικὸν δὲν ἔχει ἐπισθονογραφηθῇ, διὰ νὰ δείξῃ ὅτι τὸ πλοῖον ἔχει ἐπιθεωρηθῇ, ὡς προβλέπεται εἰς τὴν ὑποπαραγραφὸν (γ) τῆς παραγράφου (1) τοῦ ἁρθροῦ 14.

(δ) Ἡ κατασκευαστικὴ ἰσχύς τοῦ πλοῖου ἔχει μειωθῇ μέχρι τοιοῦτου σημείου ὥστε τὸ πλοῖον νὰ κρίνεται μὴ ἀσφαλές.

(4) (α) Ἡ διάρκεια ἰσχύος Πιστοποιητικοῦ Ἀπαλλασσῆς Διεθνoῦς Γραμμῆς Φορτώσεως ἐκδοθέντος ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς διὰ πλοῖον ἀπαλλασσέν κατὰ τὴν παράγραφον (2) τοῦ ἁρθροῦ 6, δὲν θὰ ὑπερβαίῃ τὰ πέντε ἔτη ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἐκδόσεώς του. Τοιοῦτον πιστοποιητικὸν θὰ ὑπόκειται εἰς τὴν διαδικασίαν τῆς ἀνανεώσεως, ἐπισθονογραφήσεως, καὶ ἀκυρώσεως, ὁμοίαν πρὸς τὴν προβλεπομένην κατὰ τὸ παρὸν ἄρθρον διὰ Πιστοποιητικὸν Διεθνoῦς Γραμμῆς Φορτώσεως (1966).

(β) Ἡ ἰσχύς τοῦ Πιστοποιητικοῦ Ἀπαλλασσῆς Διεθνoῦς Γραμμῆς Φορτώσεως τοῦ ἐκδοθέντος διὰ πλοῖον ὅπερ ἀπὸ λήγῃ κατὰ τὴν παράγραφον (4) τοῦ ἁρθροῦ 6, θὰ περιορισθῇ εἰς τὸ μεμονωμένον ταξίδιον, δι' ὃ ἐξεδόθη τὸ πιστοποιητικὸν τοῦτο.

(5) Πιστοποιητικὸν ἐκδιδόμενον εἰς πλοῖον ὑπὸ τινος Ἀρχῆς, θὰ παύσῃ νὰ ἰσχύῃ κατὰ τὴν ἀλλοτρίαν σημαίαν τοῦ πλοῖου τούτου.

Ἄρθρον 20.

Παραδοχὴ Πιστοποιητικῶν.

Πιστοποιητικὰ ἐκδιδόμενα ὑπὸ τινος τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν, συμφώνως πρὸς τὴν παρούσαν Σύμβασιν θὰ ἀναγνωρίζωνται ὑπὸ τῶν λοιπῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν καὶ θὰ θεωρῶνται, δι' ἅπαντας τοὺς ὑπὸ τῆς παρούσης Συμβάσεως καλυπτομένους, σκοπούς, ὡς ἔχοντα τὴν αὐτὴν ἰσχύϊ, ἢ καὶ τὰ πιστοποιητικὰ τὰ ἐκδιδόμενα παρ' αὐτῶν.

Ἄρθρον 21.

Ἐλεγχος

(1) Πλοῖα ἐφοδιασμένα διὰ πιστοποιητικοῦ ἐκδοθέντος συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 16 ἢ τὸ ἄρθρον 17, ὑπόκεινται εἰς ἔλεγχον, εἰς τοὺς λιμένας τῶν λοιπῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν ὑπὸ ἐξουσιοδοτημένων πρὸς τοῦτο ὑπαλλήλων τῶν Κρατῶν τούτων. Τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη θὰ διαπιστώνουν ὅτι ὁ τοιοῦτος ἔλεγχος ἀσκεῖται κατ' ὅσον κρίνεται εὐλογικὸν καὶ πρακτικόν, ἀποβλέπων εἰς τὴν ἐξακρίβωσιν ὑπάρξεως τοῦ πλοῖου πιστοποιητικοῦ ἐν ἰσχύϊ κατὰ τὴν παρούσαν Σύμβασιν. Ἐάν δὲν ὑπάρχῃ ἐν ἰσχύϊ πιστοποιητικὸν Διεθνoῦς Γραμμῆς Φορτώσεως (1966), ὁ τοιοῦτος ἔλεγχος θὰ περιορίζεται εἰς τὴν ἐξακρίβωσιν ὅτι:

(α) Τὸ πλῆθὺν δὲν εἶναι φορτωμένον πέραν τῶν ὑπὸ τοῦ πιστοποιητικοῦ ἐπισημασμένων ὁρίων.

(β) Ἡ θέσις τῆς γραμμῆς φορτώσεως τοῦ πλοίου ἀνταποκρίνεται πρὸς τὸ πιστοποιητικόν, καί.

(γ) Τὸ πλῆθὺν δὲν ἔχει ὑποστῆ ὀλικὰς μετασκευάς, ἀναρριχῶς μὲ τὸ ἀναρριχόμενα εἰς τὰς ὑποκαταρτάδας α' καί

(δ) τῆς παραγράφου 3 τοῦ Ἀρθροῦ 19 τοιαύτας ὥστε νὰ εἶναι ἐκδύοις ἀκατάλληλον νὰ ἀναρρῇ εἰς τὸ πέραντος χωρὶς κίνδυνον διὰ τὴν ἀνθρώπινον ζωὴν.

Ἐὰν ὑπάρχῃ ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐν ἰσχύϊ πιστοποιητικόν Ἀπαλλοτρίως Διεύθυνε Γραμμῆς Φορτώσεως, ὁ τοιοῦτος ἐλεγχος θὰ περιοριζέται εἰς τὴν ἐξασκίανσιν, ὅτι τὸ πλῆθὺν συμφορῶνται πρὸς τὰς ἐν τῷ πιστοποιητικῷ τοῦτω συνολογραφηθείσας διατάξεις.

(2) Ἐὰν ὁ τοιοῦτος ἐλεγχος ἀσκήται κατὰ τὴν ὑποπαράγραφον γ' τῆς παραγράφου 1 τοῦ παρόντος Ἀρθροῦ, θὰ ἀσκήται μόνον καὶ ὅσον ἤθελε κοινῇ ἀναγκασίῳ πρὸς διαπίστωσιν ὅτι τὸ πλῆθὺν δὲν θὰ ἀποπλευσῇ μέχρις ὅτου θυνηθῇ νὰ ἀναρρῇ εἰς τὸ πέραντος χωρὶς κίνδυνον διὰ τοὺς ἐπιβάτας ἢ τὸ πλήρωμα.

(3) Ἐὰν κατὰ τὴν ἐνέργειαν τοῦ προβλεπομένου ἐν τῷ παρόντι Ἀρθρῷ ἐλέγχου, γεννηθῇ ζήτημα οἰκισθέντος παρεμβάσεως, ὁ ἐνεργῶν τὸν ἐλεγχὸν ἀπὸλλήλος ὑποχρεοῦται νὰ εἰδοποιῇ τὸ ταχύτερον ἐγγράφως τὸν Πρόξενον ἢ τὸ διπλωματικὸν ἀντιπρόσωπον τοῦ Κράτους, τὴν σημαίαν τοῦ ὁποίου φέρει τὸ πλῆθὺν περὶ τῆς ἀποβάσεως ταύτης ὡς καὶ ὅλων τῶν συνδεδειγμένων, ὅς ᾗς ἡ τοιαύτη παρέμβασις κατέστη ἀναγκασία.

Ἀρθρον 22.

Πρόνομια.

Τὰ ἐκ τῆς παρούσης Σύμβασεως πρόνομια δὲν δύνανται νὰ εἶναι ἀπαιτητὰ ὑπὲρ τινος πλοίου, ἐκτός ἐὰν τοῦτο κένηται ἐν ἰσχύϊ πιστοποιητικόν ἐκδοθὲν κατὰ τὰς διατάξεις τῆς Σύμβασεως.

Ἀρθρον 23.

Ἀτυχήματα.

(1) Ἐκάστη Ἀρχὴ ἀνταλλάσσει τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἐπιλαμβάνεται ἀνακρίσεως ἐπὶ παντὶ σκάφει ναυτικοῦ ἀτυχήματος ἐπισυμβαίνοντος εἰς πλοῖα διὰ τὰ ὁποῖα εἶναι ὑπεύθυνος καὶ τὰ ὁποῖα ὑπόκεινται εἰς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Σύμβασεως, ὅταν αὕτη κρίνῃ ὅτι τοιαύτη ἀνακρίσις δύναται νὰ συμβῇ εἰς τὴν καθοριστὴν μεταβολὴν εἰς τὴν Σύμβασιν, αἵτινες θὰ ἦτο ἐπιθυμητὴν νὰ ἐπενεχθῶν.

(2) Ἐκαστον συμβαλλόμενον Κράτος ἀνταλλάσσει τὴν ὑποχρέωσιν νὰ μεταβιβάσῃ εἰς τὸν Ὄργανισμὸν πᾶσαν κατὰλληλον πληροφορίαν σχετικὴν πρὸς τὰ συμπεράσματα τῶν ἀνακρίσεων τούτων. Οὐδεμία ἐκδοσις ἢ σύστασις τοῦ Ὄργανισμοῦ ἐκσιζομένη εἰς τὰς πληροφορίες ταύτας θὰ ἀποκαλύπτῃ τὴν ταυτότητα ἢ τὴν ἐθνικότητα τῶν περιδόν πρόκεινται πλοίων, εἰδὲν ὅτι κατὰ τὴν ἢ θὰ ἐπηρεάσῃ καὶ οἰονόμηται τρέπον τὴν εὐδοκίαν τοῦ θανατηφόρου εἰς πλοῖον ἢ πρὶς τῶν πόνων.

Ἀρθρον 24.

Προβλεπόμενα Συνδῆκσι καὶ Συμβάσει.

(1) Πᾶσα ἄλλη συνδῆκσι, σύμβασις ἢ συμφωνία ἀφορῶσα θέματα σχετικὰ μὲ τὴν γραμμὴν φορτώσεως, εὐρισκόμενη ἐν ἰσχύϊ σήμερον μετὰ τῶν Κυβερνήσεων μελῶν τῆς παρούσης Σύμβασεως θέλει ἐξακολουθεῖ νὰ ἔχῃ πλήρη ἰσχύον καὶ ὅλην αὐτὴν τὴν διάρκειαν, ὅσον ἀφορᾷ εἰς:

(α) Τὰ πλοῖα, ἐφ' ὧν δὲν ἐφαρμόζεται ἡ παρούσα Σύμβασις, καί.

(β) Τὰ πλοῖα, ἐφ' ὧν ἐφαρμόζεται μὲν ἡ παρούσα Σύμβασις, ἀλλὰ ἐπὶ τῶν ζητημάτων μόνον ἐκείνων διὰ τὰ ὁποῖα δὲν προβλέπει αὕτη ρητὴς.

(2) Εἰς περίπτωσιν καὶ ἣν αἰ τοιαῦται συνδῆκσι, συμβάσεις ἢ συμφωνίαι συγκροτοῦνται πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Σύμβασεως, αἱ διατάξεις τῆς παρούσης Σύμβασεως ὑπερισχύουσιν.

Ἀρθρον 25.

Εἰδικοὶ Κανόνες Θεσπιζόμενοι κατόπιν Συμφωνίας.

Ὅσῳκις, κατὰ τὴν παρούσαν Σύμβασιν, θεσπιζονται εἰδι-

κοὶ Κανόνες διὰ συμφωνίας μετὰ τῶν ὅλων τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν ἢ μερικῶν ἐξ αὐτῶν, οἱ Κανόνες οὗτοι θεοὶ νὰ γνωστοποιῶνται εἰς τὸ Ὄργανισμὸν, ἵνα ἀνακοινῶνται εἰς ὅλα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη.

Ἀρθρον 26.

Ἀνακοίνωσις Πληροφοριῶν.

(1) Τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη ἀνταλλάσσουν τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἀνακοινῶνται καὶ καταδέτουν εἰς τὸν Ὄργανισμὸν:

(α) Ἐπαρκῆ ἀριθμὸν ὑποδείγματων τῶν ὑπὸ αὐτῶν ἐκδιδόμενων, κατὰ τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Σύμβασεως, πιστοποιητικῶν πρὸς διανομὴν εἰς τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη.

(β) Τὸ κείμενον τῶν Νόμων καὶ Διαταγμάτων, Διαταγῶν, Κανονισμῶν καὶ λοιπῶν ἐπὶ διαφόρων θεμάτων ἐγγράφων, ἅτινα ἐδημοσιεύθησαν ἐντός τῶν πλαισίων τῶν σκοπῶν τῆς παρούσης Σύμβασεως, καί.

(γ) Κατάλογον τῶν μὴ Κυβερνητικῶν Ὄργανισμῶν, οἵτινες ἔχον ἐξουσιοδοτηθῇ νὰ ἐνεργῶν διὰ λογαριασμὸν τῶν, κατὰ τὸν χειρισμὸν θεμάτων ἀφορῶντων εἰς τὴν γραμμὴν φορτώσεως, ἵνα κοινοποιηθῇ εἰς τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη.

(2) Ἐκαστον Συμβαλλόμενον Κράτος συμφωνεῖ ὅπως διαθέτῃ εἰς οἰονόμητον Συμβαλλόμενον Κράτος, τῇ αἰτήσῃ τοῦ, πᾶσαν σχετικὴν πρὸς τὰς ὑπὸ αὐτοῦ θεσπισθείσας διατάξεις πληροφορίαν.

Ἀρθρον 27.

Υπογραφή, Ἀποδοχή καὶ Προσχώρησις.

(1) Ἡ παρούσα Σύμβασις θέλει παραμείνῃ ἀνοικτὴ πρὸς ὑπογραφήν ἐπὶ τρεῖς μῆνας ἀπὸ τῆς 5ης Ἀπριλίου 1966 καὶ ἐν συνεχείᾳ ἀνοικτὴ πρὸς προσχώρησιν.

Αἱ Κυβερνήσεις τῶν Κρατῶν μελῶν τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν, ἢ οἰονόμητον ἐκ τῶν ἐξειδικευμένων Ὄργανισμῶν ἢ τοῦ Διεθνoῦς Ὄργανισμοῦ Ἀπονομῆς Ἐνεργείας ἢ μέλη τοῦ Διεθνoῦς Δικαστηρίου δύνανται νὰ προσχωρήσουν εἰς τὴν Σύμβασιν, διὰ:

(α) Τῆς ὑπογραφῆς ἄνευ ἐπιφυλάξεως, ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὴν ἀποδοχήν,

(β) Τῆς ὑπογραφῆς μετ' ἐπιφυλάξεως τῆς ἀποδοχῆς, ἀκολουθούσης τῆς ἀποδοχῆς, ἢ

(γ) Τῆς προσχωρήσεως.

(2) Ἡ ἀποδοχή ἢ ἡ προσχώρησις γίνεται διὰ καταθέσεως ἐγγράφου δηλώσεως ἀποδοχῆς ἢ προσχωρήσεως παρὰ τῷ Ὄργανισμῷ, ὅστις ὁρᾷ νὰ εἰδοποιῇ πάντα τὰ Κράτη, ἅτινα ἤδη ἀπεδέχθησαν τὴν Σύμβασιν ἢ προσεχώρησαν εἰς αὐτὴν περὶ πάσης νέας ἀποδοχῆς ἢ προσχωρήσεως ὡς καὶ τῆς ἡμερομηνίας τῆς λήψεως τῆς.

Ἀρθρον 28.

Ἐναρξίς ἰσχύος.

(1) Ἡ παρούσα Σύμβασις θέλει τεθῇ ἐν ἰσχύϊ δώδεκα μῆνας μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν κατὰ τὴν ὁποίαν θὰ ἔχουν, συμφωνῶς πρὸς τὰ Ἀρθρον 27, ὑπογράψῃ ἄνευ ἐπιφυλάξεως ὡς πρὸς τὴν ἀποδοχήν ἢ καταθέσει ἐγγράφω ἀποδοχῆς ἢ προσχωρήσεως τοῦλάχιστον δέκα πέντε Κυβερνήσεις Κρατῶν, εἰς τὰ ὁποῖα θὰ περιλαμβάνονται ἐπὶ τὰ Κράτη κατέχοντα ἑκάστον ὀλικὴν χωρητικότητα οὐχὶ μικροτέραν τοῦ ἐνός ἐκατομμυρίου τόρων. Ὁ Ὄργανισμὸς θέλει εἰδοποιῆσαι πάντα τὰ ὑπογράψαντα ἢ προσχωρήσαντα εἰς τὴν παρούσαν Σύμβασιν Κράτη περὶ τῆς ἡμερομηνίας, καὶ ἣν αὕτη θέλει τεθῇ ἐν ἰσχύϊ.

(2) Ἡ ἀποδοχή ἢ ἡ ἢ ἡ προσχώρησις, διὰ τὰ Κράτη, τὰ ὁποῖα κατέβησαν ἐγγράφω ἀποδοχῆς ἢ προσχωρήσεως εἰς τὴν παρούσαν Σύμβασιν κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ἐν παραγράφῳ (1) τοῦ παρόντος Ἀρθροῦ μνημονευομένων δώδεκα μηνῶν, θὰ πραγματοποιηθῇ κατὰ τὴν ἑναρξιν ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως ἢ τρεῖς μῆνας, μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς καταθέσεως τοῦ ἐγγράφου τῆς ἀποδοχῆς ἢ προσχωρήσεως, ὁποιαδήποτε εἶναι ἡ βραχυτέρα ἡμερομηνία.

(3) Προκειμένου περὶ Κρατῶν, τὰ ὁποῖα μετὰ τὴν ἑναρξιν ἰσχύος τῆς παρούσης Σύμβασεως, κατέβησαν ἐγγράφω ἀποδοχῆς ἢ προσχωρήσεως εἰς αὐτήν, ἢ Σύμβασις θὰ τεθῇ ἐν ἰσχύϊ τρεῖς μῆνας μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς καταθέσεως τοῦ ἐγγράφου τούτου.

(4) Μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν καὶ ἣν θὰ ἔχουν τηρηθῇ ἔπαισαι αἱ ἀπαιτούμεναι προϋποθέσεις ἵνα ἐπιτευχθῇ τροποποίη-

σίς τις εἰς τὴν ἐν ἰσχύϊ παρούσαν Σύμβασιν ἢ θὰ ἔχουν κατατεθῇ ἅπασαι αἱ κατὰ τὴν υποπαράγραφον (β) τῆς παραγράφου (2) τοῦ ἄρθρου 29 ἀποδοχῆς ἐν περιπτώσει τροποποιήσεως δι' ὁμοῦμου ἀποδοχῆς, πᾶν κατατιθέμενον ἔγγραφο ἀποδοχῆς ἢ προχωρήσεως θὰ θεωρῆται ὅτι ἀπευθύνεται πρὸς τὴν Σύμβασιν οὕτως τροποποιημένην.

*Ἄρθρον 29.

Τροποποιήσεις.

(1) Ἡ παρούσα Σύμβασις δύναται νὰ τροποποιηθῇ τῇ προτάσει Συμβαλλομένου τινος Κράτους, ἀκολουθουμένης οἰαδήποτε τῶν ἐν τῷ παρόντι ἄρθρῳ καθοριζομένων διαδικασιῶν.

(2) Τροποποιήσεις δι' ὁμοῦμου ἀποδοχῆς:

(α) Ἐπὶ τῇ αἰτήσει οἰοδήποτε τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν, πᾶσα πρότασις τροποποιήσεως τῆς παρούσης Συμβάσεως δέον νὰ ἀνακοινωθῇ ὑπὸ τοῦ Ὄργανισμοῦ εἰς πάντα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη πρὸς ἐξέτασιν μὲ τὸν σκοπὸν τῆς ὁμοῦμου ἀποδοχῆς.

(β) Οἰαδήποτε τοιαύτη τροποποίησις θέλει τεθῇ ἐν ἰσχύϊ δώδεκα μῆνας μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς ἀποδοχῆς τῆς ὑφ' ὧν τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν, ἐκτὸς ἐὰν συμφωνηθῇ ὅπως τοῦτο συμβῇ ἐνωρίτερον. Συμβαλλόμενον Κράτος, τὸ ὁποῖον δὲν ἀνακοινῇ εἰς τὸν Ὄργανισμὸν ἀπόφασίν του, περὶ ἀποδοχῆς ἢ ἀπορρίψεως τῆς τροποποιήσεως ἐντὸς τριετίας ἀπὸ τῆς πρώτης περὶ ταύτης ἀνακοινώσεως τοῦ τελευταίου, θὰ θεωρῆται ὅτι ἀπεδέχθη τὴν τροποποίησιν.

(γ) Πᾶσα προτεινομένη τροποποίησις θὰ θεωρῆται ἀπορριφθεῖσα, ἐὰν δὲν ἐγένετο ἀποδεκτὴ κατὰ τὴν υποπαράγραφον (β) τῆς παρούσης παραγράφου ἐντὸς τριετίας, ἀφ' ἧς τὸ πρῶτον ἀνακοινωθῇ ὑπὸ τοῦ Ὄργανισμοῦ εἰς πάντα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη.

(3) Τροποποιήσεις κατόπιν ἐξετάσεως εἰς τὸν Ὄργανισμὸν:

(α) Τῇ αἰτήσει Συμβαλλομένου τινὸς Κράτους, πᾶσα ὑπ' αὐτοῦ προτεινομένη τροποποίησις εἰς τὴν παρούσα Σύμβασιν θὰ ἐξετάζηται εἰς τὸν Ὄργανισμὸν. Ἐὰν υἱοθετηθῇ ἀπὸ τὴν πλειοψηφίαν τῶν δύο τρίτων τῶν παρόντων καὶ ψηφίζοντων μελῶν εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν Ναυτικῆς Ἀσφαλείας τοῦ Ὄργανισμοῦ, ἡ τροποποίησις δέον νὰ γνωστοποιηθῇ πρὸς ἅπαντα τὰ μέλη τοῦ Ὄργανισμοῦ καὶ ἅπαντα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη τοῦλάχιστον ἐξ μῆνας πρὶν ἢ ἐξετασθῇ ὑπὸ τῆς Συνελεύσεως τοῦ Ὄργανισμοῦ.

(β) Ἐὰν υἱοθετηθῇ ἀπὸ τὴν πλειοψηφίαν τῶν παρόντων καὶ ψηφίζοντων μελῶν τῆς Συνελεύσεως, ἡ τροποποίησις, δέον νὰ γνωστοποιηθῇ ὑπὸ τοῦ Ὄργανισμοῦ εἰς πάντα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη πρὸς ἀποδοχὴν.

(γ) Ἡ τοιαύτη τροποποίησις θέλει ἰσχύσει δώδεκα μῆνας μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν καθ' ἣν ἐγένετο ἀποδεκτὴ ὑπὸ τῶν δύο τρίτων τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν. Ἡ τροποποίησις θέλει ἰσχύσει δι' ἅπαντα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη, ἐξαιρέσει ἐκείνων τὰ ὁποῖα, πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς, ἐδήλωσαν ὅτι δὲν ἀποδέχονται τὴν τροποποίησιν.

(δ) Ἡ Συνέλευσις διὰ πλειοψηφίας τῶν δύο τρίτων τῶν παρόντων καὶ ψηφίζοντων μελῶν, συμπεριλαμβανομένων τῶν δύο τρίτων τῶν παρόντων καὶ ψηφίζοντων καὶ ἐν τῇ Ἐπιτροπῇ Ναυτικῆς Ἀσφαλείας ἀντιπροσωπευομένων Κρατῶν δύναται νὰ καθορίσῃ, κατὰ τὸν χρόνον ἀποδοχῆς τῆς τροποποιήσεως, ὅτι αὕτη εἶναι τοιαύτης σπουδαιότητος, ὥστε οἰονδήποτε Συμβαλλόμενον Κράτος, ὅπερ ἤθελεν υποβάλλει δήλωσιν, κατὰ τὴν υποπαράγραφον (γ) καὶ δὲν ἤθελεν ἀποδεχθῇ τὴν τροποποίησιν ἐντὸς περιόδου δώδεκα μηνῶν μετὰ τὴν ἐναρξιν ἰσχύος τῆς, θέλει παύσει νὰ συμμετέχῃ εἰς τὴν παρούσαν Σύμβασιν, κατὰ τὴν λήξιν τῆς ρηθείσης προθεσμίας. Ὁ τοιοῦτος καθορισμὸς θὰ ὑπόκειται εἰς προηγουμένην ἀποδοχὴν ἐκ μέρους τῶν δύο τρίτων τῶν Συμβαλλομένων εἰς τὴν παρούσαν Σύμβασιν Κρατῶν.

(ε) Οὐδὲν τῶν ἐν τῇ παραγράφῳ ταύτῃ καθοριζομένων ἤθελεν ἐμποδίσει Συμβαλλόμενον τι Κράτος, ὅπερ πρῶτον προέτεινε τὴν ἐπιβολὴν τροποποιήσεως τινὸς εἰς τὴν παρούσαν Σύμβασιν, κατὰ τὴν παρούσαν παράγραφον, ἀπὸ τῆς χωρήσεως ἐν παντὶ χρόνῳ εἰς τοιαύτην ἐναλλακτικὴν ἐνέργειαν, ἣν ἤθελε κρίνει ἐμπιθυμητὴν κατὰ τὰς διατάξεις τῶν παραγράφων (2) ἢ (4) τοῦ παρόντος Ἄρθρου.

(4) Τροποποιήσεις κατόπιν διασκέψεως.

(α) τῇ αἰτήσει Συμβαλλομένου τινὸς Κράτους, ἔχοντος τὴν συγκατάθεσιν τοῦλάχιστον τοῦ ἐνὸς τρίτου τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν, θὰ συγκαληθῇ ὑπὸ τοῦ Ὄργανισμοῦ διάσκεψις τῶν Κρατῶν, πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς ἐξετάσεως τροποποιήσεων εἰς τὴν παρούσαν Σύμβασιν.

(β) Πᾶσα τροποποίησις γενομένη ἀποδεκτὴ κατὰ μίαν τοιαύτην διάσκεψιν ὑπὸ τῆς πλειοψηφίας τῶν δύο τρίτων τῶν ἐκ τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν παρόντων καὶ ψηφίζοντων, δέον νὰ γνωστοποιηθῇ ὑπὸ τοῦ Ὄργανισμοῦ εἰς πάντα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη πρὸς ἀποδοχὴν.

(γ) Ἡ τοιαύτη τροποποίησις θέλει ἰσχύσει δώδεκα μῆνας μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν καθ' ἣν ἐγένετο ἀποδεκτὴ ὑπὸ τῶν δύο τρίτων τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν. Ἡ τροποποίησις θέλει ἰσχύει δι' ἅπαντα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη, ἐξαιρέσει ἐκείνων τὰ ὁποῖα, πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς, ἐδήλωσαν ὅτι δὲν ἀποδέχονται τὴν τροποποίησιν.

(δ) Διὰ πλειοψηφίας τῶν δύο τρίτων τῶν παρόντων καὶ ψηφίζοντων μελῶν, ἡ συγκαληθεῖσα κατὰ τὰς διατάξεις τῆς υποπαράγραφου (α) διάσκεψις δύναται νὰ καθορίσῃ κατὰ τὸν χρόνον ἀποδοχῆς τῆς τροποποιήσεως, ὅτι αὕτη εἶναι τοιαύτης σπουδαιότητος, ὥστε οἰονδήποτε Συμβαλλόμενον Κράτος, ὅπερ ἤθελεν υποβάλλει δήλωσιν, κατὰ τὴν υποπαράγραφον (γ) καὶ δὲν ἤθελεν ἀποδεχθῇ τὴν τροποποίησιν ἐντὸς περιόδου δώδεκα μηνῶν μετὰ τὴν ἐναρξιν ἰσχύος τῆς, θέλει παύσει νὰ συμμετέχῃ εἰς τὴν παρούσαν Σύμβασιν, κατὰ τὴν λήξιν τῆς ρηθείσης προθεσμίας.

(5) Πᾶσα τροποποίησις τῆς παρούσης Συμβάσεως γενομένη εἴσει τοῦ παρόντος Ἄρθρου καὶ ἀφορῶσα τὴν κατασκευὴν τοῦ πλοίου δέον νὰ ἐφαρμόζηται μόνον ἐπὶ τῶν πλοίων ἐκείνων τῶν ὁποίων ἡ τρόπος ἐτέθη ἢ εὑρίσκεται εἰς σχετικὸν στάδιον κατασκευῆς, κατὰ ἣ μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν ἐνάρξεως ἰσχύος τῆς τροποποιήσεως ταύτης.

(6) Ὁ Ὄργανισμὸς ὀφείλει νὰ εἰδοποιῇ πάντα τὰ Συμβαλλόμενα κράτη περὶ ὧν τῶν τροποποιήσεων, αἵτινες τίθενται ἐν ἰσχύϊ κατὰ τὸ παρὸν Ἄρθρον ὡς καὶ περὶ τῆς ἡμερομηνίας ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῶν.

(7) Πᾶσα ἀποδοχὴ ἢ δήλωσις κατὰ τὸ παρὸν Ἄρθρον δέον νὰ γνωστοποιηθῇ γραπτῶς εἰς τὸν Ὄργανισμὸν, ὅστις θὰ γνωστοποιῇ λήξιν τῆς ἀποδοχῆς ἢ δηλώσεως πρὸς ὅλα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη.

*Ἄρθρον 30.

Καταγγελία

(1) Ἡ παρούσα Σύμβασις δύναται νὰ καταγγελθῇ παρ' οἰοδήποτε Συμβαλλομένου Κράτους εἰς πάντα χρόνον μετὰ πάροδον πέντε ἐτῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας καθ' ἣν ἡ Σύμβασις ἤρχισεν ἰσχύουσα διὰ τὸ Κράτος τοῦτο.

(2) Ἡ καταγγελία δέον νὰ γίνῃ δι' ἐγγράφου δυνάμεως ἀπευθυνομένης εἰς τὸν Ὄργανισμὸν, ὅστις ὀφείλει νὰ γνωστοποιῇ εἰς τὰ λοιπὰ Συμβαλλόμενα Κράτη τὰς λαμβανόμενας καταγγελίας καὶ τὴν ἡμερομηνίαν λήψεως αὐτῶν.

(3) Ἡ καταγγελία θὰ λαμβάνῃ ἰσχύϊ ἐν ἑτοῖς μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς λήψεως τῆς σχετικῆς δηλώσεως ἢ μετὰ τὴν λήξιν πάσης ἄλλης μακροτέρας χρονικῆς περιόδου καθορισμένης ἐν τῇ δηλώσει.

*Ἄρθρον 31.

Ἀναστολή

(1) Ἐν περιπτώσει ἐχθροπραξιῶν ἢ ἄλλων ἐξαιρετικῶν περιστάσεων θιγουσῶν τὰ ζωτικὰ συμφέροντα Κράτους τινὸς τοῦ ὁποίου ἡ Κυβέρνησις ἔχει προσχωρήσει εἰς τὴν παρούσαν Σύμβασιν, τὸ Κράτος τοῦτο δύναται νὰ ἀναστείλῃ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ὅλου ἢ μέρους τῆς παρούσης Συμβάσεως. Τὸ ἀναστέλλον Κράτος ὀφείλει ἀμέσως νὰ εἰδοποιήσῃ τὸν Ὄργανισμὸν περὶ τοιαύτης ἀναστολῆς.

(2) Ἡ τοιαύτη ἀναστολή δὲν στερεῖ τὰ ἄλλα Συμβαλλόμενα Κράτη παντὸς δικαιώματος ἐλέγχου, συμφώνως, πρὸς τὴν παρούσαν Σύμβασιν, ἐπὶ τῶν πλοίων τοῦ ἀναστειλάντος κράτους, ὅταν ταῦτα εὑρίσκονται εἰς τοὺς λιμένας τῶν.

(3) Τὰ ἀναστειλάν τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως Κράτος, δύναται, ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν, νὰ ἐπαναφέρῃ ταύτην εἰδοποιῶν ἀμέσως περὶ τούτου τὸν Ὄργανισμὸν.

(4) Ὁ Ὄργανισμὸς ὀφείλει νὰ γνωστοποιῇ εἰς πάντα τὰ

Συμβαλλόμενα Κράτη, τὴν ἀποφασισθεῖσαν, δυνάμει τοῦ παρόντος ἄρθρου, ἀναστολὴν ἢ ἐπαναφορὰν τῆς ἐφαρμογῆς τῆς Συμβάσεως.

Ἄρθρον 32.

Ἐδάφη.

(1) (α) Τὰ ἠνωμένα Ἕθνη, εἰς αὗς περιπτώσεις ἔχουσι τὴν Διοίκησιν ἐδαφους τινὸς ἢ ὅταν Συμβαλλόμενον Κράτος εἶναι ὑπεύθυνον διὰ τὰς διεθνεῖς σχέσεις ἐδαφουςτινός, δεόντως, ὅσον τὸ δυνατόν ἐνωρίτερον, συσχεθῶσι μετὰ τῆς διοικήσεως τὸ ἕδαφος τοῦτο Ἀρχῆς, μετὰ σκοπὸν τὴν ἐπέκτασιν τῆς ἐφαρμογῆς τῆς παρούσης Συμβάσεως εἰς τὸ ἕδαφος τοῦτο καὶ δύνανται ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν, διὰ γραπτῆς δηλώσεως ἀπευθυνομένης εἰς τὸν Ὀργανισμόν, νὰ δηλώσωσιν ὅτι ἡ παρούσα Σύμβασις θέλει ἐπεκταθῇ εἰς τοιοῦτον ἕδαφος.

(β) Ἡ παρούσα Σύμβασις θὰ ἐπεκτείνεται εἰς τὸ ἐν τῇ γραπτῇ δηλώσει κατονομαζόμενον ἕδαφος, εἴτε ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς λήψεως τῆς, εἴτε ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς καθοριζομένης ἐν τῇ δηλώσει.

(2) (α) Τὰ ἠνωμένα Ἕθνη ἢ οἰονδήποτε Συμβαλλόμενον Κράτος, ἅτινα ὑπέβαλον δηλώσιν κατὰ τὴν ὑποπαράγραφον (α) τῆς παραγράφου (1) τοῦ παρόντος ἄρθρου, δύνανται ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν μετὰ πάροδον πέντε ἐτῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας καθ' ἣν ἐπεξετάθη εἰς ἕδαφος τι ἡ ἐφαρμογὴ τῆς Συμβάσεως νὰ δηλώσωσιν γραπτῶς εἰς τὸν Ὀργανισμόν ὅτι ἡ παρούσα Σύμβασις θέλει παύσει νὰ ἐφαρμόζεται εἰς τὸ ἐν τῇ δηλώσει ἀναφερόμενον ἕδαφος.

(β) Ἡ παρούσα Σύμβασις θὰ παύσῃ νὰ ἐπεκτείνεται εἰς τὸ ἐν τῇ δηλώσει ἀναφερόμενον ἕδαφος ἐν ἔτος ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς λήψεως τῆς δηλώσεως ὑπὸ τοῦ Ὀργανισμοῦ ἢ μετὰ τὴν λήξιν πάσης ἄλλης μακροτέρας χρονικῆς περιόδου καθοριζομένης ἐν τῇ δηλώσει.

(3) Ὁ Ὀργανισμὸς ὀφείλει νὰ εἰδοποιῇ πάντα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη περὶ τῆς ἐπεκτάσεως τῆς παρούσης Συμβάσεως εἰς οἰαδήποτε ἕδαφος, κατὰ τὴν παράγραφον (1) τοῦ παρόντος ἄρθρου, ὡς καὶ περὶ τῆς λήξεως τῆς τοιαύτης ἐπεκτάσεως κατὰ τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (2), καθορίζων εἰς ἐκάστην περίπτωσιν, τὴν ἡμερομηνίαν ἀφ' ἧς ἡ παρούσα Σύμβασις ἔπαυσεν ἢ θέλει παύσει ἰσχύουσα.

