ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Ἐν Ἀθήναις τῇ 23 Σεπτεμβρίου **1953** | ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ | Ἀριθμὸς φύλλου **265**

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΑ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

Ν. Δ. 2618. Περὶ κυρώσεως τῆς ὑπογραφείσης ἐν Λονδίνῳ τὴν 10 Ἰουνίου 1948 Διεθνοῦς Συμβάσεως «περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ». 1

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

Περὶ ἀντικαταστάσεως τῶν ἄρθρων 6 καὶ 7 τοῦ Β. Δ. τῆς 16 Ἰανουαρίου 1919 «περὶ ἐκτελέσεως τοῦ Νόμου 1597 τοῦ 1918 «περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως τοῦ περὶ φορολογίας τοῦ οἰνοπνεύματος Ν. 971 τοῦ 1917». 2

Περὶ ἀναγκαστικῆς ἀπαλλοτριώσεως γηπέδου ἐκτάσεως 1.018 τ. μ. διὰ τὴν ἐπέκτασιν τῆς αὐλῆς τοῦ διδακτηρίου τοῦ δημοτικοῦ σχολείου Σκοτεινῆς - Ἀργολίδος.. 3

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΑ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ὑπ' ἀριθ. 2618.[1]

Περὶ κυρώσεως τῆς ὑπογραφείσης ἐν Λονδίνῳ τὴν 10ην Ἰουνίου 1948 Διεθνοῦς Συμβάσεως «περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ».

ΠΑΥΛΟΣ
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Ἔχοντες ὑπ' ὄψει τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 35 τοῦ Συντάγματος καὶ τὴν ἀπὸ 31 Ἰουλίου 1953 σύμφωνον γνώμην τῆς κατὰ τὴν παράγραφον 2 τοῦ αὐτοῦ ἄρθρου 35 Εἰδικῆς Ἐπιτροπῆς ἐκ Βουλευτῶν, προτάσει τοῦ Ἡμετέρου Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου, ἀπεφασίσαμεν καὶ διατάσσομεν.

Ἄρθρον 1.

Κυροῦται ἡ εἰς τὴν Τελικὴν Πρᾶξιν τῆς συνελθούσης ἐν Λονδίνῳ ἀπὸ 23 Ἀπριλίου 1948 μέχρι 10 Ἰουνίου 1948 Διεθνοῦς Διασκέψεως διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ προσηρτημένη ὡς Παράρτημα Α' Δ. Σύμβασις «περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ» ὑπογραφεῖσα τὴν 10 Ἰουνίου 1948 καὶ οἱ συνημμένοι τῇ συμβάσει Κανονισμοὶ καὶ ὧν τὸ αὐθεντικὸν κείμενον εἰς τὴν Ἀγγλικὴν καὶ ἐν μεταφράσει εἰς τὴν Ἑλληνικὴν εἶναι προσηρτημένα καὶ θεωροῦνται κείμενον τοῦ παρόντος.

Ἄρθρον 2.

1. Ἀπαγορεύεται εἰς τὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα ὁ ἀπόπλους, ἐφ' ὅσον δὲν πληροῦν τοὺς ὅρους τῆς διὰ τοῦ παρόντος νόμου κυρουμένης συμβάσεως καὶ τῶν συνημμένων αὐτῇ Κανονισμῶν περὶ ἐκτελέσεως αὐτῆς ὡς καὶ τῶν κατὰ τὸ ἄρθρον 4 περιπτώσεις α' ἐκδιδομένων Κανονισμῶν.

2. Αἱ διατάξεις τῆς προηγουμένης παραγράφου ἐφαρμόζονται καὶ ἐπὶ τῶν ἐξ Ἑλληνικῶν λιμένων ἀποπλεόντων ἐπιβατηγῶν πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας, ἐκτὸς ἐὰν ταῦτα κατέφυγον εἰς τινα τῶν Ἑλληνικῶν λιμένων ἐκτάκτως, λόγῳ κακῶν καιρικῶν συνθηκῶν ἢ ἐξ ἀνωτέρας βίας μὴ δυναμένης νὰ προβλεφθῇ ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου ἢ τοῦ πλοιοκτήτου καὶ τὰ ὁποῖα κατὰ τὸν ἀπόπλουν των δὲν παρέλαβον ἐπιβάτας ἐξ Ἑλληνικοῦ λιμένος.

3. Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος νόμου ἁρμόδιαι Ἀρχαὶ εἶναι ἐν μὲν τῇ ἡμεδαπῇ ἡ Ἐπιθεώρησις τῶν Ἐμπορικῶν Πλοίων καὶ αἱ Λιμενικαὶ Ἀρχαί, ἐν δὲ τῇ ἀλλοδαπῇ οἱ παρὰ Προξενείοις τοποθετημένοι Λιμενικοὶ Ἀξιωματικοὶ καὶ ἐλλείψει τοιούτων αἱ Ἑλληνικαὶ Προξενικαὶ Ἀρχαί.

Ἄρθρον 3.

1. Εἰς τοὺς παραβάτας τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος νόμου καὶ τῶν εἰς ἐκτέλεσιν αὐτοῦ ἐκδιδομένων διαταγμάτων καὶ κανονισμῶν, ἀνεξαρτήτως πάσης ἄλλης ποινικῆς ἢ πειθαρχικῆς διώξεως κατὰ τὰς κειμένας διατάξεις, ἐπιβάλλεται πρόστιμον μέχρι διακοσίων πεντήκοντα χιλιάδων μεταλλικῶν δραχμῶν, μετατρεπομένων ἐπὶ τῇ ὁριζομένῃ ἑκάστοτε ἰσοτιμίᾳ τῆς μεταλλικῆς δραχμῆς διὰ τὰς χρηματικὰς ποινάς.

2. Τὰ πρόστιμα ἐπιβάλλονται δι' ἀποφάσεως τῆς διαπιστούσης τὴν παράβασιν Ἀρχῆς, περὶ ἧς ἡ παρ. 3 τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ παρόντος.

3. Ἀπαγορεύεται ὁ ἀπόπλους τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς κοινοποιήσεως εἰς τὸν πλοίαρχον ἢ τὸν πλοιοκτήτην τῆς ἐπιβαλλούσης τὸ πρόστιμον ἀποφάσεως μέχρι πληρωμῆς αὐτοῦ.

4. Κατὰ τῆς ἐπιβαλλούσης τὸ πρόστιμον ἀποφάσεως, περὶ ἧς ἡ προηγουμένη παράγραφος καὶ ἐντὸς ὀκτὼ ἡμερῶν ἀπὸ τῆς κοινοποιήσεώς της, ἐπιτρέπεται ἔφεσις ἐνώπιον τοῦ Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας δυναμένου, μετὰ τὴν δέουσαν ἐξέτασιν τῆς ὑποθέσεως καὶ τὴν σύμφωνον γνώμην καὶ τοῦ Διευθυντοῦ Ναυτιλίας τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορ. Ναυτιλίας, νὰ μειώσῃ τὸ πρόστιμον ἢ νὰ ἀκυρώσῃ τὴν ἀπόφασιν.

Ὁπωσδήποτε ἡ ἔφεσις δὲν ἀναστέλλει τὴν ἐφαρμογὴν τῆς παραγράφου 3 τοῦ παρόντος ἄρθρου.

Ἄρθρον 4

1. Διὰ Β. Διαταγμάτων ἐκδιδομένων πρότασει τοῦ Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὁρισθήσονται:

α) Πᾶσα ἀναγκαία λεπτομέρεια διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ

[1] Ἰδε Ν. Δ. 2618 (Φ.Ε.Κ. Α' 265).

παρόντος νόμου, τῆς κυρουμένης Συμβάσεως καὶ τῶν συνημμένων αὐτῇ Κανονισμῶν τῶν ἀναφερομένων εἰς τὴν ἐφαρμογὴν της.

β) Τὰ ὑπὸ ξένας σημαίας πλοῖα, πλὴν τῶν ἐν ἄρθρῳ 2 ἀναφερομένων, ἐφ' ὧν δύναται νὰ ἐπεκτείνεται ἡ ἐφαρμογὴ τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος.

2. Διὰ Β. Διαταγμάτων ἐκδιδομένων προτάσει τοῦ Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας δύναται α) νὰ τίθενται ἐν ἰσχύϊ Κανονισμοὶ συντασσόμενοι ὑπὸ τῆς «Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων» καὶ ἀναφερόμενοι εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῶν διὰ τοῦ παρόντος νόμου κυρουμένων κειμένων καὶ

β) νὰ ἐπιφέρωνται αὐτοῖς διορθώσεις καὶ συμπληρώσεις συμφώνως πρὸς τὰς κοινοποιουμένας τῇ Ἑλληνικῇ Κυβερνήσει ἀνακοινώσεις.

3. Ἡ ἰσχὺς τοῦ παρόντος ἄρχεται ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεώς του εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 17 Σεπτεμβρίου 1953.

ΠΑΥΛΟΣ

Β.