Ἄρθρον 33.

Κατάθεσις.

(1) Ἡ παρούσα Σύμβασις θὰ κατατεθῇ εἰς τὸν Ὀργανισμόν καὶ ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς τοῦ Ὀργανισμοῦ θὰ διαβιβάσῃ ἐπικυρωμένα πιστὰ ἀντίγραφα ταύτης εἰς ὅλα τὰ προσυπογράψαντα Κράτη καὶ εἰς πᾶν ἄλλον κράτος τὸ ὁποῖον ἀποδέχεται τὴν παρούσαν Σύμβασιν.

Ἄρθρον 34.

Γλώσσαι.

Ἡ παρούσα Σύμβασις ἐξεδόθη εἰς ἀπλοῦν ἀντίγραφον εἰς τὴν Ἀγγλικὴν καὶ Γαλλικὴν γλῶσσαν, ἀμοτέρων τῶν κειμένων ὄντων ἐξ ἴσου ἀuthenticῶν. Ἐπίσημοι μεταφράσεις εἰς τὴν Ρωσικὴν καὶ Ἰσπανικὴν γλῶσσαν θὰ ἐτοιμασθῶσιν καὶ κατατεθῶσιν ὁμοῦ μετὰ τοῦ υπογραφέντος πρωτοτύπου.

Εἰς πίστωσιν τῶν ἀνωτέρω οἱ κάτωθι ὑπογεγραμμένοι, δεόντως ἐξουσιοδοτημένοι πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον ὑπὸ τῶν Κυβερνήσεών των, ὑπέγραψαν τὴν παρούσα Σύμβασιν.

Ἐγένετο ἐν Λονδίνῳ τὴν Πέμπτην Ἀπριλίου 1966.

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἀργεντινῆς Δημοκρατίας

H.G. MARCO

(Ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Κοινοπολιτείας τῆς Αὐστραλίας

L. R. DOWNEK

(Ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Βασιλείου τοῦ Βελγίου

VAN DEN BOSCH

(Ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς καὶ ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῶν ἠνωμένων Οὐλιτειῶν τῆς Βραζιλίας

GEORGE A. MACIEL

(Ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Βουλγαρίας

P. DOINOV

(Ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Καναδᾶ

R. R. MAGGILLIVRAY

(Ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Κίνας

TSING - CHANG LIU

(Ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Βασιλείου τῆς Δανίας

ANDERS BACHE

M. ROSELL

(Ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ὁμοσπονδιακῆς Δημοκρατίας

τῆς Γερμανίας

KARL SCHUBERT

(Ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Γαλλικῆς Δημοκρατίας

J. MORIN

(Ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Γκάνας

Y. K. QUARTEY

(Ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Βασιλείου τῆς Ἑλλάδος

P. PAGONIS

(Ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Ἰσλανδίας

H. JALMAR B. BARDARSON

(Ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Ἰνδίας

NAGENDRA SINGH

(Ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἰρλανδίας

M. A. HAYES

R. RODGERS

(Ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Κράτους τοῦ Ἰσραὴλ

P. MUENCH

D. PERRY

(Ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τῆς Κυβέρνησιν τῆς Ἰταλικῆς Δημοκρατίας

NUNZIO D'ANGELO

(Ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας

τῆς Ἀκτῆς τοῦ Ἐλεφαντοστοῦ

S. AKE

(Ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἰαπωνίας

ATSUSHI UYAMA

TERUTAKA AKUTAGAWA

(Ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Κράτους τοῦ Κουβέιτ

A. R. HUSSAIN

(Ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Λιθερίας

J. D. LAWRENSEE

(Ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Μαλαισιακῆς Δημοκρατίας

JULES A. RAZAFIMBAHINY

(Ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Βασιλείου τῶν Κάτω Χωρῶν

D. W. VAN LYNDEN

(Ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Νέας Ζηλανδίας

T. L. MACDONALD

(Ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Βασιλείου τῆς Νορβηγίας

ARNE SKAUG

(Ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Πακιστάν

A. HILALY

(Ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τοῦ Παναμά

EUSEBIO A. MORALES

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τοῦ Περὺ

R. PINTO T.

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῶν Φιλιππίνων
TIBURCIO C. BAJA

(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐπικυρώσεως ἢ ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Λατινῆς Δημοκρατίας τῆς Πολωνίας
J. KROSKOWSKI

(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Κορέας
GEN. HONKON LEE

(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Ν. Ἀφρικής
R. KENNY

E. R. BARKER

F. J. CRONJE

(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Ἰσπανικοῦ Κράτους
SANTA CRUZ

(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἑλβετικῆς Συνομοσπονδίας
B. DE FISCHER

(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Τρίνιταντ καὶ Τομπάγκο
J. A. V. HARPER

(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Τύνιδας
A. BADRA

(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἑνωμένης Σοβιετικῆς
Σοσιαλιστικῆς Δημοκρατίας

M. SMIRNOVSKY

(ὑπὸ τὸν ὅρον δηλώσεως σχετικῆς πρὸς τὸ ἔνθετον 27 (1911))

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἑνωμένης Ἀραβικῆς Δημοκρατίας
F. RIZK

(ὑπὸ τὸν ὅρον ἐπικυρώσεως μετὰ τὴν δήλωσιν:
«Ἡ Κυβέρνησις τῆς Ἑνωμένης Ἀραβικῆς
Δημοκρατίας ἐγγράφει τὴν ἀκόλουθον ἐπιτύ-
λαξιν: Οὐδέν, ἐκ τῶν καθοριζομένων ἐν τῇ πα-
ρούσῃ Συμβάσει, ἤθελε, καὶ οἰονδήποτε τρό-
πον, ἐπηρεάσει τοὺς Κανόνας καὶ Κανονισμοὺς,
οἵτινες ἐξεδόθησαν ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς τῆς Δι-
καιοσύνης τοῦ Σουλῆ. Ἐν περιπτώσει οἰαδήποτε
συγκρούσεως μεταξὺ αὐτῶν οἱ τελευταῖοι θὰ
ὑπερισχύουν»).

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Ἑνωμένου Βασιλείου
τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ Βορείου Ἰρλανδίας

GILMOYR ZENKINS

BASIL EDWARD BELLAMY

R. W. BULLMORE

(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῶν Ἑνωμ. Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικής
E. J. ROLAND

(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Βενεζουέλας
MOKITZ EIRIS VILLEGAS

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ὁμοσπονδικῆς
Λατινῆς Δημοκρατίας τῆς Γιουγκοσλαβίας

BLAZENIC

(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀποδοχῆς)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΠΡΟΣ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΝ ΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ι. Γενικά

Οἱ Κανονισμοὶ προϋποθέτουν ὅτι ἡ φύσις καὶ ἡ στοιχείαι
τοῦ φορτίου, ἔρματος κλπ. εἶναι τοιαῦται ὥστε νὰ ἐξασφαλί-
ζηται ἐπαρκὴς εὐστάθεια τοῦ πλοίου καὶ νὰ ἀποφεύγηται ἡ
ἀσκήσις υπερβολικῶν πιέσεων ἐπὶ τῆς κατασκευῆς.

Οἱ Κανονισμοὶ προϋποθέτουν ἐπίσης ὅτι ὅπου ὑπάρχουν διε-
θυεῖς ἀπαιτήσεις ἀφορῶσαι εἰς τὴν εὐστάθειαν ἢ τὴν ὑποδεί-
κασιν τοῦ πλοίου, ὑπάρχει συμφόρφωσις πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις
αὐτάς.

Κανονισμὸς 1.

Ἀντοχή Σκάφους.

Ἡ Ἀρχὴ δέον νὰ ἐξασφαλίσῃ ὅτι ἡ γενικὴ κατασκευαστικὴ

ἀντοχὴ τοῦ σκάφους εἶναι ἐπαρκὴς διὰ τὸ ἀντιστατοῦν πρὸς
τὴν σταθερὰν ὥσερ ἐξέλιον ἐνδύσιν. Πλοῖα κατασκευασθέντα
καὶ συντηρούμενα κατὰ τὰς ἀπαιτήσεις ἀναγνωρισμένου ὑπὸ
τῆς Ἀρχῆς Νομοθετούμενος δύνανται νὰ θεωρηθῶν ὡς ἔχοντα
ἐπαρκὴ ἀντοχήν.

Κανονισμὸς 2.

Παραρτήματα

(1) Τὰ ὕλη ἐξέλιον πλοίων μηχανικῶς προωδουμένων ἢ
φορηγίδων, ποταμοπλοίων ἢ λοιπῶν ἀνευ ἀναξαρτήτου μέσου
προώσεως πλοίων, θὰ σημειοῦνται κατὰ τὰς διατάξεις τῶν
Κανονισμῶν 1—40 συμπεριλαμβανομένου τοῦ παρόντος Πα-
ραρτήματος.

(2) Εἰς πλοῖα μεταφέροντα ξύλιναν ἐπὶ τοῦ καταστρώμα-
τος ἐκτός ἀπὸ τὸ καθοριζόμενον ἐν παραγράφῳ (1) τοῦ πα-
ρόντος Κανονισμοῦ ὕψος ἐξέλιον, δύνανται νὰ σημειωθῇ καὶ
ὕψος ἐξέλιον ξυλείας κατὰ τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν
41—45 συμπεριλαμβανομένου τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(3) Εἰς πλοῖα ἱστιοφόρα, χρησιμοποιοῦνται τὰ ἱστία εἴτε
ὡς μοναδικὸν μέσον προώσεως εἴτε ὡς συμπληρωματικὸν τοιοῦ-
τον ὡς καὶ εἰς ρυμουλκὰ, τὸ ὕψος ἐξέλιον δέον νὰ σημειοῦ-
ται συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν 1—40
συμπεριλαμβανομένου τοῦ παρόντος παραρτήματος. Ὑπὸ τῆς
Ἀρχῆς θὰ καθορίζηται ἀπαιτήσεις τοιοῦτου προσθέτου ὕψους
ἐξέλιον.

(4) Εἰς ξύλινα πλοῖα ἢ πλοῖα συνθέτου κατασκευῆς ἢ ὑλι-
κῶν, τὴν χρῆσιν τῶν ὁποίων ἔχει ἐγκρίνει ἡ Ἀρχὴ ἢ πλοῖα
τῶν ὁποίων τὰ κατασκευαστικὰ στοιχεῖα εἶναι τοιαῦτα ὥστε
νὰ καθίστανται μὴ ἐύλογον ἢ μὴ πραγματοποιήσιμον τὴν ἐφαρ-
μογὴν τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Παραρτήματος, τὸ ὕψος
ἐξέλιον θὰ σημειοῦται ὡς ἡθέλει καθορίζει ἡ Ἀρχή.

(5) Οἱ Κανονισμοὶ 10 ἕως 26 συμπεριλαμβανομένου τοῦ πα-
ρόντος Παραρτήματος θὰ ἐφαρμόζονται εἰς πᾶν πλοῖον εἰς τὸ
ὁποῖον ἔχει σημειωθῇ κατώτατον ὕψος ἐξέλιον. Μὴ αὐστηρὰ
τῆρησις τῶν παρουσῶν ἀπαιτήσεων δύνανται νὰ ἐφαρμοσθῇ εἰς
ἐν πλοῖον εἰς τὸ ὁποῖον ἐσημειωθῇ μεγαλύτερον τοῦ κατωτά-
του ὕψους ἐξέλιον ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι ἡ Ἀρχὴ ἡθέλει
κρίνει ἱκανοποιητικὴν τὴν τήρησιν τῶν ἀπαιτούμενων ὅρων ἀσ-
φαλείας.

Κανονισμὸς 3.

Ὅροι χρησιμοποιούμενοι εἰς τὰ Παραρτήματα.

(1) Μήκος. Ὡς μήκος (L) θὰ λαμβάνονται τὰ 96 ἐπὶ
τοῖς ἑκατὸν τοῦ ὀλικοῦ μήκους τῆς ἰσάλου τῆς μετρουμένης
εἰς τὰ 85 ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ ἐλαχίστου πλευρικοῦ βάρους
μετρουμένου ἀπὸ τῆς τρόπιδος ὡς ὀρίζεται εἰς τὴν ὑπογρά-
φουσαν τὴν τὸν παρόντος Κανονισμοῦ ἢ τὸ μήκος τὸ μετρού-
μενον ἀπὸ τὴν ἐξωτερικὴν ὀθὴν τῆς στείρας μέχρι τοῦ ἄξονος
τοῦ σπασέως τοῦ πηδάλιου ἐπὶ τῆς αὐτῆς ἰσάλου, ἐὰν τοῦτο
εἶναι μεγαλύτερον. Εἰς πλοῖα σχεδιασμένα μετὰ κανιλιμένην τρύπα,
ἢ ἰσάλας γραμμῆς, ἐφ' ἧς τὸ μήκος τοῦτο μετρεῖται, δέον νὰ
εἶναι παραλλήλως πρὸς τὴν σχεδιασθεῖσαν ἰσάλας γραμμῆν.

(2) Κάθετος. Αἱ πωραῖα καὶ προμναῖα κάθετοι θὰ λαμ-
βάνονται ὡς βάσεις διὰ τὸν καθορισμὸν τῶν πωραίου καὶ προ-
μναίου περάτων τοῦ μήκους (L).

Ἡ πωραία κάθετος δέον νὰ συμπίπτῃ μετὰ τὴν πρὸς πρῶ-
ραν πλευρὰν τῆς στείρας ἐπὶ τῆς ἰσάλου, ἐφ' ἧς ἐμετρήθη τὸ
μήκος.

(3) Μέσον τοῦ πλοίου. Ὡς μέσον τοῦ πλοίου λαμβάνεται
τὸ μέσον τοῦ μήκους (L).

(4) Πλάτος. Ἐκτός ἐὰν ἄλλως ρητῶς προβλέπεται ὡς
πλάτος (B) λαμβάνεται τὸ μέγιστον πλάτος τοῦ πλοίου, με-
τρούμενον εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου καὶ ἐπὶ τῆς ἐσωτερικῆς
γραμμῆς τοῦ νομῆως προκειμένου περὶ πλοίου μετὰ μεταλλικὸν
περίβλημα ἢ ἐπὶ τῆς ἐξωτερικῆς ἐπιφανείας τοῦ σκάφους προ-
κειμένου περὶ πλοίου διαφόρου ὑλικοῦ ΠΕΡΙΒΑΛΛΗΜΑ.

(5) Πλευρικὸν βάθος.

(α) Ὡς πλευρικὸν βάθος λαμβάνεται ἡ κατακόρυφος ἀπό-
στασις ἢ μετρουμένη εἰς τὴν πλευρὰν τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς
κορυφῆς τῆς τρόπιδος μέχρι τῆς κορυφῆς τοῦ ζυγοῦ τοῦ κατα-
στρώματος ἐξέλιον. Εἰς ξύλινα καὶ συνθέτου κατασκευῆς
πλοῖα ἢ ἀπόστασις μετρεῖται ἀπὸ τοῦ πέρατος τῆς γλυφῆς τῆς
τρόπιδος. Ὅπου τὸ κατώτερον μέρος τοῦ μέσου τομῆως τοῦ
πλοίου εἶναι σχήματος κοίλου ἢ ὅπου ἔχουν τοποθετηθῇ πηχία

ελάσματα παρὰ τὴν τρόπιδα, ἢ ἀόστασις μετρεῖται ἀπὸ τοῦ σημείου ὅπου εὐθεία τις γραμμὴ συνεχιζομένη πρὸς τὸ ἐσωτερικὸν ἀπὸ τοῦ ἐπιπέδου τοῦ πυθμένος κόπτεται τὴν πλευρὰν τῆς τρόπιδος.

(δ) Εἰς πλοῖα ἔχοντα ἐστρογγυλευμένη ὑδρορρόην, τὸ πλευρικὸν βάθος δέον νὰ μετρηθῇ εἰς τὸ σημεῖον τῆς τομῆς τῶν ἐξωτερικῶν γραμμῶν τοῦ καταστρώματος καὶ τῶν πλευρῶν τῶν γραμμῶν τούτων προεκτεινομένων ὡς ἐὰν ἡ ὑδρορρόη εἶχε σχεδιασθῇ μετὰ γωνίαν.

(γ) Ὅπου τὸ κατάστρωμα ἐξάλων εἶναι κλιμακωτὸν καὶ τὸ ἀνωψωμένον τμήμα τοῦ καταστρώματος ἐκτείνεται πέραν τοῦ σημείου ὅπου δέον νὰ περαιοῦται τὸ πλευρικὸν βάθος, τὸ πλευρικὸν βάθος νὰ μετρηθῇ μέχρις εὐθείας γραμμῆς ἐκτεινομένης ὑπὸ τοῦ κατωτέρου τμήματος τοῦ καταστρώματος καὶ βαίνουσης παραλλήλως πρὸς τὸ ἀνωψωμένον τμήμα.

(6) Βάθος διὰ τὸ ὕψος ἐξάλων (D).

(α) Ὡς βάθος διὰ τὸ ὕψος ἐξάλων (D) λαμβάνεται τὸ πλευρικὸν βάθος εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου, πλεον τὸ πάχος τοῦ ἐλάσματος τῆς ὑδρορρόης εἰς τὸ κατάστρωμα ἐξάλων, ὅπου ὑπάρχει τοιοῦτον,

$$\text{πλεον } T \frac{(L-S)}{L}$$

ἐὰν τὸ ἐκτεθειμένον κατάστρωμα ἐξάλων εἶναι ἐπικεκαλυμμένον, ὅπου T εἶναι τὸ μέσον πάχος τῆς ἐκτεθειμένης ἐπικαλύψεως, καθαρᾶς ἀπὸ ἀνοίγματα καταστρώματος, καὶ S εἶναι τὸ ὀλικὸν μήκος τῶν ὑπερκατασκευῶν, ὡς αὐταὶ ὀρίζονται ἐν υποπαραγράφῳ (10) (δ) τοῦ πρόντος Κανονισμοῦ.

(β) Ὡς βάθος διὰ τὸ ὕψος ἐξάλων (D) πλοίων ἐχόντων ἐστρογγυλευμένην ὑδρορρόην μετὰ ἀκτῖνα μεγαλύτεραν τοῦ 4 ἐπὶ τοῖς ἑκατὸ τοῦ πλάτους (B) ἢ ἐχόντων ἄκρα πλευρῶν ἀσυνήθους τύπου, λαμβάνεται τὸ βάθος δι' ὕψος ἐξάλων πλοίου ἔχοντος μέσον τομέα μετὰ κατακυρῶν ἄκρων πλευρῶν καὶ μετὰ ζυγοῦ καταστρώματος τῆς αὐτῆς κλίσεως καὶ ἔκτασιν τοῦ τομέως τῶν ἄκρων πλευρῶν ὁμοίαν πρὸς τὴν προβλεπομένην διὰ μέσον τομέα συνήθους τύπου.

(7) Συντελεστὴς λεπτότητος γάστρας: Ὁ συντελεστὴς λεπτότητος γάστρας δίδεται ὑπὸ τοῦ τύπου:

$$C\beta = \frac{V}{L \cdot B \cdot D1}, \text{ ὅπου}$$

εἶναι ὁ ὅγκος ἐκτοπίσματος τοῦ βυθισμένου μέρους τοῦ πλοίου, ἐξαιρουμένης τῆς ἐξογκώσεως ἀγκύρας, εἰς πλοῖον μετὰ μεταλλικοῦ περιβλήματος ἢ ὁ ὅγκος ἐκτοπίσματος εἰς τὴν ἐξωτερικὴν πλευρὰν πλοίου μετὰ περιβλήματος οἰουδήποτε ἑτέρου ὕλικου, ἀμφοτέρων λαμβανομένων εἰς πλευρικὸν βύθισμα 1, καὶ ὅπου D1 εἶναι 85 ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ ἐλάχιστου πλευρικοῦ βάθους.

(8) Ὑψος ἐξάλων: Τὸ σημειούμενον ὕψος ἐξάλων εἶναι ἡ κατακυρῶς μετρούμενη ἀπόστασις εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου ἀπὸ τὴν ἄνω ὀψιν τῆς γραμμῆς καταστρώματος μέχρι τῆς ἄνω ὀψεως τῆς ἀντιστοίχου γραμμῆς γορτώσεως.

(9) Κατάστρωμα ἐξάλων: Ὡς κατάστρωμα ἐξάλων λαμβάνεται τὸ ἀνώτατον πλήρες κατάστρωμα τὸ ἐκτεθειμένον εἰς τὸν καιρὸν καὶ τὴν θάλασσαν, τὸ ὁποῖον ἔχει μόνιμα μέσα κλεισίματος τῶν ἀνοιγμάτων τοῦ ἐκτεθειμένου εἰς τὸν καιρὸν μέρους του καὶ κάτωθεν τοῦ ὁποίου ὅλα τὰ εἰς τὰς πλευρὰς τοῦ πλοίου ὑπάρχοντα ἀνοίγματα εἶναι ἐξωπλισμένα μετὰ μόνιμα μέσα ὑδατοστεγῶς κλεισίματος. Εἰς πλοῖον ἔχον ἀσυνεχὲς κατάστρωμα ἐξάλων, ἡ κατωτάτη γραμμὴ τοῦ ἐκτεθειμένου καταστρώματος καὶ ἡ συνέχισις τῆς γραμμῆς ταύτης παραλλήλως πρὸς τὸ ἀνώτατον τμήμα τοῦ καταστρώματος λαμβάνεται ὡς κατάστρωμα ἐξάλων. Ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀποδοχῆς ἐκ μέρους τοῦ πλοιοκτῆτου καὶ τῆς ἐγκρίσεως ἐκ μέρους τῆς Ἀρχῆς, ἐν κατώτερον κατάστρωμα δύναται νὰ ληφθῇ ὡς κατάστρωμα ἐξάλων, ἐφ' ὅσον πρόκειται περὶ πλήρους καὶ μόνιμου τοιοῦτου, συνεχομένου πρὸς πρῶραν καὶ πρῦμναν τοῦλάχιστον μεταξὺ τοῦ χώρου τοῦ μηχανοστασίου καὶ τῶν διαφραγμάτων τῶν στεγανῶν συγκρούσεως καὶ συνεχομένου ἐπίσης ἐγκαρσίως. Ὅταν τὸ τοιοῦτον κατώτερον κατάστρωμα εἶναι κλιμακωτὸν ὡς κατάστρωμα ἐξάλων λαμβάνεται ἡ κατωτάτη γραμμὴ τοῦ καταστρώματος καὶ ἡ συνέχισις τῆς γραμμῆς ταύτης παραλλήλως πρὸς τὸ ἀνώτατον τμήμα τοῦ καταστρώματος.

Ὅταν ἐν κατώτερον κατάστρωμα λαμβάνεται ὡς κατάστρωμα ἐξάλων, τὸ μέρος τοῦ σκάφους τὸ ὁποῖον ἐκτείνεται ἀνωθεν τοῦ καταστρώματος ἐξάλων, θεωρεῖται ὡς ὑπερκατασκευὴ καθ' ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ὁρῶν χαράξεως καὶ ὑπολογισμοῦ τοῦ ὕψους ἐξάλων. Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει τὸ ὕψος ἐξάλων ὑπολογίζεται ἀπὸ τοῦ καταστρώματος τούτου.

(10) Ὑπερκατασκευαί:

(α) Ὡς ὑπερκατασκευὴ λαμβάνεται πᾶσα κλειστὴ ἐκ τῶν ἀνω κατασκευῶν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων, ἐκτεινομένη ἀπὸ πλευρᾶς εἰς πλευρὰν τοῦ πλοίου ἢ τῆς ὁποίας ἡ ἐλασματοῦνη πλευρὰ δὲν εὐρίσκονται ἐσωθεν τῆς ἐλασματοῦνης πλευρᾶς τοῦ περιβλήματος περισσότερον τοῦ 4 ἐπὶ τῆς ἑκατὸν τοῦ πλάτους (B). Ἀνωψωμένον τμήμα πρυμναίου καταστρώματος θεωρεῖται ὡς ὑπερκατασκευὴ.

(β) Κεκλεισμένη ὑπερκατασκευὴ εἶναι μία ὑπερκατασκευὴ με:

(i) Κλειστὰ διαφράγματα ἐπαρκῶς ἰσχυρᾶς κατασκευῆς.

(ii) Ἀνοίγματα εἰσόδου, ἐὰν ὑπάρχουν, εἰς τὰ ὡς ἀνω διαφράγματα, ἐνισχυμένα διὰ θυρῶν συμμορφουμένων πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 12.

(iii) Ἀπαντα τὰ λοιπὰ ἀνοίγματα εἰς τὰς πλευρὰς ἢ τὰ ἄκρα ἢ τὴν ὑπερκατασκευῆς ἐνισχυμένα δι' ἐπαρκῶς στεγανῶν κατὰ τοῦ καιροῦ μέσων κλεισίματος.

Ἡ γέφυρα ἢ τὸ ἐπίστεγον δὲν θὰ θεωρῶνται ὡς κλεισμένα ὑπερκατασκευαί ἐκτὸς ἐὰν προβλέπωνται ὡς ἀνοδοί, διὰ τὸ ἐπιθυμοῦν νὰ μεταβῇ εἰς τὸ μηχανοστάσιον ἢ ἄλλους χώρους ἐργασίας πλήρωμα, ἐσωτερικῶς τῶν τοιούτων ὑπερκατασκευῶν ἐναλλακτικὰ μέσα διαδέσιμα εἰς πᾶσαν κατὰστασιν καιροῦ, ὅταν τὰ ἐπὶ τῶν διαφραγμάτων ἀνοίγματα εἶναι κλειστά.

(γ) Ὡς ὕψος ὑπερκατασκευῆς τινὸς λαμβάνεται τὸ ἐλάχιστον κατακόρυφον ὕψος τὸ μετρούμενον ἐπὶ τῆς πλευρᾶς ἀπὸ τῆς κορυφῆς τῶν ζυγῶν τοῦ καταστρώματος τῆς ὑπερκατασκευῆς μέχρι τῆς κορυφῆς τῶν ζυγῶν τοῦ καταστρώματος ἐξάλων.

(δ) Ὡς μήκος ὑπερκατασκευῆς τινὸς (S) λαμβάνεται τὸ μέσον μήκος τοῦ τμήματος τῆς ὑπερκατασκευῆς τὸ ὁποῖον εὐρίσκεται ἐντὸς τοῦ μήκους (L).

(11) Πλοῖον μεθ' ἐνὸς καταστρώματος καὶ ὑπερστεγασμάτων, μὴ ἐξικνουμένων μέχρι τῶν πλευρῶν του: Ὡς τοιοῦτον θεωρεῖται πᾶν πλοῖον τὸ ὁποῖον τὸ ὁποῖον δὲν ἔχει ὑπερκατασκευὰς ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων.

(12) Στεγανὸν εἰς καιρικὰς καταστάσεις: Ὁ ὅρος οὗτος σημαίνει ὅτι ὑπὸ οἰαδήποτε καιρικὰς καταστάσεις, ὕδωρ δὲν θὰ εἰσχωρήσῃ εἰς τὸ πλοῖον.

Κανονισμὸς 4.

Γραμμὴ καταστρώματος.

Ἡ Γραμμὴ καταστρώματος εἶναι μία ὀριζοντίαν γραμμὴ μήκους 300 χιλιοστομέτρων (12 Ἴντσων) καὶ πλάτους 25 χιλιοστομέτρων (1 Ἴντσας).

Αὕτη δέον νὰ χαραχθῇ ἐφ' ἐκάστης πλευρᾶς εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου καὶ κανονικῶς ἡ ἀνωτέρα τῆς ὀψιν δέον νὰ διέρχεται ἀπὸ τὸ σημεῖον ὅπου ἡ πρὸς τὰ ἔξω προέκτασις τῆς ἀνωτέρας ἐπιφανείας τοῦ καταστρώματος ἐξάλων τέμνει τὴν ἐξωτερικὴν πλευρὰν τοῦ περιβλήματος (ὡς ἀπεικονίζεται εἰς Σχῆμα 1), προβλεπόμενου ὅτι ἡ γραμμὴ καταστρώματος δύναται νὰ τοποθετηθῇ κατ' ἀναλογίαν εἰς ἕτερον σταθερὸν σημεῖον ἐπὶ τοῦ πλοίου, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι τὸ ὕψος ἐξάλων ἀντιστοίχως θὰ διορθωθῇ Ἡ τοποθέτησις τοῦ κατ' ἀναλογίαν ὀριζομένου τούτου σημείου ὡς καὶ ἡ ταυτότης τοῦ καταστρώματος ἐξάλων δέον, εἰς πᾶσαν περίπτωσιν, νὰ καταχωρῶνται (1966).

Κανονισμὸς 5.

Σημεῖον Γραμμῆς Φορτώσεως.

Τὸ σημεῖον Γραμμῆς Φορτώσεως συνίσταται ἐξ ἐνὸς δακτυλίου ἐξωτερικῆς διαμέτρου 300 χιλιοστομέτρων (12 Ἴντσων) καὶ πλάτους 25 χιλιοστομέτρων (1 Ἴντσας), ὁ ὁποῖος τέμνεται ὑπὸ ὀριζοντίας γραμμῆς μήκους 450 χιλιοστομέτρων (18 Ἴντσων) καὶ πλάτους 25 χιλιοστομέτρων (1 Ἴντσας), ἡ ἀνωτέρα ὀψις τῆς ὁποίας διέρχεται ἐκ τοῦ κέντρου τοῦ δακτυλίου. Τὸ κέντρον τοῦ δακτυλίου δέον νὰ τοποθετηθῇ εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου καὶ εἰς ἀπόστασιν, κατακορυφῶς μετρούμενην

κάτωθεν τῆς ἄνω ὀψέως τῆς γραμμῆς καταστρώματος. Ἰσὴν πρὸς τὸ δημιούμενον ὕψος ἐξάλλων θέρουσ, (ὡς ἀπεικονίζεται εἰς Σχῆμα 2).

Κανονισμός 6.

Γραμμαὶ χρησιμοποιοῦνται ὁμοῦ μετὰ τοῦ Σημερίου Γραμμῆς Φορτώσεως.

(1) Αἱ γραμμαὶ αἱ δεικνύονται τὴν σημειουμένην, συμφώνως πρὸς τοὺς παρόντας Κανονισμούς, γραμμὴν φορτώσεως, θὰ εἶναι ὀριζόντιαι γραμμαὶ μήκους 230 χιλιοστομέτρων (9 ἰντσών) καὶ πλάτους 25 χιλιοστομέτρων (1 ἰντσας), καὶ θὰ ἐκτείνωνται πρὸς πρῶραν, ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως ρητῶς ὀρίζεται, καὶ κατ' ὀρθῆς γωνίας μίαν κατακορύφου γραμμῆς πλάτους 25 χιλιοστομέτρων (1 ἰντσας) χαρασσομένης εἰς ἀπόστασιν 549 χιλιοστομέτρων (21 ἰντσών) πρὸς πρῶραν τοῦ κέντρου τοῦ δακτυλίου (ὡς ἀπεικονίζεται εἰς Σχῆμα 2).

(2) Αἱ ἀκόλουθοι γραμμαὶ φορτώσεως θὰ χρησιμοποιῶνται:

(Τὸ χειρόγρ. 40 (35α) ἐδόθη πρὸς κατασκευὴν κλιπῆ)

(α) Ἡ Γραμμὴ Φορτώσεως Θέρουσ, ὀριζομένη ὑπὸ τῆς ἄνω ὀψέως τῆς γραμμῆς, ἥτις διέρχεται διὰ τοῦ κέντρου τοῦ δακτυλίου καὶ διὰ γραμμῆς σημειουμένης διὰ τοῦ γράμματος S.

(β) Ἡ Γραμμὴ Φορτώσεως Χειμῶνος, ὀριζομένη ὑπὸ τῆς ἄνω ὀψέως γραμμῆς σημειουμένης διὰ τοῦ γράμματος W.

(γ) Ἡ Γραμμὴ Φορτώσεως Χειμῶνος Βορείου Ἀτλαντικοῦ, ὀριζομένη ὑπὸ τῆς ἄνω ὀψέως γραμμῆς σημειουμένης διὰ τῶν γραμμάτων WNA.

(δ) Ἡ Τροπικὴ Γραμμὴ Φορτώσεως, ὀριζομένη ὑπὸ τῆς ἄνω ὀψέως γραμμῆς σημειουμένης διὰ τοῦ γράμματος T.

(ε) Ἡ Γραμμὴ Φορτώσεως εἰς γλυκὺ ὕδωρ κατὰ τὸ θέρος, ὀριζομένη ὑπὸ τῆς ἄνω ὀψέως γραμμῆς σημειουμένης διὰ τοῦ γράμματος F. Ἡ Γραμμὴ Φορτώσεως εἰς γλυκὺ ὕδωρ σημειοῦται πρὸς πρῶραν τῆς κατακορύφου γραμμῆς. Ἡ διαφορὰ μεταξὺ τῆς Γραμμῆς Φορτώσεως εἰς γλυκὺ ὕδωρ κατὰ τὸ θέρος, καὶ τῆς Γραμμῆς Φορτώσεως Θέρουσ, εἶναι τὸ ἐπιτρεπόμενον περιθώριον φορτώσεως καὶ ὡς πρὸς τὰς ἄλλας γραμμαὶς φορτώσεως.

(στ) Ἡ Τροπικὴ Γραμμὴ Φορτώσεως εἰς γλυκὺ ὕδωρ, ὀριζομένη ὑπὸ τῆς ἄνω ὀψέως γραμμῆς σημειουμένης διὰ τῶν γραμμάτων TF καὶ χαρασσομένης πρὸς πρῶραν τῆς κατακορύφου γραμμῆς.

(3) Ἐὰν σημειοῦνται ὕψη ἐξάλλων Ξυλείας, συμφώνως πρὸς τοὺς παρόντας Κανονισμούς, αἱ γραμμαὶ φορτώσεως Ξυλείας δέον νὰ χαρασσονται ἐπιπροσθέτως τῶν κανονικῶν γραμμῶν φορτώσεως. Αἱ ὡς ἄνω γραμμαὶ θὰ εἶναι ὀριζόντιαι, μήκους 230 χιλιοστομέτρων (9 ἰντσών) καὶ πλάτους 25 χιλιοστομέτρων (1 ἰντσας) καὶ θὰ ἐκτείνωνται πρὸς πρῶραν, ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως ρητῶς ὀρίζεται, καὶ κατ' ὀρθῆς γωνίας πρὸς μίαν κατακορύφου γραμμὴν πλάτους 25 χιλιοστομέτρων (1 ἰντσας), χαρασσομένης εἰς ἀπόστασιν 540 χιλιοστομέτρων (21 ἰντσών) πρὸς πρῶραν τοῦ κέντρου τοῦ δακτυλίου (ὡς ἀπεικονίζεται εἰς Σχῆμα 3).

(4) Αἱ ἀκόλουθοι γραμμαὶ φορτώσεως Ξυλείας θὰ χρησιμοποιῶνται:

(α) Ἡ Γραμμὴ Φορτώσεως Ξυλείας Θέρουσ, ὀριζομένη ὑπὸ τῆς ἄνω ὀψέως γραμμῆς σημειουμένης διὰ τῶν γραμμάτων IS.

(β) Ἡ Γραμμὴ Φορτώσεως Ξυλείας Χειμῶνος, ὀριζομένη ὑπὸ τῆς ἄνω ὀψέως γραμμῆς σημειουμένης διὰ τῶν γραμμάτων LW.

(γ) Ἡ Γραμμὴ Φορτώσεως Ξυλείας Χειμῶνος Βορείου Ἀτλαντικοῦ, ὀριζομένη ὑπὸ τῆς ἄνω ὀψέως γραμμῆς σημειουμένης διὰ τῶν γραμμάτων LWNA.

(δ) Ἡ Τροπικὴ Γραμμὴ Φορτώσεως Ξυλείας, ὀριζομένη ὑπὸ τῆς ἄνω ὀψέως γραμμῆς σημειουμένης διὰ τῶν γραμμάτων LT.

(ε) Ἡ Γραμμὴ Φορτώσεως Ξυλείας εἰς γλυκὺ ὕδωρ κατὰ τὸ θέρος, ὀριζομένη ὑπὸ τῆς ἄνω ὀψέως γραμμῆς σημειουμένης διὰ τῶν γραμμάτων LF καὶ χαρασσομένης πρὸς πρῶραν τῆς κατακορύφου γραμμῆς.

Ἡ διαφορὰ μεταξὺ τῆς Γραμμῆς Φορτώσεως Ξυλείας εἰς γλυκὺ ὕδωρ κατὰ τὸ θέρος, καὶ τῆς Γραμμῆς Φορτώσεως Ξυλείας Θέρουσ, εἶναι τὸ ἐπιτρεπόμενον περιθώριον φορτώσεως καὶ ὡς πρὸς τὰς ἄλλας γραμμαὶς φορτώσεως.

π. Ἡ Γραμμὴ Φορτώσεως Ξυλείας εἰς Τροπικὰ γλυκὰ ὕδατα, ὀριζομένη ὑπὸ τῆς ἄνω ὀψέως γραμμῆς σημειουμένης διὰ τῶν γραμμάτων LTF καὶ χαρασσομένης πρὸς πρῶραν τῆς κατακορύφου γραμμῆς.

(5) Ὅπου τὰ χαρακτηριστικὰ πλοίου τινὲς ἢ ἡ εὐρίς τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ πλοίου ἢ τὰ ὅρια ναυσιπλοίας ποιοῦν ἀνεφάρμοστον οἰκονομικῶς τῶν ἐποχικῶν γραμμῶν, αἱ γραμμαὶ αὗται δύνανται νὰ παραλείπονται.

(6) Ἐν περιπτώσει καθ' ἣν εἰς ἓν πλοῖον ἔχει σημειωθῇ ὕψος ἐξάλλων μεγαλύτερον τοῦ ἐλαχίστου τοιοῦτου, οὕτως ὥστε ἡ γραμμὴ φορτώσεως εἶναι καχεκχυμένη εἰς θέσιν ἀντιστοιχοῦσαν πρὸς τὴν κατωτάτην ἢ κατωτέραν τῆς κατωτάτης σημειωθείσης ἐποχικῆς γραμμῆς φορτώσεως διὰ τὸ κατώτατον ὕψος ἐξάλλων συμφώνως πρὸς τὴν παρούσαν Σύμβασιν, θὰ ἀπαιτῆται ἡ χάραξις μόνον τῆς Γραμμῆς Φορτώσεως διὰ γλυκὺ ὕδωρ.

(7) Εἰς ἰστιοφόρα πλοῖα θὰ ἀπαιτῆται ἡ χάραξις μόνον τῆς γραμμῆς φορτώσεως εἰς γλυκὺ ὕδωρ καὶ τῆς Γραμμῆς Φορτώσεως Χειμῶνος Βορείου Ἀτλαντικοῦ (ὡς ἀπεικονίζεται εἰς Σχῆμα 4).

(8) Ὅπου ἡ Γραμμὴ Φορτώσεως Χειμῶνος Βορείου Ἀτλαντικοῦ ταυτίζεται μετὰ τῆς Γραμμῆς Φορτώσεως Χειμῶνος, τῆς ἀντιστοιχοῦσης εἰς τὴν αὐτὴν κατακορύφου γραμμὴν, ἡ γραμμὴ φορτώσεως αὕτη θὰ σημειοῦται διὰ τοῦ γράμματος W.

(9) Πρόσθετοι γραμμαὶ φορτώσεως ἀπαιτοῦνται ὑπὸ ἄλλων ἐν ἰσχύϊ διεθνῶν συμβάσεων, δύνανται νὰ χαρασσονται κατ' ὀρθῆς γωνίας ἐπὶ καὶ πρὸς πρῶραν τῆς καθ' ὀριζομένης ἐν παραγράφῳ (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ κατακορύφου γραμμῆς.

Κανονισμός 7

Χαρακτηριστικὰ τῆς σημειώσεως Ἀρχῆς.

Τὰ χαρακτηριστικὰ τῆς Ἀρχῆς, ὑπὸ τῆς ὁποίας σημειοῦνται αἱ Γραμμαὶ Φορτώσεως, δύνανται νὰ χαρασσονται κατὰ μήκος τοῦ δακτυλίου τῆς γραμμῆς φορτώσεως ὑπεράνω τῆς ὀριζοντίας γραμμῆς ἥτις διέρχεται διὰ μέσου τοῦ κέντρου τοῦ δακτυλίου ἢ ἄνωθεν καὶ κάτωθεν αὐτῆς. Τὰ χαρακτηριστικὰ ταῦτα δέον νὰ συνίστανται ἐξ οὐχὶ περισσότερων τῶν τεσσάρων ἀρχικῶν γραμμάτων, ἵνα προσδιορίζωσι τὸ ὄνομα τῆς Ἀρχῆς. Ἐκαστον τούτων δέον, κατὰ προσέγγισιν νὰ εἶναι ὕψους 115 χιλιοστομέτρων (4 1/2 ἰντσών) καὶ πλάτους 75 χιλιοστομέτρων (3 ἰντσών).

Κανονισμός 8.

Λεπτομέρεια: χάραξις.

Ὁ δακτύλιος, αἱ γραμμαὶ καὶ τὰ γράμματα θὰ χρωματίζονται λευκὰ ἢ κίτρινα ἐπὶ ἐπιφανείας χρώματος σκοτεινοῦ ἢ μέλανα ἐπὶ ἐπιφανείας χρώματος φωτεινοῦ. Δέον ἐπίσης, καὶ ἐφ' ὅσον ἡ Ἀρχὴ ἤθελε κρίνει ἱκανοποιητικόν, νὰ χαρασσονται ἐπὶ τῶν πλευρῶν τῶν πλοίων κατὰ τρόπον μόνιμον. Τὰ σημεῖα δέον νὰ εἶναι πλήρως ὁρατὰ καί, ἐὰν ἀπαιτῆται, δέον ὅπως ληφθῶσιν εἰδικὰ μέτρα πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτόν.

Κανονισμός 9.

Ἐπιληφθεὺς τῶν σημείων.

Πιστοποιητικὸν Διεθνούς Γραμμῆς Φορτώσεως (1066) δὲν θὰ χορηγῆται εἰς πλοῖον τι μέχρις οὗ ἀξιωματικὸς ἢ ἐπιθεωρητὴς, ἐνεργῶν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 13 τῆς παρούσης Συμβάσεως, πιστοποιήσῃ ὅτι ἡ σύμμανσις ἐχαράχθη ἀκριβῶς καὶ μόνιμως εἰς τὰς πλευρὰς τοῦ πλοίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ II

Συνθήκαι προσδιορισμοῦ ὕψους ἐξάλλων.

Κανονισμός 10.

Πληροφορίαι δοτέαι εἰς τὸν Πλοίαρχον.

(1) Ὁ πλοίαρχος παντὸς νέου πλοίου δέον νὰ ἐνημερωθῇ δι' ἐπαρκῶν πληροφοριῶν, καθ' οἷονδῃποτε ἐγκεκρίμενον τῷ

πον, αΐτινες θὰ καταστήσωσιν αὐτὸν ἱκανὸν πρὸς ρύθμισιν τῆς φορτώσεως καὶ ἐφαρμογῆς τοῦ πλοίου τοῦ κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε νὰ ἀποφύγῃ τὴν δημιουργίαν οἰωνδῆποτε ἀνεπιτρέπτων πιέσεων εἰς τὴν κατασκευὴν τοῦ πλοίου, προβλεπομένου ὅτι ἡ ἀπαιτήσις αὕτη δὲν θὰ ἀπαιτῆται νὰ ἐξαργυρῇται εἰς εἰδικὸν μῆκος, σχέδιον ἢ κλάσιν πλοίου ἐς ὅσον ἡ Ἀρχὴ ἤθελε κρίναι τοῦτο μὴ ἀναγκαῖον.

(2) Ὁ πλοίαρχος παντὸς νέου πλοίου, διὰ τὸ ὅποιον δὲν ἔχουν εἰσέτι προβλεφθῇ αἱ περὶ εὐσταθείας διατάξεις μιᾶς ἐν ἰσχύϊ διεθνούς συμβάσεως περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσῃ, δέον νὰ ἐνημερωθῇ δι' ἐπαρκῶν πληροφοριῶν, καὶ οἰωνδῆποτε ἐγκυκλιζόμενον τύπον, αἵτινες θὰ ἠδύναντο νὰ χρησιμεύσωσιν αὐτῷ εἰς θέματα ἀφορῶντα εἰς τὴν εὐστάθειαν τοῦ πλοίου ὡς ὑπὸ ποικίλας καταστάσεις ὑπηρεσίας. Ἀντίγραφον τούτων δέον νὰ χορηγηθῇ εἰς τὴν Ἀρχήν.

Κανονισμός 11.

Ἄκρα διαφραγμάτων τῶν ὑπερκατασκευῶν.

Τὰ διαφράγματα εἰς τὰ ἐκτεθειμένα ἄκρα τῶν κεκλεισμένων ὑπερκατασκευῶν δέον νὰ εἶναι ἐπαρκῶς ἰσχυρὰς κατασκευῆς καὶ νὰ κριθῶσιν ὡς ἱκανοποιούντα τὰς ἀπαιτήσεις τῆς Ἀρχῆς.

Κανονισμός 12.

Θύραι.

Ἄπαντα τὰ ἐπὶ τῶν διαφραγμάτων ἀνοίγματα εἰσόδου εἰς τὰ ἄκρα τῶν κεκλεισμένων ὑπερκατασκευῶν δέον νὰ εἶναι ἐνισχυμένα διὰ θυρῶν ἐκ χάλυβος ἢ ἄλλου ἰσοδυνάμου ὕλικου, μονίμως καὶ ἰσχυρῶς προσηρμοσμένων ἐπὶ τοῦ διαφράγματος καὶ οὕτω πῶς πλαισιωμένων, ἐνισχυμένων καὶ ἐξωπλισμένων ὥστε ἡ ὅλη κατασκευὴ νὰ εἶναι ἰσοδυνάμου ἀντοχῆς πρὸς ἀδιαπέραστον διάφραγμα καὶ στεγανὴ κατὰ τοῦ καιροῦ, ὅταν εἶναι κεκλεισμένη. Τὰ μέσα πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς στεγανότητος εἰς τὴν καιρὸν τῶν θυρῶν τούτων συνίστανται εἰς παρεμβύσματα καὶ συσκευὰς ζυγοδόκης ἢ ἄλλα ἰσοδύναμα μέσα καὶ δέον νὰ εἶναι μονίμως προσηρμοσμένα ἐπὶ τοῦ διαφράγματος ἢ ἐπὶ αὐτῶν τούτων τῶν θυρῶν, αἱ δὲ θύραι δέον νὰ εἶναι οὕτω πῶς κατασκευασμέναι ὥστε νὰ δύνανται νὰ χρησιμοποιηθοῦν ἀπὸ ἀμφοτέρως τὰς πλευρὰς τοῦ διαφράγματος.

(2) Ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως προβλέπεται εἰς τοὺς παρόντας Κανονισμοὺς τὸ ὕψος τῶν θυρῶν τῶν ἐπὶ τῶν διαφραγμάτων ἀνοιγμάτων εἰσόδου εἰς τὰ ἄκρα τῶν κεκλεισμένων ὑπερκατασκευῶν δέον νὰ εἶναι τοῦλάχιστον 380 χιλιοστόμετρα (15 Ἴντσες) ὑπεράνω τοῦ καταστρώματος.

Κανονισμός 13.

Θέσις τῶν ἀνοιγμάτων κυτῶν, θυρῶν καὶ ἐξαεριστήρων.

Πρὸς τὸν σκοπὸν τῶν Κανονισμῶν, δύο θέσεις τῶν ἀνοιγμάτων κυτῶν, θυρῶν καὶ ἐξαεριστήρων καθορίζονται ὡς ἀκολούθως:

Θέσις 1. Ἐπὶ ἐκτεθειμένων καταστρώματος ἐξάλων καὶ ἀνυψομένου πρυμναίου τμήματος κυρίου καταστρώματος καὶ ἐπὶ ἐκτεθειμένων καταστρώματος ὑπερκατασκευῶν, κατασκευασθειῶν ἔμπροσθεν σημείου ἀπέχοντος ἀπὸ τῆς πρυμναίας καθέτου ἀπόστασιν ἴσην πρὸς τὸ ἐν τέταρτον τοῦ μήκους τοῦ πλοίου.

Θέσις 2. Ἐπὶ ἐκτεθειμένων καταστρώματος ὑπερκατασκευῶν καίμωνων πρυμνηθέν τῆς πρυμναίας καθέτου εἰς ἀπόστασιν ἴσην πρὸς τὸ ἐν τέταρτον τοῦ μήκους τοῦ πλοίου.

Κανονισμός 14.

Ἀνοίγματα καταστρώματος διὰ φορτίων καὶ λοιποὺς σκοποὺς.

(1) Ἡ κατασκευὴ καὶ τὰ μέσα ἐξασφαλίσεως τῆς στεγανότητος κατὰ τοῦ καιροῦ τῶν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἀνοιγμάτων διὰ τὸ φορτίον καὶ λοιποὺς σκοποὺς εἰς τὰς θέσεις 1 καὶ 2 δέον νὰ εἶναι ἰσοδύναμα τοῦλάχιστον πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Κανονισμῶν 15 καὶ 16 τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(2) Παραπετάσματα καὶ καλύμματα στομιῶν κυτῶν εἰς ἐκτεθειμένα ἀνοίγματα κείμενα ἐπὶ καταστρώματος ὑπεράνω τοῦ καταστρώματος τῆς ὑπερκατασκευῆς δέον νὰ συμμορφῶνται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς Ἀρχῆς.

Κανονισμός 15.

Ἀνοίγματα κατὰ στεγανότητα διὰ φορτίων καλυμμάτων καὶ ἀσφαλιζόμενα στεγανῶς κατὰ τοῦ καιροῦ δι' ὀθωνίνων καλυμμάτων καὶ ραβδίνων συσκευῶν πνευματικῶν στομιῶν κυτῶν.

(1) Τὰ παραπετάσματα τῶν σφραγιζομένων διὰ φορητῶν καλυμμάτων στομιῶν κυτῶν, τῶν ἀσφαλιζομένων στεγανῶς κατὰ τοῦ καιροῦ δι' ὀθωνίνων καλυμμάτων καὶ ραβδίνων συσκευῶν δέον νὰ εἶναι οὐσιώδους κατασκευῆς, τὸ δὲ ὑπὲρ τὸ καταστρώμα ὕψος τῶν δέον, τοῦλάχιστον, νὰ εἶναι:

600 χιλιοστόμετρα (23 1/2 Ἴντσες), προκειμένου περὶ τῆς θέσεως 1.

450 χιλιοστόμετρα (17 1/2 Ἴντσες), προκειμένου περὶ τῆς θέσεως 2.

Καλύμματα στομιῶν κυτῶν.

(2) Τὸ πλάτος ἐκάστης τριβομένης ἐπιφανείας ἐδράνων τῶν καλυμμάτων τῶν στομιῶν τῶν κυτῶν δέον νὰ εἶναι τοῦλάχιστον 65 χιλιοστόμετρα (2 1/2 Ἴντσες).

(3) Ὅπου τὰ καλύμματα εἶναι ξυλίνης κατασκευῆς, τὸ πάχος τῶν δέον νὰ εἶναι τοῦλάχιστον 60 χιλιοστομέτρων (2 3/8 Ἴντσες) ἐν συνδυασμῷ πρὸς ράβδον οὐχὶ μεγαλύτεραν τοῦ 1.5 μέτρου (4.9 ποδῶν).

(4) Ὅπου τὰ καλύμματα εἶναι κατασκευασμένα ἐξ ἡμισκληροῦ χάλυβος, ἡ ἀντοχὴ τῶν δέον νὰ ὑπολογίζεται με συνολικὸν φορτίον οὐχὶ ἐλαφρότερον τῶν 1.75 μετρικῶν τόννων κατὰ τετραγωνικὸν μέτρον (358 POUNDS κατὰ τετραγωνικὸν πόδα), προκειμένου περὶ στομιῶν κυτῶν εἰς θέσιν 1 καὶ οὐχὶ ἐλαφρότερον τῶν 1.30 μετρικῶν τόννων κατὰ τετραγωνικὸν μέτρον (166 POUNDS κατὰ τετραγωνικὸν πόδα), προκειμένου περὶ στομιῶν κυτῶν εἰς θέσιν 2. Τὸ ἀποτέλεσμα τῆς μεγίστης, κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον, ὑπολογισθείσης πιέσεως καὶ ὁ συντελεστὴς 4.25 δέον νὰ μὴ ὑπερβαίνουν τὸ κατώτατον ὅριον τῆς ἐλαχίστης ἀντοχῆς τοῦ ὕλικου. Θὰ εἶναι οὕτω πῶς σχεδιασμένα, ὥστε νὰ περιορίζουν, ὑπὸ τὸ βάρος τῶν ἀνωτέρω φορτίων, τὴν ἐπὶ τῆς ράβδου κάμψιν εἰς ὅριον οὐχὶ πέραν τοῦ 0.0028.

(5) Τὰ συνολικὰ ἐάρη ἐπὶ τῶν στομιῶν τῶν κυτῶν εἰς θέσιν 1 δύνανται νὰ μειωθοῦν εἰς 1 μετρικὸν τόννον κατὰ τετραγωνικὸν μέτρον (105 λίτρας) κατὰ τετραγωνικὸν πόδα) διὰ πλοῖα μήκους 24 μέτρων (79 ποδῶν). Ταῦτα δέον νὰ εἶναι οὐχὶ ἐλαφρότερα τῶν 1.75 μετρικῶν τόννων κατὰ τετραγωνικὸν μέτρον (358 λίτρας) κατὰ τετραγωνικὸν πόδα) διὰ πλοῖα μήκους 100 μέτρων (328 ποδῶν). Τὰ ἀντίστοιχα ἐάρη ἐπὶ τῶν στομιῶν τῶν κυτῶν εἰς θέσιν 2 δύνανται νὰ μειωθοῦν εἰς 0.75 μετρικοὺς τόννους κατὰ τετραγωνικὸν μέτρον (154 λίτρας κατὰ τετραγωνικὸν πόδα) καὶ 1.30 μετρικοὺς τόννους κατὰ τετραγωνικὸν μέτρον (266 λίτρας κατὰ τετραγωνικὸν πόδα) ἢ τίτλοῦχος. Ὡς τὰς λοιπὰς περιπτώσεις αἱ τιμαὶ δι' ἐνδιάμεσα μήκη θὰ διδῶνται διὰ γραμμῶν παρεμβολῆς.

Φορητὰ ζυγά.

(6) Ὅπου φορητὰ ζυγά, χρησιμοποιούμενα πρὸς ὑποστήριξιν τῶν καλυμμάτων τῶν στομιῶν τῶν κυτῶν, εἶναι κατασκευασμένα ἐξ ἡμισκληροῦ χάλυβος, ἡ ἀντοχὴ τῶν δέον νὰ ὑπολογίζεται με συνολικὰ ἐάρη οὐχὶ ἐλαφρότερα τῶν 1.75 μετρικῶν τόννων κατὰ τετραγωνικὸν μέτρον (358 POUNDS κατὰ τετραγωνικὸν πόδα), προκειμένου περὶ στομιῶν κυτῶν εἰς θέσιν 1 καὶ οὐχὶ ἐλαφρότερα τῶν 1.30 μετρικῶν τόννων κατὰ τετραγωνικὸν μέτρον (266 POUNDS κατὰ τετραγωνικὸν πόδα), προκειμένου περὶ στομιῶν κυτῶν εἰς θέσιν 2. Τὸ ἀποτέλεσμα τῆς οὐσιᾶς ὑπολογιζομένης μεγίστης πιέσεως καὶ ὁ συντελεστὴς 5 δέον νὰ μὴ ὑπερβαίνουν τὸ κατώτατον ὅριον τῆς ἐλαχίστης ἀντοχῆς τοῦ ὕλικου. Θὰ εἶναι οὕτω πῶς σχεδιασμένα, ὥστε νὰ περιορίζουν, ὑπὸ τὸ βάρος τῶν ἀνωτέρω φορτίων, τὴν ἐπὶ τῆς ράβδου κάμψιν εἰς ὅριον οὐχὶ πέραν τοῦ 0.0022. Διὰ πλοῖα μήκους οὐχὶ μεγαλύτερου τῶν 100 μέτρων (328 ποδῶν), αἱ ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (5) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ εἶναι ἐφαρμοστέαι.

Μεταλλικὰ καλύμματα κυτῶν

(7) "Όπου μεταλλικά καλύμματα κυτῶν, χρησιμοποιούμενα ἀντὶ φορητῶν ζυγῶν καὶ καλυμμάτων, εἶναι κατεσκευασμένα ἐξ ἡμισκληροῦ χάλυβος, ἡ ἀντοχή των δέον νὰ ὑπολογίζεται μὲ τὰ διδόμενα, ἐν παραγράφῳ (4) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, βάρῃ καὶ τὸ ἀποτέλεσμα τῆς οὕτως ὑπολογιζομένης μεγίστης ἀντοχῆς καὶ ὁ συντελεστὴς 5 δέον νὰ μὴν ὑπερβαίνουν τὸ κατώτατον ὄριον τῆς ἐλαχίστης ἀντοχῆς τοῦ ὑλικοῦ. Θὰ εἶναι οὕτω πῶς σχεδιασμένα, ὥστε νὰ περιορίζουν, τὴν ἐπὶ τῆς ράβδου κάμψιν εἰς ὄριον οὐχὶ πέραν τοῦ 0.0022. Τὸ πάχος τῶν ἐλασμάτων ἐξ ἡμισκληροῦ χάλυβος, τῶν σχηματιζόντων τὰς κορυφὰς τῶν καλυμμάτων, δέον νὰ μὴν εἶναι μικρότερον τοῦ ἐνὸς ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τῆς ἀραιώσεως τῶν ἐνισχυτικῶν γωνιῶν ἢ τῶν 6 χιλιοστομέτρων (0,24 ἰντσῶν), ἐὰν αὕτη εἶναι μεγαλύτερα. Διὰ πλοῖα μήκους οὐχὶ μεγαλύτερου τῶν 100 μέτρων (318 ποδῶν), αἱ ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (5) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, εἶναι ἐφαρμόσιμοι.

(8) Ἡ ἀντοχή καὶ σκληρότης τῶν καλυμμάτων τῶν κατεσκευασμένων ἐξ ὑλικῶν διαφόρων τοῦ ἡμισκληροῦ χάλυβος, δέον, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς, νὰ εἶναι ἰσοδύναμοι πρὸς τὰς τοιαύτας τοῦ ἡμισκληροῦ χάλυβος.

Ἵποδοχαὶ ἢ ὑπόβαθρα

(9) Ἵποδοχαὶ ἢ ὑπόβαθρα διὰ φορητὰ ζυγὰ δέον νὰ εἶναι οὐσιώδους κατασκευῆς. Δέον ἐπίσης νὰ προβλέπωνται μέσῃ διὰ τὴν κατάλληλον ἐφαρμογὴν καὶ ἀσφάλισιν τῶν ζυγῶν. "Όπου χρησιμοποιοῦνται κυλιόμενοι τύποι ζυγῶν, ἡ τοποθέτησις δέον νὰ ἐξασφαλίζῃ ὅτι τὰ ζυγὰ θὰ παραμένουν κανονικῶς εἰς τὴν θέσιν των, ὅταν τὸ στόμιον τοῦ κύτους εἶναι κλειστόν.

Τύλοι

(10) Τύλοι δέον νὰ τοποθετῶνται κατάλληλοι πρὸς ὑποδοχὴν τῶ νᾶκρων τῶν σφηνῶν. Οὗτοι δέον νὰ εἶναι πλάτους τοῦλάχιστον 65 χιλιοστομέτρων (2 1/2 ἰντσῶν) καὶ τὰ κέντρα των νὰ ἀπέχῃ ἀλλήλων οὐχὶ πλέον τῶν 600 χιλιοστομέτρων (23 1/2 ἰντσῶν). Οἱ κατὰ μήκος ἐκάστης πλευρᾶς ἢ ἄκρου τύλοι δέον νὰ μὴν ἀπέχουν πλέον τῶν 150 χιλιοστομέτρων (6 ἰντσῶν) ἀπὸ τὰς γωνίας τοῦ στομίου.

Ράβδοι καὶ Σφήνες

(11) Αἱ ράβδοι καὶ αἱ σφήνες δέον νὰ ὦσιν ἐπαρκεῖς καὶ εἰς καλὴν κατάστασιν. Αἱ σφήνες δέον νὰ ὦσιν ἐκ σκληροῦ ξύλου ἢ ἄλλου ἰσοδυνάμου ὑλικοῦ, καὶ νὰ καταλήγῃσιν εἰς ἄκρα κωνικά οὐχὶ πλέον τοῦ 1 πρὸς 6, πάχους δὲ εἰς τὰς κορυφὰς οὐχὶ μικροτέρου τῶν 13 χιλιοστομέτρων (1 1/2 ἰντσας).

Ὁδώνινα καλύμματα

(12) Τοῦλάχιστον δύο στρώματα ὀδωνίνων καλυμμάτων εἰς καλὴν κατάστασιν δέον νὰ ὑπάρχουν δι. ἕκαστον στόμιον κύτους εἰς θέσιν 1 ἢ 2. Τὰ ὀδώνινα καλύμματα δέον νὰ εἶναι ὑδατοστεγῆ καὶ πλήρους ἀντοχῆς. Ἐπίσης κατεσκευασμένα ἐξ ὑλικοῦ τοῦλάχιστον ἐνὸς ἐγκεκριμένου τύπου ὡς πρὸς τὸ βάρος καὶ τὴν ποιότητα.

Ἀσφάλεια τῶν Καλυμμάτων τῶν Στομίων Κυτῶν

(13) Δι' ἅπαντα τὰ στόμια κυτῶν εἰς θέσιν 1 ἢ 2 δέον νὰ ὑπάρχουν χαλύβδινοι ράβδοι ἢ ἕτερα ἰσοδύναμα μέσα, ἐπὶ τῷ τέλει τῆς ἐπαρκούς καὶ ἀνεξαρτήτου ἀσφαλείας ἐκάστου τομέως τῶν καλυμμάτων τῶν στομίων κυτῶν, μετὰ τὴν ἐπικάλυψιν τούτων διὰ τῶν ὀδωνίνων καλυμμάτων. Καλύμματα στομίων κυτῶν μήκους μεγαλύτερου τῶν 1,5 μέτρων (4,9 ποδῶν) δέον νὰ ἀσφαλίζονται ὑπὸ, τοῦλάχιστον δύο, τοιούτων ἀσφαλιστικῶν κατασκευασμάτων.

Κανονισμὸς 16

Στόμια κυτῶν σφραγιζόμενα ὑπὸ στεγανῶν εἰς τὸν καιρὸν καλυμμάτων (ἐκ χάλυβος ἢ ἄλλου ἰσοδυνάμου ὑλικοῦ) ἐνισχυμένων μὲ σχοινία καὶ κοχλιωτὰς συσκευάς.

Παραπετάσματα στομίων κυτῶν

(1) Εἰς τὰς θέσεις 1 καὶ 2 τὸ ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα ὕψος τῶν παραπετασμάτων τῶν στομίων κυτῶν, τῶν ἐνισχυμένων, διὰ στεγανῶν εἰς τὸν καιρὸν, καλυμμάτων στομίων ἐκ χάλυβος ἢ ἄλλου ἰσοδυνάμου ὑλικοῦ καὶ ἐνισχυμένων διὰ σχοινίων καὶ κοχλιωτῶν συσκευῶν δέον νὰ εἶναι ὡς προδιαγράφεται εἰς τὸν Κανονισμὸν 15 (1). Τὸ ὕψος τῶν τοιούτων παραπετασμάτων δύναται νὰ μειωθῇ ἢ τὰ παραπετάσματα τελείως νὰ παραληφθῶσι, ἐν ᾧ περιπτώσει ἡ Ἀρχὴ ἤθελεν ἱκανοποιηθῇ

ὅτι ἡ ἀσφάλεια τοῦ πλοίου δὲν θὰ ἐπεθῇ εἰς κίνδυνον ὑφ' οἰανδήποτε καιρικὴν κατάστασιν. "Όπου προβλέπονται παραπετάσματα, ταῦτα δέον νὰ εἶναι οὐσιώδους κατασκευῆς.

(2) "Όπου καλύμματα, στεγανὰ εἰς τὸν καιρὸν, εἶναι κατεσκευασμένα ἐξ ἡμισκληροῦ χάλυβος, ἡ ἀντοχή των δέον νὰ ὑπολογίζεται μὲ συνολικὰ βάρῃ οὐχὶ ἐλαφρότερα τῶν 1.75 μετρικῶν τόννων κατὰ τετραγωνικὸν μέτρον (358 POUNDS κατὰ τετραγωνικὸν πόδα), προκειμένου περὶ στομίων κυτῶν εἰς θέσιν 1, καὶ οὐχὶ ἐλαφρότερα τῶν 1.30 μετρικῶν τόννων κατὰ τετραγωνικὸν μέτρον (266 λίτρας κατὰ τετραγωνικὸν πόδα), προκειμένου περὶ στομίων κυτῶν εἰς θέσιν 2. Τὸ ἀποτέλεσμα τῆς οὕτως ὑπολογιζομένης μεγίστης πίεσεως καὶ ὁ συντελεστὴς 4.25 δέον νὰ μὴν ὑπερβαίνουν τὸ κατώτατον ὄριον τῆς ἐλαχίστης ἀντοχῆς τοῦ ὑλικοῦ. Θὰ εἶναι οὕτω πῶς σχεδιασμένα, ὥστε νὰ περιορίζουν, ὑπὸ τὸ βάρος τῶν ἀνωτέρω φορτίων, τὴν ἐπὶ τῆς ράβδου κάμψιν εἰς ὄριον οὐχὶ πέραν τοῦ 0.0028. Τὸ πάχος τῶν ἐξ ἡμισκληροῦ χάλυβος ἐλασμάτων, τῶν σχηματιζόντων τὰς κορυφὰς τῶν καλυμμάτων δέον νὰ μὴν εἶναι μικρότερον τοῦ ἐνὸς ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τῆς ἀραιώσεως τῶν ἐνισχυτικῶν γωνιῶν ἢ τῶν 6 χιλιοστομέτρων (0.24 ἰντσῶν), ἐὰν αὕτη εἶναι μεγαλύτερα. Διὰ πλοῖα μήκους οὐχὶ μεγαλύτερου τῶν 100 μέτρων (328 ποδῶν), αἱ διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 15 (5) εἶναι ἐφαρμόσιμοι.

(3) Ἡ ἀντοχή καὶ ἡ σκληρότης τῶν καλυμμάτων τῶν κατεσκευασμένων ἐξ ὑλικῶν διαφόρων τοῦ ἡμισκληροῦ χάλυβος, δέον, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς, νὰ εἶναι ἰσοδύναμοι πρὸς τὰς τοιαύτας τοῦ ἡμισκληροῦ χάλυβος.

Μέσα ἐξασφαλίζοντα στεγανότητα εἰς τὸν καιρὸν

(4) Τὰ πρὸς ἐξασφάλισιν καὶ διατήρησιν τῆς στεγανότητος εἰς τὸν καιρὸν μέσα, δέον νὰ ὦσιν τοιαῦτα ὥστε νὰ ἱκανοποιῶσι τὰς ἀπαιτήσεις τῆς Ἀρχῆς. Αἱ διατάξεις δέον νὰ ἐξασφαλίζον ὅτι ἡ στεγανότης θὰ διατηρηθῇ ὑφ' οἰανδήποτε καιρικὴν κατάστασιν καὶ πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον δέον νὰ ἀπαιτῶνται δοκιμαὶ πρὸς διαπίστωσιν τῆς στεγανότητος κατὰ τὴν ἀρχικὴν ἐπιθεώρησιν ὡς ἐπίσης καὶ κατὰ τὰς περιοδικὰς ἐπιθεωρήσεις καὶ τὰς ἐτησίας τοιαύτας ἢ κατὰ συχνότερα χρονικὰ διαστήματα.

Κανονισμὸς 17

Ἀνοίγματα εἰς τὸν χώρον Μηχανοστασίου

(1) Ἀνοίγματα εἰς τὸν χώρον τοῦ μηχανοστασίου εἰς θέσιν, 1 ἢ 2, δέον νὰ φέρουν κατάλληλον πλαίσιον καὶ νὰ περικλείωνται ἐπαρκῶς διὰ χαλυβδίνων διαφραγμάτων πλήρους ἀντοχῆς. "Όπου τὰ διαφράγματα δὲν προστατεύονται ἐξ ἄλλων κατασκευῶν, ἡ ἀντοχή των δέον νὰ λαμβάνηται εἰδικῶς ὑφ' ὄφιν. Ἀνοίγματα εἰσόδου εἰς τοιαῦτα διαφράγματα δέον νὰ ἐνισχύωνται διὰ θυρῶν πληρουσῶν τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 12 (1). Τὸ κατώφλιον τῶν εἰσόδων τούτων δέον νὰ εἶναι τοῦλάχιστον 600 χιλιοστόμετρα (23 1/2 ἰντσας) ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα, προκειμένου περὶ θυρῶν εἰς θέσιν 1, καὶ τοῦλάχιστον 380 χιλιοστόμετρα (15 ἰντσας) ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα, προκειμένου περὶ θυρῶν εἰς θέσιν 2. Λοιπὰ ἀνοίγματα ἐπὶ τῶν ἐν λόγῳ διαφραγμάτων δέον νὰ εἶναι ἐνισχυμένα εἰς ἰσοδυνάμων καλυμμάτων, μονίμως προσηρτησμένων εἰς τὰς κανονικὰς των θέσεις.

(2) Προφυλακτῆρες ἀνοίγματος περὶ τὴν καπνοδόχον, ἐξαιριστῆρ τῆς καπνοδόχου ἢ τοῦ χώρου μηχανοστασίου εἰς ἐκτεθειμένην θέσιν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων ἢ ὑπερκατασκευῶν, δέον νὰ ὦσιν τοσοῦτον ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα ὥφ' ὅσοι, ὅσον τοῦτο εἶναι εὐλογον καὶ ἐφαρμόσιμον. Τὰ ἀνοίγματα τῶν προφυλακτῆρων δέον νὰ εἶναι ἐνισχυμένα δι' ἰσχυρῶν καλυμμάτων, ἐκ χάλυβος ἢ ἄλλου ἰσοδυνάμου ὑλικοῦ. μονίμως προσηρτησμένων εἰς τὰς κανονικὰς των θέσεις καὶ ἱκανῶν πρὸς στεγανότητα εἰς τὸν καιρὸν.

Κανονισμὸς 18

Λοιπὰ ἀνοίγματα ἐπὶ τῶν καταστρωμάτων ἐξάλων καὶ ὑπερκατασκευῶν

(1) Ἀνθρωποθυρίδες καὶ στόμια ἀνευ χείλους εἰς θέσιν 1 ἢ 2 ἢ εἰς ὑπερκατασκευὰς διαφόρους τῶν κεκλεισμένων τοιούτων, δέον νὰ κλείωνται δι' οὐσιωδῶν καλυμμάτων ἱκα-

νών να καθιστούν ταῦτα ὑδατοστεγῆ. Ἐκτὸς ἐὰν ἀσφαλίζωνται δι' ἐρμητικῶς κλειομένων συρτῶν, τὰ καλύμματα δέον νὰ εἶναι μονίμως προσηρμοσμένα.