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΠΑΠΑΓΟΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ

Θ. ΚΑΨΑΛΗΣ, Π. ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ, ΣΤ. ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ, Π. ΛΥΚΟΥΡΕΖΟΣ, Κ. ΚΑΛΛΙΑΣ, Π. ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ, Α. ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΔΑΚΗΣ, Χ. ΨΑΡΡΟΣ, Κ. ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΣ, Λ. ΛΑΜΠΡΙΑΝΙΔΗΣ, Σ. ΔΗΜΑΡΑΤΟΣ, Σ. ΓΥΑΛΙΣΤΡΑΣ, Λ. ΕΥΤΑΞΙΑΣ.

Ἐθεωρήθη καὶ ἐτέθη ἡ μεγάλη τοῦ Κράτους σφραγίς.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 23 Σεπτεμβρίου 1953.

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

Δ. ΜΠΑΜΠΑΚΟΣ

Appendix 4

FINAL ACT OF THE INTERNATIONAL CONFERENCE ON SAFETY OF LIFE AT SEA, 1948

Upon the invitation of the Government of the United Kingdon of Great Britain and Northern Ireland, a Conference was held in London from 23rd April, 1948, to 10th June, 1948, for the purpose of drawing up a Convention to replace the International Convention for the Safety of Life at Sea signed in London on the 31st May, 1929.

The Governments of the following countries, being desirous of promoting safety of life at sea by establishing in common agreement uniform principles and rules directed thereto, were represented by Delegations at the Conference :

the Argentine Republic
the Commonwealth of Australia
Belgium
the Republic of the United States of Brazil
Canada
the Republic of Chile
the Republic of China
Denmark
Egupt
the Republic of Finland
the French Republic
Greece
the Republic of Iceland
India
Ireland
the Iitalian Republic
the Netherlands
New Zealand
Norway
Pakistan
the Republic of Panama
the Republic of the Philippines
the Republic of Poland
the Portuguese Republic
Sweden
the Union of South Africa
the Union of Soviet Socialist Republics
the United Kingdon of Great Britain and Northern Ireland
the United States of America
the Federative People's Republic of Yugoslavia.

The Governments of the following countries were represented at the Conference by observers :

Ceylon
Mexico
Roumania
Turkey

The following Organisations were also represented by observers at the Conference :

a) International Organisations
United Nations
International Civil Aviation Organisation
International Labour Office
International Meteorological Organisation
International Telecommunications Union
World Health Organisation (Interim Commission)
b) Non-Intergovernmental Organisation
International Hydrographic Bureau

The Rt. Hon. Sir John Anderson, Chairman of the United Kingdom Delefation, was appointed President of the Conference and Mr. R. S. F. Edwards, Secretary-General.

For the purpose of its work, the Conference set up the following Committees, of which the undermentioned were Chairmen :

Heads of Delegations Committee : The Rt. Hon. Sir John Anderson, United Kingdom.

Credentials Committee : Lieutenant-General of the Port Giulio Ingianni, Italy.

Construction Committee : Mr. K. Hj. Sjöholm, Sweden.

Life Saving Appliances Committee : Mr. Ove Nielson, Denmark.

Radio Committee : Commodore E. M. Webster, United States of America.

Safety of Navigation Committee : Nonsieur G. Anduze-Faris, France.

General Provisions Committee : Mr. N. A. Guttery, United Kingdom.

Drafting Committee : Mr. N. A. Guttery, United Kingdom.

The Conference had before it and used as a basis for discussion the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1929.

As a result of its deliberations, as recorded in the records and reports of the respective Committees, and of the plenary sessions, the Conference prepared and opened for signature and acceptance THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1948, to replace the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1929. The International Convention for the Safety of Life at Sea, 1948, is appended hereto as Annex A to this Final Act.

The Conference also had before it and used as a basis for discussion the present International Regulations for Preventing Collisions at Sea. The Conference considered it desirable to revise these Regulations and accordingly approved the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1948, but decided not to annex the revised Regulations to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1948. The Conference invites the Government of the United Kingdom to forward the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1948, to the other Covernments which have accepted the present International Regulations for Preventing Collisions at Sea, and also invites the Government of the United Kingdom, when substantial unanimity has been reached as to the acceptance of the international Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1948, to fix the date on and after which the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1948, shall be applied by the Covernments which have agreed to accept them. The Conference requests the Government of the United Kingdon to give not less than one year's notice of this date to the Covernments od all States.

The International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1948, are appended hereto as Annex B to this Final Act.

In addition, the Conference adopted Resolutions (appended hereto as Annex C to this Final Act) relating to :

1. The Carriage of Passengers in Excess of Convention Limits.
2. Spain.

The Conference also adopted Recommendations (appended hereto as Annex D to this Final Act) relating to :

1. Denunciation of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1929.
2. Special Application of Convention Standards.
3. Amendments of the Convention relating to Construction.
4. Standards of Watertight Subdivision of Passenger Ships.
5. Intact Stability.

6. Openings in Bulkheads and Sehll Plating.
7. Metal Hatchway Covers.
8. Fire Hose Couplings.
9. Cyclone Warnings.
10. Frequencies.
11. Listening for Distress Calls, &c.
12. Radiotelegraphy Distress Facilities in Radiotelephone Installations.
13. Depth-sounding-Apparatus.
14. Lights on Land.
15. Transimission of Weather Messages.
16. Manning.
17. Medium Frequency Direction Finding and Radio Beacons.
18. Radio Aids to Navigation.
19. Navigation of Ships Equipped with Radar, &c.
20. Radar.
21. Uniform Buoyage.
22. Carriage of Dangerous Goods.
23. Co-ordination of Safety at Sea and in the Air.

IN WITNESS WHEREOF the respective representatives have signed this Final Act.

Done in London this tenth day of June, 1948, in a single copy in English and French, each text being equally authoritative. The original texts will initially be deposited with the Government of the United Kingdon. When the Intergovernmental Maritime Consultative Organisation takes over the duties assigned to it under the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1948; the Government of the United Kindom will transmit these texts to the Intergovernmental Maritime Consultative Organisation.

The Government of the United Kingdom will send certified copies of this Final Act to each of the Governments invited to send representatives or observers to the Conference.

JOHN ANDERSON,
President.
ROBERT S. F. EDWARDS,
Secretary-General.

For the Argentine Republic :
A. J. ODDERA.
JUAN EUGENIO PEFFABET.
J. MARTINEZ—VIVOT.
(Subject to acceptance)

For the Commonwealth of Australia :
NORMAN G. ROSKRUGE.
SUDNEY POLLOCK.
A. H. MOATE.
HARTWELL J. M. PHOENIX.

For Belgium :
G. BERTRAND.
(Subject to acceptance)
F. VAN GOOL.
(Subject to acceptance)

For the Republic of the United States of Brazil :
GUSTAVO GOULART.
ANTONIO ALVES CAMARA.
PAULE NOGUEIRA PENIDO
J. C. REGO MONTEIRO.

For Canada :
JULES LEGER.
H. V. ANDERSON.
JOHN W. KERR.
A. A. YOUNG.
LAURENCE E. COFFEY.
D. I. MOORE, LIEUT., R.C.N.

For the Republic of Chile :
K. OLSEN.

For the Republic of China :
T. H. CHENG.
T. T. CHEN.
WANG SHING-CHUAN.
SHI-CHONG CHU.

For Denmark :
OVE NIELSEN.
AAGE H. LARSEN.
A. POULSEN.
A. BACHE.
T. C. CHRISTENSEN.
TH. PETERSEN.
J. KASTRUP OLSEN.
HARRY EM RASMUSSEN.

For Egypt :
C. C. FANOUS.

For the Republic of Finland :
WILLIAM SÖDERMAN.

For the French Republic :
G. ANDUZE-FARIS.
R. COURAU.
J. ROULLIER.
J. FOULON.
J. PÉRÉ.
V. ALBIACH.
J. PINCZON.
FRICKER.
M. BEILVAIRE.
A. DE TALAÈR.
R. ROSSIGNEUX.
M. STELLMAN.
F. LOISEL.

For Greece :
A. BACHAS.
GEO. YANNOULATOS.
A. G. HADJISPYROU.

For the Republic of Iceland :
STEFAN THORVARDSSON.

For India :
V. K. KRISHNA MENON.
M. A. MASTER.
R. S. KUMANA.
R. GONET.
S. A. T. BULLOCK.
T. B. BOSE.
(Subject to acceptance)

For Ireland :
DENIS DEVLIN.
WILLIAM WALPOLE.

For the Italian Republic :
GIULIO INGIANNI.
GIANGUIDO BORDOLI.
ALBERTO CAMPAILLA.
GIORGIO CAVALLINI.
LIONELLO COZZI.
PAOLO MENGARINI.
G. SOLDA.
LEONETTO DE LEON.

For the Netherlands :
P. S. VAN'T HAAFF.
D. HUDIG.
A. VAN ANROOY.
E. SMIT FZN.
G. J. BARENDSE.
T. M. PELLINKHOF.

For New Zealand :
EDWARD BROWN.
V. G. BOIVIN.
C. HARRISON GEORGE.

For Norway :
E. BRYN.
J. SCHÖNHEYDER.

JOHS E. JOHANSEN.
CHR. MEYER.
E. WETTERGREEN.

For Pakistan :
HABIB I. RAHIMTOOLA.
J. C. MANSELL.
V. INAYET KHAN.

For the Republic of Panama :
E. A. MORALES.
W. L. COLASSI.
R. P. VEAL.