(2) Ἀνοίγματα ἐπὶ τῶν καταστρώματων ἐξάλων διάφορα τῶν στομιῶν κυτῶν, ἀνοίγματα τῶν χώρου μηχανοστασίου, ἀνδροποθυρίδων καὶ ἄνευ χείλους στομιῶν δέον νὰ προστατεύονται ὑπὸ κεκλεισμένης ὑπερκατασκευῆς ἢ ὑπερστεγάσματος ἢ προφυλαγμένης καθόδου ἰσοδυναμοῦ ἀντοχῆς καὶ στεγανότητος εἰς τὸν καιρὸν. Οἰονδήποτε τοιοῦτον ἀνοίγμα εὐρισκόμενον ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐκτεθειμένης ὑπερκατασκευῆς ἢ ἐπὶ τῆς ὀροφῆς ὑπερστεγάσματος ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων καὶ δημιουργοῦν εἰσὸδον εἰς χώρον κείμενον ἐντὸς κεκλεισμένης ὑπερκατασκευῆς δέον νὰ προστατεύεται ὑπὸ ἰσχυροῦ ὑπερστεγάσματος ἢ προφυλαγμένης καθόδου. Εἰσὸδοι εἰς τοιαῦτα ὑπερστεγάσματα ἢ προφυλαγμένας καθόδους δέον νὰ ἐνισχύωνται διὰ θυρῶν πληρουσῶν τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 12 (1).

(3) Εἰς θέσιν 1 τὸ ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα ὕψος τῶν κατωφλίων τῶν εἰσόδων εἰς τὰς προφυλαγμένας καθόδους δέον νὰ εἶναι τοῦλάχιστον 600 χιλιοστομέτρων (23 1)2 Ἴντσες). Εἰς θέσιν 2 δέον νὰ εἶναι τοῦλάχιστον 380 χιλιοστομέτρων (15 Ἴντσων).

Κανονισμὸς 19

Ἐξαεριστήρες

(1) Ἐξαεριστήρες εἰς θέσιν 1 ἢ 2 κείμενοι εἰς χώρους ὑπὸ τὸ κατάστρωμα ἐξάλων ἢ τὰ καταστρώματα τῶν κεκλεισμένων ὑπερκατασκευῶν, δέον νὰ ἐνισχύωνται διὰ παραπετασμάτων ἐκ χάλυβος ἢ ἄλλου ἰσοδυναμοῦ ὕλικου, οὐσιωδῶς κατεσκευασμένων καὶ ἱκανοποιητικῶς προσηρμοσμένων ἐπὶ τοῦ καταστρώματος. Ὅπου τὸ παραπέτασμα οἰοῦντοτε ἔξαεριστήρος ἔχει ὕψος ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα ἄνω τῶν 900 χιλιοστομέτρων (35 1)2 Ἴντσες), δέον νὰ εἶναι εἰδικῶς ἐνισχυμένον.

(2) Ἐξαεριστήρες διερχόμενοι διὰ μέσου ὑπερκατασκευῶν διαφόρων τῶν κεκλεισμένων τοιούτων δέον νὰ ἔχωσι οὐσιωδῶς κατεσκευασμένα παραπετάσματα ἐκ χάλυβος ἢ ἄλλου ἰσοδυναμοῦ ὕλικου, ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων.

(3) Ἐξαεριστήρες εἰς θέσιν 1, τὰ παραπετάσματα τῶν ὁποίων ὑπερβαίνουν τὰ 4,5 μέτρα (14,8 πόδας) ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα καὶ ἔξαεριστήρες εἰς θέσιν 2, τὰ παραπετάσματα τῶν ὁποίων ὑπερβαίνουν τὰ 2,3 μέτρα (3,5 πόδας) ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα, δὲν ὑποχρεοῦνται νὰ εἶναι ἐνισχυμένα διὰ κλειστῶν διατάξεων ἐκτὸς ἐὰν τοῦτο εἰδικῶς ἀπαιτῆται ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(4) Ἐκτὸς τῶν προβλεπομένων ἐν παρ. (3) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, τὰ ἀνοίγματα τῶν ἔξαεριστήρων δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ συσκευῶν σφραγίσεως ἐπαρκoῦς στεγανότητος εἰς τὸν καιρὸν. Εἰς πλοῖα μήκους οὐχὶ μεγαλύτερου τῶν 100 μέτρων (328 ποδῶν) αἱ συσκευαὶ σφραγίσεως δέον νὰ εἶναι μονίμως προσηρμοσμένα. Ὅπου δὲν προβλέπεται τοιοῦτον τι προκειμένου περὶ ἄλλων πλοίων, τὰ παραπετάσματα αὐτὰ δέον νὰ στοιβάζωνται καλῶς πλησίον τῶν ἔξαεριστήρων, πρὸς ἐνίσχυσιν τῶν ὁποίων πρόκειται νὰ χρησιμοποιηθοῦν ἔξαεριστήρες εἰς θέσιν 1 δέον νὰ ἔχουν παραπετάσματα ὕψους τοῦλάχιστον 900 χιλιοστομέτρων (35 1)2 Ἴντσων) ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα. Εἰς θέσιν 2 τὰ παραπετάσματα δέον νὰ εἶναι ὕψους ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα τοῦλάχιστον 760 χιλιοστομέτρων (30 Ἴντσων).

(5) Εἰς ἐκτεθειμένας θέσεις, τὸ ὕψος τῶν παραπετασμάτων δύναται, προκειμένου νὰ ἱκανοποιηθοῦν αἱ ἀπαιτήσεις τῆς Ἀρχῆς, νὰ ἀπαιτηθῇ ἡὺξημένον.

Κανονισμὸς 20.

Ἀεραγωγοὶ

Ὅπου ἀεραγωγοὶ δεξαμενῶν ἔρματος ἢ ἄλλων δεξαμενῶν ἐκτείνονται ὑπὲρ τὰ καταστρώματα ἐξάλων ἢ ὑπερκατασκευῶν, τὰ ἐκτεθειμένα τμήματα τῶν ἀεραγωγῶν δέον νὰ εἶναι οὐσιώδους κατασκευῆς. Τὸ ὕψος τῶν τμημάτων τούτων ἀπὸ τοῦ καταστρώματος μέχρι τοῦ σημείου δι' οὗ ὕδωρ δύναται νὰ εἰσχωρήσῃ εἰς τὸν ἀεραγωγόν, δέον νὰ εἶναι τοῦλάχιστον 760 χιλιοστομέτρων (30 Ἴντσων) ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων καὶ 450 χιλιοστομέτρων (17 1)2 Ἴντσων) ἐπὶ τοῦ κατα-

στρώματος ὑπερκατασκευῶν. Ὅπου τὰ τοιαῦτα ὕψη ἐπιφέρουν ἀνωμαλίας εἰς τὴν ὁμαλὴν διεξαγωγὴν τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐργασίας, δύναται νὰ ἐγκριθῇ κατώτερον ὕψος, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι ἡ Ἀρχὴ ἤθελεν ἱκανοποιηθῇ ἐκ τοῦ λόγου ὅτι ὁ τρόπος καὶ αἱ λοιπαὶ διατάξεις κλεισίματος δικαιολογοῦν κατώτερον ὕψος. Ἰκανοποιητικὰ μέσα μονίμως προσηρμοσμένα, δέον νὰ προσβλέπωνται διὰ τὸ κλείσιμον τῶν ἀνοιγμάτων τῶν ἀεραγωγῶν.

Κανονισμὸς 21

Φορτοθυρίδες καὶ λοιπὰ παρόμοια Ἀνοίγματα.

(δ) Φορτοθυρίδες καὶ λοιπὰ παρόμοια ἀνοίγματα ἐπὶ τῶν πλευρῶν τῶν πλοίων, εὐρισκόμενα κάτωθεν τοῦ καταστρώματος ἐξάλων, δέον νὰ εἶναι ἐνισχυμένα διὰ θυρῶν οὕτως πῶς σχεδιασμένων ὥστε νὰ ἐξασφαλίζουν στεγανότητα εἰς τὸ ὕδωρ καὶ κατασκευαστικὴν ἀνεξαρτησίαν τῆς αὐτῆς τάξεως πρὸς τὰ περιβάλλοντα ἐλάσματα τοῦ κελύφους. Ὁ ἀριθμὸς τῶν τοιούτων ἀνοιγμάτων δέον νὰ εἶναι ὁ κατώτερος συμφωνῶν πρὸς τὴν σχεδίασιν καὶ τὴν ὁμαλὴν διεξαγωγὴν τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐργασίας.

(2) Ἐκτὸς ἐὰν ἔχη ἐπιτραπῇ ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, ἡ κατωτέρα ὄψις τῶν ἀνοιγμάτων τούτων δέον νὰ μὴ εὐρίσκειται κάτωθεν γραμμῆς παραλλήλου πρὸς τὸ κατάστρωμα ἐξάλων εἰς τὴν πλευρὰν καὶ τῆς ὁποίας τὸ κατώτατον σημεῖον δέον νὰ μὴ εὐρίσκειται κάτωθεν τῆς ἀνωτέρας ὀψεως τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως.

Κανονισμὸς 22.

Εὐδίατοι, θυρίδες εἰσαγωγῆς ἀτμοῦ καὶ ἀποχετεύσεως.

(1) Ἀποχετευτικαὶ σωλὴνώσεις διαπερῶσι τὸ κέλυφος τοῦ πλοίου εἴτε εἰς τμήματα κάτωθεν τοῦ καταστρώματος ἐξάλων εἴτε εἰς τμήματα τῶν ὑπερκατασκευῶν καὶ ὑπερστεγασμάτων ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων, ἐνισχυμένα διὰ θυρῶν πληρουσῶν τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 12 δέον νὰ ἐνισχυθῶσι διὰ μέσων ἱκανῆς κατασκευῆς καὶ προσιτῶν, ἐμποδιζόντων τὴν εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τοῦ πλοίου εἰσροὴν ὕδατος. Κανονικῶς ἐκάστη ἀνεξάρτητος ἀποχετευτικὴ σωλὴνωσις δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένη δι' αὐτομάτου ἀνεπιστρέπτου βαλβίδος φερούσης μέσον κλεισίματος ἐκ σημείου κειμένου ὑπεράνω τοῦ καταστρώματος ἐξάλων. Ὅπου, ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἡ κατακόρυφος ἀπόστασις ἀπὸ τὴν ἴσालον γραμμὴν φορτώσεως θέρους μέχρι τοῦ πρὸς τὸ ἐσωτερικὸν τοῦ πλοίου πέρατος τῆς ἀποχετευτικῆς σωλὴνώσεως ὑπερβαίνει τὸ 0.01 L, ἡ σωλὴνωσις δύναται νὰ ἔχη δύο αὐτομάτους ἀνεπιστρέπτους βαλβίδας ἄνευ θετικῆς μέσου κλεισίματος, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι ἡ ἐσωτερικὴ βαλβὶς θὰ εἶναι πάντοτε προσιτὴ πρὸς ἐξέτασιν ὑπὸ συνθήκας ὑπηρεσίας. Ὅπου ἡ ὡς ἄνω ἀπόστασις ὑπερβαίνει τὸ 0.02L δύναται νὰ γίνῃ ἀποδεκτὴ, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι θὰ τύχῃ τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς, μία μοναδικὴ αὐτόματος ἀνεπιστρέπτου βαλβὶς ἄνευ θετικῆς μέσου κλεισίματος. Τὰ μέσα χειρισμοῦ τῆς θετικῆς λειτουργίας τῆς βαλβίδος δέον νὰ εἶναι εὐκόλως προσιτὰ καὶ ἐφωδιασμένα δι' ἐνδείκτου, δεικνύοντος ἐὰν ἡ βαλβὶς εἶναι ἀνοικτὴ ἢ κλειστὴ.

(2) Εἰς χώρους μηχανοστασίου αἱ κύρια καὶ βοηθητικαὶ θυρίδες εἰσαγωγῆς θαλάσσης ὡς καὶ αἱ ἀποχετευτικαὶ σωλὴνώσεις αἱ λειτουργοῦσαι ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν λειτουργίαν τῶν δεικνύοντων ἐὰν αἱ βαλβίδες εἶναι ἀνοικταὶ ἢ κλεισταὶ.

μηχανῶν δύναται νὰ ἐλέγχωνται τοπικῶς. Τὰ σημεῖα ἐλέγχου δέον νὰ εἶναι εὐκόλως προσιτὰ καὶ ἐφωδιασμένα δι' ἐνδείκτων δεικνύοντων ἐὰν αἱ βαλβίδες εἶναι ἀνοικταὶ ἢ κλεισταὶ.

(3) Εὐδίατοι καὶ ἀποχετευτικαὶ σωλὴνώσεις προτοτυποῦσαι καδ' οἰονδήποτε τρόπον καὶ διαπερῶσι τὸ κέλυφος τοῦ πλοίου εἴτε εἰς σημεῖα κείμενα περισσότερο τῶν 450 χιλιοστομέτρων (17 1)2 Ἴντσων) κάτωθεν τοῦ καταστρώματος ἐξάλων εἴτε ὀλιγώτερον τῶν 600 χιλιοστομέτρων (23 1)2 Ἴντσων) ὑπὲρ τὴν ἴσालον γραμμὴν φορτώσεως θέρους δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένα δι' ἀνεπιστρέπτου βαλβίδος εἰς τὸ κέλυφος. Ἡ βαλβὶς αὕτη δύναται ἐκτὸς ἐὰν ἀπαιτῆται κατὰ τὴν παρ. I, νὰ παραλειφθῇ, ἐὰν ἡ σωλὴνωσις εἶναι οὐσιώδους πάχους.

(4) Εὐδίατοι σωλὴνες τοποθετημένοι εἰς ὑπερκατασκευὰς ἢ ὑπερστεγάσματα μὴ ἐνισχυμένα διὰ θυρῶν πληρουσῶν τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 12 ν' δέον νὰ καταλήγουν ἐκτὸς πλοίου.

(5) "Όλοι αι απαιτούμενοι υπό του παρόντος Κανονισμού βαλβίδες και ενισχύσεις του καλύφους δέον να είναι εκ χάλυδος, χαλκού ή ετέρου έγκεκριμένου υλικού δυνάμενου να επιμηκύνεται λεπτυνόμενον. Βαλβίδες εκ συνήθους χυτοσιδήρου ή παρομοίου υλικού δέον να μη γίνονται δεκταί.

"Απαντες οι σωλήνες εις ους αναφέρεται ο παρών Κανονισμός δέον να είναι εκ χάλυδος ή ετέρου ισοδυνάμου υλικού πληρούντος τας απαιτήσεις τής 'Αρχής.

Κανονισμός 23.

Παραφωτίδες.

(1) Παραφωτίδες κείμεναι εις χώρους κάτωθεν του καταστρώματος εξάλλων ή χώρων εύστρομμένων εντός καλεισμένων υπερκατασκευών δέον να είναι: εφωδισμένοι δι' επαρκών γιγλυμωτών εσωτερικώς καλυπτρών φωτός. ούτοι πως τοποθετημένων ώστε να δύνανται να κλείωνται ικανοποιητικώς και άσφαλίζονται ύδατοστεγώς.

(2) Ουδεμία παραφωτίς θά τοποθετηται εις τοιαύτην θέσιν ώστε το κατώφλιόν της να εύρίσκεται κάτωθεν γραμμής άγομένης παραλλήλου προς το κατ'άστρωμα εξάλλων εις την πλευράν και έχούσης το κατώτατον σημείον της 2.5 επί τοις εκατόν του πλάτους (B) ύπεράνω της ισάλου γραμμής φωτώσεως. ή 500 χιλιοστούμετρων (10 1/2 ίντσες). οιάδήποτε είναι ή μεγαλύτερα απόστασις.

(3) Αι παραφωτίδες όμοι μετὰ των υαλίνων διασφαγμάτων των εάν έχουν τοποθετηθῇ τοιαύται, και των καλυπτρών φωτός δέον να είναι ουσιώδους και έγκεκριμένης κατασκευής.

Κανονισμός 24.

Υδρορροβίαι.

(1) "Όπου παραπέτα εις τμήματα των καταστροφμάτων εξάλλων και υπερκατασκευών έκτεθειμένα εις τὸν καιρόν, σχηματίζουν χάσματα (χαβοῦζες), δέον όπως ληφθῇ πλήρης πρόνοια διὰ τὴν ταχείαν διοχέτευσιν και άποστραγγισιν των καταστροφμάτων από τὸ ὕδωρ. Ἐκτός των ἐν παρ. 2 και 3 του παρόντος Κανονισμού καθοριζομένων ή ελαχίστη έκταση τῆς υδρορροῆς εις έκαστην πλευράν του πλοίου δι' έκαστον γάστρον (χαβοῦζα) ἐπὶ του καταστροφματος εξάλλων δέον να εξάγεται υπό των κάτωθι τύπων εις ἀς περιπτώσεις ή προς τὸ γάστρον ἀντιστοιγούσα σιμότης είναι σαφερὰ ή μεγαλύτερα τῆς σταθερᾶς. Ἡ ελαχίστη έκτασις δι' έκαστον γάστρα ἐπὶ των καταστροφμάτων υπερκατασκευών δέον να είναι ἴση προς τὸ ἦμισυ τῆς υπό των τύπων διδομένης έκτάσεως:

"Όπου τὸ μήκος του παραπέτου (α) εις τὸ γάστρα είναι 20 μέτρων ή μικρότερον.

$$A = 0.7 + 0.035 \alpha \text{ (τετρ. μέτρα)}$$

όπου α υπερβαίνει τὰ 20 μέτρα

$$A = 0.07 \alpha \text{ (τετρ. μέτρα)}$$

Τὸ α εις οὐδεμίαν περίπτωσιν δέον να ληφθῇ μεγαλύτερον του 0.7 L.

Ἐάν τὸ παραπέτασμα ἔχη μέσον ὕψος μεγαλύτερον των 1.2 μέτρων δέον να αὔξάνεται κατὰ 0.004 τετρ. μέτρα κατὰ μέτρον μήκους γάσματος δι' έκαστην 0.1 μέτρον διαφοράν καθ' ὕψος. Ἐάν τὸ παραπέτον ἔχη ὕψος μικρότερον των 0.9 μέτρων, ή απαιτουμένη έκτασις δύναται να ἐλαττωθῇ κατὰ 0.004 τετραγ. μέτρον, κατὰ μέτρον μήκους γάσματος δι' έκαστην 0.1 μέτρ. διαφοράν καθ' ὕψος.

"Η

"Όπου τὸ μήκος του παραπέτου (α) είναι 66 πόδες ή μικρότερον

$$A = 7.6 + 0.115 \alpha \text{ (τετραγ. πόδες)}$$

"Όπου τὸ α υπερβαίνει τοὺς 66 πόδας

$$A = 0.23 \alpha \text{ (τετραγ. πόδες)}$$

Τὸ α εις οὐδεμίαν περίπτωσιν δέον να ληφθῇ μεγαλύτερον του 0.7 L.

Ἐάν τὸ παραπέτον ἔχη μέσον ὕψος μεγαλύτερον των 3.9 ποδῶν ή απαιτουμένη έκτασις δέον να αὔξάνεται κατὰ 0.004 τετραγ. ποδὸς κατὰ πόδα μήκους γάσματος δι' έκαστην διαφοράν ποδὸς καθ' ὕψος. Ἐάν τὸ παραπέτον ἔχη τὸ μέσον ὕψος μικρότερον των 3 ποδῶν ή απαιτουμένη έκτασις δύναται

να ἐλαττωθῇ κατὰ 0.04 τετραγ. ποδὸς κατὰ πόδα μήκους δι' έκαστην διαφοράν ποδὸς καθ' ὕψος.

2. Εἰς πλοία άνευ συνόψεως ή υπολογιζομένης συνόψεως προς τὴν παρατήρασιν I του παρόντος Κανονισμοῦ έκτασις και διὰ γραμμικῆς παρεμβολῆς.

3. "Όταν πλοῖον εἴχη πυργωτὴν υπερκατασκευάσματa τὸ ὅποιον δὲν συμμορροῦται προς τὴν ἀπαιτήσεσιν του Κανονισμοῦ 36 (I) α) ή όταν βρίσκεται συνενῇ ή βατικῶς συνενῇ πλευρικᾷ τοιγῶνατa στομίον μετὰ ἑνὶ υαλοφυμένῳ υπερκατασκευασμάτῳ, ή ελαχίστη ἐπιφανεία των ἀνοίγμάτων θυρίδων θρυσάκτου θά υπολογιζέται ἐπὶ τῇ βάσει του κατωτέρου πίνακος. Ἡ ἐπιφανεία των θυρίδων θρυσάκτου ἐνδιακρίτων πλάτων θά λαμβάνεται διὰ γραμμικῆς παρεμβολῆς.

Πλάτος στομίου ή πυργωτοῦ Ἐπιφανεία θυρίδων θρυσάκτου υπερκατασκευάσματος ἐν σγέ- ἐν γέται προς τὴν ἰσικήν ται προς τὸ πλάτος του πλοίου ἐπιφανείαν του θρυσάκτου

40 ο/ο ή ὀλιγώτερον

20 ο/ο

75 ο/ο ή περισσότερον

10 ο/ο

4. Εἰς πλοία τὰ ὅποια ἔχουν υπερκατασκευάσματa τὸ ὅποιον είναι ἀνοικτὰ εἴτε εις τὸ ἐν ή τὰ δύο ἄκρa θά ὑπάρχῃ ἐπαρκῆς πρόβλεψις διὰ τὴν ἀπελευθέρωσιν του χώρου ἐντὸς ἐνὸς τοιούτου υπερκατασκευάσματος ήτις θά ικανοποιῇ τὴν 'Αρχήν.

5. Ἡ κατωτέρα γραμμή των θυρίδων θρυσάκτου θά εύρίσκεται πλησιέστερον προς τὸ κατ'άστρωμα ὅσον τοῦτο είναι πρακτικῶς δυνατόν. Τὰ δύο τρίτα τῆς απαιτουμένης ἐπιφανείας θυρίδος θρυσάκτου θά προβλέπωνται εις τὸ μέσον του γάσματος του πλησιέστερου προς τὸ κατ'άστρωμα σημείον τῆς διαμήκους καμπυλότητι.

"Απαντα τὰ ἐπὶ του θρυσάκτου ἀνοίγματα του εἶδους τούτου θά προστατεύονται εκ κιγκλιδωμάτων ή σιδηρῶν ράβδων ἀπεχόντων μετὰξὺ των κατὰ προσέγγισιν 230 χιλιοστούμετρα (ἴντσες) Ἐάν αἱ θυρίδες είναι εφωδισμένοι διὰ θυροφυλλῶν θά προβλέπεται ικανὸν ἀνοίγμα διὰ να ἐπιτρέπη τὴν διέλευσιν. Οἱ στροφεῖς των θυρῶν θά ἔχουν πείρους ή τριβεῖς ἐξ ἀδιάφωτου υλικού. Ἐάν τὰ θυροφυλλα εἴρουν μέσα ἀσφαλίσσεως τὰ τοιαῦτα μέσα θά είναι έγκεκριμένης κατασκευῆς.

Κανονισμός 25.

1. Ἡ ἀντοχή των υπερστεγασμάτων των χρησιμοποιουμένων δι' ἐνδιαίτησιν του πληρώματος θά ικανοποιῇ τὴν 'Αρχήν.

2. Ἰκανὰ κιγκλιδώματα ή θρύσαντα θά τοποθετῶνται ἐπὶ όλων των έκτεθειμένων καταστροφμάτων και καταστροφμάτων υπερκατασκευάσματος. Τὸ ὕψος των θρυσάκτων ή κιγκλιδωμάτων θά είναι τοῦλάχιστον 1 μέτρον (39 1/2 ίντσες) εκ του καταστροφματος προβλεπομένου ότι όπου τὸ ὕψος του το ἦδελε παρεμβληθῇ εις τὰς συνήθεις ἐργασίας του πλοίου, δύναται να ἐγκριθῇ ὕψος μικρότερον ἐάν τοῦτο ικανοποιῇ τὴν 'Αρχήν και προβλέπεται ἐπαρκῆς προστασία.

3. Τὰ ἀνοίγματα κάτωθι τῆς χαμηλοτέρας σειρᾶς των κιγκλιδωμάτων δὲν θά υπερβαίνουν τὰ 230 χιλιοστούμετρα (9 ίντσες). Αἱ ἑτεραι σειραὶ δὲν θά ἀπέχουν περισσότερον των 380 χιλιοστούμετρων (15 ίντσῶν) μετὰξὺ των. Εἰς περιπτώσιν πλοίων με ἐστρογγυλεμένην πλευράν καταστροφματος τὰ στηρίγματα των κιγκλιδωμάτων θά τοποθετηθῶν εις τὸ ἐπίπεδον του καταστροφματος.

4. Ἰκανοποιητικὰ μέσα (εις τὸν τόπον των κιγκλιδωμάτων, ὁδηγῶν σχοινίων, γεφυρῶν ἀποσεισιβάσεως ή υπό τὸ κατ'άστρωμα διαδρόμων) θά προβλέπονται διὰ τὴν προστασία του πληρώματος εις τὴν εἴσοδον και ἔξοδον αὐτοῦ εκ των ἐνδιακρίτων, των χωρῶν μηχανοστασίου και ἀπάντων των ἄλλων μερῶν των χρησιμοποιουμένων εις τὰς ἀναγκαίαις του πλοίου ἐργασίας.

5 Φορτίον καταστροφματος ἐπὶ οἰουδήποτε πλοίου θά στοιβάζεται κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε, οἰαδήποτε ἀνοίγμα τὸ ὅποιον εύρίσκεται κατὰ μήκος του φορτίου και τὸ ὅποιον παρέχει εἴσοδον και ἔξοδον εις τὰ διαμερίσματα καταστροφματος, ὁ χώρος μηχανοστασίου, και ἑτερα τοιαῦτα μέρη τὸ ὅποια χρησιμοποιοῦνται διὰ τὰς ἀναγκαίαις εις τὸ πλοῖον ἐργασίας, θά δύνανται να κλείουσι κατὰ τὸν ἐνδειγνόμενον τρόπον και

να ασφαλίζονται διὰ τὴν καθ' οὐδὴποτε τρόπον μὴ εἰσοδὸν τοῦ ὕδατος. Ἀποτελεσματικὴ προστασία διὰ τὸ πληρώμα εἰς τὴν θέσιν τῶν κιγκλιδωμάτων ἢ ὀδηγῶν στρονίων θὰ προβλεπται ἀνωθι τοῦ φορτίου καταστρώματος ἐὰν δὲν υφίσταται κατάλληλος διέλευσις ἐπὶ τῇ ὑπὸ τοῦ καταστρώματος τοῦ πλοίου.

Κανονισμὸς 26.

Εἰδικαὶ συνθήκαι χαρακτηρισμοῦ διὰ πλοίων τύπου Α'.

Περίβλημα φωταγωγοῦ μηχανοστασίου.

1. Περίβλημα φωταγωγοῦ μηχανοστασίου ἐπὶ πλοίων τύπου Α' ὡς καθορίζονται εἰς τὸν κανονισμὸν 27 θὰ προστατεύονται ὑπὸ κλειστοῦ ἐπιστέγου ἢ γεφύρας τοῦλάχιστον κανονικοῦ ὕψους ἢ ὑπερστεγασματοῦ ἴσου ὕψους καὶ ἰσοδυναμοῦ ἀνωτῆς, δεδομένου ὅτι τὰ περίβληματα τοῦ φωταγωγοῦ μηχανοστασίου δυνατόν νὰ ἐκτίθενται εἰς τὰς καιρικὰς συνθήκας ἐὰν δὲν ὑπάρχουν ἀνοίγματα δίδοντα ἀπ' εὐθείας διέξοδον ἐν τοῦ καταστρώματος ἐξάλῳν εἰς τὸν χώρον τοῦ μηχανοστασίου. Θύρα συμμορφουμένη πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 12 δύναται, ἐν τούτοις, νὰ ἐπιτραπῇ εἰς τὸ περίβλημα τοῦ μηχανοστασίου, προβλεπομένου ὅτι αὕτη ὀδηγεῖ εἰς χώρον ἢ διάδρομον ὁ ὁποῖος εἶναι τῆς αὐτῆς ἰσχυρᾶς κατασκευῆς ὡς καὶ τὸ περίβλημα τοῦ μηχανοστασίου καὶ χωρίζεται ἀπὸ τὸν χώρον τῆς κλίμακος ἀνόδου — καθόδου μέχρι τὸ μηχανοστάσιον διὰ δευτέρας ὑδατοστεγοῦς θύρας ἐκ χάλυβος ἢ ἐτέρου ἰσοδυναμοῦ ὑλικοῦ.

Γέφυρα καὶ εἰσοδός.

2. Εἰς πλοία τύπου Α θὰ τοποθετηθῶν, μία γεφύρα πρὸς πῶραν καὶ μία πρὸς πρύμνην μονίμου καὶ ἰσχυρᾶς κατασκευῆς ὡς καὶ ἐπαρκοῦς ἀνωτῆς εἰς τὸ ἐπίπεδον τοῦ καταστρώματος ὑπερκατασκευασμάτων, μεταξὺ τοῦ ἐπιστέγου καὶ τῆς γεφύρας εἰς τὸ μεσόστεγον, ἢ ὑπερστεγασματοῦ, ἢ ἰσοδύναμα μέσα διέλευσεως θὰ προβλέπονται νὰ πληροῦν τὸν σκοπὸν τῆς ἀνωτέρω γεφύρας, ὡς τοιαῦτα δὲ θεωροῦνται διάδρομοι ὑπὸ τὸ καταστρώμα.

Ἄλλως, καὶ εἰς πλοία τύπου Α' ἄνευ γεφύρας διακυβερνήσεως τοῦ πλοίου εἰς τὸ μεσόστεγον, θὰ προβλέπονται συστήματα ἱκανοποιούντα τὴν Ἀρχὴν διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πληρώματος εἰς ἅπαντα τὰ μέρη τὰ ὅποια χρησιμοποιοῦνται ὑπ' αὐτοῦ διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἀναγκάων ἐργασιῶν τοῦ πλοίου.

3) Ἀσφαλὴς καὶ ἱκανοποιητικὴ διέλευσις ἐκ τοῦ ἐπίπεδου τῆς γεφύρας θὰ διατίθενται μεταξὺ κειχωρισμένων ἐνδαιτημάτων πληρώματος καὶ ἐπίσης μεταξὺ ἐνδαιτημάτων πληρώματος καὶ χώρου μηχανοστασίου.

4) Στόμια κυτῶν.

Ἐκτεθειμένα στόμια κυτῶν ἐπὶ τῶν καταστρωμάτων ὕψους ἐξάλῳν καὶ προσταγῶν ἢ ἐπὶ τῶν κορυφῶν τῶν δεξαμενῶν ἐκτονώσεως, ἐπὶ πλοίων τύπου Α', θὰ ἐφοδιζώνται μὲ ἱκανὰ ὑδατοστεγὰ καλύμματα ἐκ χάλυβος ἢ ἐτέρου ἰσοδυναμοῦ ὑλικοῦ.

5) Συστήματα ἀπελευθερώσεως.

Πλοία τύπου Α' μὲ δρύφακτα θὰ τοποθετήσουν ἀνοικτὰ κιγκλιδώματα διὰ τὸ ἥμισυ τοῦλάχιστον τοῦ μήκους τῶν ἐκτεθειμένων μερῶν τοῦ ὑποκειμένου εἰς τὰς καιρικὰς συνθήκας καταστρώματος ἢ ἕτερα ἀποτελεσματικὰ συστήματα ἀπελευθερώσεως.

Ἡ ἀνω ἀκμὴ τοῦ ζωστήρος θὰ κρατῆται ὅσον εἶναι πρακτικῶς χαμηλότερα.

6) Ὄταν ὑπερκατασκευάσματα συνδέωνται διὰ πυργωτοῦ ὑπερκατασκευάματος, ἀνοικτὰ κιγκλιδώματα θὰ τοποθετηθῶν εἰς ὁλόκληρον τὸ μήκος τῶν ἐκτεθειμένων μερῶν τοῦ καταστρώματος ὕψους ἐξάλῳν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙΙ — ὙΨΟΣ ΕΞΑΛΩΝ

Κανονισμὸς 27.

Τύποι πλοίων.

1. Πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦ ὑπολογισμοῦ τοῦ ὕψους ἐξάλῳν τὰ πλοία διαιροῦνται εἰς πλοία τύπου Α καὶ τύπου Β'.

Πλοία τύπου Α'.

2. Πλοῖον τύπου Α' εἶναι τὸ προοριζόμενον ἐκ κατασκευῆς νὰ μεταφέρῃ μόνον ὑγρὰ φορτία εἰς χῦμα καὶ εἰς τὸ ὅποιον αἱ δεξαμεναὶ φορτίου ἔχουν μόνον μικρὰ στόμια κλειόμενα ὑπὸ ὑδατοστεγῶν χαλυβδίνων καλυμμάτων ἢ ἐκ ἰσοδυναμοῦ ὑλικοῦ. Τοιοῦτον πλοῖον ἔχει ἀπαραιτήτως τὰ κάτωθι ἐκ κατασκευῆς χαρακτηριστικά.

α) Ὑψηλὴν στερεότητα τοῦ ἐκτεθειμένου εἰς τὰς καιρικὰς συνθήκας καταστρώματος καὶ

β) Ὑψηλὸν ἐκθύρῳν ἀσφάλειαν κατὰ τῆς κατακλίσεως προκύπτουσαν ἀπὸ τὸν χαμηλὸν ἐκθύρῳν ἀσφάλειαν κατὰ τῆς κατακλίσεως προκύπτουσαν ἀπὸ τὸν χαμηλὸν ἐκθύρῳν ποσοστὸν κατακλίσεως τῶν φορτωθέντων χώρων φορτίου καὶ τὸν ὑψηλὸν ἐκθύρῳν στεγανότης ὑποδιαίρεσεως ὁ ὁποῖος συνήθως ἔχει προβλεφθῇ.

3) Πλοῖον τύπου Α'. Ὄταν ἔχη μῆκος ἄνω 150 μέτρων (492 ποδῶν) καὶ ἐκ κατασκευῆς φέρῃ κενούς χώρους καὶ ὅταν ἀκόμη εἶναι φορτωμένον μέχρι τῆς φερνῆς ἰσάλου, τοῦτο εἶναι ἱκανὸν νὰ ἀνθέξῃ τὴν κατάκλισιν οἰοῦδήποτε τῶν κενῶν τούτων χώρων εἰς ὑποτιθέμενον ποσοστὸν κατακλίσεως 0.95 καὶ νὰ παραμείνῃ ἐπὶ πλέον εἰς κατάστασιν ἰσορροπίας θεωρουμένης ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ὡς ἱκανοποιητικῆς.

Εἰς τοιοῦτον πλοῖον μήκους ἄνω τῶν 225 μέτρων (738 ποδῶν) ὁ χώρος μηχανῶν θὰ ἐκλαμβάνεται ὡς κατακλύσιμος χώρος ἀλλὰ μὲ ποσοστὸν κατακλίσεως 0,85 ο.ο.

Πρὸς καθοδήγησιν τῶν Ἀρχῶν τὰ κάτωθι ὅρια δύνανται νὰ θεωρηθῶν ὡς ἱκανοποιητικά:

α) Ἡ τελικὴ ἰσάλος μετὰ τὴν κατάκλισιν εἶναι κάτωθι τῆς χαμηλοτέρας γραμμῆς οἰοῦδήποτε ἀνοίγματος μέσω τοῦ ὁποῖου δύναται νὰ λάρῃ χώρον προδευτικῇ κατάκλισιν.