For the Republic of the Philippines :
R. J. FERNANDCEZ.
(Subject to acceptance)
JOSÉ F. IMPERIAL.

For the Republic of Poland :
H. BORAKOWSKI.
C. ANTKOWIAKC.
(Subject to acceptance)

For the Portuguese Republic :
JOAO DE DEUS RAMOS.
JOSE C. DA ROCHA.
RAUL ALBERTO SOARES DA COSTA.
ALFREDO DE OLIVIERA BAPTISTA.
LUIZ ARMANDO DE LOURA.

For Sweden :
HJALMAR SJÖHOLM.

For the Union of South Africa :
C. G. WHITE.
D. G. MALAN.
G. A. CHETTLE.
R. GOUGH PALMER.

For the Union of Soviet Socialits Republics :

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland :
JOHN ANDERSON.
GILMOUR JENKINS.
N. A. GUTTERY.
W. CARTER.
L. F. HUBBARD.
DENIS O'NEILL.
WILLIAM H. COOMBS.
C. FRANKCOM.
W. H. BAILEY.
J. C. TAYLOR.
H. L. RUDD.
W. T. BUTTERWICK.
H. A. KING.
P. WADLOW.
A. H. READ.
R. B. SHEPHEARD.
G. O. WATSON.
W. J. FERGUSON.
S. A. HODGES.
H. W. A. FREESE-PENNEFATHER.
F. A. VALLAT.
P. WILKINSON.
G. DANIEL.
JAS. NICOL JARVIE.
R. C. COX.

For the United States of America :
JOSEPH F. FARLEY.
JESSE E. SAUGSTAD.
H. GERRISH SMITH.
HAROLD F. ROBINSON.
CHARLES L. BRAND.
R. O. GLOVER.
J. L. LUCKENBACH.
VITO RUSSO.
VICTOR A. WALLACE.
JOHN W. MANN.
MARTIN D. BERG.
E. M. WEBSTER.
W. F. MINNERS.
A. J. CONSTIGAN.
EDWARD C. PHILLIPS.
H. T. JEWELL.
C. J. PALMER.
R. F. FARWELL.
H. C. SHEPHEARD.
W. N. KREBS.
FRANCIS H. VAN RIPER.
JAMES L. BATES.
WOLCOTT E. SPOFFORD.
HOWARD C. TOWLE.
NORMAN R. HAGEN.
MORRIS WEISBERGER.
HOYT S. HADDOCK.
R. T. MERRILL.
LAWRENCE D. BRADLEY, JR.
HENRY F. NICHOL.
L. T. JONES.
GEO. G. SHARP.

For the Federative People' s Republic of Yugoslayia :

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1948

The Governements of the Argentine Republic, the Commonwealth of Australia, Belgium, the Republic of the United States of Brazil, Canada, the Republic of Chile, the Republic of China, Denmark, Egyt, the Republic of Finland, the French Republic, Greece, the Republic of Iceland, India, Ireland, the Italian Republic, the Netherlands, New Zealand, Norway, Pakistan, the Republic of Panama, the Republic of the Philippines, the Republics of Poland, the Portuguese Republic, the Union of South Africa, Sweden, the United Kingdon of Creat Britain and Northern Ireland, the United States of America, the Union of Soviet Socialist Republics and the Federative People's Republic of Yugoslavia, being desirous of promoting safety of life at sea by establishing in common agreement uniform principles and rules directed thereto :

Considering that this end may best be achieved by the conclusion of a Convention to replace the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1929 :

Have appointed their Plenipotentiaries, namely :

The Argentine Republic

Captain Don Alberto J. ODDERA, Naval Attaché Argentine Embassy, London.

Commander Don Juan Eugenio PEFFABET, Chief of Regime and Safety of Navigation Services Division in the Maritime and River Transit Service—Maritime Prefecture—Navy Department.

Lieutenant Don Jorge R. MARTINEZ-VIVOT, Naval Engineer, Navy Department.

The Commonwealth of Australia

Captain Norman Gerald ROSKRUGE, Acting Director of Navigation, Marine Branch, Department of Shipping and Fuel.

Mr Sydney POLLOCK, Engineer and Ship Surveyor-in-Chief, Marine Branch, Department of Shipping and Fuel.

Belgium

Mr. G. BERTRAND, Engineer in Chief, Director of the Marine Administration.

Mr. F. Van GOOL, Nautical Adviser, Marine Addinistration.

The Republic of the United States of Brazil

Vice-Admiral Gustavo GOULART (Retd.), President, Maritime Tribunal.

Rear-Admiral Antonio Alves CAMARA, Director-

General, Hydrographic and Navigation Department in the Ministry of the Navy.

Captain Paulo Nogueira PENIDO, Naval Attaché, Brazilian Embassy.

Commander J. C. Rego MONTEIRO, Naval Constructor, Head of the Technical Division, Rio de Janeiro Naval Yard.

Canada

Mr Jules LÉGER, Officer of the High Commissioner for Canada in London.

Mr H. V. ANDERSON, Director of Marine Services.

The Republic of Chile

Commander Kaare OLSEN, Naval Attaché, Chilean Embassy, London.

The Republic of China

His Excellency Dr. Tien-Hsi CHENG, Ambassador.

Denmark

Mr Ove NIELSEN, Head of Shipping Department, Royal Ministry of Trade, Industry and Shipping.

Mr. Aage H. LARSEN, Phrincipal, Technical Section, Royal Ministry of Trade, Industry and Shipping.

Mr. Arnold POULSEN, Civil Engineer, Adviser to the Royal Ministry of Trade, Industry and Shipping on Radio and Electrical Technique.

Mr. A. BACHE, Deputy Head of Section, Royal Ministry of Trade, Industry and Shipping. Secretary to the Delegation.

Mr. T. C. CHRISTENSEN, Shipowner. Member of the Board of Directors of the Danish Steamship Owners' Association.

Captain Th. PETERSEN, Secretary, Danish Steamship Owners' Association.

Captain J. Kastrup OLSEN, Chairman, General Danish Association of Master Mariners.

Mr. H. RASMUSSEN, Manager of the Firemen's Union of Dsnmark.

Egypt

Mr. Choukry Costandi FANOUS, Consul-General for Egypt in London.

The Republic of Finland

Captain William SÖDERMAN, Head of Marine Department of the Board of Navigation.

The French Republic

Mr. G. ANDUZE-FARIS, Secretary-General of the Merchant Marine.

Greece

Captain Antoine BACHAS, R.H.N.F., Greek Ministry of Mercantile Marine, London.

The Republic of Iceland

His Excellency Mr. Stefan THORVARDSSON, Icelandic Minister to Creat Britain.

India

Mr. V. K. Krishna MENON, High Commissioner for India in the United Kingdon.

Sir Raghavan PILLAI. Indian Chargé d'Affaires Paris.

Mr. M. A. MASTER, General Manager, Scindia Steam Navigation Company, Limited, Bombay.

Mr. R. S. MANI, Deputy High Commissioner for India in the United Kingdom.

Captain S. A. T. BULLOCK, Nautical, Adviser Government of India.

Lieutenant Commander T. B. BOSE, R.I.N., Principal Engineer and Ship Surveyor, Mercantile Marine Department, Calcutta.

Ireland

Mr. Denis DEVLIN, First Counsellor, Office of the High Commissioner for Ireland.

Miss Thekla J. BEERE, Principal Officer, Department of Industry and Commerce.

The Italian Republic

Lieutenant-General of the Captains of the Port Giulio INGIANNI, Former Director-General of the Mercantile Marine. Chairman of the Italian Safety of Navigation Committee.

The Netherlands.

Mr. P. S. van't HAAFF, Inspector-General of Shipping.

Mr. A. J. W. van ANROOY, Chief of the Mobile Telegraphy and Radiotelephony Services.

Captain G. J. BARENDSE, Former Commodore of the Holland-America Line.

Captain J. F. van MUIJLWIJK, Treasurer of the Merchant Navy Captains' and Officers'Union.

Mr. E. SMIT FZN, Naval Architect, Adviser to the Shipping Inspection Service.

Mr. D. HUDIG, Former Director of the Royal Netherlands Steam Navigation Company.

Mr. T. M. PELLINKHOF, Chief of Labour Section of the Directorate-General of Shipping.

New Zealand

Engineer Lieuteant-Commander Edward BROWN, R.N., Chief Surveyor of Ships, Marine Department.

Mr. Victor G. BOIVIN, Deputy Chief Surveyor of Ships, Marine Department.

Norway.

Captain E. BRUN, Director of Shipping, Ministry of Industry, Trade and Shipping.

Mr. J. SCHÖNHEYDER, Engineer-in-Chief, Ministry of Industry, Trade and Shipping.

Commander O. I. LOENNECHEN, Commander, R.N.R., and Vice-President in the Norwegian Shipowners' Association.

Captain Chr. MEYER, R.N. (Retd.) Former Director in the Norwegian Shipowners' Association.

Captain E. TONNESEN, Captain, Merchant Marine, and Chairman in the Norwegian Shipmasters' Association.

Mr. Johs. E. JOHANSEN, Secretary-General of the Norwegian Shipengineers' Union.

Mr. E. H. OTTERSEN, Radio Operator, Secretary in the Norwegian Seamen's Union.

Pakistan

Mr. H. I. RAHIMTOOLA, High Commissioner for Pakistan in London.

The Republic of Panama

Senor Eusebio A. MORALES, Counsellor at the Panamanian Legation in London.

The Republic of the Philippines

The Hon. Ramon J. FERNANDEZ, Minister designate.

The Republic of Poland

Captain H. BORAKOWSKI, Technical Shipping Adviser, Ministry of Shipping, Warszawa.

Captain Czeslaw ANTKOWIAK, Director of London Branch Office, Gdynia-America Lines Limited.

The Portuguese Republic

Senhor João de Deus RAMOS, Counsellor to Embassy in London.

Commander José C. da ROCHA, Naval Attaché, Portuguese Embassy in London.

Constructor Commander Raul Alberto Soares da COSTA, Portuguese Navy. Division of Merchant Marine, Lisbon.

Lieut-Commander Alfredo de Oliveira BAPTISTA, Portuguese Navy Division of Communications, Lisbon.

Captain Luiz Armando de LOURA, Portuguese Merchant Marine.

Sweden

Mr. Karl Hjalmar SJÖHOLM, Chief of Division to the Board of Trade.

The Union of South Africa

Mr. Reginald Gough PALMER, Senior Clerk of Department of Customs and Excise.

Captain G. A. CHETTLE, Examiner of Masters and Mates ; Surveyor of Ships ; Department of Customs and Excise.

The Union of Soviet Socialist Republics

The United Kingdom of Creat Britain and Northern Ireland

Rt. Hon. Sir John ANDERSON, Chairman of the Port of London Authority.

Sir Gilmour JENKINS, Permanent Secretary of the British Ministry of Transport.

Mr. N. A. GUTTERY, Under-Secretary, British Ministry of Transport.

The United States of America

Admiral Joseph F. FARLEY, Commandant of the United States Coast Guard.

Mr. Jesse E. SAUGSTAD, Chief of the Shipping Division, Department of State.

The Federative Peoples' Republic of Yugoslavia

Mr. Luke DANCEVIC, Director—Directorate of Shipping, Split.

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

Article I.

(a) The Contracting Governments undertake to give effect to the provisions of the present Convention and of the Regulations annexed thereto, which shall be deemed to constitute an integral part of the present Convention. Every reference to the present Convention implies at the same time a reference to these Regulations.

(b) The Contracting Covernments undertake to promulgate all laws, decrees, orders and regulations and to take all other steps which may be necessary to give the present Convention full and complete effect, so as to ensure that, from the point of view of safety of life, a ship is fit for the service for which it is intended.

Article II.

The ships to which the present Convention applies are ships registered in countries the Governments of which are Contracting Governments, and ships registered in territories to which the present Convention is extended under Article XIII.

Article III.

Laws, Regulations, Reports

The Contracting Governments undertake to communicate to the Intergovernmental Maritime Consultative Organisation (hereinafter called the Organisation)—

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

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

(c) a sufficient of specimens of their Certificates issued under the provisions of the present Convention for circulation to the Contracting Governments for the information of their officers.

Article IV.

Cases of Force Majeure

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

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

Article V.

Carriage of Persons in Emergency

(a) For the purpose of moving persons from any territory in order to avoid a threat to the security of their lives a Contracting Government may permit the carriage of a larger number of persons in its ships than is otherwise permissible under the present Convention.

(b) Such permission shall not deprive other Contracting Governments of any right of control under the present Convention over such ships which come within their ports.

(c) Notice of any such permission, together with a statement of the circumstances, shall be sent to the Organisation by the Contracting Government granting such permission.

Article VI

Suspension in Case of War

(a) In case of war, Contracting Governments which consider that they are affected, whether as belligerents or as neutrals, may suspend the whole or any part of the Regulations annexed hereto. The suspending Government shall immediately give notice of such suspension to the Organisation.

(b) 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.

(c) The suspending Government may at any time terminate such suspension and shall immediately give notice of such termination to the Organisation.

(d) The Organisation shall notify all Contracting Governments of any suspension or termination of sus pension under this Article.

Article VII.

Prior Treaties and Conventions

(a) As between the Contracting Covernments the present Convention replaces and abrogates the International Convention for the Safety of Life at Sea which was signed in London on the 31st May, 1929.

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

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

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

(c) 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.

(d) All matters which are not expressly provided for in the present Convention remain subject to the legislation of the Contracting Governments.

Article VIII.

Special Rules Drawn up by Agreement

When in accordance with the present Convention special rules are drawn up by agreement between all or some of the Contracting Governments, such rules

shall be communicated to the Organisation for circulation to all Contracting Governments.

Article IX.

Amendments

(a) (i) The present Convention may be amended by unanimous agreement between the Contracting Governments.

(ii) Upon the request of any Contracting Government a proposed amendment shall be communicated by the Organisation to all Contracting Governments for consideration and acceptence under this paragraph.

(b) (i) An amendment to the present Convention may be proposed to the Organisation at any time by any Contracting Government, and such proposal if adopted by a two-thirds majority of the Assembly of the Organisation (hereinafter called the Assembly), upon recommendation adopted by a twothirds majo rity of the Maritime Safety Committee of the Organisation (hereinafter called the Maritime Safety Committee), shall be communicated by the Organisation to all Contracting Governments for their acceptance.

(ii) Any such recommendation by the Maritime Safety Committee shall be communicated by the Organisation to all Contracting Governments for their consideration at least six months before it is considered by the Assembly.

(c) (i) A conference of Governments to consider amendments to the present Convention proposed by any Contracting Government shall at any time be convened by the Organisation upon the request of one -third of the Contracting Governments.

(ii) Every amendment adopted by such conference by a two-thirds majority of the Contracting Governments shall be communicated by the Organisation to allContracting Governments for their acceptance.

(d) Any amendment communicated to Contracting Governments for their acceptance under paragraph (b) or (c) of this Article shall come into force for all Contracting Governments, except those which before it comes into force make a declaration that they do not accept the amendment, twelve months after the date on which the amendment is accepted by two-thirds of the Contracting Governments including two-thirds of the Gomernments represented on the Maritime Safety Committee.

(e) The Assembly, by a two-thirds majority vote, including two-thirds of the Governments represented on the Maritime Safety Committee, and subject to the concurrence of two-thirds of the Contracting Governments to the present Convention, or a conference convened under paragraph (c) of this Article by a two-thirds majority vote, may determine at the time of its adoption that the amendment is of such an important nature that any Contracting Government which makes a declaration under paragraph (d) of this Article and which does not accept the amendment within a period of twelve months after the amendment comes into force, shall, upon the expiry of this period, cease to be a party to the present Convention.

(f) Any amendment to the present Convention made under this Article which relates to the structure of a ship shall apply only to ships the keels of which are laid after the date on which the amendment comes into force.

(g) The Organisation shall inform all Contracting Governments of any amendments which come into force under this Article, together with the date on which such amendments shall come into force.

(h) Any acceptance or declaration under this Article shall be made by a notification in writing to the Organisation which shall notify all Contracting Governments of the receipt of the acceptance or declaration.

Article X.

Signature and Acceptance

(a) The present Convention shall remain open for signature for one month from this day's date and shall thereafter remain open for acceptance. Governments of States may become parties to the Convention by :

(i) signature without reservation as to acceptance;

(ii) signature subject to acceptance followed by acceptance ; or

(iii) acceptance.

(b) Acceptance shall be effected by the deposit of an instrument with the Organisation, which inform all Governments that have already accepted the Convention of each acceptance received and of the date of its receipt.

Article XI.

Coming into Force

(a) The present Convention shall come into force on the Ist January, 1951, provided that, at least 12 months before that date not less than 15 acceptances, including 7 by countries each with not less than one million gross tons of shipping, have been deposited in accordance with Articles X and XV.

(b) Should 15 acceptances in accordance with paragraph (a) of this Article not have been deposited 12 months before the 1st January, 1951, the present Convention shall come into force 12 months after the date on which the last of such acceptances is deposited. The Organisation shall inform all Governments which have signed or accepted the present Convention of the date which it comes into force.

(c) Acceptances deposited after the date on which the present Convention comes into force shall take effect three months after the date of their deposit.

Article XII.

Denunciation

(a) 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.

(b) Denunciation shall be effected by a notification in writing addressed to the Organisation which shall notify all the other Contracting Governments of any denunciation received and of the date of its receipt.

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

Article XIII.

Territories

(a) (i) 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, may at any time by notification in writing given to the Organisation declare that the present Convention shall extend to such territory.

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

(b) (i) The United Nations or any Contracting Government which has made a declaration under paragraph (a) 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 a notification in writing given to the Organisation declare that the present Convention shall cease to extend to any such territory named in the notification.

(ii) 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 Organisation.

(c) The Organisation shall inform all the Contracting Governments of the extension of the present Convention to any territories under paragraph (a) of this Article, and of the termination of any such extension under the provisions of paragraph (b), stating in each case the date from which the present Convention has been or will cease to be so extended.

Article XIV

Registration

As soon as the present Convention comes into force it shall be registered by the Organisation with the Secretary-General of the United Nations.

Article XV.