6) Ἡ μεγίστη γωνία ἐγκάρσιας κλίσεως ὀφειλομένη εἰς ἀύμετρον κατάκλισιν εἶναι τῆς τάξεως τῶν 15ο.

(γ) Τὸ μετακεντρικὸν ὕψος εἰς κατάστασιν κατακλίσεως εἶναι θετικόν.

4. Τὸ ἐπιτρεπόμενον ὕψος ἐξάλῳν εἰς πλοία τύπου Α' δὲν θὰ εἶναι μικρότερον ἀπὸ τὸ διδόμενον εἰς τὸν πίνακα Α' τοῦ Κανονισμοῦ 28.

Πλοία τύπου Β

5) Ἄπαντα τὰ πλοία τὰ ὅποια δὲν ὑπόκεινται εἰς τὰς διατάξεις τὰς σχετικὰς μὲ τὰ πλοία τύπου «Α» τῶν παραγράφων (2) καὶ (3) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θὰ θεωροῦνται ὡς πλοία τύπου Β'.

6) Πλοία τύπου «Β» τὰ ὅποια εἰς τὴν θέσιν 1 ἔχουν στόμια κυτῶν ἐξωδιασμένα μὲ καλύμματα κύτους συμμορφούμενα πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Κανονισμῶν 15 (7) ἢ 16 θὰ ἔχουν ὕψος ἐξάλῳν ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ πίνακος Β τοῦ Κανονισμοῦ 28, ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως προβλέπεται εἰς τὰς παραγράφους 7 ἕως 10 συμπεριλαμβανομένης τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

7) Οἰοῦδήποτε πλοία τύπου «Β» μήκους 100 μέτρων καὶ ἄνω (328) ποδῶν δύνανται νὰ ἔχουν ὕψος ἐξάλῳν μικρότερον τοῦ ἀπαιτουμένου ὑπὸ τῆς παρ. 6 τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι, σχετικῶς μὲ τὸ ποσὸν τῆς χορηγουμένης ἐλαττώσεως ἢ Ἀρχὴ θὰ ἱκανοποιηθῇ εἰς τὰ κάτωθι:

α) τὰ λαμβανόμενα μέτρα διὰ τὴν προστασίαν τοῦ πληρώματος εἶναι ἐπαρκῆ.

6) τὰ συστήματα ἀπελευθερώσεως εἶναι ἐπαρκῆ.

γ) τὰ καλύμματα εἰς τὰς θέσεις 1 καὶ 2 συμμορφοῦνται μὲ τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 16 καὶ ἔχουν ἐπαρκῆ ἐνδυνάμωσιν.

Ἰδιαιτέρα προσοχὴ δέον νὰ δοθῇ εἰς τὰ συστήματα σφραγίσεως καὶ ἀσφαλίσεως τούτων.

δ) τὸ πλοῖον ὅταν φορτωθῇ μέχρι τῆς φερνῆς ἰσάλου γραμμῆς τοῦ θὰ παραμείνῃ ἐπὶ πλέον εἰς ἱκανοποιητικὴν κατάσταση ἰσορροπίας μετὰ τὴν κατάκλισιν θλαθέντος διαμερίσματος εἰς ἓνα ὑποτιθέμενον ποσοστὸν κατακλίσεως 0,95 ἀποκλειομένου τοῦ χώρου μηχανοστασίου, καὶ

ε) εἰς τοιοῦτον πλοῖον ἐὰν εἶναι μήκους ἄνω τῶν 225 μέτρων ἢ 738) ποδῶν, ὁ χώρος μηχανοστασίου θὰ θεωρηθῇ ὡς κατακλύσιμον διαμέρισμα ἀλλὰ μὲ ποσοστὸν κατακλίσεως 0,85.

Πρὸς καθοδήγησιν τῶν Ἀρχῶν εἰς τὰς παρατεθείσας ὑποπαραγράφους (δ) καὶ (ε) τῆς παρούσης παραγράφου δέον νὰ

θεωρηθῇ ὅτι τὰ ὅρια τὰ διδόμενα ὑπὸ τῶν ὑποπαραγράφων 3 (α), (β) καὶ γ εἶναι ἱκανοποιητικά.

Οἱ σχετικοὶ ὑπολογισμοὶ δύνανται νὰ βασισθῶσι ἐπὶ τῶν ἀκολουθίων συμπερασμάτων.

ἡ κατακόρυφος ἔκτασις τῆς βλάβης εἶναι ἴση πρὸς τὸ βάθος τοῦ πλοίου.

ἡ εἰσχώρησις τῆς βλάβης δὲν εἶναι περισσότερον τοῦ ἐνὸς πέμπτου τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου.

οὐδὲν ἐγκάρσιον διάφραγμα ἔχει βλαβῇ.

τὸ ὕψος τοῦ κέντρου βάρους ὑπεράνω τῆς ἐκσικῆς γραμμῆς ἐκτιμᾶται διὰ τὴν ἀνογὴν ὁμογενοῦς φορτώσεως τῶν κυτῶν, καὶ διὰ τὸ 50οο τῆς ὑπολογισθεΐσης χωρητικότητος τῶν ἀναλωσίμων ὑγρῶν καὶ ἐφοδίων κλπ.

8. Κατὰ τὸν ὑπολογισμόν τοῦ ὕψους ἐξάλων διὰ πλοῖα τύπου Β τὰ ὁποῖα συμμορφοῦνται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (7) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, αἱ τιμαὶ ἀπὸ τὸν πίνακα Β τοῦ Κανονισμοῦ 28 δὲν θὰ ἐλαττωθῶσι περισσότερο τοῦ 60οο τῆς διαφορᾶς τῶν πινακοποιημένων τιμῶν μεταξὺ τῶν πινάκων Α καὶ Β διὰ τὰ κατάλληλα μήκη τῶν πλοίων.

9. Ἡ ἐκ τῆς παραγράφου 8 τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ διδομένη ἐλάττωσις τοῦ ὕψους ἐξάλων ἐκ τῶν πινάκων, δύναται νὰ ἀυξηθῇ μέχρι τῆς ὀλικῆς διαφορᾶς μεταξὺ τῶν τιμῶν τοῦ πίνακος Α καὶ Β τοῦ Κανονισμοῦ 28 τοῦ ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι τὸ πλοῖον συμμορφοῦται μὲ τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 26 (1), (2), (5) καὶ (6) ὡς ἐὰν τοῦτο ἦτο πλοῖον τύπου Α, καὶ περαιτέρω συμμορφοῦται μὲ τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (7) (α) μέχρις (δ) συμπεριλαμβανομένης τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ὑπὸ τὴν ἐξαίρεσιν ὅτι ἡ ἀναγωγή εἰς τὴν ὑπὸ παράγραφον β) σχετικῶς πρὸς τὴν κατάκλησιν οἰοδῆποτε μεμονωμένου ὑποστάντος βλάβην διαμερίσματος, θὰ θεωρηθῇ ὡς ἀναγωγή εἰς τὴν κατάκλησιν δύο οἰωνδῆποτε γειτνιαζόντων πρῶρων καὶ πρυμναίων διαμερισμάτων οὐδὲν ἐκ τῶν ὁποίων εἶναι χῶρος μηχανῶν. Ἐπίσης οἰοδῆποτε τοιοῦτον πλοῖον μήκους μεγαλύτερου τῶν 225 μέτρων (738 ποδῶν), ὅταν εἶναι φορτωμένον εἰς τὴν θερινὴν ἰσαλὸν του. θὰ παρῇ ἐπὶ πλέον εἰς ἱκανοποιητικὴν κατάστασιν ἰσορροπίας μετὰ τὴν κατάκλυσιν τοῦ χώρου μηχανῶν λεμβανομένου μεμονωμένου εἰς ἓνα ποσοστὸν κατὰίσεως 85 οοο.

10. Ποῖα τύπου Β, τὰ ὁποῖα εἰς τὴν θέσιν 1 ἔχουν στόμια κυτῶν ἐφωδιασμένα μὲ καλύμματα τὰ ὁποῖα συμμορφοῦνται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ κανονισμοῦ 15, ἐξαιρουμένων τῶν τῆς παραγράφου (7), θὰ ἔχουν ὕψος ἐξάλων βασιζόμενον ἐπὶ τῶν τιμῶν τῶν διδομένων εἰς τὸν πίνακα Β τοῦ κανονισμοῦ 28 ἡὺξημένον κατὰ τὰς τιμὰς τὰς διδομένας εἰς τὸν ἀκόλουθον πίνακα.

Πίναξ ἀυξήσεως τοῦ ὕψους ἐξάλων ἐπὶ τῶν πινακοποιημένων τιμῶν ὕψους ἐξάλων πλοίων τύπου Β καὶ καλύμματα στομιῶν κυτῶν μὴ συμμορφουμένων πρὸς τοὺς κανονισμοὺς 15 (7) ἡ 16.

Μήκος τοῦ πλοίου (εἰς μέτρα)	Αὐξήσις ὕψους ἐξάλων (εἰς χιλιοστὰ)	Μήκος τοῦ πλοίου (εἰς μέτρα)	Αὐξήσις ὕψους ἐξάλων (εἰς χιλιοστὰ)	Μήκος τοῦ πλοίου (εἰς μέτρα)	Αὐξήσις ὕψους ἐξάλων (εἰς χιλιοστὰ)
------------------------------	-------------------------------------	------------------------------	-------------------------------------	------------------------------	-------------------------------------

108					
108	50	139	175	170	290
109	52	140	181	171	293
110	55	141	186	172	294
111	57	142	191	173	197
112	59	143	196	174	199
113	62	144	201	175	301
114	64	145	206	176	304
115	68	146	210	177	306
116	70	147	215	178	308
117	73	148	219	179	311

118	76	149	224	180	313
119	80	150	228	191	315
120	84	151	232	182	318
121	87	152	236	183	320
122	21	153	240	184	322
123	95	154	244	185	325
124	99	155	247	186	327
125	103	156	251	187	329
126	108	157	254	188	332
127	112	158	258	189	334
128	116	159	261	190	336
129	121	160	264	190	339
130	126	161	267	192	341
131	131	162	270	193	343
142	136	163	273	194	346
133	142	164	275	195	348
134	147	165	278	196	350
135	153	166	280	197	353
136	159	157	283	198	355
137	164	168	285	199	357
138	170	169	287	200	358

Ἡ ὕψος ἐξάλων διὰ πλοῖα ἐνδιαμέσου μήκους λαμβάνονται διὰ γραμμικῆς παρεμβολῆς.

Ἡ ὕψος ἐξάλων διὰ πλοῖα μήκους μεγαλύτερου τῶν 200 μέτρων θὰ καθορίζονται ὑπὸ τῆς προσδιορίζουσας Ἀρχῆς.

Πίναξ ἀυξήσεως τοῦ ὕψους ἐξάλων ἐπὶ τῶν πινακοποιουμένων τιμῶν ὕψους ἐξάλων πλοίων τύπου Β' μὲ καλύμματα στομιῶν κυτῶν μὴ συμμορφουμένων πρὸς τοὺς κανονισμοὺς 15 (7) ἡ 16.

Μήκος τοῦ πλοίου (εἰς πόδας)	Αὐξήσις ὕψους ἐξάλων (εἰς Ἴντσας)	Μήκος τοῦ πλοίου (εἰς πόδας)	Αὐξήσις ὕψους ἐξάλων (εἰς Ἴντσας)
ἀπὸ			
350	2.0	510	9.6
360	2.3	520	10.0
370	2.6	530	10.4
380	2.9	540	10.7
390	3.3	550	11.0
400	3.7	560	11.4
410	4.2	570	11.8
420	4.7	580	12.1
430	5.2	590	12.5
440	5.8	600	12.8
450	6.4	610	13.1
460	7.0	620	13.4
470	7.6	630	13.6
480	8.2	640	13.9
490	8.7	650	14.1
500	9.2	660	14.3

Ἡ ὕψος ἐξάλων διὰ πλοῖα ἐνδιαμέσου μήκους λαμβάνονται διὰ γραμμικῆς παρεμβολῆς.

Ἡ ὕψος ἐξάλων διὰ πλοῖα μήκους μεγαλύτερου τῶν 660 ποδῶν θὰ καθορίζονται ὑπὸ τῆς προσδιορίζουσας Ἀρχῆς.

(II). Φορτηγὶς ἡ ἕτερον πλοῖον ἂνεν ἀνεξαρτήτων μέσων προώσεως θὰ ἔχουν ὕψος ἐξάλων συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν παρόντων κανονισμῶν.

Ἐν τούτοις, εἰς τὴν περίπτωσιν φορτηγίδων οἱ ὁποῖα δὲν εἶναι ἐπηνδρωμένοι αἱ ἀπαιτήσεις τῶν Κανονισμῶν 25, 26 (2) καὶ (3) καὶ 39 δὲν ἔχουν ἐφαρμογὴν.

Τοιαῦται μὴ ἐπηνδρωμένοι φορτηγίδες αἱ ὁποῖα ἔχουν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ὕψους ἐξάλων μόνον μικρὰ στόμια κλειόμενα ὑπὸ ὕδατοστεγῶν καλυμμάτων ἐκ χάλυβος ἡ ἰσοδυνάμου ὑλικοῦ δύνανται νὰ λάβουν ὕψος ἐξάλων κατὰ 2,5^{οο} μικρότερον ἐκ τοῦ ὑπολογιζομένου ἐπὶ τῇ βάσει τῶν Κανονισμῶν αὐτῶν.

Κανονισμός 28.

Πίναξ ύψους εξάλων.

Πλοία τύπου Α'.

(1) Αί τιμηαί τοῦ ὕψους ἐξάλων διὰ πλοία τύπου Α' θὰ προσδιορίζωνται ἐκ τοῦ κάτωθι πίνακος.

Πίναξ Α'

Πίναξ ὕψους ἐξάλων διὰ πλοία τύπου Α'

Μῆκος τοῦ πλοίου (εἰς μέτρα)	Ύψος ἐξάλων (εἰς χι- λιοστά)	Μῆκος τοῦ πλοίου (εἰς μέτρα)	Ύψος ἐξάλων (εἰς χι- λιοστά)	Μῆκος πλοίου (εἰς μέτρα)	Ύψος ἐξάλων (εἰς χι- λιοστά)
24	200	59	559	94	1044
25	208	60	573	95	1059
26	217	61	589	96	1074
27	225	62	600	97	1089
28	233	63	613	98	1105
29	242	64	626	99	1120
30	250	65	639	100	1135
31	258	66	653	101	1151
32	267	67	666	102	1166
33	275	68	680	103	1181
34	283	69	693	104	1196
35	292	70	706	105	1212
36	300	71	720	106	1228
37	308	72	733	107	1344
38	316	73	746	108	1260
39	325	74	760	109	1276
40	334	75	773	110	1293
41	344	76	786	111	1309
42	354	77	800	112	1326
43	364	78	814	113	1342
44	364	79	820	114	1359
45	385	80	841	115	1376
46	396	81	855	116	1392
47	408	82	869	117	1409
48	420	83	883	118	1426
49	432	84	897	119	1442
50	443	85	911	120	1459
51	455	86	926	121	1476
52	467	87	940	122	1494
53	478	88	955	123	1511
54	490	89	969	124	1528
55	503	90	984	125	1549
56	516	91	999	126	1564
57	530	92	1014	127	1580
58	544	93	1029	128	1598

ΠΙΝΑΞ Α' (συνέχεια)

Μῆκος τοῦ πλοίου (εἰς μέτρα)	Ύψος ἐξάλων (εἰς χι- λιομέτρα)	Μῆκος πλοίου (εἰς μέτρα)	Ύψος ἐξάλων (εἰς χι- λιομέτρα)	Μῆκος πλοίου (εἰς μέτρα)	Ύψος ἐξάλων (εἰς χι- λιομέτρα)
129	1615	174	2320	219	2784
130	1632	175	2332	220	2792
131	1650	177	2345	221	2801
132	1667	177	2357	222	2809
133	1684	178	2369	223	2817
134	1702	179	2381	224	2825
135	1719	180	2393	225	2833
136	1736	181	2405	226	2841
137	1753	182	2416	227	2849
138	1770	183	2428	228	2857

139	1787	184	2440	229	2865
140	1803	185	2451	230	2872
141	1820	186	2463	231	2880
142	1837	187	2474	232	2888
143	1853	188	2486	233	2895
144	1870	189	2497	234	2903
145	1886	190	2508	235	2910
146	1903	191	2519	236	2918
147	1919	192	2530	237	2925
148	1935	193	2541	238	2932
149	1952	194	2552	239	2939
150	1968	195	2562	240	2946
151	1984	196	2582	241	2951
152	2000	197	2582	242	2959
153	2016	198	2592	243	2966
154	2032	199	2602	244	2973
155	2048	200	2612	245	2979
156	2064	201	2622	246	2986
157	2080	202	2632	247	2993
158	2096	203	2641	248	3000
159	2111	204	2650	249	3006
160	2126	205	2659	250	3012
161	2141	206	2669	251	3018
162	2155	207	2678	252	3024
163	2169	208	2687	253	3030
164	2184	209	2696	254	3036
165	2198	210	2706	255	3042
166	2212	211	2714	256	4038
167	2226	212	2723	257	3954
168	2240	213	2732	258	3060
169	2254	214	2741	259	3066
170	2268	215	2749	260	3072
171	2281	216	2758	261	3078
172	2293	217	2767	262	3083
173	2307	216	2775	263	3089

ΠΙΝΑΞ Α' (συνέχεια)

Μῆκος τοῦ πλοίου (εἰς μέτρα)	Ύψος ἐξάλων (εἰς χι- λιομέτρα)	Μῆκος τοῦ πλοίου (εἰς μέτρα)	Ύψος ἐξάλων (εἰς χι- λιομέτρα)	Μῆκος τοῦ πλοίου (εἰς μέτρα)	Ύψος ἐξάλων (εἰς χι- λιομέτρα)
264	3095	298	3254	332	3363
265	3101	299	3258	333	3366
266	3106	300	3262	334	3368
267	3112	301	3266	335	4371
268	3117	302	3270	336	3373
269	3123	303	3274	337	3375
270	3128	304	3278	338	3378
271	3133	305	3281	339	3380
272	3138	306	3285	340	3382
273	3143	307	3288	341	3385
274	3148	308	3292	342	3387
275	3153	309	3295	343	3389
276	3158	310	3298	344	3392
277	3163	311	3302	345	3394
278	2167	312	3305	345	3396
279	3172	313	3308	347	3399
280	3176	314	3312	348	3401
281	3181	315	3315	349	3403
282	3185	316	3318	350	3406
283	3189	317	3322	351	3418
284	3194	318	3325	352	3410
285	3198	319	3328	353	3412
286	3202	320	3331	354	3414
287	3207	321	3334	355	3416
288	3211	322	3337	356	3418
289	3215	323	3339	357	3420
290	3220	324	3342	358	3422
291	3224	325	3345	359	3423

292	3228	326	3347	360	3425
293	3233	327	3350	361	3427
294	3237	328	3353	362	3428
295	3241	329	3355	363	3430
296	3246	330	3358	364	3432
297	3250	331	3361	365	3433

"Υψος εξάλων διὰ ἐνδιάμεσχα μήκη τοῦ πλοίου θὰ λαμβάνεται διὰ γραμμικῆς παρεμβολῆς.

Διὰ πλοῖα μήκους ἄνω τῶν 365 μέτρων τὸ ὕψος ἐξάλων θὰ καθορίζεται ὑπὸ τῆς προσδιοριζούσης Ἀρχῆς.

ΠΙΝΑΞ Α'

Πίναξ ὕψους ἐξάλων διὰ πλοῖα τύπου Α'

Μῆκος τοῦ πλοίου (εἰς πόδας)	Ὑψος ἐξάλων (εἰς ἵντσας)	Μῆκος τοῦ πλοίου (εἰς πόδας)	Ὑψος ἐξάλων (εἰς ἵντσας)	Μῆκος τοῦ πλοίου (εἰς πόδας)	Ὑψος ἐξάλων (εἰς ἵντσας)
80	8.0	460	71.1	840	120.1
90	8.9	470	74.1	850	120.7
100	9.8	480	75.1	860	121.4
110	10.8	490	77.1	870	122.1
120	11.9	500	79.0	880	122.7
130	13.0	510	80.9	890	123.4
140	14.2	520	83.7	900	124.0
150	15.5	530	84.5	910	124.6
160	16.9	540	86.3	920	125.2
170	18.3	550	88.0	930	125.7
180	19.8	560	89.6	940	126.2
190	21.3	570	91.1	950	126.7
200	22.9	580	92.6	960	127.2
210	24.5	590	94.1	970	127.7
220	26.2	600	95.5	980	128.1
230	27.8	610	96.9	990	128.6
240	29.5	620	98.3	1000	129.0
250	31.1	630	99.6	1010	129.4
260	32.8	640	100.9	1020	129.9
270	34.6	650	102.1	1030	130.3
280	36.3	660	103.3	1040	130.7
290	38.0	670	104.4	1050	131.0
300	39.7	680	105.5	1060	131.4
310	41.4	690	106.6	1070	131.7
320	43.2	700	107.7	1080	132.0
330	45.0	710	108.7	1090	132.3
340	46.9	720	109.7	1100	132.6
350	48.8	730	110.7	1110	132.9
360	50.7	740	111.7	1120	133.2
370	52.7	750	112.6	1130	133.5
380	54.7	760	113.5	1140	133.8
390	56.8	770	114.4	1150	134.0
400	58.8	780	115.3	1160	134.3
410	60.9	790	116.1	1170	134.5
420	62.9	800	117.0	1180	134.7
430	65.0	810	117.8	1190	135.0
440	67.0	820	118.6	1200	135.2
450	69.1	830	119.3		

"Υψος ἐξάλων διὰ ἐνδιάμεσχα μήκη τοῦ πλοίου θὰ λαμβάνεται διὰ γραμμικῆς παρεμβολῆς.

Διὰ πλοῖα μήκους ἄνω τῶν 1200 μέτρων τὸ ὕψος ἐξάλων θὰ καθορίζεται ὑπὸ τῆς προσδιοριζούσης Ἀρχῆς.

Πλοῖα τύπου Β'

2) Αἱ τιμαὶ τοῦ ὕψους ἐξάλων διὰ πλοῖα τύπου Β' θὰ προσδιορίζονται ἀπὸ τὸν κατωθὶ πίνακα.

ΠΙΝΑΞ Β'

Πίναξ ὕψους ἐξάλων διὰ πλοῖα τύπου Β'

Μῆκος τοῦ πλοίου (εἰς μέτρα)	Ὑψος ἐξάλων (εἰς χιλιόμετρα)	Μῆκος τοῦ πλοίου (εἰς μέτρα)	Ὑψος ἐξάλων (εἰς χιλιόμετρα)	Μῆκος τοῦ πλοίου (εἰς μέτρα)	Ὑψος ἐξάλων (εἰς χιλιόμετρα)
24	200	59	559	94	1154
25	208	60	573	95	1172
26	217	61	584	96	1190
27	225	62	601	97	1209
28	233	63	615	98	1229
29	242	64	629	99	1250
30	250	65	644	100	1271
31	258	66	659	101	1293
32	267	67	674	102	1315
33	275	68	689	103	1337
34	283	69	705	104	1359
35	292	70	721	105	1380
36	300	71	738	106	1401
37	308	72	754	107	1421
38	316	73	769	108	1440
39	325	74	784	109	1459
40	334	75	800	110	1479
41	344	76	816	111	1500
42	354	77	833	112	1521
43	364	78	850	113	1543
44	374	79	868	114	1565
45	385	80	887	115	1587
46	396	81	905	116	1609
47	408	82	923	117	1630
48	420	83	942	118	1651
49	432	84	960	119	1671
50	443	85	987	120	1690
51	455	86	996	121	1709
52	467	87	1015	122	1729
53	478	88	1034	123	1750
54	490	89	1054	124	1771
55	503	90	1075	125	1793
56	516	91	1096	126	1815
57	530	92	1116	127	1837
58	544	23	1135	128	1859

ΠΙΝΑΞ Β' (Συνέχεια)

Μῆκος τοῦ πλοίου (εἰς μέτρα)	Ὑψος ἐξάλων (εἰς χιλιόμετρα)	Μῆκος τοῦ πλοίου (εἰς μέτρα)	Ὑψος ἐξάλων (εἰς χιλιόμετρα)	Μῆκος τοῦ πλοίου (εἰς μέτρα)	Ὑψος ἐξάλων (εἰς χιλιόμετρα)
129	1880	174	2795	219	3570
130	1901	175	2815	220	3586
131	1921	176	2835	221	3601
132	1940	177	2855	222	3615
133	1959	178	2875	223	3630
134	1979	179	2895	224	3645
135	2000	180	2915	225	3660

136	2021	181	2933	226	3675	288	4490	322	4866	356	5220
137	2043	182	2952	227	3690	269	4502	353	4878	357	5230
138	2065	183	2970	228	3705	290	4513	324	4890	358	5240
139	2087	184	2988	229	3720	291	4525	325	4899	359	5250
140	2109	185	3007	230	3735	292	4537	326	4909	360	5260
141	2130	186	3025	231	3750	293	4548	327	4920	361	5268
142	2151	187	3044	232	3765	294	4560	328	4931	362	5278
143	2171	188	3062	233	3780	295	4572	329	4943	363	5285
144	2190	189	3080	234	3795	296	4583	330	4955	364	5294
145	2209	190	3098	235	3808	297	4595	331	4965	365	5303
146	2229	191	3116	236	3821						
147	2250	192	3134	237	3835						
148	2271	193	3151	238	3849						
149	2293	194	3167	239	3864						
150	2315	195	3185	240	3880						
151	2334	196	3202	241	3899						
152	2354	197	3219	242	3906						
153	2375	198	3235	243	3920						
154	2396	199	3249	244	3934						
155	2418	200	3264	245	3949						
156	2440	201	3280	246	3965						
157	2460	202	3296	247	3978						
158	2480	203	3316	248	3992						
159	2500	204	3330	249	4005						
160	2520	205	3347	250	4018						
161	2540	206	3363	251	4042						
162	2560	207	3380	252	4045						
163	2580	208	3397	253	4058						
164	2600	209	3413	254	4072						
165	2620	210	3420	255	4085						
166	2640	211	3445	256	4098						
167	2660	212	3460	257	4112						
168	2680	213	3476	258	4125						
169	2698	214	3490	259	4139						
170	2616	215	3505	260	4152						
171	2735	216	3520	261	4165						
172	2754	217	3537	262	4177						
173	2774	218	3554	263	4189						

ΠΙΝΑΞ Β' (συνέχεια)

Μήκος του πλοίου (είς μέτρα)	Υψος εξάλων (είς μέτρα)	Μήκος πλοίου (είς μέτρα)	Υψος εξάλων (είς μέτρα)	Μήκος πλοίου (είς μέτρα)	Υψος εξάλων (είς μέτρα)
264	4201	298	4607	332	4975
265	4214	299	4628	333	4986
266	4227	300	4630	334	4995
267	2240	301	4642	335	5005
268	4252	302	4654	336	5015
269	4264	303	4665	337	5025
270	4276	304	4676	338	5036
272	4289	305	4686	339	5045
272	4302	306	4695	340	5055
273	4315	307	4704	341	5065
274	4327	308	4714	342	5076
275	4339	309	4725	343	5086
276	4350	310	4736	344	5097
277	4362	311	4748	345	5109
287	4373	312	4757	346	5119
279	4385	313	4768	347	5130
280	4397	314	4779	348	5140
281	4408	315	4790	349	5150
282	4410	316	4801	350	5160
283	4432	317	4812	351	5170
284	4443	318	4823	352	5180
285	4455	319	4834	353	5190
286	4467	320	4844	354	5200
287	4478	321	4855	355	5210

Υψος εξάλων δια ενδιάμεσα μήκη του πλοίου θα λαμβάνεται δια γραμμική παρεμβολής.

Δια πλοία μήκους μεγαλύτερους των 365 μέτρων το ύψος εξάλων θα καθορίζεται υπό της προσδιορίζουσας Αρχής.

ΠΙΝΑΞ Β'

Πίναξ ύψους εξάλων δια πλοία τύπου Β'.

Μήκος του πλοίου (είς πόδας)	Υψος εξάλων (είς ίντσας)	Μήκος πλοίου (είς πόδας)	Υψος εξάλων (είς ίντσας)	Μήκος πλοίου (είς πόδας)	Υψος εξάλων (είς ίντσας)
80	8.0	460	83.1	840	161.2
90	8.9	470	86.6	850	192.8
100	9.8	480	88.1	860	164.3
110	10.8	490	90.6	870	165.9
120	11.9	500	93.1	880	167.4
130	13.0	510	95.6	890	168.9
140	14.2	520	98.1	900	170.4
150	15.5	530	106.6	910	171.8
160	16.9	540	103.0	920	173.3
170	18.3	550	105.4	930	173.7
180	19.8	560	107.7	940	176.1
190	21.3	570	110.0	950	177.5
200	22.9	580	112.3	960	178.9
210	24.7	590	114.6	970	180.3
220	26.6	600	116.8	980	181.7
230	28.5	610	119.0	990	183.1
240	30.4	620	121.1	1000	184.4
250	32.4	630	123.2	1010	185.8
260	34.4	640	125.3	1020	187.2
270	36.5	650	127.3	1030	185.5
280	38.7	660	129.3	1040	189.8
290	41.0	670	131.3	1050	191.0
300	43.3	680	133.3	1060	192.3
310	45.8	690	135.3	1070	193.5
320	48.2	700	136.1	1080	194.8
330	50.7	710	139.0	1090	196.1
340	53.2	720	140.9	1100	197.3
350	55.7	730	142.7	1110	198.6
360	58.2	740	144.5	1120	199.9
370	60.7	750	146.3	1130	202.2
380	63.2	760	148.1	1140	202.3
390	65.7	770	149.8	1150	203.5
400	68.2	780	151.5	1160	204.6
410	70.7	790	153.2	1170	205.8
420	73.2	800	154.8	1180	206.9
430	75.7	810	156.4	1190	208.1
440	78.2	820	158.0	1200	209.3
450	80.7	830	159.6		

Υψος εξάλων δια ενδιάμεσα μήκη του πλοίου θα λαμβάνεται δια γραμμικής παρεμβολής.

Δια πλοία μήκους μεγαλύτερου των 1200 ποδών το ύψος εξάλων θα καθορίζεται υπό της προσδιορίζουσας Αρχής.

Κανονισμός 29.

Διόρθωσις εἰς τὸ ὕψος ἐξάλων διὰ πλοῖα μήκους κάτω τῶν 100 μέτρων (328 ποδῶν)

Αἱ τιμαὶ τοῦ ὕψους ἐξάλων διὰ πλοῖον τύπου Β' μήκους μεταξύ 24 μέτρων (79 ποδῶν) καὶ 100 μέτρων (328 ποδῶν) τὸ ὅποιον ἔχει συνεχῇ ὑπερκατασκευάσματα πραγματικοῦ μήκους μέχρι 35 % τοῦ μήκους τοῦ πλοίου, θὰ αὐξηθοῦν κατὰ

$$\frac{E}{L} 7.5 (100-L) (0.35 - \frac{E}{L}) \text{ χιλιοστόμετρα}$$

ὅπου L = Τὸ μήκος τοῦ πλοίου εἰς μέτρα.

E = Πραγματικὸν μήκος ὑπερκατασκευάσματος εἰς μέτρα ὡς τοῦτο καθορίζεται εἰς τὸν κανονισμὸν 35.

ἢ

$$\frac{E}{L} 0.09 (325 - L) (0.35 - \frac{E}{L}) \text{ ἴντσες}$$

ὅπου L = Τὸ μήκος τοῦ πλοίου εἰς πόδας.

E = Πραγματικὸν μήκος ὑπερκατασκευάσματος εἰς πόδας ὡς τοῦτο καθορίζεται εἰς τὸν κανονισμὸν 35.

Κανονισμός 30.

Διόρθωσις διὰ τὸν συντελεστὴν ἐκτοπίσματος.

Ὅπου ὁ συντελεστὴς ἐκτοπίσματος (CB) ὑπερβάνει τὸ 0,68 %, ἡ τιμὴ τοῦ ὕψους ἐξάλων ἡ εἰδικῶς καθοριζομένη εἰς τὸν Κανονισμὸν 28 ὡς ἐτροποποιήθη ἐὰν εἶναι ἐφαρμόσιμος ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν 27 (8), 27 (10) καὶ 29 θὰ

$$CB + 0,68$$

πολλαπλασιάζεται μετὰ τὴν παράστασιν

$$1,36$$

Κανονισμός 31.

Διόρθωσις διὰ τὸ βάθος.

L

(1) Ὅπου βάθος D ὑπερβάνει τὸ — τὸ ὕψος ἐξάλων θὰ

$$15$$

αὐξηθῇ κατὰ $\left(D - \frac{L}{15} \right) R$ χιλιοστόμετρα, ὅπου R εἶναι —

$$\frac{L}{0,48}$$

διὰ μήκη μικρότερα τῶν 120 μέτρων καὶ \$250 διὰ μήκη 120 μέτρων καὶ ἄνω

ἢ $\left(D - \frac{L}{15} \right) R$ ἴντσες, ὅπου R εἶναι — διὰ μήκη μικρό-

$$\frac{L}{131,2}$$

τερα τῶν 339,6 ποδῶν καὶ 3 διὰ μήκη B 393,6 ποδῶν καὶ ἄνω.

(2) Ὅπου τὸ βάθος D εἶναι μικρότερον τοῦ $\left(\frac{L}{15} \right)$ οὐδεμίαν

ἐλάττωσις θὰ ἐπέλθῃ ἐκτὸς τῶν πλοίων τὰ ὁποῖα ἔχουν συνεχῆς ὑπερκατασκευασμα καλύπτον τουλάχιστον τὰ 0,61.

Εἰς τὸ μεσόστεγον μετὰ πλῆρες πυργωτῶν ὑπερκατασκευάσματα ἢ συνδυασμὸν μεμονωμένων κλειστῶν ὑπερκατασκευασμάτων καὶ πυργωτῶν ὑπερκατασκευασμάτων τὰ ὁποῖα ἐκτείνονται καθ' ὅλον τὸ μήκος πρὸς πρόραν καὶ πρύμνην, ὅπου τὸ ὕψος ἐξάλων θὰ ἐλαττωθῇ κατὰ ποσοστὸν καθοριζόμενον εἰς τὴν παράγραφον (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(3) Ὅπου τὸ ὕψος τοῦ ὑπερκατασκευάσματος ἢ τοῦ πυργωτοῦ ὑπερκατασκευάσματος εἶναι μικρότερον τοῦ κανονικοῦ ὕψους, ἡ ἐλάττωσις θὰ γίνῃ κατὰ τὸν λόγον τοῦ πραγματικοῦ πρὸς τὸ κανονικὸν ὕψος ὡς τοῦτο ὀρίζεται εἰς τὸν κανονισμὸν 33.

Κανονισμός 32.

Διόρθωσις διὰ θέσιν τῆς γραμμῆς καταστρώματος.

Ὅπου τὸ πραγματικὸν βάθος εἰς τὴν ἄνω ἀκμὴν τῆς γραμμῆς καταστρώματος εἶναι μεγαλύτερον ἢ μικρότερον ἀπὸ τὸ D ἢ διαφορὰ μεταξύ τῶν βελῶν θὰ προστεθῇ ἢ θὰ ἀφαιρεθῇ ἀπὸ τὸ ὕψος ἐξάλων.

Κανονισμός 33.

Κανονικὸν ὕψος ὑπερκατασκευάσματος.

Τὸ κανονικὸν ὕψος ὑπερκατασκευάσματος δίδεται εἰς τὸν κατωτέρω πῖνακα.