Interim Arrangements

(a) Unless and until the Organisation, in accordance with the Convention on the Interngovernmental Maritime Consultative Organisation signed at Geneva on the 6th March, 1948, takes over the duties assigned to it under the present Convention, the following provisions shall apply :

(i) All duties which are assigned to the Organisation, other those set forth in Article IX, shall be carried out by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland (herienafter called the Government of the United Kingdom).

(ii) Amendments to the present Convention may be proposed at any time by any Contracting Government to the Government of the United Kingdom and such proposals shall be communicated by the latter to the other Contracting Governments for their consideration and acceptance. If any such amendment is unanimously accepted by the Contracting Governments the present Convention shall be amended accordingly.

(iii) A Conference for the purpose of revising the present Convention shall be convened by the Government of the United Kingdom whenever, after the present Convention has been in force for five years, one-third of the Contracting Government express a desire to that effect.

(iv) The present Convention shall be deposited in the archives of the Government of the United Kingdom, which shall transmit certified true copies thereof to all Signatory Governments.

(b) When the Organisation takes over the duties assigned to it under the present Convention, the Government of the United Kingdom will transmit to the Organisation any documents which have been deposited with or received by the Government of the United Kingdom under the present Convention.

In witness whereof the undersig nedPlenipotentiaries have signed the present Convention.

Done in London this tenth day of June, 1948, in a single copy in English and French, each text being equally authoritative.

For the Argentine Republic :
A J. ODDERA.
JUAN EUGENIO PEFFABET.
J. MARTINEZ—VIVOT.
(Subject to acceptance)

For the Commonwealth of Australia :
NORMAN G. ROSKRUGE.
SYDNEY POLLOCK.
(Subject to acceptance)

For Belgium :
G. BERTRAND.
F. VAN GOOL.
(Subject to acceptance)

For the Republic of the United States of Brazil :
GUSTAVO GOULART.
ANTONIO ALVES CAMARA.
PAULO NOGUEIRA PENIDO
J. C. REGO MONTEIRO.
(Subject to acceptance.)

For Canada :
J. LEGER.
H. V. ANDERSON.
(Subject to acceptance.)

For the Republic of Chile :
K. OLSEN.
(Subject to acceptance.)

For the Republic of China :
T. H. CHENG.
(Subject to acceptance.)

For Denmark :
OVE NIELSEN
AAGE H. LARSEN.
A. POULSEN.
A. BACHE.
T. C. CHRISTENSEN.
TH. PETERSEN.
J. KASTRUP OLSEN.
HARRY EM RASMUSSEN.
(Subject to acceptance)

For Egypt :
C. C. FANOUS.
(Subject to acceptance.)

For the Republic of Finland :
WILLIAM SÖDERMAN.
(Subject to acceptance.)

For the French Republic :
G. ANDUZE-FARIS.
(Subject to acceptance.)

For Greece :
A. BACHAS.
(Subject to acceptance.)

For the Republic of Iceland :
STEFAN THORVARDSSON.
(Subject to ratification)

For India :
V. K. KRISHNA MENON.
W. A. MASTER.
T. B. BOSE
S. A. T. BULLOCK.
(Subject to acceptance)

For Ireland :
DENIS DEVLIN.
(Subject to acceptance.)

For the Italian Republic :
GIULIO INGIANNI.
(Subject to acceptance)

For the Netherlands :
P S VAN'T HAAFF.
A VAN ANROOY
D HUDIG.
E SMIT FZN.
G J. BARENDSE.
T. M. PELLINKHOF.
(Subject to acceptance.)

For New Zealand :
EDWARD BROWN.
V. G. BOIVIN.
(Subject to acceptance.)

For Norway :
E. BRYN.
J. SCHÖNHEYDER
CHR. MEYER.
JOHS. E. JOHANSEN.
(Subject to acceptance.)

For Pakistan :
HABIB I. RAHIMTOOLA.
(Subject to acceptance.)
For the Republic of Panama :
E. A. MORALES.
(Subject to acceptance.)
For the Republic of the Philippines :
R. J. FERNANDEZ.
(Subject to acceptance.)
For the Republic of Poland :
H. BORAKOWSKI.
C. ANTKOWIAK.
Subject to acceptance)
For the Portuguese Republic :
JOAO DE DEUS RAMOS.
JOSE C. DA ROCHA.
RAUL ALBERTO SOARES DA COSTA.
ALFREDO DE OLIVIERA BAPTISTA.
LUIZ ARMANDO DE LOURA.
(Subject to acceptance.)
For Sweden :
HJALMAR SJÖHOLM.
(Subject to acceptance.)
For the Union of South Africa :
R. GOUGH PALMER.
G. A. CHETTLE.
For the Union of Soviet Socialist Republics :
For the United Kingdodn of Great Britain and Northern Ireland :
JOHN ANDERSON.
GILMOUR JENKINS.
N. A. GUTTERY.
(Subject to acceptance.)
For the United States of America :
JOSEPH F. FARLEY.
JESSE E. SAUGSTAD.
(Subject to acceptance.)
For the Federative People's Republic of Yugoslavia :

Appendix 2
Chap. I

CHAPTER I.—GENERAL PROVISIONS

PART A.—APPLICATION, DEFINITIONS, & C.

Regulation 1.
Application.

(a) Unless expressly provided otherwise, the present Regulations apply only to ships engaged on international voyages.

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

Regulation 2.
Definitions.

For the purpose of the present Regulations, unless expressly provided otherwise :—

(a) «Regulations» means the Regulations referred to in Article I (a) of the present Convention.

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

(c) «Approved» means approved by an Administration.

(d) «International voyage» means a voyage from a country to which the present Convention applies to a port outside such country, or conversely; and 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 sepatare country.

(e) A passenger is every person other than:—

(i) the master and the members of the crew or other persons employed or engaged in any capacity on board a ship on the business of that ship; and.

(ii) a child under one year of age.

(f) A passenger ship is a ship which carries more than 12 passengers.

(g) A cargo ship is any ship which is not a passenger ship.

(h) A tanker is a cargo ship constructed or adapted for the carriage in bulk of liquid cargoes of an inflammable nature.

(i) «New ship» means a ship the keel of which is laid on or after the date of coming into force of the present Convention.

(j) «Existing ship» means a ship which is not a new ship.

(k) A mile is 6,080 feet or 1,852 metres.

Regulation 3.
Exceptions

(a) The present Regulations, unless expressly provided otherwise, do not apply to :—

(i) Ships of war and troopships.

(ii) Cargo ships of less than 500 tons gross tonnage

(iii) Ships not propelled by mechanical means.

(iv) Wooden ships of primitive build, such as dhows, junks, & c.

(v) Pleasure yachts not engaged in trade.

(iv) Fishing vessels.

(b) Notwithstanding any provisions of the present Regulations, nothing herein shall apply to ships solely navigating the Great Lakes of North America and their connecting and tributary waters as far east as the lower exit of the Lachine Canal at Montreal in the Province of Quebec, Canada.

Regulation 4.
Exemptions.

(a) 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 Regulations provided that it complies with safety requirements which are adequate in the opinion of the Administration for the voyage which is to be undertaken by the ship.

(b) Each Administration shall submit to the Organisation as soon as possible after the lst of January each year a report showing the number of voyages of this nature for which exemptions have been granted in the previous calendar year.

Regulation 5.
Equivalents.

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

(b) Any Administration which so accepts, in substitution, a fitting, appliance or apparatus, or type thereof, or other arrangement, shall inform the Organisation, and, upon request, shall communicate to the Organisation particulars thereof together with a report on the trials made.

PART B.—SURVEYS AND CERTIFICATES

Regulation 6.
Inspection and Survey.

The inspection and survey of ships, so far as regards the enforcement of the provisions of the present Regulations and the granting of exemptions there-

from, shall be carried out by officers of the country in which the ship is registered, provided that the Government of each country may entrust the inspection and survey either to surveyors nominated for the purpose or to organisations recognised by it. In every case the Government concerned fully guarantees the completeness and efficiency of the inspection and survey.

Regulation 7.

Initial and subsequent Surveys of Passenger Ships

(a) A passenger ship shall be subjected to the surveys specified below :—

(i) A survey before the ship is put in service.

(ii) A periodical survey once every 12 months.

(iii) Additional surveys, as occasion arises.

(b) The surveys referred to above shall be carried out as follows :—

(i) The survey before the ship is put in service shall include a complete inspection of its structure, machinery and equipments, including the outside of the ship's bottom and the inside and outside of the boilers. This surbey shall be such as to ensure that the arrangements, material, and scanlings of the structure, boilers and their appurtenances, main and auxiliary machinery, electrical innstallation, radio installation, life saving appliances, fire detecting and extinguishing appliances, and other equipments, fully comply with the requirements of the present Convention, and of the laws, decrees, orders and regulations promulgated as a result thereof by the Administration for ships of the service for which it is intended. The survey shall also be such as to ensure that the workmanship of all parts of the ship and its equipments is in all respects satisfactory.

(ii) The periodical survey shall include an inspection of the structure, boilers, machinery and equipments, including the outside of the ship's bottom. The survey shall be such as to ensure that the ship, as regards the structure, boilers and their appurtenances, main and auxiliary machinery, electrical installation, radio installation, life saving appliances, fire detecting and extinguishing appliances, and other equipments, is in satisfactory condition and fit for the service for which it is intended, and that it complies with the requirements of the present Convention, and of the laws, decrees, orders and regulations promulgated as a result thereof by the Administration.

(iii) A survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made every time an accident occurs or a defect is discovered which affects the safety of the ship or the efficiency or completeness of its life saving appliances or other equipments, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory, and that the ship complies in all respects with the provisions of the present Convention and of the laws, decrees, orders and regulations promulgated as a result thereof by the Administration.

(c) (i) The laws, decrees, orders and regulations referred to in paragraph (b) shall be in all respects suhc as to ensure that, from the point of view of safety of life, the ship is fit fot the service for which it is intended.

(ii) They shall among other things prescribe the requirements to be observed as to the initial and subsequent hydraulic tests to which the main and auxiliary boilers, connections, steam pipes, high pressure receivers, and fuel tanks for internal combustion engines are to be submitted, including the test pressure to be applied and the intervals between two consecutive tests.

(d) The main and auxiliary boilers, connections, tanks and receivers, also steam-piping of more than 3 inches (or 76 millimetres) internal diameter shall be satisfactorily tested by hydraulic pressure when new. Steam pipes of more than 3 inches (or 76 millimetres) internal diameter shall be tested by hydraulic pressure periodically.

Regulation 8.

Surveys of Life Saving Appliances and other Equipments of Cargo Ships.

The life saving and fire extinguishing appliances of cargo ships to which Chapters II and III of the present Regulations apply shall be subject to initial and subsequent surveys as provided for passenger ships in paragraph (a) of Regulation 7 with the substitution of 24 months for 12 months in subparagraph (a) (ii), and in paragraph (b) of that Regulation so far as it relates to life saving and fire extinguishing appliances. The lights and means of making sound signals and distress signals carried, by the ship shall also be included in the surveys for the purpose of ensuring that they comply fully with the requirements of the present Convention and the International Collision Regulations.

Regulation 9.

Surveys of Radio Installations of Cargo Ships

The radio installations of cargo ships to which Chapter IV of the present Regulations applies shall be subject to initial and subsequent surveys as provided for passenger ships in paragraph (a) of Regulation 7 and in paragraph (b) of that Regulation so far as it relates to radio installations.

Regulation 10.

Maintenance of Conditions after Survey.

After any survey of the ship under Regulation 7, 8 or 9 has been completed, no change shall be made in the structural arrangements, machinery, equip ments, & c., covered by the survey, without the sanction of the Administration.

Regulation 11.

Issue of Certificates.

(a) (i) A certificate called a Safety Certificate shall be issued after inspection and survey to a passenger ship which complies in an efficient manner with the requirements of Chapters II, III, and IV and any other relevant requirements of the present Regulations.

(ii) A certificate called a Safety Equipment Certificate shall be issued after ispection to a cargo ship which complies in an efficient manner with the relevant requirements of Chapters II and III and any other relevant requirements of the pressent Regulations.

(iii) A certificate called a Safety Radiotelegraphy Certificate shall be issued after inspection to a cargo ship, fitted with a radiotelegraph installation, which complies in an efficient manner with the requirements of Chapter IV and any other relevant requirements of the pressent Regulations.

(iv) A certificate called a safety Radiotelephony Certificate shall be issued after inspection to a cargo ship, fitted with a radiotelephone installation, which complies in an efficient manner with the requirements of Chapter IV and any other relevant requirements of the present Regulations.

(v) A certificate called an Exemption Cartificate shall be issued to every ship to which exemption is granted by a Contracting Governement under, and in accordance with, any of the provisions of the present Regulations.

(vi) Safety Certificates, Satefy Equipment Certi-

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

(b) Notwithstanding nny other provision of the present Convention any certificate issued under, and in accordance with, the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea ,1929, which is current when the present Convention comes into force in respect of the Administration by which the certificate is issued, shall remain valid until it expires under the terms of Article 52 of the Convention of 1929.

Regulation 12

Issue of Certificate by another Governrment

A Contracting Governement may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed, and, if satisfied that the requirements of the present Regulations are complied with, issue certificates to the ship in accordance with the present Regulations. Any certificate so issued must contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Government of the country in which the ship is registered, and it shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued under Regulation 11.

Regulation 13

Duration of Certificates

(a) Certificates shall be issued for a period of not more than 12 months, except Safety Equipment Certificates which shall be issued for a period of not more than 24 months.

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

(c) No certificate shall be thus extended for a longer period than five months, and a ship to which such extension is granted shall not, on returning to the country in which it is registered, be entitled by virtue of such extension to leave that country again without having obtained a new certificate.

(d) A certificate which has not been extended under the foregoing provisions of this Regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it.

Regulation 14

Form of Certificates

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

(b) The form of the certificates shall be that of the models given in the Appendix to the present Regulations. The arrangement of the printed part of the model certificates shall be exactly reproduced in the certificates issued, or in certified copies thereof, and the particulars inserted in the certificates issued, or in certified copies thereof shall, be in Roman characters and Arabic figures.

Regulation 15

Posting up of Certificates

All certificates or certified copies thereof issued under the present Regulations, except Exemption Certificates or certified copies thereof, shall be posted up in a prominent and accessible place in the ship.

Regulation 16

Acceptance of Certificates

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

Regulation 17

Qualification of Certificates

(a) If in the course of a particular voyage a ship has on board a number of persons less than the total number stated in the Safety Certificate and is in consequence, in accordance with the provisions of the present Regulations, free to carry a smaller of lifeboats and other life saving appliances than that stated in the certificate, a memorandum may be issued by the Government, officer, person, or organisation referred to in Regulation 11 and Regulation 13.

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

Regulation 18

Control

Every ship holding a certificate issued under Regulation 11 or Regulation 12 is subject in the ports of the other Contracting Governments to control by officers duly authorised by such Governments in so far as this control is directed towards verifying that there is on board a valid certificate and, if necessary, that the conditions of the ship's seaworthiness correspond substantially with the particulars of that certificate. Such certificate shall be accepted unless, in the opinion of the officer carrying out the control, the conditions of the ship's seaworthiness do not correspond substantially with the particulars of that certificate and the ship cannot proceed to sea without danger to the passengers or the crew, when he shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea without danger to the passengers or the crew. In the event of this control giving rise to intervention of any kind, the officer carrying out the control shall inform the Consul of the country in which the ship is registered in writing forthwith of all the circumstances in which intervention was deemed to be necessary, and the facts shall be reported to the Organisation.

Regulation 19

Privileges

The privileges of the present Convention may not be claimed in favour of any ship unless it holds appropriate valid certificates.

PART C.—CASUALTIES

Regulation 20

Casualties

(a) Each Administration undertakes to conduct an investigation of any major marine casualty occurring to any of its ships subject to the provisions of the present Convention. Such investigation, in addition, to any other purpose, shall have the object of determining whether any changes in the present Regulations are desirable.

(b) Each Contracting Government undertakes to supply the Organisation with pertinent information concerning such casualties. No reports or recommendation of the Organisation 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.

CHAPTER II.—CONSTRUCTION

PART A.—GENERAL

Regulation 1
Application

(a) (i) Unless expressly provided otherwise, this Chapter applies to new ships.

(ii) In the case of existing passenger ships and cargo ships wich do not already comply with the provisions of this Chapter relating to new ships, the arrangements on each ship shall be considered by the Administration, with a view to improvements being made to provide increased safety where practicable and reasonable.

(b) For the purpose of this Chapter :—

(i) A new passenger ship is a passenger ship the keel of which is laid on or after the date of coming into force of the present Convention, or a cargo ship which is converted to a passenger ship on or after that date, all other passenger ships being described as existing passenger ships.

(ii) A new cargo ship is a cargo ship the keel of which is laid on or after the date of coming into force of the present Convention.

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

(d) In the case of a passenger ship which is permitted under Regulation 22 of Chapter III to carry a number of persons on board in excess of the lifeboat capacity provided, it shall comply with the special standards of subdivision set out in Regulation 5 (c), and the associated special provisions regarding permeability in Regulation 4 (d), unless the Administration is satisfied that, having regard to the nature and conditions of the voyage, compliance with other provisions of the Regulations of this Chapter is sufficient.

(e) In the case of passenger ships which are employed in the pcarriage of large numbers of unberthed passengers in special trades, such, for examble, as the bilgrim trade, the Administration, if satisfied that it is impracticable to enforce compliance with the requirements of this Chapter, may exempt such ships, when they belong to its country, from those requirements on the following conditions :—

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

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

Notwithstanding any provisions of the present Convention, the Simla Rules, 1931, shall continue in force as between the parties to those Rules until the rules formulated under sub-paragraph (e) (ii) of this Regulation shall come into force.

Regulation 2
Definitions

For the purpose of this Chapter, unless expressly provided otherwise—

(a) (i) The subdivision loadline is the waterline used in determining the subdivision of the ship.

(ii) The deepest subdivision loadline is the waterline which corresponds to the greatest draught.

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

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

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

(e) The margin line is a line drawn at least 3 inches (or 76 millimetres) below the upper surface of the bulkhead deck at side.

(f) The draught is the vertical distance from the moulded base line amidships to the subdivision loadline in question.