Κανονικὸν ὕψος (εἰς μέτρα)

Μήκος (μέτρα)	Μερικῶς ἀνυψωμέ- νον κατὰστρώμα	Ἀπαντα τὰ λοιπὰ ὑπερκατασκευά- σματα
30 ἢ ὀλιγώτερον	0,90	1,80
75	1,20	1,80
125 ἢ περισσότερον	1,80	2,30

Κανονικὸν ὕψος (εἰς πόδας)

Μήκος (μέτρα)	Μερικῶς ἀνυψωμέ- νον κατὰστρώμα	Ἀπαντα τὰ λοιπὰ ὑπερκατασκευάσματα
9,85 ἢ ὀλιγώτερον	3,0	5,9
246	3,9	5,9
410 ἢ περισσότερον	5,9	7,5

Τὰ ἀναλογούντα ὕψη δι' ἐνδιάμεσα μήκη πλοίων θὰ λαμβάνονται διὰ γραμμικῆς παρεμβολῆς.

Κανονισμός 34.

Μήκος ὑπερκατασκευάσματος.

(1) Τὸ μήκος τοῦ ὑπερκατασκευάσματος (S) ἐκτὸς τοῦ προβλεπομένου ἐν παραγράφῳ (2) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θὰ εἶναι τὸ μέσος μήκος τῶν μερῶν τοῦ ὑπερκατασκευάσματος τὸ ὅποιον κείται ἐντὸς τοῦ μήκους (L).

Ὅπου τὸ ἀκραῖον διάφραγμα ἐνὸς κλειστοῦ ὑπερκατασκευάσματος ἐκτείνεται εἰς μίαν κανονικὴν κυρτὴν καμπύλην πέραν τῆς τομῆς τοῦ μετὰ τὰς πλευρὰς τοῦ ὑπερκατασκευάσματος, τὸ μήκος τοῦ ὑπερκατασκευάσματος δύναται νὰ αὐξηθῇ.

Ἡ ἐν λόγω αὐξήσις θὰ εἶναι τὰ δύο τρίτα τοῦ πρὸς πρόραν καὶ πρύμνην μήκους τοῦ μέρους τῶν ὑπερκατασκευασμάτων τοῦ σχηματιζομένου ὑπὸ τοῦ καμπύλου διαφράγματος. Τὸ μέγιστον τμήμα τοῦ ὑπερκατασκευάσματος τὸ σχηματιζόμενον ὑπὸ τοῦ καμπύλου διαφράγματος, τὸ ὅποιον δύναται νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν κατὰ τὸν προσδιορισμὸν τῆς αὐξήσεως αὐτῆς εἶναι τὸ ἥμισυ τοῦ πλάτους τῆς ὑπερκατασκευῆς εἰς τὸ σημεῖον τομῆς τοῦ καμπυλωμένου ἄκρου τῆς ὑπερκατασκευῆς μετὰ τὴν πλευρὰν του.

Κανονισμός 35.

Πραγματικὸν μήκος ὑπερκατασκευάσματος.

(1) Ἐκτὸς τῶν προβλεπομένων διὰ τὰ ἐν παραγράφῳ (2) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, τὸ πραγματικὸν μήκος (E) ἐνὸς κλειστοῦ ὑπερκατασκευάσματος κανονικοῦ ὕψους θὰ εἶναι τὸ μήκος του.

(2) Εἰς ὅλας τὰς περιπτώσεις ἐνθα κλειστὸν ὑπερκατασκευάσμα κανονικοῦ ὕψους ἄρχεται ἀπὸ τὰς πλευρὰς τοῦ πλοίου ὡς τοῦτο ἐπιτρέπεται εἰς τὸν Κανονισμὸν 3(10), τὸ πραγματικὸν μήκος θὰ εἶναι τὸ μήκος τροποποιημένον κατὰ τὸν λόγον

6

B_ε

ὅπου β εἶναι τὸ πλάτος τοῦ ὑπερκατασκευάσματος εἰς τὸ μέσον τοῦ μήκους του καὶ B_ε εἶναι τὸ πλάτος τοῦ πλοίου εἰς τὸ μέσον τοῦ μήκους τοῦ ὑπερκατασκευάσματος.

Όπου υπερχατσκευάσμα καλύπτει μέρος του μήκους του ή τροποποιήσις αὕτη θὰ ἐφαρμοσθῇ μόνον διὰ τὸ καλύπτον τμήμα.

3) Όπου τὸ ὕψος κλειστοῦ υπερχατσκευάσματος εἶναι μικρότερον τοῦ κανονικοῦ ὕψους, τὸ πραγματικὸν μήκος θὰ εἶναι τὸ μήκος τοῦ ἡλαττωμένου κατὰ τὸν λόγον τοῦ πραγματικοῦ ὕψους πρὸς τὸ κανονικὸν ὕψος.

Όπου τὸ ὕψος υπερβαίνει τὸ κανονικὸν οὐδεμία αὐξήσις θὰ ἐπέλθῃ εἰς τὸ πραγματικὸν μήκος τοῦ υπερχατσκευάσματος.

4) Τὸ πραγματικὸν μήκος ἐνὸς μερικῶς ἀνυψωμένου καταστρώματος ἐὰν φέρῃ ἀδιάτρητον μετωπικὸν διάφραγμα, θὰ εἶναι τὸ μήκος τοῦ μέχρις ἑνὸς μέγιστον 0,6 L. Όπου τὸ διάφραγμα δὲν εἶναι ἀδιάτρητον τὸ μερικῶς ἀνυψωμένον καταστρώμα θὰ θεωρηθῇ ὡς ἐπίστεγον ὕψους μικροτέρου τοῦ κανονικοῦ.

5) Όπερχατσκευάσματα τὰ ὁποῖα δὲν εἶναι κλειστὰ δὲν θὰ ἔχουν πραγματικὸν μήκος.

Κανονισμὸς 36

Πυργωτὸν υπερχατσκευάσμα

(1) Ἐν πυργωτὸν υπερχατσκευάσμα ἡ παρομοία κατασκευή ἢ ὁποία δὲν ἐκτείνεται ἀπὸ πλευρὰς εἰς πλευράν τοῦ πλοίου θὰ θεωρηθῇ ἱκανὸν ὑπὸ τοὺς κάτωθι ὅρους:

α) τὸ πυργωτὸν υπερχατσκευάσμα εἶναι ἰσχυρὸν ὥσον καὶ ἐν σύνηδες υπερχατσκευάσμα.

β) τὰ στόμια εὐρίσκονται ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τοῦ πυργωτοῦ υπερχατσκευάσματος καὶ τὰ τοιχώματα τῶν στομίων καὶ τὰ καλύμματα συμμορφοῦνται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν κανονισμῶν 13 ἕως 16 συμπεριλαμβανομένου, καὶ τὸ πλάτος τῆς ὑδρορρόης τοῦ καταστρώματος τοῦ πυργωτοῦ υπερχατσκευάσματος ἐπαρκὴ διόδον καὶ ἐπαρκὴ πλευρικὴν ἀντοχήν.

Ἐν τούτοις μικρὰ ἀνοίγματα με ὕδατοστεγὴ καλύμματα δύνανται νὰ ἐπιτραποῦν εἰς τὸ κατάστρωμα ἐξάλλων.

γ) Προβλέπεται μόνιμον δάπεδον ἐργασίας (πλατφόρμα) ἐφωδιασμένον διὰ προφυλακτικὸν κιγκλιδώματος ἀπὸ πρῶρας πρὸς πρύμναν καθ' ὅλον τὸ κατάστρωμα τοῦ πυργωτοῦ υπερχατσκευάσματος ἢ εἰς περίπτωσιν μεμονωμένων πυργωτῶν υπερχατσκευασμάτων ἐν συνδυασμῷ με ἕτερα κοινὰ υπερχατσκευάσματα προβλέπονται ἐπαρκεῖς μόνιμοι γέφυραι συγκοινωνίας.

δ) Ἐὰν τὸ ὕψος τοῦ ἀνεμοδόχου εἶναι κάτωθι τοῦ καθοριζομένου τοιούτου εἰς τὸν Κανονισμὸν 19 (3) οὗτος προστατεύεται ὑπὸ τοῦ υπερχατσκευάσματος ἢ ὕδατοστεγῶν καλυμμάτων.

ε) Διὰ τὸ ἥμισυ τοῦλάχιστον τοῦ μήκους τῶν ἐκτεθειμένων μερῶν τοῦ καταστρώματος ἐξάλλων εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ κλιδώματος.

κλιδώματα.

στ) Τὰ διὰ τοῦ πυργωτοῦ υπερχατσκευάσματος τοιχώματα τοῦ φωταγωγοῦ τοῦ μηχανοστασίου προστατεύονται δι' ἐνὸς υπερχατσκευάσματος τοῦλάχιστον κανονικοῦ ὕψους ἢ διὰ μιᾶς υπερχατσκευῆς τοῦ ἰδίου ὕψους καὶ ἰσδυνάμου ἀντοχῆς.

ζ) Τὸ πλάτος τοῦ πυργωτοῦ υπερχατσκευάσματος εἶναι τοῦλάχιστον 60 τοῖς ἑκατὸν τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου καὶ

η) ὅπου δὲν ὑφίστανται υπερχατσκευαὶ τὸ μήκος τοῦ πυργωτοῦ υπερχατσκευάσματος εἶναι τοῦλάχιστον 0,6 L

2. Τὸ πλήρες μήκος ἐνὸς ἱκανοῦ πυργωτοῦ υπερχατσκευάσματος ἡλαττωμένον κατὰ τὸν λόγον τοῦ μέσου πλάτους πρὸς τὸ Β' ἀποτελεῖ πραγματικὸν αὐτοῦ μήκος.

3. Τὸ κανονικὸν ὕψος ἐνὸς πυργωτοῦ υπερχατσκευάσματος εἶναι τὸ κανονικὸν ὕψος ἐνὸς συνήθους υπερχατσκευάσματος ἐκτὸς τοῦ μερικῶς ἀνυψωμένου καταστρώματος.

4. Όταν τὸ ὕψος ἐνὸς πυργωτοῦ υπερχατσκευάσματος εἶναι μικρότερον τοῦ κανονικοῦ ὕψους, τὸ πραγματικὸν τοῦ μήκος θὰ ἡλαττωθῇ κατὰ τὸν λόγον τοῦ πραγματικοῦ πρὸς τὸ κανονικὸν ὕψος. Όταν τὸ ὕψος τῶν τοιχωμάτων τῶν στομίων ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τοῦ πυργωτοῦ υπερχατσκευάσματος εἶναι μικρότερον τοῦ κανονικοῦ ὕψους τοῦ προβλεπομένου εἰς τὸν Κανονισμὸν 15 (1), θὰ μειοῦται τὸ πραγματικὸν ὕψος

τοῦ πυργωτοῦ υπερχατσκευάσματος κατὰ τὴν διαφορὰν μεταχωμάτων.

Κανονισμὸς 37

Ἐκπτώσεις δι' υπερχατσκευάσματα καὶ πυργωτὰ υπερχατσκευάσματα

(1) Όταν τὸ πραγματικὸν μήκος υπερχατσκευασμάτων καὶ πυργωτῶν υπερχατσκευασμάτων εἶναι 1,0 L, ἢ ἐκ τοῦ ὕψους ἐξάλλων ἐκπτώσεις θὰ εἶναι 350 χιλιοστόμετρα διὰ μήκος πλοίου 24 μέτρων, 860 χιλιοστόμετρα διὰ μήκος πλοίου 85 μέτρων καὶ 1070 χιλιοστόμετρα διὰ μήκος πλοίου 122 μέτρων καὶ ἄνω (14 Ἴντσες διὰ μήκος πλοίου 79 ποδῶν, 34 Ἴντσες διὰ μήκος 279 ποδῶν καὶ 42 Ἴντσες διὰ μήκος 400 ποδῶν καὶ ἄνω). Ἐκπτώσεις δι' ἐνδιάμεσα μήκη λαμβάνονται διὰ παρεμβολῆς.

2) Όταν τὸ πραγματικὸν μήκος τῶν υπερχατσκευασμάτων ἢ πυργωτῶν υπερχατσκευασμάτων εἶναι μικρότερον τῶν 1,0 L ἢ ἐκπτώσεις θὰ ἀποτελῇ ποσοστὸν λαμβανόμενον ἐξ ἐνὸς τῶν κάτωθι πινάκων.

Ποσοστὸν ἐκπτώσεως διὰ πλοῖα τύπου Α'

0 0,1L 0,2L 0,3L 0,4L 0,5L 0,6L 0,7 L 0,8L 0,9L 1,0L

Ποσοστὸν
ἐκπτώσεως
διὰ ὅλους
τοὺς τύπους
υπερχατ-
σκευάσμα-
τος ()

7 14 21 31 41 52 63 75,5 87,7 100

Ποσοστὰ διὰ ἐνδιάμεσα μήκη υπερχατσκευασμάτων καὶ πυργωτῶν υπερχατσκευασμάτων γραμμικῆς θὰ λαμβάνωνται διὰ παρεμβολῆς.

Ποσοστὸν ἐκπτώσεως διὰ πλοῖα τύπου Β'

Σειρὰ Ὀλικὸν πραγματικὸν μήκος υπερχατσκευασμάτων καὶ πυργωτῶν υπερχατσκευασμάτων

0 0,1L 0,2L 0,3L 0,4L 0,5L 0,6L 0,7L 0,7L 0,9L 1,0L

Πλοῖα
μετὰ προ-
στέγου
καὶ ἀνευ
μεμονω-
μένου με-
σοστέγου I
Πλοῖα
μετὰ προ-
στέγου
καὶ μεμο-
νωμένου
μεσοστέ-
γου II

0 5 10 15 23,5 32 46 63 75,3 87,7 100

0 6,3 12,7 19 27,5 36 46 63 75,3 87,7 100

Ποσοστὰ διὰ ἐνδιάμεσα μήκη υπερχατσκευασμάτων καὶ πυργωτῶν υπερχατσκευασμάτων γραμμικῆς θὰ λαμβάνωνται διὰ παρεμβολῆς.

(3) Διὰ πλοῖα τύπου «Β».

α) Όταν τὸ πραγματικὸν μήκος ἐνὸς μεσοστέγου εἶναι μικρότερον τῶν 0,2L τὰ ποσοστὰ θὰ λαμβάνωνται διὰ παρεμβολῆς μετὰ τῶν σειρῶν I καὶ II.

β) Όταν τὸ πραγματικὸν μήκος ἐνὸς προστέγου εἶναι μεγαλύτερον τῶν 0,4L τὰ ποσοστὰ θὰ λαμβάνωνται ἀπὸ τὴν σειρὰν II.

γ) "Όταν τὸ πραγματικὸν μῆκος ἐνὸς προστέγου εἶναι μικρότερον τῶν 0,07 L, τὰ ἀνωτέρω ποσοστὰ θὰ μειωθοῦν κατὰ :

$$R \times (0,07 L - f)$$

$$0,07 L$$

ὅπου f τὸ πραγματικὸν μῆκος τοῦ ποστέγου.

Κανονισμὸς 38

Σιμότης καταστρώματος

Γενικά

(1) Ἡ σιμότης καταστρώματος μετράται ἀπὸ τοῦ καταστρώματος εἰς τὴν πλευρὰν μέχρι μιᾶς γραμμῆς, πρὸς τοῦτο παραλλήλως πρὸς τὴν τρόπιδα ἀγομένης καὶ διερχομένης διὰ τῆς εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου γραμμῆς σιμότητος.

(2) Πλοῖα ναυπηγηθέντα νὰ πλέωσι μετὰ κλίσιν τῆς τρόπιδος ἢ σιμότης καταστρώματος δύναται νὰ μετρηθῇ ἐν σχέσει πρὸς γραμμὴν ἀγομένην παράλληλον πρὸς τὴν σχεδιασθεῖσαν ἐμφορτον ἴσαλον.

(3) Εἰς ἄνευ ὑπερκατασκευασμάτων πλοῖα καὶ εἰς πλοῖα μετὰ μεμονωμένων ὑπερκατασκευασμάτων ἢ σιμότης καταστρώματος μετράται εἰς τὸ κατὰστρωμα ἐξάλων.

(4) Εἰς πλοῖα τῶν ὁποίων τὸ ἄνω μέρος τῶν πλευρῶν εἶναι ἀσυνήθους σχήματος εἰς τὰ ὅποια σχηματίζεται βαθυὺς ἢ γόνυ, ἢ σιμότης θὰ λογίζεται ἐν σχέσει πρὸς τὸ ἰσοδύναμον ἐλάθος τοῦ πλοίου.

(5) Εἰς πλοῖα μετὰ ἐνὸς ὑπερκατασκευάσματος κανονικοῦ ὕψους καὶ ἐκτεινομένου καθ' ὅλον τὸ μῆκος τοῦ καταστρώματος ἐξάλων, ἢ σιμότης θὰ μετράται εἰς τὸ κατὰστρωμα ὑπερκατασκευάσματος. "Όταν τὸ ὕψος ὑπερβαίνει τὸ κανονικὸν ἢ ἐλαχίστη διαφορά (Z) μεταξὺ τῶν πραγματικῶν (υπαρχόντων) καὶ κανονικῶν ὕψων θὰ προστίθεται εἰς ἐκάστην ἀκρίαν τεταγμένην. Παρομοίως αἱ ἐνδιάμεσοι τεταγμέναι εἰς ἀποστάσεις τῶν 1)6 L καὶ 1)3 L ἀπὸ ἐκάστην κάθετον θὰ αὐξηθοῦν κατὰ 0,444 Z καὶ 0,111 Z ἀντιστοίχως.

(6) "Όταν τὸ μῆκος ἐνὸς κλειστοῦ ὑπερκατασκευάσματος ἔχει τοὐλάχιστον τὴν αὐτὴν πρὸς τὸ ἐκτεθειμένον κατὰστρωμα ἐξάλων σιμότητα, δὲν θὰ ὑπολογίζεται ἢ σιμότης τῶν κεκαλυμμένων μερῶν τοῦ καταστρώματος ἐξάλων.

(7) "Όταν ἐν κλειστὸν ἐπίστεγον ἢ πρόστεγον ἔχει κανονικὸν ὕψος μετὰ μεγαλυτέραν σιμότητα ἐναντι ἐκείνης τοῦ καταστρώματος ἐξάλων ἢ ἔχει μεγαλύτερον ὕψος τοῦ κανονικοῦ ἐὰν ἐχρησιμοποιήθῃ ἢ παράγραφος β' τοῦ παρόντος κανονισμοῦ μὴ πρόσδετος σιμότης θὰ ἐπιέλθῃ εἰς τὸ κατὰστρωμα τοῦ ὕψους ἐξάλων ὡς προβλέπεται ἐν παραγράφῳ (12) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

Κανονικὴ σιμότης καταστρώματος:

(8) Αἱ τεταγμέναι τῆς κανονικῆς σιμότητος δίδονται εἰς τὸν ἀκόλουθον πίνακα.

Κανονικὴ σιμότης καταστρώματος
(ὅπου L εἶναι τὸ μῆκος τοῦ πλοίου εἰς μέτρα)

Κανονικὴ σιμότης καταστρώματος
(ὅπου L εἶναι τὸ μῆκος τοῦ πλοίου εἰς μέτρα)

Θέσις	Τεταγμένη εἰς χιλιοστάμετρα	Συντελεστής
Πρυμναῖον	Εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου 0	1
ἤμισυ	1)3L ἀπὸ F.P.	3
	1)6L ἀπὸ F.P.	3
Πρυμναῖον	Εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου 0	1
ἤμισυ	1)3L ἀπὸ A.P.	3
	1)6L ἀπὸ A.P.	3
	Εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου 0	1

Πρωραῖον	Εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου 0	1
ἤμισυ	1)3L ἀπὸ F.P.	3
	1)6L ἀπὸ F.P.	3
Πρωραία κάθετος	50 (L + 10)	1

Κανονικὴ σιμότης καταστρώματος (ὅπου L εἶναι τὸ μῆκος τοῦ πλοίου εἰς μέτρα)

Θέσις	Τεταγμένη εἰς Συντελεστής ἴντσας			
Πρυμναῖον	Πρυμναία κάθετος	0,1	L + 10	1
ἤμισυ	1 6L ἀπὸ A.P.	0,0444	L + 4,44	3
	1 3L ἀπὸ A.P.	0,0111	L + 1,11	3
	Εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου	0		1
Πρωραῖον	Εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου	0		1
ἤμισυ	1 3L ἀπὸ F.P.	0,0222	L + 2,22	3
	1 6L ἀπὸ F.P.	0,0888	L + 8,88	3
	Πρωραία κάθετος	0,2	L + 20	1

Μέτρησις παρεκκλίσεως ἐκ τῆς κανονικῆς σιμότητος καταστρώματος.

"Όταν ἡ σιμότης καταστρώματος διαφέρει τῆς κανονικῆς αἱ τέσσαρες τεταγμέναι εἰς τὸ πρωραῖον ἢ πρυμναῖον ἤμισυ θὰ πολλαπλασιασθοῦν ἐπὶ τοὺς καταλλήλους συντελεστές. τοὺς διδομένους εἰς τὸν πίνακα τῶν τεταγμένων. Ἡ διαφορά μεταξὺ τῶν ἀδροισμάτων τῶν σχετικῶν γινομένων καὶ ἐκείνων τοῦ κανονικοῦ διαιρουμένη διὰ 8 δίδει τὸ ἔλλειμμα ἢ τὴν περίσσειαν τῆς σιμότητος εἰς τὸ πρωραῖον ἢ πρυμναῖον ἤμισυ. Ὁ ἀριθμητικὸς μέσος τῆς περιστείας ἢ τοῦ ἐλλείμματος εἰς τὰ πρωραῖα ἢ πρυμναῖα ἤμισυ μετρεῖ τὴν περίσσειαν ἢ τὸ ἔλλειμμα τῆς σιμότητος.

10. "Όταν τὸ πρυμναῖον ἤμισυ τῆς σιμότητος ὑπερβαίνει τὸ κανονικὸν καὶ τὸ πρωραῖον ἤμισυ μικρότερον τοῦ κανονικοῦ, δὲν λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν ἡ περίσσεια τοῦ πρυμναίου ἀλλὰ μετράται μόνο τὸ ἔλλειμμα τοῦ πρωραίου.

11. "Όταν τὸ πρωραῖον ἤμισυ τῆς σιμότητος εἶναι μεγαλύτερον τοῦ κανονικοῦ καὶ τὸ πρυμναῖον μέρος αὐτῆς εἶναι μικρότερον τοῦ κανονικοῦ κατὰ ποσοστὸν μὴ ὑπερβαίνον τὸ 25)ο λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν ἡ περίσσεια τοῦ πρωραίου μέρους.

"Όταν ὅμως τὸ πρυμναῖον μέρος τῆς σιμότητος εἶναι μικρότερον τοῦ κανονικοῦ κατὰ ποσοστὸν ὑπερβαίνον τὸ 50 τοῖς ἐκατὸν δὲν λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν ἡ περίσσεια.

"Όταν ἡ σιμότης τοῦ πρυμναίου εἶναι μεταξὺ τῶν 25 τοῖς ἐκατὸν καὶ 50 τοῖς ἐκατὸν μικρότερον τοῦ κανονικοῦ λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν ἐνδιάμεσος τιμὴ τῆς περιστείας τοῦ πρωραίου.

12. "Όταν τὸ πραγματικὸν ὕψος ἐνὸς ἐπίστεγου ἢ προστέγου εἰς τὸ ἄκρον τῆς τεταγμένης ὑπερβαίνει τὸ κανονικὸν θὰ χρησιμοποιοῦνται ὁ κάτωθι τύπος:

$$S = \frac{Y}{3} \times \frac{L'}{L}$$

Ἐνθα S Τὸ ποσὸν τῆς σιμότητος τὸ ὁποῖον ἀφαιρεῖται ἀπὸ τὸ ἔλλειμμα ἢ προστίθεται εἰς τὴν περίσσειαν τῆς σιμότητος.

Y Ἡ διαφορά μεταξὺ πραγματικοῦ καὶ κανονικοῦ ὕψους ὑπερκατασκευάσματος εἰς τὴν ἀκρίαν τεταγμένην εἰς χιλιοστάμετρα (ἴντσας).

L' Τὸ μέσον κεκαλυμμένου μῆκος τοῦ ἐπίστεγου ἢ προστέγου μέχρις ἐνα μέγιστον μῆκος 0,5L.

L Μῆκος τοῦ πλοίου ὡς αὐτὸ ἐπίκειται εἰς τὸν Κανονισμὸν 3 (1) τοῦ παρόντος παραρτήματος.

Ὁ ἀνωτέρω τύπος παράγει καμπύλην σχήματος παραβολῆς ἐξαπτομένης εἰς τὴν πραγματικὴν καμπύλην σιμότητος εἰς τὸ καταστρώμα ἐξάλων καὶ τεμνοῦσης τὴν ἀκραίαν τεταγμένην εἰς ἐν σημείον κάτωθεν τοῦ καταστρώματος ὑπερκατασκευῶν, εἰς ἀπόστασιν ἴσην πρὸς τὸ κανονικὸν ὕψος ἐνὸς ὑπερκατα-

Τὸ ὑπερκατασκευῶμα δὲν θὰ ἔχῃ μικρότερον ἀπὸ τὸ κανονικὸν ὕψος ὑπεράνω τῆς ἐν λόγῳ καμπύλης εἰς οἰονδήποτε σημείον. Ἡ ἀνωτέρω καμπύλη θὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὸν προσδιορισμὸν τῆς σιμότητος διὰ τὸ πρῶταϊον καὶ προμναϊον ἤμισυ τοῦ πλοίου.

Διόρθωσις διὰ παρεκκλίσεις ἐκ τῆς κανονικῆς σιμότητος καταστρώματος

13. Ἡ διόρθωσις διὰ σιμότητα καταστρώματος εἶναι τὸ ἔλλειμμα ἢ ἡ περίσσεια τῆς σιμότητος (βλέπε παραγράφους 9 ἕως 11) συμπεριλαμβανομένης, τοῦ παρόντος κανονισμοῦ,

πολλαπλασιασθεῖσα ἐπὶ $\left(\frac{S}{L} \right)$ ἐνθα S εἶναι τὸ ὀλικὸν μῆκος τῶν κλειστῶν ὑπερκατασκευασμάτων.

Πρόθεσις δι' ἔλλειμμα τῆς σιμότητος καταστρώματος.

14. Ὅταν ἡ σιμότης εἶναι μικρότερα τῆς κανονικῆς ἢ διόρθωσις δι' ἔλλειμμα αὐτῆς (βλέπε παράγραφον (13) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ) προστίθεται εἰς τὸ ὕψος ἐξάλων.

Ἐκπτώσις διὰ περίσσειαν σιμότητος καταστρώματος.

15. Εἰς τὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ἐν κλειστὸν ὑπερκατασκευῶμα ἐκτείνεται εἰς μῆκος μέχρι 0,1L πρὸς πῶραν καὶ 0,1L πρὸς πρύμναν ἀπὸ τοῦ μέσου τοῦ πλοίου, ἐκπίπτει τοῦ ὕψους τῶν ἐξάλων ἡ διόρθωσις διὰ περίσσειαν σιμότητος καταστρώματος ὡς αὕτη ὑπελογίσθη ὑπὸ τοὺς ὅρους τῆς παραγράφου (13) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

Εἰς πλοῖα τὰ ὁποῖα οὐδὲν κλειστὸν ὑπερκατασκευῶμα ἐκτείνεται εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου οὐδεμίαν ἐκπτώσιν γίνεται εἰς τὸ ὕψος τῶν ἐξάλων. Ὅταν ἐν κλειστὸν ὑπερκατασκευῶμα ἐκτείνεται ὀλιγώτερον τοῦ 0,1L ἀπὸ τοῦ μέσου τοῦ πλοίου πρὸς πῶραν καὶ πρύμναν ἡ ἐκπτώσις λαμβάνεται διὰ παρεμβολῆς. Ἡ μεγίστη ἐκπτώσις διὰ περίσσειαν σιμότητος θὰ εἶναι κατ' ἀναλογίαν 125, χιλιοστομέτρα διὰ 100 μέτρα μῆκος (1,5 ἴντσας διὰ 100 πόδας μῆκος).

Κανονισμὸς 39.

Ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων εἰς τὴν πρῶταιαν κάθετον.

Τὸ ἐλάχιστον ὕψος πῶρας τὸ καθοριζόμενον ὡς ἡ κάθετος ἀπόστασις εἰς τὴν πρῶταιαν κάθετον μεταξὺ τῆς ὑπολογισθείσης ἐμφόρτου θερυνῆς ἰσάλου γραμμῆς καὶ τῆς γραμμῆς καταστρώματος εἰς τὴν πλευρὰν τοῦ καταστρώματος ἐξάλων ἢ τοῦ καταστρώματος προστέγου.

(α) Διὰ πλοῖα μῆκους μικρότερου τῶν 100 μέτρων (328 ποδῶν) τὰ ὁποῖα φέρουν πρόστεγον μὲ συστήματα κλεισίματος ποδῶν) τὰ ὁποῖα φέρουν κλειστὸν πρόστεγον ὡς καθορίζεται εἰς τὸν κανονισμὸν 3(10), καὶ

(β) διὰ πλοῖα μῆκους μεγαλύτερου τῶν 100 μέτρων (328 ποδῶν) τὰ ὁποῖα φέρουν πρόστεγον μὲ συστήματα κλεισίματος ἱκανοποιῶνται τὴν Ἀρχῇ.

δὲν θὰ εἶναι μικρότερον τῶν :

διὰ πλοῖα μῆκους κάτω τῶν 250 μέτρων,

$$56.L \left(1 - \frac{1,36}{500} \right) \text{ χιλιοστομέτρων} \\ C\beta + 0,68$$

διὰ πλοῖα μῆκους ἄνω τῶν 250 μέτρων

$$7000 \frac{1,36}{C\beta + 0,68} \text{ χιλιοστομέτρων}$$

ἐνθα L εἶναι τὸ μῆκος τοῦ πλοίου εἰς μέτρα Cβ εἶναι ὁ συντελεστής ἐκτοπίσματος ὁ ὁποῖος δὲν θὰ πρέπει νὰ λαμβάνεται μικρότερος τοῦ 0,68 ἢ

διὰ πλοῖα μῆκους κάτω τῶν 820 ποδῶν,

$$0,672.L \left(1 - \frac{1,36}{1640} \right) \text{ (ίντσων)} \\ C\beta + 0,68$$

διὰ πλοῖα μῆκους ἄνω τῶν 820 ποδῶν,

$$275,6 \frac{1,36}{C\beta + 0,68} \text{ (ίντσων)}$$

ἐνθα L εἶναι τὸ μῆκος τοῦ πλοίου εἰς πόδας Cβ εἶναι ὁ συντελεστής ἐκτοπίσματος ὁ ὁποῖος δὲν θὰ πρέπει νὰ λαμβάνεται μικρότερος τοῦ 0,68.

(2) Ὅταν τὸ ὕψος πῶρας τὸ ἀπαιτούμενον ἐκ τῆς παραγράφου (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ λαμβάνεται διὰ τῆς σιμότητος, ἡ σιμότης θὰ ἐκτείνεται τοῦλάχιστον 15 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μῆκους τοῦ πλοίου μερουμένη ἐκ τῆς πρῶταιας καθέτου. Ὅταν τοῦτο λαμβάνεται διὰ τῆς κατασκευῆς προστέγου τὸ μῆκος τοῦ προστέγου θὰ εἶναι τοῦλάχιστον 0,07 L.

(3) Πλοῖα τὰ ὁποῖα διὰ νὰ προσαρμοσθῶν εἰς οὐχὶ συνήθεις ἐπιχειρησιακὰς ἀπαιτήσεις δὲν δύνανται νὰ συμμορφωθῶν πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν παραγράφων (1) καὶ (2) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, δύνανται νὰ τύχουν εἰδικῆς μεταχειρίσεως ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

Κανονισμὸς 40.

Ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων.

Ὑψος ἐξάλων θέρους.

(1) Τὸ ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων διὰ τὸ θέρος εἶναι τὸ ὕψος ἐξάλων τὸ ἐξαγόμενον ἐκ τῶν πινάκων τοῦ Κανονισμοῦ 27, ὡς ἐφαρμόζονται. 29, 30, 31, 32, 37, 38 καὶ ἐὰν ἐφαρμόζεται τοῦ 39.

(2) Τὸ ὕψος ἐξάλων εἰς θαλάσσιον ὕδωρ ὡς ὑπολογίζεται συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἀλλὰ ἀνευ τῆς διορθώσεως διὰ τὴν γραμμὴν καταστρώματος, ὡς προβλέπεται ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 32, δὲν θὰ εἶναι μικρότερον τῶν 50 χιλιοστομέτρων (2 ἴντσων). Διὰ πλοῖα ἔχοντα εἰς θέσιν 1 στόμια κυτῶν μὲ καλύμματα τὰ ὁποῖα δὲν συμμορφοῦνται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν κανονισμῶν 15(7), 16 ἢ 26 τὸ ὕψος ἐξάλων δὲν θὰ εἶναι μικρότερον τῶν 150 χιλιοστομέτρων (6 ἴντσων).

Τροπικὸν ὕψος ἐξάλων.

Τὸ ἐλάχιστον τροπικὸν ὕψος ἐξάλων θὰ εἶναι τὸ ὕψος ἐξάλων τὸ λαμβανόμενον δι' ἐκπτώσεως ἐκ τοῦ ὕψους ἐξάλων θέρους τοῦ ἐνὸς τεσσαρακοστοῦ ὀγδόου (1/48) τοῦ βυθίσματος θέρους μετρουμένου ἀπὸ τὴν τροπίδα ὡς ὀρίζεται εἰς τὸν Κανονισμὸν 3 (10) καὶ μέχρι τοῦ κέντρου τοῦ δίσκου τῆς γραμμῆς φορτώσεως.

(4) Τὸ ὕψος ἐξάλων εἰς θαλάσσιον ὕδωρ ὡς ὑπολογίζεται συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἀλλὰ ἀνευ διορθώσεως διὰ τὴν γραμμὴν καταστρώματος ὡς προβλέπεται ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 32, δὲν θὰ εἶναι μικρότερον τῶν 50 χιλιοστομέτρων (2 ἴντσων). Διὰ πλοῖα ἔχοντα εἰς θέσιν ὁ στόμια κυτῶν μὲ καλύμματα τὰ ὁποῖα δὲν συμμορφοῦνται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Κανονισμῶν 15(7) 16 ἢ 26, τὸ ὕψος ἐξάλων δὲν θὰ εἶναι μικρότερον τῶν 150 χιλιοστομέτρων (6 ἴντσων).

Ὑψος ἐξάλων χειμῶνος.

(5) Τὸ ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων χειμῶνος θὰ εἶναι τὸ ὕψος ἐξάλων τὸ λαμβανόμενον διὰ προσδέσεως εἰς τὸ ὕψος ἐξάλων θέρους τοῦ ἐνὸς τεσσαρακοστοῦ ὀγδόου (1/48) τοῦ βυθίσματος θέρους μετρουμένου ἀπὸ τῆς ἄνω γραμμῆς τροπίδος μέχρι τοῦ κέντρου τοῦ δίσκου τῆς γραμμῆς φορτώσεως.

Ὑψος ἐξάλων χειμῶνος Βορείου Ἀτλαντικοῦ.

(6) Τὸ ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων διὰ πλοῖα μῆκους μὴ ὑπερβαίνοντος τὰ 100 μέτρα (328) πόδας τὰ ὁποῖα εἰσέρχονται εἰς οἰονδήποτε τμήμα τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ ὡς τοῦτο καθορίζεται εἰς τὸν Κανονισμὸν 52 (Παράρτημα 2), διαρκού-

σης της χειμερινής εποχιακής περιόδου θά είναι το ύψος εξά-
λων χειμώνος Βορείου Ατλαντικού θά είναι το ύψος εξά-
λων χειμώνος.

Υψος εξά-λων εις γλυκὺ ὕδωρ.