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

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

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

In the case of unusual arrangements, the Administration may define the limits of the machinery spaces.

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

For the purposes of Regulations 4 and 5, spaces provided below the margin line for the accommodation and use of the crew shall be regarded as passenger spaces.

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

PART B.—SUBDIVISION AND STABILITY

(Part B applies to passenger ships only except that Regulation 18 also applies to cargo ships)

Regulation 3
Floodable Length

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

(b) In a ship with a continuous bulkhead deck, the floodable length at a given point is the maximum portion of the length of the ship, having its centre at the point in question, which can be flooded under the definite assumptions hereafter set forth in Regulation 4 without the ship being submerged beyond the margin line.

(c) (i) In the case of a ship not having a continuous bulkhead deck, the floodable lenght at any point may be determined to an assumed continuous margin line which at no point is less than 3 inches (or 76 millimetres) below the top of the deck (at side) to which the bulkheads concerned and the shell are carried watertight.

(ii) Where a portion of an assumed margin line

is appreciably below the deck to which bulkheads are carried, the Administration may permit a limited relaxation in the watertightness of those portions of the bulkheads which are above the margin line and immediately under the higher deck.

Regulation 4.

Permeability

(a) The definite assuptions referred to in Regulation 3 relate to the permeabilities of the spaces below the margin line.

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

(i) the machinery space as defined in Regulation 2;

(ii) the portion forward of the machinery space; and

(iii) the portion abaft the machinery space.

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

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

a=volume of the passenger spaces, as defined in Regulation 2, which are situated below the margin line within the limits of the machinery space.

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

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

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

(iii) Where it is shown to the satisfaction of the Administration that the average permeability as determined by detailed calculation, is less than that given by the formula, the detailed calculated value may be used. For the purpose of such calculation, the permeabilities of passenger spaces, as defined in Regulation 2, shall be taken as 95, that of all cargo, coal and store spaces as 60, and that of double bottom, oil fuel and other tanks at such values as may be approved in each case by the Administration.

(c) Except as provided in paragraph (d) below, the uniform average permeability throughout the portion of the ship before (or abaft) the machinery space shall be determined trom the formula—

$$63 + 35\ \frac{a}{v}$$

where :—

a=volume of the passenger spaces, as defined in Regulation 2, which are situated below the margin line, before (or abaft) the machinery space, and

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

(d) In the case of a ship which is permitted under Regulation 22 of Chapter III to carry a number of persons on board in excess of the lifeboat capacity provided, and is required under paragraph (d) od Regulation 1 in this Chapter to comply with special provisions the uniform average permeability throughout the portion of the ship before (or abaft) the machinery space shall be determined from the formula—

$$95 - 35\ \frac{b}{v}$$

where :—

b=the volume of the spaces below the margin line and above the tops of floors, inner bottom, or peak tanks, as the case may be, which are appropriated to and used as cargo spaces, coal or oil fuel bunkers, store rooms, baggage and mail rooms, chain lockers and fresh water tanks, before (or abaft) the machinery space ; and

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

In the case of ships engaged on services where the cargo holds are not generally occupied by any substantial quantities of cargo, no part of the cargo spaces is to be included in calculating «b».

(e) In the case of unusual arrangements the Administration may allow, or require, a detailed calculation of average permeability for the portions before or abaft the machinery spaces. For the purpose of such calculation the permeability of passenger spaces as defined Regulation 2 shall be taken as 95, that of spaces containing nachinery as 80, that of all cargo, coal and store spaces as 60, and that of double bottom, oil fuel and other tanks at such value as may be approved in each case by the Administation.

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

Regulation 5.

Permissible Length of Compartments

(a) Ships shall be as efficiently subdivided as is possible having regard to the nature of the service for which they are intended. The degree of subdivision shall vary with the length of the ship and with the service, in such manner that the highest degree of subdivision corresponds with the ship of greatest lenght, primarily engaged in the carriage of passengers.

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

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

(i) as the length of the ship increases, and

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

The variations of the factors A and B shall be expressed by the following formulae (I) and (II) where L is the length of the ship as defined in Regulation 2:-

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

$$\text{L in metres} \quad A = \frac{58 \cdot 2}{L-60} + \cdot 18 \quad (L = 131 \text{ and upwards}) \quad \ldots\ldots \text{(I)}$$

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

$$\text{L in metres} \quad B = \frac{30 \cdot 3}{L-42} + \cdot 18 \quad (L = 79 \text{ and upwards}) \quad \ldots\ldots \text{(II)}$$

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

Cs=the Criterion Numeral ;

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

M= the volume of the machinery space, as defined in Regulation 2; with the addition thereto of the volume of any permanent oil fuel bunkers which may be situated above the inner bottom and before or abaft the machinery space ;

P= The whole volume of the passenger spaces below the margin line, as defined in Regulatione 2;

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

P_1=KN where :—

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

K has the following values :—

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

Where the value of KN is greater than the sum of P and the whole volume of the actual passenger spaces above the margin line, the figure to be taken as P_1 is that sum or 2)3 KN, whichever is the greater.

When P_1 is greater than P—

$$C_s = 72\,\frac{M+2P_1}{V+P_1-P} \quad \text{(III)}$$

and in other cases—

$$C_s = 72\,\frac{M+2P}{V} \quad \text{(IV)}$$

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

(d) Rules for Subdivision of Ships other than those covered by paragraph (e) of this Regulation. (i) The subdivision abaft the forepeak of ships 430 feet (or 131 metres) in length and upwards having a criterion numeral of 23 or less shall be governed by the factor A given by formula (I); of those having a criterion numeral of 123 or more by the factor B given by formula (II); and of those having a criterion numeral between 23 and 123 by the factor F obtained by linear interpolation between the factors A and B, using the formula:

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

Where the factor F is less than 40 ans its is shown to the satisfaction of the Administration to be impracticable to comply with the factor F in a machinery compartment of the ship, the subdivision of such compartment may be governed by an increased factor, which, however, shall not exceed. 40.

(ii) The subdivision abaft the forepeak of ships less than 430 feet (or 131 metres) but not less than 260 feet (or 79 metres) in length having a criterion numeral equal to S, where: —

$$S=\frac{9.382-20L}{34}\ (\text{L in feet})=\frac{3.574-25L}{13}\ \text{Lin metres})$$

shall be governed by the factor unity ; of those having a criterion numeral of 123 or more by the factor B given by the formula (II) ; of those having a criterion numeral between S and 123 by the factor F obtained by linear interpolation between unity and the factor B using the formula :—

$$F=1-\frac{(1-B)(C_s-S)}{123-S} \quad \text{(VI)}$$

(iii) The subdivision abaft the forepeak of ships less than 430 feet (or 131 metres) but not less than 260 feet (or 79 metres) in length and having a criterion numeral less than S, and of all ships less than 260 feet (or 79 metres) in length shall be governed by the factor unity, unless, in either case, it is shown to the satisfaction of the Administration to be impracticable to comply with this factor in any part of the ship, in which case the Administration may allow such relaxation as may appear to be justified, having regard to all the circumstances.

(iv) The provisions of sub-paragraph (d) (iii) shall apply also to ships of whatever length, which are to be certified to carry a number of passengers exceeding 12 but not exceeding—

$$\frac{L^2\ (\text{in feet})}{7{,}000}=\frac{L^2\ (\text{in metres})}{650}$$

or 50, whichever is the less.

(e) Special Standards of Subdivision for Ships which are permitted under Regulation 22 of Chapter III to carry a number of persons on board in excess of the lifeboat capacity provided and are required under paragraph (d) of Regulation I in this Chapter to comply with special provisions.

(i) (a) In the case of ships primarily engaged in the carriage of passengers, the subdivision abaft the forepeak shall be governed by a factor of ·50 or by the factor determined according to paragraphs (c) and (d) of this Regulation, if less than ·50.

(b) In the case of such ships less than 300 feet (or 91.5 metres) in length, if the Administration is satisfied that compliance with such factor would be impracticable in a compartment, it may allow the length of that compartment to be governed by a higher factor provided the factor used is the lowest that is practicable and reasonable in the circumstances.

(ii) If, in the case of any ship whether less than 300 feet (or 91-5 metres) or not, the necessity of carrying appreciable quantities of cargo makes it impracticable to require the subdivision abaft the forepeak to be governed by a factor not exceeding ·50 the standard of subdivision to be applied shall be determined in accordance with the following sub-paragraphs (a) to (e), subject to the condition that where the Administration is satisfied that insistence on strict compliance in any respect would be unreasonable, it may allow such alternative arrangement of the watertight bulkheads as appears to be justified on merits and will not diminish the general effectiveness of the subdivision.

(a) The provisions of paragraph (c) of this Regulation relating to the criterion numeral shall apply with the exception that in calculating the value of P_1 for berthed passengers K is to have the value defined in paragraph (c) of this Regulation or 125 cubic feet (or 3.55 cubic metres), whichever is the greater, and for unberthed passengers K is to have the value 125 cubic feet (or 3.55 cubic metres).