7) Τὸ ἐλάχιστον ὕψος εξά-λων εις γλυκὺ ὕδωρ πυκνότη-
τος 1 θά λαμβάνεται δι' ἐκπτώσεως ἀπὸ τὸ ἐλάχιστον ὕψος
(ἴντσες).

Εὐθὰ:

Δ = ἐκτόπισμα εις θαλάσσιον ὕδωρ εις τόνους εις τὸ ρύ-
θισμα θέρους.

T = τόννοι ἀνὰ ἑκατοστόμετρον βυθίσματος (ἴντσαι) εις
θαλάσσιον ὕδωρ εις τὸ βύθισμα θέρους.

8) Ὅταν τὸ ἐκτόπισμα εις τὴν ἰσαλὸν γραμμὴν φορτώσεως
θέρους δὲν δύναται νὰ πιστοποιηθῇ ἢ ἑκτῶσις θά εἶναι τὸ
1/18 τοῦ βυθίσματος θέρους τούτου μετρούμενου ἀπὸ τὴν τρύ-
πα ὡς ὀρίζεται εις τὸν Κανονισμὸν 3 (5) (α), μέχρι τοῦ
κέντρου τοῦ δίσκου τῆς γραμμῆς φορτώσεως.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ IV.

Εἰδικαὶ ἀπαιτήσεις διὰ πλοῖα εις τὰ ὁποῖα ἔχει
καθορισθῇ ὕψος εξά-λων διὰ μεταφορὰν ξυλείας.

Κανονισμὸς 41.

Ἐφαρμογὴ τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

Οἱ κανονισμοὶ 42 ἕως 45 συμπεριλαμβανομένου ἐφαρμόζον-
ται μόνον εις πλοῖα εις τὰ ὁποῖα ἔχουν καθορισθῇ γραμμαὶ
φορτώσεως ξυλείας.

Κανονισμὸς 42.

Ὅρισμοί.

1. Φορτίον ξυλείας ἐπὶ τοῦ καταστρώματος. Ὁ ὅρος φορ-
τίον ξυλείας ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐννοεῖ φορτίον ξυλείας
μεταφερόμενον ἐπὶ ἐνὸς ἀκαλύπτου μέρους τοῦ καταστρώματος
ὕψους εξά-λων ἢ καταστρώματος ὑπερκατασκευασμάτων.

(1) Ὅρος δὲν περιλαμβάνει πολλὸν ξυλείας ἢ παρόμοιον φορ-
τίον.

2. Γραμμὴ φορτώσεως. Φορτίον ξυλείας ἐπὶ τοῦ καταστρώ-
ματος δύναται νὰ θεωρηθῇ ὅτι προσδίδει εις τὸ πλοῖον ἐν
ἐπιπρόσθετον ποσὸν πλευστότητος καὶ ἐν μεγαλύτερον βαθμὸν
προστασίας κατὰ τῆς θαλάσσης.

Δι' αὐτὸν τὸν λόγον εις πλοῖα μεταφέροντα ἐπὶ τοῦ κατα-
στρώματος φορτίου ξυλείας δύναται νὰ χορηγηθῇ μειωμένον
ὕψος εξά-λων, ὑπολογιζόμενον ἐπὶ τῇ θάσει τῶν διατάξεων
τοῦ Κανονισμοῦ 45 καὶ σημειούμενον ἐπὶ τῶν πλευρῶν τοῦ
πλοίου συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 6 (3) καὶ
44. Ἐν τούτοις ἵνα δοθῇ τὸ μειωμένον ὕψος εξά-λων καὶ νὰ
χρησιμοποιηθῇ, τὸ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος φορτίον ξυλείας θά
πρέπει νὰ συμμορφῶται πρὸς ὠρισμένας προϋποθέσεις τοῦ Κα-
νονισμοῦ 44 καὶ αὐτὸ τούτο τὸ πλοῖον θά πρέπει νὰ συμμορ-
φοῦται μὲ ὠρισμένας προϋποθέσεις ἀφορώσας εις τὴν κατα-
σκευὴν τοῦ αἰ ὁποῖαι παρατίθενται, εις τὸν Κανονισμὸν 43.

Κανονισμὸς 43.

Κατασκευὴ τοῦ πλοίου.

Ὑπερκατασκευάσμα.

1. Τὸ πλοῖον θά ἔχῃ ἐν πρόσθετον τοῦλάχιστον τοῦ κανονι-
κοῦ ὕψους καὶ μήκους τοῦλάχιστον τὰ 0,07L τοῦ μήκους τοῦ
πλοίου.

Ἐπιπροσθέτως δὲ εἰὰν τὸ μήκος τοῦ πλοίου εἶναι μικρότε-
ρον τῶν 100 μέτρων (328 ποδῶν) ἐν ἐπίστεγον τοῦλάχιστον
κανονικοῦ ὕψους ἢ ἐν μερικῶς ἀνυψωμένον κατάστρωμα μεθ'
ἐνὸς εἴτε ὑπερτεγιάσματος εἴτε ἰσχυροῦ χαλυβδίνου οἰκίσκου
τοῦλάχιστον τοῦ αὐτοῦ ὀλικοῦ ὕψους τοποθετημένου εις τὴν
πρύμνην.

Δεξιανεαὶ διπυθμένων.

(2) Δεξιανεαὶ διπυθμένων προβλεπόμεναι ἐντὸς τοῦ περὶ τὸ
μέσον τοῦ πλοίου ἡμίσεος μήκους αὐτοῦ, θά ἔχωσι ἐπαρκῇ δια-
μήκη ὑποδιαιρέσεων.

Δρύφακτα.

(3) Τὸ πλοῖον δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον: εἴτε διὰ μονί-
μου δρυφάκτου ὕψους τοῦλάχιστον 1 μέτρου (39 1)2 ἴντσας),

ἰδιαιτέρως ἐνισχυμένου εἰς τὴν ἀνωτέραν αὐτοῦ ἄκρην καὶ
ὑποστηριζομένου δι' ἰσχυρὸν στηλιδίων δρυφάκτου προσηρμο-
μένου ἐπὶ τοῦ καταστρώματος καὶ φέροντος τὰς ἀναγκαιούσας
θυσίδας δρυφάκτου, εἴτε δι' ἱκανοῦ κιγκλιδώματος τοῦ αὐτοῦ
ὕψους καὶ ἰδιαιτέρως ἰσχυρᾶς κατασκευῆς.

Κανονισμὸς 44.

Γενικά.

(1) Ἀνοίγματα ἐπὶ τοῦ ἐκτεθειμένου καταστρώματος κα-
λυπτόμενα ὑπὸ φορτίου ξυλείας θά κλείονται καὶ θά περιζώ-
νονται ἀσφαλῶς. Οἱ ἀνεμοδόχοι θά εἶναι ἱκανῶς προστατευ-
μένοι.

(2) Τὸ φορτίον ξυλείας ἐπὶ τοῦ καταστρώματος θά ἐκτεί-
νεται τοῦλάχιστον εις ἅπαν τὸ διατιθέμενον μήκος τοῦ γάσμα-
τος ἢ χασμάτων μεταξὺ τῶν ὑπερκατασκευῶν. Ὅταν δὲν
ὑφίσταται περιορισμὸς ἐξ ὑπερκατασκευάσματος πρὸς πρύ-
μνην ἢ ξυλεία θά ἐκτείνεται τοῦλάχιστον μέχρι τὴν πρυμνιαίαν
πλευρὰν τοῦ πρυμναίου στομίου κύτους. Ἡ ξυλεία θά στοι-
βάξεται ὅσον εἶναι δυνατόν στερεῶς εἰς ὕψος μέχρις ἐνὸς
τονήθους ὑπερκατασκευάσματος, ἐκτὸς ἐνὸς τοιούτου ἀνυψω-
μένου καταστρώματος.

(3) Κατὰ τὸν χειμῶνα ἐντὸς μιᾶς περιοχῆς ζώνης χειμῶ-
νος, τὸ ὕψος τοῦ φορτίου ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐνὸς πλοίου
ὑπεράνω τοῦ ἐκτεθειμένου καταστρώματος, δὲν θά ὑπερβαίῃ
τὸ ἐν τρίτον τοῦ μεγαλύτερου πλάτους τοῦ πλοίου.

(4) Τὸ φορτίον ξυλείας ἐπὶ τοῦ καταστρώματος θά εἶναι
συμπαγῶς ἐστοιβασμένον περισφιγμένον καὶ ἐξησφαλισμένον.
Τούτο κατ' οὐδένα τρόπον πρέπει νὰ παρεμποδίσῃ τὴν ναυσι-
πλοῖαν καὶ τὰς ἀνάγκας ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐργασίας.

Ὁρθοστάται.

5. Ὅταν τὸ εἶδος τῆς ξυλείας ἀπαιτεῖ ὀρθοστάτας οὔτοι
θά εἶναι ἐπαρκεῖς ἀντοχῆς ἐν συνδυασμῷ μὲ τὸ πλάτος τοῦ
πλοίου, ἢ μεταξὺ τῶν ἀπόστασις θά εἶναι ἡ ἀρμόζουσα εἰς
τὸ μήκος καὶ τὸ εἶδος ξυλείας, ἀλλὰ δὲν θά ὑπερβαίῃ τὰ
3 μέτρα (9,8 ποδῶν).

Διὰ τὴν στερεώσιν τῶν ὀρθοστατῶν θά προβλέπονται ἰσχυ-
ραὶ γωνίαι ἢ μεταλλικὰ βάρθρα ἢ καὶ ἕτερα ἰσοδύναμα μέσα
στερεώσεως.

Προσδέσεις.

(6) Φορτίον ξυλείας ἐπὶ τοῦ καταστρώματος θά ἀσφαλίζε-
ται ἱκανῶς καὶ ὅταν αὐτοῦ τὸ μήκος δι' ἀνεξαρτήτων ἀπ'
ἀλλήλων μέσων ἐγκαρσίας προσδέσεως ἀπεχόντων μεταξὺ τῶν
οὐχὶ περισσότερον τῶν 3 μέτρων (9,8 ποδῶν). Διὰ τὰ ἀνωτέρω
μέσα προσδέσεως θά προβλέπονται πόρπαι στερεῶς προσηρμο-
σμένοι εἰς τὸν ζωστήρα τοῦ περιβλήματος ἢ τοῦ ἐλάσματος
τῆς ὑδρορροῆς ἀπέχουσαι μεταξὺ τῶν οὐχὶ περισσότερον τῶν
3 μέτρων (9,8 ποδῶν).

Ἡ ἀπόστασις τῆς πρώτης πόρπης ἀπὸ τοῦ ἀκραίου διαγρά-
γματος ἐνὸς ὑπερκατασκευάσματος δὲν θά εἶναι μεγαλύτερα
τῶν 2 μέτρων (6,6 ποδῶν). Ὅταν δὲν ὑφίσταται διάφραγμα ἢ
ἀπόστασις τῶν πορπῶν τῶν προσδέσεων ἀπὸ τὰ ἄκρα τοῦ
φορτίου ξυλείας θά εἶναι 0,6 μέτρα (23,5 ἴντσας) καὶ 1,5
μέτρα (4,9 πόδες) ἀντιστοίχως.

(7) Τὰ μέσα ἐγκαρσίας προσδέσεως θά εἶναι ἄλλοτε ἐφα-
χέων κρίκων διαμέτρου οὐχὶ μεγαλύτερας τῶν 19 χιλιοστομέ-
τρων (3/4 ἴντσας) εἴτε εὐκαμπτον συρματοσχοῖνον ἰσοδυνά-
μου ἀντοχῆς ἐφωδιασμένον διὰ διπλοῦ κόρακος καὶ ἐντατήρων
πάντοτε εὐπροσίτων. Μέσα προσδέσεως ἐκ συρματοσχοίνου δέον
νὰ ἔχωσι εἰς τὸ ἄκρον μικρὸν τμήμα ἀλύσσου ἐκ μακρῶν κρί-
κων διὰ νὰ εἶναι δυνατὴ ἡ ρύθμισις τοῦ μήκους τοῦ σχοι-
νίου.

(8) Ὅταν ἡ ξυλεία ἀποτελεῖται ἐκ τεμαχίων μήκους μι-
κροτέρου τῶν 3,6 μέτρων (11,8 ποδῶν) ἢ ἀπ' ἀλλήλων ἀπὸ-
στασις τῶν μέσων προσδέσεως δέον νὰ ἐλαττωταῖ ἢ νὰ λαμβά-
νεται οἰαδήποτε κατάλληλα μέτρα προσαρμοζόμενα εἰς τὸ
μήκος τῆς ξυλείας.

(9) Ἀπαντα τὰ ἐξαρτήματα τὰ ἀπαιτούμενα διὰ τῆς στε-
ρέωσιν τῶν μέσων προσδέσεως θά εἶναι ἀντοχῆς ἀνταποκρι-
νομένης πρὸς τὴν ἀντοχὴν τῶν μέσων τούτων.

Εὐστάθεια.

(10) Πρόνοια δέον νὰ ληφθῇ διὰ τὴν ὑπαρξίαν ἀσφαλούς περιθωρίου εὐσταθείας εἰς ὅλα τὰςτάδια τοῦ ταξειδίου, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν, τυχόν ἐπιπροσθέτων βαρῶν, ὡς τῶν ἐπιλαμβανόμενων εἰς ἀπορρόφησην καὶ πῆξιν τοῦ ὕδατος καὶ ἀπωλείας βαρῶν ὡς τῶν ὀφειλομένων εἰς τὴν κατανάλωσιν καυσίμων καὶ ὀλικῶν.

Προστασία πληρώματος εἰσόδου εἰς Μηχανοστάσιον κλπ.

(11) Ἐπιπροσθέτως τῶν ἀπαιτήσεων τοῦ Κανονισμοῦ 25(5) τοῦ παρόντος παραρτήματος προφυλακτικὰ κιγκλιώματα ἢ ὁδηγὰ σχοινία καθεύου μεταξὺ τῶν ἀποστάσεως οὐχὶ μεγαλύτερας τῶν 330 χιλιοσπομένων (13 ἰντσῶν) θὰ προβλέπωνται εἰς ἑκατέραν πλευρὰν τοῦ φορτίου καταστρώματος, μέχρις ὕψους ἐνὸς τοῦλάχιστον μέτρου ὑπὲρ τὸ φορτίον.

Μηχανισμός κινήσεως πηδαλίου.

Ὁ Μηχανισμός κινήσεως πηδαλίου θὰ εἶναι ἀποτελεσματικῶς προστατευμένος ἐναντι βλάβης ἐκ τοῦ φορτίου καὶ ἐφ' ὅσον εἶναι πρακτικὸν θὰ εἶναι καὶ εὐπρόσιτος. Ἄςον νὰ ληφθῇ ἐπαρκὴς πρόβλεψις διὰ τὸν χειρισμὸν τοῦ πηδαλίου εἰς περίπτωσιν ἐπισυμβάσης βλάβης εἰς τὸν κύριον μηχανισμόν κινήσεως αὐτοῦ.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 45

Ὑπολογισμός τοῦ ὕψους ἐξάλων.

(1) Τὸ ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων θέρους ὑπολογίζεται συμφώνως πρὸς τοὺς Κανονισμοὺς 27(5), 27(6), 27(11), 28, 29, 30, 31, 32, 37 καὶ 38 ἐκτὸς τοῦ Κανονισμοῦ 37 τροποποιημένου δι' ἀντικαταστάσεως τῶν ποσοστῶν του διὰ τῶν δεδομένων εἰς τὸ κάτωθι πινακίδιον:

Ὀλικὸν πραγματικὸν μῆκος ὑπερκατασκευασμάτων

0 0,1L 0,2L 0,3L 0,4L 0,5L 0,6L 0,7L 0,8L 0,9L 1,0L

Ποσοστὸν

μειώσεως

δι' ὅλους

τοὺς τύ-

πους ὑπερ-

κατασκευα-

σμάτων

20 31 42 53 64 70 76 82 88 94 100

Ποσοστὰ δι' ἐνδιάμεσα μῆκη ὑπερκατασκευασμάτων καμβάνονται διὰ παρεμβολῆς.

(2) Τὸ ὕψος ἐξάλων ξυλείας χειμῶνος λαμβάνεται διὰ προσθέσεως εἰς τὸ ὕψος ἐξάλων ξυλείας θέρους τοῦ 1)36 τοῦ βυθίσματος ξυλείας θέρους.

(3) Τὸ ὕψος ἐξάλων ξυλείας χειμῶνος Βορείου — Ἀτλαντικοῦ θὰ εἶναι τὸ αὐτὸ ὡς τὸ ὕψος τῶν ἐξάλων χειμῶνος Βορείου Ἀτλαντικοῦ τοῦ ὀριζομένου εἰς τὸν Κανονισμὸν 40(6).

(4) Τὸ τροπικὸν ὕψος ἐξάλων ξυλείας λαμβάνεται δι' ἐκπτώσεως ἐκ τοῦ ὕψους ἐξάλων ξυλείας θέρους τοῦ 1)48 τοῦ βυθίσματος ξυλείας θέρους.

(5) Τὸ ὕψος ἐξάλων ξυλείας εἰς γλυκὺ ὕδωρ θὰ ὑπολογίζεται συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 40(7) ἐπὶ τῇ ἐάσει τῆς θερυνῆς ἰσάλου διὰ τὴν ξυλείαν.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II.

Ζῶναι, Περιοχαὶ καὶ ἐποχιακαὶ περίοδοι.

Αἱ ζῶναι καὶ περιοχαὶ εἰς τὸ παρὸν παράρτημα βασίζονται γενικῶς ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν κριτηρίων:

Περιοχαὶ Θέρους: Οὐχὶ περισσότερον τῶν 100 ὁ άνεμοὶ δυνάμεως 8 BEAUFORT (4 κόμβοι) ἢ περισσότερον.

Τροπικαὶ περιοχαὶ:

Οὐχὶ περισσότερον τοῦ 100 ὁ άνεμοὶ δυνάμεως 8 BEAUFORT 34 κόμβων) ἢ περισσότερον.

Οὐχὶ περισσότερον τοῦ ἐνὸς τροπικοῦ κυκλῶνος εἰς χρονικὸν διάστημα 10 ἐτῶν εἰς περιοχὴν τετραγώνου 5° δι' οἷον-δήποτε ἡμερολογικὸν μῆνα κατωρισμένως.

Εἰς τινὰς εἰδικὰς περιοχὰς διὰ πρακτικὸν σκοποὺς ἔχει γίνεαι ἀποδεκτὸς ὁ βαθμὸς τῆς χαλαρότητος.

Εἰς τὸ παρὸν παράρτημα εὐρίσκεται ἐνσωματωμένος χάρτης πρὸς ἀπεικόνισιν τῶν ζωνῶν καὶ τῶν περιοχῶν ὡς προσδιορίζονται κατωτέρω.

Βόρειοι χειμεριναὶ ἐποχιακαὶ ζῶναι καὶ περιοχαί:

(1) Ἐποχιακαὶ ζῶναι I καὶ II χειμῶνος Βορ. Ἀτλαντικοῦ.

α) Ἡ ἐποχιακὴ ζώνη I χειμῶνος Βορείου Ἀτλαντικοῦ κεῖται, ἐντὸς τοῦ μεσημβρινοῦ μήκους 50°Δ ἐκ τῆς ἀκτῆς τῆς Γροιλανδίας εἰς πλάτος 45°Β, ἐκεῖθεν ὁ παράλληλος πλάτους 45°Β μέχρι μήκους 15°Δ, ἐκεῖθεν ὁ μεσημβρινὸς μήκους 15°Δ μέχρι τὸν παράλληλον πλάτους 60°Β, ἐκεῖθεν ὁ παράλληλος πλάτους 60°Β μέχρι τὸν μεσημβρινὸν τοῦ GRE-ENWITCH, ἐκεῖθεν ὁ μεσημβρινὸς οὗτος πρὸς Βορρᾶν.

Ἐποχιακαὶ περίοδοι:

Χειμῶν: 16 Ὀκτωβρίου ἕως 15 Ἀπριλίου

Θέρους: 26 Ἀπριλίου ἕως 15 Ὀκτωβρίου

β) Ἡ ἐποχιακὴ ζώνη II χειμῶνος Βορείου Ἀτλαντικοῦ κεῖται ἐντὸς τοῦ μεσημβρινοῦ μήκους 68°30Δ ἐκ τῆς ἀκτῆς τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν εἰς πλάτος 40°Β, ἐκεῖθεν ἡ λοξοδρομία μέχρι τοῦ σημείου πλάτους 36°Β καὶ μήκους 37°Δ, ἐκεῖθεν ὁ παράλληλος τῶν 36°Β μέχρι μήκους 25°Δ καὶ ἐκεῖθεν ἡ λοξοδρομία μέχρι τοῦ Ἀκρωτηρίου Τορινάνα.

Εἰς τὴν ζώνην αὐτὴν δὲν συμπεριλαμβάνεται ἡ ἐποχιακὴ ζώνη I τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ καὶ ἡ Βαλτικὴ θάλασσα ὀριζομένη ἐκ τοῦ παραλλήλου πλάτους τοῦ Σκάπ εἰς τὸ Σκαγεράκην.

Θέρους: 1η Ἀπριλίου ἕως 31 Ὀκτωβρίου

Ἐποχιακαὶ περίοδοι:

Χειμῶν: 1η Νοεμβρίου ἕως 31 Μαρτίου

(2) Περιοχὴ ἐποχιακοῦ χειμῶνος εἰς Βόρ. Ἀτλαντικόν. Τὰ ὄρια τῆς περιοχῆς ἐποχιακοῦ χειμῶνος Βορείου Ἀτλαντικοῦ εἶναι: Ὁ Μεσημβρινὸς μήκους 68°30 ἀπὸ τὴν ἀκτὴν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν εἰς πλάτος 40°Β, ἐκεῖθεν δὲ ἡ λοξοδρομία μέχρι τοῦ Νοτιωτέρου σημείου τομῆς τοῦ μεσημβρινοῦ μήκους 61°Δ μετὰ τὴν ἀκτὴν τοῦ Καναδᾶ καὶ ἐκεῖθεν αἱ Ἀνατολικαὶ ἀκτὶ Καναδᾶ καὶ Ἡνωμένων Πολιτειῶν.

Ἐποχιακαὶ περίοδοι:

Διὰ πλοία μήκους ἄνω τῶν 100 μέτρων (328 ποδῶν)

Χειμῶν: 16 Δεκεμβρίου ἕως 16 Φεβρουαρίου

Θέρους: 16 Φεβρουαρίου ἕως 15 Δεκεμβρίου

Διὰ πλοία μήκους μικροτέρου τῶν 100 μέτρων (328 ποδῶν)

Χειμῶν: 1η Νοεμβρίου ἕως 31 Μαρτίου

Θέρους: 1η Ἀπριλίου ἕως 31 Ὀκτωβρίου

Ἐποχιακαὶ ζῶναι χειμῶνος Βορείου Ἀτλαντικοῦ:

Τὰ νότια ὄρια τῆς ἐποχιακῆς ζώνης χειμῶνος Βορείου Ἀτλαντικοῦ εἶναι: ὁ παράλληλος πλάτους 50°Β ἐκ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς ΕΣΣΔ μέχρι τὴν δυτικὴν ἀκτὴν τῆς Σαχαλίνης, ἐκεῖθεν ἡ δυτικὴ ἀκτὴ τῆς Σαχαλίνης μέχρι τοῦ νοτιωτέρου ἄκρου τοῦ ἀκρωτηρίου Κρίλου, ἐκεῖθεν ἡ λοξοδρομία μέχρι Βαχάνα τῆς νήσου Νγκαϊόντο, Ἰαπωνίας, ἐκεῖθεν αἱ ἀνατολικά νότια ἀκτὶ τῆς Χακαϊόντο μέχρι τοῦ μεσημβρινοῦ 145°Α, ἐκεῖθεν ὁ μεσημβρινὸς τῶν 145°Α μέχρι πλάτους 45°Β, ἐκεῖθεν ὁ παράλληλος 35°Β μέχρι τοῦ μεσημβρινοῦ τῶν 150°Δ καὶ ἐκεῖθεν ἡ λοξοδρομία μέχρι τοῦ νοτιωτέρου ἄκρου τῆς νήσου Ντάλλ τῆς Ἀλάσκας.

Ἐποχιακαὶ περίοδοι:

Χειμῶν: 16 Ὀκτωβρίου ἕως 15 Ἀπριλίου

Θέρους: 16 Ἀπριλίου ἕως 15 Ὀκτωβρίου

Κανονισμός 47.

Νοτιά ἐποχιακὴ ζώνη χειμῶνος.

Τὰ Βόρεια ὄρια τῆς Νοτίας ἐποχιακῆς Ζώνης εἶναι:

Λοξοδρομία ἐκ τῆς Ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Ἀμερικανικῆς ἡπείρου εἰς τὸ ἀκρωτήριον Τρές — Πούντας μέχρι τοῦ σημείου πλάτους 34° Ν καὶ μήκους 50°Δ, ἐκεῖθεν ὁ παράλληλος πλάτους 34°Ν μέχρι μήκους 17°Α, ἐκεῖθεν λοξοδρομία μέχρι

τημείου πλάτους 34°N και μήκους 28°A', εκείθεν ή λοξοδρομία μέχρι σημείου πλάτους 35°30'N και μήκους 118°A', και εκείθεν ή λοξοδρομία μέχρι του ακρωτηρίου Γκρίμ επί της βορειοδυτικής ακτής της Τασμανίας, εκείθεν αί Βόρειοι και Ανατολικοί άκται της Τασμανίας μέχρι του νοτιωτέρου σημείου της νήσου Μπρούνι, εκείθεν ή λοξοδρομία μέχρι άκρας Μπλάκ—Ρόκ της νήσου Στιούαρτ, εκείθεν ή λοξοδρομία μέχρι σημείου πλάτους 47°N και 170°A, εκείθεν ή λοξοδρομία μέχρι του σημείου πλάτους 33°N και μήκους 170°A, και εκείθεν ό παράλληλος πλάτους 33°N μέχρι της δυτικής ακτής της Αμερικανικής ήπειρου. Τό Βαλπαράϊζο θεωρείται ότι εύρίσκεται εις τό όριον της θερικής και χειμερινής εποχικής Ζώνης.

Εποχιακαί περίοδοι :

Χειμών : 16 'Απριλίου έως 15 'Οκτωβρίου.

Αέρος : 16 'Οκτωβρίου έως 15 'Απριλίου.

Κανονισμός 48.

Τροπική Ζώνη.

I. Βόρεια όρια της Τροπικής Ζώνης.

Τά Βόρεια όρια της Τροπικής Ζώνης είναι :

Ο Παράλληλος πλάτους 13°B εκ της ανατολικής ακτής της Αμερικανικής ήπειρου μέχρι μήκους 60°Δ, εκείθεν λοξοδρομία μέχρι ενός σημείου πλάτους 10°B και μήκους 58°Δ, εκείθεν ό παράλληλος πλάτους 10°B μέχρι μήκους 20°Δ, εκείθεν ό μεσημβρινός 20°Δ μέχρι πλάτους 30°B και εκείθεν ό παράλληλος πλάτους των 30°B μέχρι την δυτική ακτή της Αφρικής, εκ της ανατολικής ακτής της Αφρικής ό παράλληλος πλάτους 8°B μέχρι μήκους 70°A, εκείθεν ό μεσημβρινός των 70°A, εκείθεν ό μεσημβρινός των 70°A μέχρι πλάτους 13°B, εκείθεν ό παράλληλος των 13°B μέχρι της δυτικής ακτής της Ινδίας, εκείθεν ή νοτιά ακτή της Ινδίας μέχρι πλάτους 10°-30B επί της ανατολικής ακτής της Ινδίας, εκείθεν ή λοξοδρομία μέχρι σημείου πλάτους 9°B και μήκους 82°A, εκείθεν ό μεσημβρινός των 88°A μέχρι πλάτους 8°B, εκείθεν ό παράλληλος 8°B μέχρι την δυτικήν ακτήν της Μαλαισίας, εκείθεν ή ακτή της Νοτιοανατολικής Ασίας μέχρι την ανατολικήν ακτήν του Βιετνάμ εις πλάτος 10°B, εκείθεν ό παράλληλος 10°B μέχρι μήκους 145°A, εκείθεν ό μεσημβρινός μήκους 145°A μέχρι πλάτους 13°B και εκείθεν ό παράλληλος πλάτους 13°B μέχρι την δυτική ακτή της Αμερικανικής Ηπείρου.

Η πόλις της Σαϊγκόν θεωρείται ότι εύρίσκεται εις τό όριον της τροπικής ζώνης και της εποχιακής τροπικής περιοχής.

(2) Νότια όρια της Τροπικής Ζώνης.

Τά νότια όρια της τροπικής ζώνης είναι: Λοξοδρομία εκ του λιμένος Σάντος της Βραζιλίας μέχρι του σημείου, εις τό όποιον ό μεσημβρινός των 40°Δ τέμνει τον τροπικό του Αιγόκερω, εκείθεν ό τροπικός του Αιγόκερω μέχρι της δυτικής ακτής της Αφρικής, εκ της ανατολικής ακτής της Αφρικής ό παράλληλος πλάτους 20°N μέχρι την δυτικήν ακτή, της Μαδαγασκάρης μέχρι μήκους 50°A εκείθεν ό μεσημβρινός των 50°A μέχρι πλάτους 10°N, εκείθεν ό παράλληλος πλάτους 10°N μέχρι μήκους 98°A, εκείθεν ή λοξοδρομία μέχρι τό Πόρτ - Ντάρβιν της Αυστραλίας, εκείθεν αί άκται της Αυστραλίας και νήσου Βέσσελ προς Ανατολάς του ακρωτηρίου Βέσσελ, εκείθεν ό παράλληλος πλάτους 11°N μέχρι μήκους 150Δ, εκείθεν λοξοδρομία μέχρι σημείου πλάτους 26°N και μήκος 75°Δ, και εκείθεν λοξοδρομία μέχρι της Δυτικής Ακτής της Αμερικανικής ήπειρου εις πλάτος 30°N. Οι λιμένες Κοκούμπο και Σάντος, θεωρούνται ως εύρισκόμενοι επί της όριακής γραμμής των τροπικών και θερικών ζωνών.

(3) Περιοχαί αιτίνες θά περιλαμβάνονται εις την τροπικήν ζώνην.

Αί ακόλουθοι περιοχαί θεωρούνται ως περιλαμβανόμεναι εις την τροπικήν ζώνην.

α) Διώρυξ του Σουέζ, Ερυθρά Θάλασσα και Κόλπος του Άντεν από τό Πόρτ—Σαΐν—μέχρι—του μεσημβρινού μήκους 45 A.

Τό Άντεν και Βερβέρν θεωρούνται ότι εύρίσκονται επί της όριακής γραμμής της τροπικής ζώνης και της εποχιακής τροπικής περιοχής.

β) Οι περσικός κόλπος μέχρι του Μεσημβρινού μήκους 59°A.

γ) Η περιοχή ή όριζομένη από τον παράλληλον πλάτους 22°N από την Ανατολικήν ακτήν της Αυστραλίας μέχρι τό Γκρέκτ—Μποριέρ—Ρήφ, εκείθεν του Γκρέκτ—Μποριέρ—Ρήφ μέχρι πλάτους 11°N. Τό όρειον όριον της περιοχής είναι τό Νότιον όριον της Τροπικής Ζώνης.

Κανονισμός 49.

Εποχιακαί τροπικαί περιοχαί.

Αί εποχιακαί τροπικαί ζώναι είναι αί κάτωθι :

(1) Είς τον Βόρειον Ατλαντικόν.

Περιοχή όριζομένη :

Προς Βορράν διά λοξοδρομίας από τό ακρωτήριο Κατόχε του Γιουκατάν εις τό ακρωτήριο Άντόνιο της Κούβα, ή βορεία ακτή της Κούβας μέχρι πλάτους 20°B και εκείθεν ό παράλληλος πλάτους 20°B μέχρι μήκους 20°Δ.

Ακτής της Αμερικανικής Ηπείρου και προς νότον και προς ανατολάς διά των βορείων όριων της Τροπικής Ζώνης.

Εποχιακαί περίοδοι :

Τροπική : 1η Νοεμβρίου έως 15 'Ιουλίου

Θερινή : 16 'Ιουλίου έως 31 'Οκτωβρίου

(2) Είς την Αραβικήν Θάλασσαν.

Περιοχή όριζομένη :

Προς δυσμάς εκ της ακτής της Αφρικής τον μεσημβρινόν του μήκους 45°A εις τον μεσημβρινόν του μήκους 45°A εις τον κόλπον του Άντεν, την ακτήν της Νοτίου Αραβίας και τον μεσημβρινόν του μήκους 59°A εις τον κόλπον του Όμάν.

Προς βορράν και ανατολάς εκ των άκτων του Πακιστάν και της Ινδίας.

Προς νότον εκ των βορείων όριων της τροπικής ζώνης.

Εποχιακαί περίοδοι :

Τροπική : 1η Σεπτεμβρίου έως 31 Μαρτίου

Θερινή : 1η 'Ιουνίου έως 31 Αυγούστου.

(3) Είς τον κόλπον της Βεγγάλης.

Ο κόλπος της Βεγγάλης βορείως των βορείων όριων της Τροπικής Ζώνης.

Εποχιακαί περίοδοι :

Τροπική : 1η Δεκεμβρίου έως 30 'Απριλίου

Θερινή : 1η Μαΐου έως 30 Νοεμβρίου

(4) Είς τον Νότιον Ινδικόν Ωκεανόν.

α) Περιοχή όριζομένη :

Προς βορράν και δυσμάς εκ των νοτίων όριων της Τροπικής Ζώνης και της ανατολ. ακτής της Μαδαγασκάρης.

Προς νότον υπό του παραλλήλου πλάτους 20°N προς ανατολάς εκ λοξοδρομίας άγομένης εκ σημείου πλάτους 20°N, μήκους 50°A, εις σημείον πλάτους 15°N, μήκους 51°30'E, και εκείθεν διά του μεσημβρινού μήκους 51°30'A εις τό πλάτος 10°N.

Εποχιακαί περίοδοι :

Τροπική : 1 'Απριλίου έως 30 Νοεμβρίου

Θερινή : 1 Δεκεμβρίου έως 31 Μαρτίου

β) Περιοχή όριζομένη :

Πρόν βορράν εκ των νοτίων όριων της τροπικής ζώνης.

Προς ανατολάς εκ των άκτων της Αυστραλίας.

Προς νότον εκ του παραλλήλου πλάτους 15°N εκ του μήκους 120°A μέχρι των άκτων της Αυστραλίας και προς δυσμάς εκ του μεσημβρινού μήκους 51°30'A.

Εποχιακαί περίοδοι :

Τροπική : 1η Μαΐου έως 30 Νοεμβρίου

Θερινή : 1η Δεκεμβρίου έως 30 'Απριλίου

(5) Είς την Κινεζικήν Θάλασσαν.

Περιοχή ὀριζομένη:

Πρὸς δυσμὰς καὶ πρὸς βορρᾶν ἐκ τῶν ἀκτῶν τοῦ Βιετνάμ καὶ τῆς Κίνας ἐκ τοῦ πλάτους 10°B μέχρι τὸν Χόνκ - Κόνγκ.

Πρὸς ἀνατολὰς ἐκ λοξοδρομίας ἀγομένη ἐκ τοῦ Χόνκ - Κόνγκ μέχρι τὸ Πόρτ - Σουάλ (Νήσου Λουζών) καὶ τῶν δυτικῶν ἀκτῶν Λουζών. Σαμάρ καὶ Λέϋτε εἰς πλάτος 10°B.

Πρὸς νότον ἐκ τοῦ παραλλήλου πλάτους 10°B.

Τὸ Χόνκ - Κόνγκ καὶ Σουάλ θεωροῦνται ὡς εὐρισκόμενα εἰς τὰ ὅρια τῆς ἐποχιακῆς τροπικῆς περιοχῆς καὶ τῆς θερμῆς ζώνης.

Ἐποχιακαὶ περίοδοι:

Τροπικὴ: 21 Ἰανουαρίου ἕως 30 Ἀπριλίου

Θερμὴ: 1η Μαΐου ἕως 20 Ἰανουαρίου

(6) Εἰς τὸν Βόρειον Εἰρηνικόν.

α) Περιοχή ὀριζομένη:

Πρὸς βορρᾶν ἐκ τοῦ παραλλήλου πλάτους 20°B.

Πρὸς δυσμὰς ἐκ τοῦ μεσημβρινοῦ μήκους 160°Α.

Πρὸς νότον ἐκ τοῦ παραλλήλου πλάτους 13°B.

Πρὸς ἀνατολὰς ἐκ τοῦ μεσημβρινοῦ μήκους 130°Δ.

Ἐποχιακαὶ περίοδοι:

Τροπικὴ: 1η Ἀπριλίου ἕως 31 Ὀκτωβρίου

Θερμὴ: 1η Νοεμβρίου ἕως 31 Μαρτίου

β) Περιοχή ὀριζομένη:

Πρὸς βορρᾶν καὶ πρὸς ἀνατολὰς ἐκ τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Ἀμερικανικῆς Ἡπείρου μέχρι πλάτους 33°B καὶ ἐκ τοῦ σημείου πλάτους 33°B καὶ μήκους 123°Δ διὰ λοξοδρομίας μέχρι σημείου πλάτους 13°B καὶ μήκους 105°Δ.

Πρὸς νότον ἐκ τοῦ παραλλήλου πλάτους 13°B.

Ἐποχιακαὶ περίοδοι:

Τροπικὴ: 1η Μαρτίου ἕως 30 Ἰουνίου καὶ

1η Νοεμβρίου ἕως 30 Νοεμβρίου

Θερμὴ: 1η Ἰουλίου ἕως 31 Ὀκτωβρίου

1η Δεκεμβρίου ἕως 28)29 Φεβρουαρίου

(7) Εἰς τὸν Νότιον Εἰρηνικόν.

α) Ὁ κόλπος τῆς Καρπεντάρια νοτίως τοῦ πλάτους 11°N.

Ἐποχιακαὶ περίοδοι:

Τροπικὴ: 1η Ἀπριλίου ἕως 30 Νοεμβρίου

Θερμὴ: 1η Δεκεμβρίου ἕως 31 Μαρτίου

β) Περιοχή ὀριζομένη:

Κανονισμὸς 50.

Ζῶναι θέρους.

Αἱ ὑπόλοιποι περιοχαὶ ἀποτελοῦν τὰς ζῶνας θέρους. Ἐν τούτοις διὰ πλοῖα μήκους κάτω τῶν 100 μέτρων (328 ποδῶν), ἡ περιοχή ὀριζομένη, πρὸς βορρᾶν καὶ πρὸς δυσμὰς διὰ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, πρὸς ἀνατολὰς διὰ τοῦ μεσημβρινοῦ μήκους 68°30'Δ ἐκ τῆς ἀκτῆς τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν εἰς πλάτος 40°B, καὶ ἐκεῖθεν διὰ λοξοδρομικῆς γραμμῆς εἰς σημείον πλάτους 36°B καὶ μήκους 73°Δ καὶ πρὸς νότον διὰ τοῦ παραλλήλου πλάτους 36°B εἶναι περιοχή ἐποχιακοῦ χειμῶνος.

Χειμῶν: 1η Νοεμβρίου ἕως 31 Μαρτίου.

Θέρους: 1η Ἀπριλίου ἕως 31 Ὀκτωβρίου.

Κανονισμὸς 51.

Κλεσται: Θάλασσα.

(1) Βαλτικὴ θάλασσα:

Ἡ θάλασσα αὕτη ὀριζομένη διὰ τοῦ παραλλήλου πλάτους τοῦ Σκῶ εἰς τὸν Σκαγκερράκη, περιλαμβάνεται εἰς τὰς ζῶνας θέρους. Ἐν τούτοις, διὰ πλοῖα μήκους 100 μέτρων (328 ποδῶν) καὶ κάτω αὕτη ἀποτελεῖ ἐποχιακὴν περιοχὴν χειμῶνος.

Ἐποχιακαὶ περίοδοι:

Χειμῶν: 1η Νοεμβρίου ἕως 31 Μαρτίου.

Θέρους: 1η Ἀπριλίου ἕως 31 Ὀκτωβρίου.

(2) Μαύρη θάλασσα:

Ἡ θάλασσα αὕτη περιλαμβάνεται εἰς τὰς ζῶνας θέρους.

Ἐν τούτοις διὰ πλοῖα μήκους 100 μέτρων (328 ποδῶν) καὶ κάτω ἡ περιοχή βορείως τοῦ πλάτους 44°B ἀποτελεῖ περιοχή ἐποχιακοῦ χειμῶνος.

Ἐποχιακαὶ περίοδοι:

Χειμῶν: 1η Δεκεμβρίου ἕως 28)29 Φεβρουαρίου.

Θέρους: 1η Μαρτίου ἕως 30 Νοεμβρίου.

(3) Μεσόγειος θάλασσα:

Ἡ θάλασσα αὕτη περιλαμβάνεται εἰς τὰς ζῶνας θέρους.

Ἐν τούτοις διὰ πλοῖα μήκους 100 μέτρων (328 ποδῶν) καὶ κάτω ἡ περιοχή ὀριζομένη πρὸς βορρᾶν καὶ πρὸς δυσμὰς διὰ τῶν ἀκτῶν τῆς Γαλλίας καὶ Ἰσπανίας καὶ τοῦ μεσημβρινοῦ μήκους 3°Α ἐκ τῆς ἀκτῆς τῆς Ἰσπανίας μέχρι τοῦ πλάτους 40°B, πρὸς νότον διὰ τοῦ παραλλήλου πλάτους 40°B, ἐκ τοῦ μήκους 30°Α μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Σαρδηνίας, πρὸς ἀνατολὰς διὰ τῶν δυτικῶν καὶ βορείων ἀκτῶν τῆς Σαρδηνίας ἐκ τοῦ πλάτους 40°B μέχρι μήκους 9°Α μέχρι τὴν νοτιὰ ἀκτὴ τῆς Κορσικῆς, ἐκεῖθεν διὰ τῶν δυτικῶν καὶ βορείων ἀκτῶν τῆς Κορσικῆς μέχρι τοῦ μήκους 9°Α καὶ ἐκεῖθεν διὰ λοξοδρομικῆς γραμμῆς μέχρι τὸ ἀκρωτήριο Σισιέ, ἀποτελεῖ περιοχή ἐποχιακοῦ χειμῶνος.

Ἐποχιακαὶ περίοδοι:

Χειμῶν: 16 Δεκεμβρίου ἕως 15 Μαρτίου.

Θέρους: 16 Μαρτίου ἕως 15 Δεκεμβρίου.

(4) Ἰαπωνικὴ θάλασσα:

Ἡ θάλασσα αὕτη νοτίως τοῦ πλάτους 50°B περιλαμβάνεται εἰς τὰς ζῶνας θέρους.

Ἐν τούτοις διὰ πλοῖα μήκους 100 μέτρων (328 ποδῶν) καὶ κάτω ἡ περιοχή μεταξὺ τοῦ παραλλήλου πλάτους 50°B καὶ τῆς λοξοδρομικῆς γραμμῆς ἐκ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Κορέας εἰς πλάτος 38°B μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς νήσου Χακάιντο Ἰαπωνίας εἰς πλάτος 43°12'Β, ἀποτελεῖ περιοχή ἐποχιακοῦ χειμῶνος.

Ἐποχιακαὶ περίοδοι:

Χειμῶν: 1η Δεκεμβρίου ἕως 28)29 Φεβρουαρίου.

Θέρους: 1η Μαρτίου ἕως 30 Νοεμβρίου.

Κανονισμὸς 52.

Ἡ γραμμὴ φορτώσεως Βορείου Ἀτλαντικοῦ.

Τὸ Τμήμα τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ τὸ ἀναφερόμενον εἰς τὸν Κανονισμὸν (40) (6) Παράρτημα 1) ἀποτελεῖ:

α) ἐκεῖνο τὸ τμήμα τῆς χειμερινῆς ἐποχιακῆς ζώνης II τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ τὸ ὁποῖον κεῖται μεταξὺ τῶν μεσημβρινῶν 15°Δ καὶ 50°Δ.

β) ὁλόκληρον τὸ Τμήμα τῆς χειμερινῆς ἐποχιακῆς ζώνης I Βορείου Ἀτλαντικοῦ, τῶν νήσων Σέτλαντ, θεωρουμένων ὅταν εὐρίσκωνται ἐπὶ τῶν ὁρίων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ

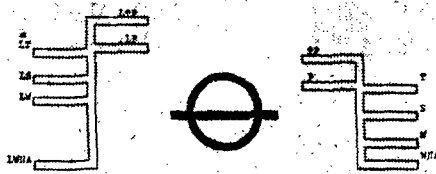
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ 1966

(Επίσημος σφραγίς)

Έκδοθὲν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ γραμμῆς φορτώσεως 1966 κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς Κυβερνήσεως.....

(Πλήρης ἐπίσημος ὀνομασία τοῦ Κράτους).....
διὰ (πλήρη ἐπίσημος ὀνομασία τοῦ ἀρμοδίου προσώπου ἢ ὀργανισμοῦ ἀνεγνωρισμένου συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ Γραμμῆς Φορτώσεως 1966).

Όνομα τοῦ πλοίου	Διακριτικὸς ἀριθμὸς ἢ γράμματτα	Λιμὴν Νηολογήσεως	Μῆκος πλοίου ὡς καθορίζεται εἰς τὸ ἄρθρον 2 (8)
---------------------	---------------------------------------	----------------------	---



Ύψος ἐξάλων προσδιορισθὲν ὡς :

(Νέον πλοῖον

(

(Υπάρχον πλοῖον

Τύπος πλοίου

Τύπος Α΄

(Τύπος Β΄

(Τύπος Β΄ με ἡλαττωμένον ὕψος ἐξάλων

(Τύπος Β΄ με ἡυξημένον ὕψος ἐξάλων).

Νὰ ἐξαλειφθῇ ὁτιδήποτε μὴ ἐφαρμόσιμον

Ύψος ἐξάλων ἐκ τῆς γραμμῆς καταστρώματος Γραμμὴ φορτώσεως

Τροπικὸν	χιλιοστ. (Ἴντσες) (T)	χιλιοστ. (Ἴντσες) ὑπὲρ τὸ (Θ)
Θέρος	χιλιοστ. (Ἴντσες) (Θ)	Ἡ ἀνωτέρω ἀκμὴ τῆς διὰ τοῦ κέντρου τοῦ δίσκου ὀριζοντίας γραμμῆς.
Χειμῶν	χιλιοστ. (Ἴντσες) (X)	χιλιοστ. (Ἴντσες) κάτω τοῦ (Θ)
Χειμῶν		
Βορείου Ἀτλαντικοῦ	χιλιοστ. (Ἴντσες) (XBA)	χιλιοστ. (Ἴντσες) κάτω τοῦ (Θ)
Τροπικὸν ξυλείας	χιλιοστ. (Ἴντσες) (ΞT)	χιλιοστ. (Ἴντσες) ὑπὲρ τὸ ΞΘ
Θέρος ξυλείας	χιλιοστ. (Ἴντσες) (ΞΘ)	χιλιοστ. (Ἴντσες) τὸ Θ
Χειμῶν ξυλείας	χιλιοστ. (Ἴντσες) (ΞX)	χιλιοστ. (Ἴντσες) κάτω τοῦ Ξ(Θ)
Χειμῶν ξυλείας		
Βορείου Ἀτλαντικοῦ	χιλιοστ. (Ἴντσες) (ΞXBA)	χιλιοστ. (Ἴντσες) κάτω τοῦ Ξ(Θ)

Σημείωσις : Ὑψὲς ἐξάλων καὶ γραμμαὶ φορτώσεως τὰ ὅποια δὲν ἐφαρμόζονται δὲν ἀπαιτεῖται νὰ ἐγγραφοῦν ἐπὶ τοῦ πιστοποιητικοῦ.

Ἀνοχὴ γλυκέος ὕδατος δι' ἅπαντα τὰ ὕψη ἐξάλων ἐκτὸς τῆς ξυλείας.....χιλιοστ. (Ἴντσες).

Διὰ τὸ ὕψος ἐξάλων ξυλείας..... χιλιοστ. (Ἴντσες).

Ἡ ἄνω ἀκμὴ τῆς γραμμῆς καταστρώματος ἐκ τῆς ὁποίας ἐμετρήθησαν τὰ ἀνωτέρω ὕψη ἐξάλων εἶναιχιλιοστ. (Ἴντσες).....εἰς τὴν πλευρὰν τοῦ καταστρώματος.

Ἡμερομηνία τῆς ἀρχικῆς ἢ περιοδικῆς ἐπιθεωρήσεως

Πιστοποιεῖται διὰ τοῦ παρόντος ὅτι τὸ πλοῖον ἐπιθεωρήθη καὶ τὰ ἀνωτέρω ὕψη ἐξάλων καὶ αἱ γραμμαὶ φορτώσεως προσδιορίσθησαν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ γραμμῆς φορτώσεως 1966.

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἰσχύει μέχρι τῆς....., ὑποκείμενον εἰς περιοδικὰς ἐπιθεωρήσεις συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 14 (1) (c) τῆς Συμβάσεως.

Ἐξεδόθη ἐν

(Τόπος ἐκδόσεως τοῦ πιστοποιητικοῦ)

Τῇ19.....

Ἡμερομηνία ἐκδόσεως

(Υπογραφή τοῦ ἀρμοδίου τοῦ ἐκδίδοντος τὸ πιστοποιητικὸν)

καὶ ἡ ἡ

(Σφραγίς τῆς ἐκιδούσης Ἀρχῆς)

Ἐὰν ὑπεγράφη ἢ ἀκόλουθος παράγραφος θὰ προστεθῇ :

Ὁ ὑπογεγραμμένος δηλοῖ ὅτι οὗτος εἶναι δεόντως ἐξουσιοδοτημένος ὑπὸ τῆς εἰρημένης Κυβερνήσεως πρὸς ἔκδοσιν τοῦ παρόντος πιστοποιητικοῦ.

Ὑπογραφή

Σημείωσις: 1. Ὄταν ἐν πλοῖον ἀποπλέει ἐκ λιμένος εὐρισκόμενον ἐπὶ ποταμοῦ ἢ μεσογείων ὑδάτων, ἐπιτρέπεται ὑπερφόρτωσις ἀνταποκρινόμενη εἰς τὸ βάρος τοῦ καυσίμου καὶ ὅλων τῶν ἄλλων ὑλικῶν τὸ ἀπαιτούμενον διὰ τὴν κατανάλωσιν μεταξὺ τῆς ἀναχωρήσεως καὶ τῆς θαλάσσης.

2. Ὄταν τὸ πλοῖον εὐρίσκεται εἰς γλυκὺ ὕδωρ πυκνότητος ἴσης μὲ τὴν μονάδα ἢ κανονικὴ γραμμὴ φορτώσεως δύνανται νὰ θυθισθῇ κατὰ τὸ ποσὸν τῆς ἀνοχῆς γλυκεῶς ὕδατος τὸ δεικνυόμενον ἀνωτέρω. Ὄταν ἡ πυκνότης εἶναι διάφορος τῆς μονάδος, ἡ ἀνοχὴ θὰ εἶναι ἀνάλογος πρὸς τὴν διαφοράν μεταξὺ 1,025 καὶ τῆς πραγματικῆς πυκνότητος.

Ἀναδρομικὴ ἰσχὺς πιστοποιητικοῦ:

Πιστοποιεῖται ὅτι εἰς περιοδικὴν ἐπιθεώρησιν ἀπαιτουμένην ὑπὸ τοῦ ἀρθροῦ 14 (1) (γ) τῆς συμβάσεως, τὸ παρὸν πλοῖον εὐρέθῃ νὰ συμμορφοῦται μὲ τὰς σχετικὰς διατάξεις τῆς συμβάσεως.

Τόπος Ἡμερομηνία.....

Ὑπογραφή καὶ) ἢ Σφραγὴς τῆς ἐκδιδούσης Ἀρχῆς

Τόπος Ἡμερομηνία.....

Ὑπογραφή καὶ) ἢ Σφραγὴς τῆς ἐκδιδούσης Ἀρχῆς

Τόπος Ἡμερομηνία.....

Ὑπογραφή καὶ) ἢ Σφραγὴς τῆς ἐκδιδούσης Ἀρχῆς

Τόπος Ἡμερομηνία.....

Ὑπογραφή καὶ) ἢ Σφραγὴς τῆς ἐκδιδούσης Ἀρχῆς

Τόπος Ἡμερομηνία.....

Ὑπογραφή καὶ) ἢ Σφραγὴς τῆς ἐκδιδούσης Ἀρχῆς

Ἐφ' ὅσον αἱ διατάξεις τῆς Συμβάσεως ἔχουν πλήρως τηρηθῇ ὑπὸ τοῦ παρόντος πλοῖου, ἡ ἰσχὺς τοῦ παρόντος πιστοποιητικοῦ, συμφώνως πρὸς τὸ ἀρθρον 19 (2) τῆς Συμβάσεως παρατείνεται μέχρι.....

Τόπος Ἡμερομηνία.....

Ὑπογραφή καὶ) ἢ Σφραγὴς τῆς ἐκδιδούσης Ἀρχῆς

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΠΑΛΛΑΓΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ

(ἐπίσημος Σφραγίς)

Ἐξεδόθη πρὸς τὰς διατάξεις τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περὶ γραμμῆς φορτώσεως 1966 κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς Κυβερνήσεώς του

(πλήρης ἐπίσημος ὀνομασία τῆς χώρας)

Ὑπὸ (πλήρης ἐπίσημον ὄνομα τοῦ ἀρμοδίου προσώπου ἢ ὀργανισμοῦ ἀνεγνωρισμένου, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περὶ γραμμῆς Φορτώσεως 1966).

Ὄνομα τοῦ Διακριτικὸς μὴν
πλοίου ἀριθμὸς ἢ Νηολογήσεως
..... γράμματα

Πιστοποιεῖται ὅτι τὸ ὡς ἄνω μνημονεύμενον πλοῖον ἐξαιρεῖται τῶν διατάξεων τῆς Συμβάσεως τοῦ 1966, κατ' ἐξουσιοδότησιν παραχωρηθεῖσαν ὑπὸ τοῦ ἀρθροῦ 6 (2) καὶ ἀρθρον 6(4) τῆς Συμβάσεως ἐφαρμοζομένου εἰς τὰ ἀνωτέρω.

Αἱ διατάξεις τῆς Συμβάσεως ἐκ τῶν ὁποίων ἐξαιρεῖται τὸ πλοῖον συμφώνως πρὸς τὸ ἀρθρον 6(2) εἶναι:

Τὸ ταξίδιον διὰ τὸ ὁποῖον ἐχορηγήθη ἡ ἀπαλλαγὴ, συμφώνως πρὸς τὸ ἀρθρον 6(4) εἶναι

.....

.....

.....

Ἀπὸ

Εἰς

Προϋποθέσεις εἰς τὰς ὁποίας ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ὁποίων ἐχορηγήθη ἡ ἀπαλλαγὴ εἴτε συμφώνως τὸ ἀρθρον 6(2), εἴτε πρὸς τὸ ἀρθρον 6(4):

Ἀπαλείψατε ὃ,τιδήποτε δὲν ἐφαρμόζεται.

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἰσχύει μέχρις..... ὑποκείμενον ὅπου θεωρεῖται ἀπαραίτητον εἰς περιοδικὰς ἐπιθεωρήσεις, συμφώνως πρὸς τὸ ἀρθρον 14(1) (γ)

Ἐκδοθὲν ἐν

(Τόπος ἐκδόσεως πιστοποιητικοῦ)

.....196..

(ἡμερομηνία ἐκδόσεως)

(Ὑπογραφή ἀρμοδίου ἐκδίδοντος τὸ πιστοποιητικὸν) ἢ

καὶ) ἢ

(σφραγὶς ἐκδιδούσης Ἀρχῆς)

Ἐὰν ὑπογράφεται ἡ ἀκόλουθος παράγραφος προστίθεται:

Ὁ ὑπογεγραμμένος δηλοῖ ὅτι οὗτος εἶναι δεόντως ἐξουσιοδοτημένος ὑπὸ τῆς εἰρημένης Κυβερνήσεως πρὸς ἔκδοσιν τοῦ παρόντος πιστοποιητικοῦ

(ὕπογραφή)

Ἀναδρομικὴ ἰσχὺς πιστοποιητικοῦ

Πιστοποιεῖται ὅτι τὸ παρὸν πλοῖον ἐξακολουθεῖ νὰ συμμορφοῦται μὲ τὰς προϋποθέσεις ὑπὸ τὰς ὁποίας ἡ παρούσα ἀπαλλαγὴ ἐχορηγήθη:

Τόπος Ἡμερομηνία.....

Ὑπογραφή καὶ) ἢ Σφραγὴς τῆς ἐκδιδούσης Ἀρχῆς

Τόπος Ἡμερομηνία.....

Ὑπογραφή καὶ) ἢ Σφραγὴς τῆς ἐκδιδούσης Ἀρχῆς

Τόπος Ἡμερομηνία.....

Ὑπογραφή καὶ) ἢ Σφραγὴς τῆς ἐκδιδούσης Ἀρχῆς

Τόπος Ἡμερομηνία.....

Ὑπογραφή καὶ) ἢ Σφραγὴς τῆς ἐκδιδούσης Ἀρχῆς

Τόπος Ἡμερομηνία.....

Ὑπογραφή καὶ) ἢ Σφραγὴς τῆς ἐκδιδούσης Ἀρχῆς

Τὸ παρὸν πλοῖον ἐξακολουθεῖ νὰ συμμορφοῦται μὲ τὰς προϋποθέσεις ὑπὸ τὰς ὁποίας ἡ παρούσα ἀπαλλαγὴ ἐξεδόθη καὶ ἡ ἰσχὺς τοῦ παρόντος πιστοποιητικοῦ εἶναι, συμφώνως μὲ τὸ ἀρθρον (19(4)(α) τῆς Συμβάσεως παρατεταμένου μέχρι:

Τόπος Ἡμερομηνία.....

Ὑπογραφή καὶ) ἢ Σφραγὴς ἐκδιδούσης Ἀρχῆς

ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ

Αἱ ἀκόλουθοι συστάσεις ἐγένοντο ἀποδεχταὶ ὑπὸ τῆς Διασκέψεως.

ΣΥΣΤΑΣΙΣ I.

Καταγγελία τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περὶ γραμμῆς φορτώσεως 1930.

Ἡ Διάσκεψις συνιστᾷ:

(1) Ὅπως αἱ Κυβερνήσεις θέλουν ἀποδεχθῇ τὴν Διεθνή Σύμβασιν περὶ γραμμῆς φορτώσεως 1966, ὅσον τὸ δυνατόν συντομώτερον καὶ ὅτι αἱ Κυβερνήσεις αἱ ὁποῖαι γίνονται μέλη εἰς τὴν Σύμβασιν αὐτὴν θέλουν καταγγεῖλαι τὴν Διεθνή σύμβασιν περὶ γραμμῆς φορτώσεως 1930 καὶ θὰ συνεργασθοῦν μεταξὺ των μὲ τὴν προοπτικὴν νὰ ἐξασφαλιστῇ ὅτι αἱ ἰδιαιτέρας σχετικαὶ καταγγελίαι θὰ ἰσχύσουν εἰς ἡμερομηνίαν δύο ἔτη μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν ἐκ τῆς ὁποίας ἡ σύμβασις τοῦ 1966 θὰ τεθῇ ἐν ἰσχύϊ.

(2) Ὅπως αἱ Κυβερνήσεις αἱ καταγγέλουσαι τὴν Σύμβασιν τοῦ 1930 τὰ πρέπει νὰ ἔχουν ὑπ' ὄψιν των τὰς διατάξεις τῆς Συμβάσεως τοῦ 1966 τὰς σχετικὰς μὲ τὰ ὑπάρχοντα πλοῖα, ἰδιαιτέρως τὸ ἀρθρον 4(4).

ΣΥΣΤΑΣΙΣ 2.

Πλοία μή υποκείμενα εἰς τὴν Διεθνή Σύμβασιν περὶ γραμμῆς φορτώσεως 1966.

Ἡ Διάσκεψις συνιστᾷ ὅπως τοιοῦτοι κανονισμοὶ δύνανται νὰ συνταχθῶν ὑπὸ οἰασδήποτε τῶν Συμβαλλομένων Κυβερνήσεων σχετικῶς πρὸς:

(1) Νέα πλοία τῶν μήκους μικροτέρου τῶν 24 μέτρων (79 ποδῶν) ἐκτελοῦντα διεθνεῖς πλόας.

(2) Ὑπάρχοντα πλοία τῶν ὀλικῆς χωρητικότητος μικρότερας τῶν 150 κάρων ἀπασχολούμενα εἰς διεθνεῖς πλόας.

(3) Πλοία τῶν ἀπασχολούμενα εἰς ταξείδια ἐντὸς τῆς χώρας ἀλλὰ ἀκτινέμενα σοβαρῶς εἰς τὰς καιρικὰς συνθήκας καὶ υποκείμενα εἰς τοὺς αὐτοὺς κινδύνους ἐκ τῶν στοιχείων τῆς φύσεως εἰς τοὺς ὁποίους ὑπόκεινται καὶ τὰ πλοία διεθνῶν πλόων ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ πρακτικοῦ καὶ λογικοῦ θὰ πλαισιωθῶν συμφώνως μετὰς ἀρχὰς καὶ τὰς διατάξεις τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περὶ γραμμῆς φορτώσεως 1966.

ΣΥΣΤΑΣΙΣ 3.

Ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων δι' ἀλιευτικὰ πλοία.

Ἡ Διάσκεψις ἔχουσα συζητήσει τὴν πιθανότητα ἀποδοχῆς γραμμῆς φορτώσεως δι' ἀλιευτικὰ πλοία, συνιστᾷ ὅπως ὁ Κιαικυβερνητικὸς Ναυτιλιακὸς Συμβουλευτικὸς Ὀργανισμὸς συνεχίσει τὰς μελέτας ἐπὶ τοῦ ἐλαχίστου ὕψους ἐξάλων διὰ πλοία

τοῦ εἴδους τούτου μετὰ τὴν προοπτικὴν νὰ ἐπιβάλουν τὰ συνιστώμενα διεθνή δεδομένα (STANDARDS) διὰ τὸ ἐλάχιστον ὕψος διὰ τὰ ἀλιευτικὰ πλοία.

ΣΥΣΤΑΣΙΣ 4.

Ἐνοποιήσις τῶν Συμβάσεων.

Ἡ Διάσκεψις ἀναγνωρίζουσα τοὺς κοινούς σκοποὺς τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσῃ 1960 καὶ τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περὶ γραμμῆς φορτώσεως 1966 ἀφορώσας εἰς τὴν ἀσφάλειαν τῆς ζωῆς καὶ τῆς περιουσίας ἐν θαλάσῃ συνιστᾷ ὅπως ὁ Διακυβερνητικὸς Ναυτιλιακὸς Συμβουλευτικὸς Ὀργανισμὸς ἐξετάσῃ τὴν σχέσιν μεταξὺ τῶν διατάξεων τῶν δύο συμβάντων μετὰ τὴν προοπτικὴν νὰ ἀποδείξῃ τὸν τρόπον ἐνοποιήσεως τούτων εἰς μίαν μόνον διεθνή σύμβασιν.

ΣΥΣΤΑΣΙΣ 5.

Ὅρια μεταξὺ Μεσογειακῶν Ὑδάτων καὶ θαλάσσης.

Ἡ Διάσκεψις συνιστᾷ ὅπως ἐκάστη συμβαλλομένη Κυβέρνησις θὰ θέτῃ εἰς τὴν διάθεσιν οἰασδήποτε ἐτέρας συμβαλλομένης Κυβερνήσεως, τῇ αἰτήσῃ τῆς λεπτομερείας ἐπὶ τῶν ὁρίων μεταξὺ μεσογειακῶν ὑδάτων καὶ θαλάσσης τὰς ὁποίας θὰ χρησιμοποίησιν διὰ τοὺς σκοποὺς τοῦ ἄρθρου 12(3) τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περὶ γραμμῆς φορτώσεως 1966.

Η ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΕΙ ΟΤΙ:

Από 1 Ιανουαρίου 1966 ή ετησία συνδρομή της Έφημερίδος της Κυβερνήσεως, ή τιμή των τμηματικών παλαιών φύλλων αυτής και τα τέλη δημοσιεύσεως εν τη Έφημερίδι της Κυβερνήσεως καθωρίσθησαν ως κάτωθι:

Α'. ΕΤΗΣΙΑΙ ΣΥΝΔΡΟΜΑΙ

1. Διά τὸ Τεύχος Α'	Δραχ.	400	Υπὲρ τοῦ Ταμείου Ἀλληλοβοηθείας Προσωπικοῦ τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου (ΤΑΠΕΤ) ἀναλογούν τὰ ἑξῆς ποσά:		
2. » » » Β'	»	350	1. Διά τὸ Τεύχος Α'	Δραχ.	20.—
3. » » » Γ'	»	300	2. » » » Β'	»	17,50
4. » » » Δ'	»	500	3. » » » Γ'	»	15.—
5. » » Τεύχος Πράξεως Νομικῶν Προσώπων Δ.Δ. κλπ.	»	300	4. » » » Δ'	»	25.—
6. » » Παράρτημα	»	200	5. » » Τεύχος Πράξεως Νομικῶν Προσώπων Δημ. Δικαίου κλπ. ...	»	15.—
7. » » Δελτίον Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν κλπ. ...	»	750	6. » » Παράρτημα	»	10.—
8. » » Δελτίον Ἐμπορικῆς καὶ Βιομηχανικῆς Ἰδιοκτησίας	»	200	7. » » Δελτίον Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν	»	37,50
9. Δι' ἅπαντα τὰ τεύχη, τὸ Παράρτημα καὶ τὰ Δελτία	»	2.500	8. » » Δελτίον Ἐμπ. καὶ Βιομ. Ἰδιοκτησίας ...	»	10.—
Οἱ Δήμοι καὶ αἱ Κοινότητες τοῦ Κράτους καταβάλλουσι τὸ ἥμισυ τῶν ἀνωτέρω συνδρομῶν.			9. » » Δι' ἅπαντα τὰ τεύχη	»	125.—

Β' ΤΙΜΗ ΣΥΛΛΟΓΩΝ

Ἐκαστον φύλλον, μέχρις 8 σελίδων, τιμᾶται δραχ. 2, ἀπὸ 9 σελίδων καὶ ἀνω, ἐκτὸς εἰδικῶν περιπτώσεων, δραχ. 5.

Γ'. ΤΕΛΗ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ

I. Εἰς τὸ Δελτίον Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν καὶ Ἐταιρειῶν Περιορισμένης Εὐθύνης:			10. Τῶν περὶ παροχῆς πληρεξουσιότητος πρὸς ἀντιπροσώπων ἐν Ἑλλάδι ἄλλοδαπῶν Ἐταιρειῶν	Δραχ.	1.000
Α'. Δημοσιεύματα Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν.			11. Τῶν ἀποφάσεων περὶ συγχωνύσεως Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν	»	5.000
1. Τῶν δικαστικῶν πράξεων	Δραχ.	200	Β'. Δημοσιεύματα Ἐταιρειῶν Περιορισμένης Εὐθύνης.		
2. Τῶν καταστατικῶν Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν ...	»	5.000	1. Τῶν καταστατικῶν	Δραχ.	500
3. Τῶν τροποποιήσεων τῶν καταστατικῶν τῶν Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν	»	1.000	2. Τῶν τροποποιήσεων τῶν καταστατικῶν	»	200
4. Τῶν ἀνακοινώσεων καὶ προσκλήσεων εἰς γενικὰ συνέλευσεις, ὡς καὶ τῶν κατὰ τὸ ἀρθρον 32 τοῦ Ν. 3221/24 γνωστοποιήσεων	»	500	3. Τῶν ἀνακοινώσεων καὶ προσκλήσεων	»	100
5. Τῶν ἀνακοινώσεων τῶν ὑπὸ διάλυσιν Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν, κατὰ τὸ Β.Δ. 20/5/1939 ..	»	100	4. Τῶν ἰσολογισμῶν	»	500
6. Τῶν ἰσολογισμῶν τῶν Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν	»	2.000	5. Τῶν ἐκθέσεων ἐκτιμήσεως περιουσιακῶν στοιχείων	»	500
7. Τῶν συνοπτικῶν μηνιαίων καταστάσεων τῶν Τραπεζικῶν Ἐταιρειῶν	»	500	II. Εἰς τὸ Δ' τεύχος καὶ Παράρτημα:		
8. Τῶν ἀποφάσεων περὶ ἐγκρίσεως τιμολογίων τῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἐταιρειῶν	»	300	1. Τῶν δικαστικῶν πράξεων, προσκλήσεων καὶ λοιπῶν δημοσιεύσεων	»	200
9. Τῶν ὑπουργικῶν ἀποφάσεων περὶ παροχῆς ἀδείας ἐπεκτάσεως τῶν ἐργασιῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἐταιρειῶν, ὡς καὶ τῶν ἐκθέσεων περιουσιακῶν στοιχείων	»	2.000	2. Τῶν ἀδειῶν πωλήσεως ἱαματικῶν ὑδάτων ...	»	500

Δ'. ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΣΥΝΔΡΟΜΩΝ - ΤΕΛΩΝ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΩΝ Τ.Α.Π.Ε.Τ.

- Αἱ συνδρομαὶ τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ τὰ τέλη δημοσιεύσεων προκαταβάλλονται εἰς τὰ Δημόσια Ταμεία ἐναντι ἀποδεικτικοῦ εἰσπράξεως ὅπερ, μερίμνη τοῦ ἐνδιαφερομένου, ἀποστέλλεται εἰς τὴν Ὑπηρεσίαν τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου.
- Αἱ συνδρομαὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ δύνανται ν' ἀποστέλλωνται καὶ εἰς ἀνάλογον συνάλλαγμα δι' ἐπιταγῆς ἐπ' ὀνόματι τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου.
- Ἡ καταβολὴ τοῦ ὑπὲρ τοῦ Τ.Α.Π.Ε.Τ. ποσοστοῦ ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω συνδρομῶν καὶ τελῶν δημοσιεύσεων ἐνεργεῖται ἐν Ἀθήναις μὲν εἰς τὸ Ταμεῖον τοῦ Τ.Α.Π.Ε.Τ. (Κατάστημα Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου), ἐν ταῖς λοιπαῖς δὲ πόλεσι τοῦ Κράτους εἰς τὰ Δημόσια Ταμεία, ὅπερ ἀποδίδεται εἰς τὸ ΤΑΠΕΤ, συμφώνως πρὸς τὰ ὁριζόμενα διὰ τῶν ὑπ' ἀριθ. 192378/3639 τοῦ ἔτους 1947 (ΡΟΝΕΟ 185) καὶ 178048/5321) 31.7.65 (ΡΟΝΕΟ 139) ἐγκυκλίων διαταγῶν τοῦ Γενικοῦ Λογιστηρίου τοῦ Κράτους. Ἐπὶ συνδρομῶν ἐξωτερικοῦ, ἀποστέλλομένων δι' ἐπιταγῶν συναποστέλλεται διὰ τῶν ἐπιταγῶν καὶ τὸ ὑπὲρ τοῦ ΤΑΠΕΤ ποσοστόν.

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
ΘΕΟΦ. ΚΩΣΤΟΜΗΤΣΟΠΟΥΛΟΣ

ΕΚ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