(b) The factor B in paragraph (b) of this Regulation shall be replaced by the factor BB determined by the following formula :—

L in feet

$$BB=\frac{57.6}{L-108}+.20\ (L=180\ \text{and upwards})$$

L in metres

$$BB=\frac{17.6}{L-33}+.20\ (L=55\ \text{and upwards})$$

(c) The subdivision abaft the fore peak of ships 430 feet (or 131 metres) in length and upwards having a criterion numeral of 23 or less shall be governed by the factor A given by formula (I) in paragraph (b) of this Regulation; of those having a criterion numeral of 123 or more by the factor BB given by the formula in subparagraph (ii) (b) of this paragraph; and of those having a criterion numeral between 23 and 123 by the factor F obtained by linear interpolation between the factors A and BB, using the formula:—

$$F=A-\frac{(A-BB)(C_s-23)}{100}$$

except that if the factor F so obtained is less than 50 the factor to be used shall be either. 50 or the factor

calculated according to the provisions of paragraph (d) (i) of this Regulation, whichever is the smaller.

(d) The subdivision abaft the fore peak of ships less than 430 feet (or 131 metres) but not less than 180 feet (or 55 metres) in length having a criterion numeral equal to S_1 where—

$$S_1 = \frac{1.950-4L}{10} \text{ (L in feet)}$$

$$S_1 = \frac{3,712-25L}{19} \text{ (L in metres)}$$

shall be governed by the factor unity; of those having a criterion numeral of 123 or more by the factor BB given by the formula in sub-paragraph (ii) (b) of this paragraph; of those having a criterion numeral between S_1 and 123 by the factor F obtained by linear interpolation between unity and the factor BB, using the formula:—

$$F = 1 - \frac{(1-BB)\,(Cs - S_1)}{123-S_1}$$

except that in either of the two latter cases if the factor so obtained is less than. 50 the subdivision may be governed by a factor not exceeding. 50.

(e) The subdivision abaft the fore peak of ships less than 430 feet (or 131 metres) but not less than 180 feet (or 55 metres) in length and having a criterion numeral less than S_1, and of all ships less than 180 feet (or 55 metres) in length shall be governed by the factor unity, unless it is shown to the satisfaction of the Administration to be impracticable to comply with this factor in particular compartments, in which event the Administration may allow such relaxations in respect of those compartments as appear to be justified, having regard to all the circumstances, provided that the aftermost compartment and as many as possible of the forward compartments (between the forepeak and the after end of the machinery space) shall be kept within the floodable length.

Regulation 6

Special Rules concerning Subdivision

(a) Where in a portion or portions of a ship the watertight bulkheads are carried to a higher deck than in the remainder of the ship, and it is desired to take advantage of this higher extension of the bulkheads in calculating the floodable length, separate margin lines may be used for each such portion of the ship provided that—

(i) the sides of the ship are extended throughout the ship's length to the deck corresponding to the upper margin line and all openings in the shell plating below this deck throughout the length of the ship are treated as being below a margin line, for the purposes of Regulation 13 ; and

(ii) the two compartments adjacent to the «step» in the bulkhead deck are each within the permissible length correponding to their respective margin lines and, in addition, their combined length does not exceed twice the permissible length based on the lower margin line.

(b) (i) A compartment may exceed the permissible length determined by the rules of Regulation 5 provided the combined length of each pair of adjacent compartments to which the compartment in question is common does not exceed either the floodable length or twice the permissible length, whichever is the less.

(ii) If one of the two adjacent compartments is situated inside the machinery space, and the second is situated outside the machinery space, and the average permeability of the portion of the ship in which the second is situated differs from that of the machinery space, the combined length of the two compartments shall be adjusted to the mean average permeability of the two portions of the ship in which the compartments are situated.

(iii) Where the two adjacent compartments have different factors of subdivision, the combined length of the two compartments shall be determined proportionately.

(c) In ships 430 feet (or 131 metres) in length and upwards, one of the main transverse bulkeads abaft the fore peak shall be fitted at a distance from the forward perpendicular which is not greater than the permissible length.

(d) A main transverse bulkhead may be recessed provided that all parts of the recess lie inboard of vertical surfaces on both sides of the ship, situated at a distance from the shell plating equal to one-fifth the breadth of the ship, as defined in Regulation 2, and measured at right angles to the centre line at the level of the deepest subdivision loadline.

Any part of a recess which lies outside these limits shall be dealt with as a step in accordance with the following paragraph.

(e) A main transverse bulkhead may be stepped provided that it meets one of the following conditions:

(i) The combined length of the two compartments, separated by the bulkhead in question, does not exceed either 90 per cent. of the floodable length or twice the permissible length, except that in ships having a factor of subdivision greater than ·9, the combined length of the two compartments in question shall not exceed the permissible length.

(ii) Additional subdivision is provided in way of the step to maintain the same measure of safety as that secured by a plane bulkhead.

(iii) The compartment over which the step extends does not exceed the permissible length corresponding to a margin line taken 3 inches (or 76 millimetres) below the step.

(f) Where a main transverse bulkhead is recessed or stepped, an equivalent plane bulkhead shall be used in determining the subdivision.

(g) If the distance between two adjacent main transverse bulkheads, or their equivalent plane bulkheads, or the distance between the transverse planes passing through the nearest stepped portions of the bulkheads, is less than 10 feet (or 3·05 metres) plus 3 per cent, of the length of the ship, or 35 feet (or 10 67 metres) whichever is the less, only one of these bulkheads shall be regarded as forming part of the subdivision of the ship in accordance with the provisions of Regulation 5.

(h) Where a main transverse watertight compartment contains local subdivision and it can be shown to the satisfaction of the Administration that, after any assumed side damage extending over a length of 10 feet (or 3.05 metres) plus 3 per cent· of the length of the ship, or 35 feet (or 10.67 metres) whichever is the less, the whole volume of the main compartment will not be flooded, a proportionate allowance may be made in the permissible length otherwise required for such compartment. In such a case the volume of effective buoyancy assumed on the undemaged side shall not be greater than that assumed on the damaged side.

Regulation 7

Stability of Ships in Damaged Condition

(a) Sufficient intact stability shall be provided in all service conditions so as to enable the ship to withstand the final stage of flooding of any one main compartment which is required to be within the floodable length.

Where two adjacent main compartments are sepa·

rated by a bulkhead which is stepped under the conditions of subparagraph (e) (i) of Regulation 6, the intact stability shall be adequate to withstand the flooding of those two adjacent main compartments.

Where the required factor of subdivision is .50 or less the intact stability shall be adequate to withstand the flooding of any two adjacent main compartments.

(b) (i) The requirements of paragraph (a) of this Regulation shall be determined by calculations which are in accordance with paragraphs (c) (d) and (f), following, and which take into consideration the proportions and design characteristics of the ship and the arrangement and configuration of the damaged compartments. In making these calulations the ship is to be assumed in the worst anticipated service condition as regards stability.

(ii) Where it is proposed to fit decks, inner skins or longitudinal bulkheads of sufficient tightness to seriously restrict the flow of water, the Administration shall be satisfied that proper consideration is given to such restrictions in the calculations.

(c) For the purpose of making damage stability calculations the volume and surface permeabilities shall be as follows:—

Spaces	Permeability
Occupied by Cargo, Coal or Stores	.60
Occupied by Accommodations	.95
Occupied by Machinery	.85
Intended for Liquids	0 or 95*

* Whichever results in the more severe requirements.

(d) Minimum assumed extent of damage shall be as follows:—

(i) Longitudinal extent : 10 ft. (or 3.05 metres) plus 3 per cent· of the length of the ship, or 35 feet (or 10.67 metres) whichever is the less.

(ii) Transverse extent (measured inboard from the ship's side, at right angles to the centre line at the level of the deepest sub-division load line) : a distance of one-fifth of the breadth of the ship, as defined in Regulation 2.

(iii) Vertical extent : From top of double bottom up to the margin line.

(iv) If any damage of lesser extent than that indicated in the foregoing sub-paragraphs (i), (ii) and (iii), would result in a more severe condition regarding heel or loss of metacentric height such damage shall be assumed in the calculations.

(e) Unsymmetrical flooding is to be kept to a minimum consistent with efficient arrangements. Where special cross-flooding fittings are provided these, together with the maximum heel before equalisation, shall be acceptable to the Administration. Suitable information concerning the use of such fittings shall be supplied to the master of the ship.

(f) The final conditions of the ship after damage and after equalisation measures have been taken shall be as follows :—

(i) In the case of symmetrical flooding the residual metacentric height shall be positive, except that, in special cases, the Administration may accept a negative metacentric height (upright) provided the resulting heel is not more than seven degrees.

(ii) It the case of unsymmetrical flooding the total heel shall not exceed seven degrees, except that, in special cases, the Administration may allow additional heel due to the unsymmetrical moment, but in no case shall the final heel exceed fifteen degrees.

(iii) In no case shall the margin line be submerged in the final stage of flooding. If it is considered that the margin line may become submerged during an intermediate stage of flooding, the Administration may require such investigations and arrangements as it shall consider necessary for the safety of the ship.

(g) The master of the ship shall be supplied with the data neccessary to maintain sufficient intact stability under service conditions to enable the ship to withstand the critical damage. In the case of ships, requiring cross-flooding the master of the ship shall be informed of the conditions of stability on which the calculations of heel are based and be warned that excessive heeling might result should the ship sustain damage when in a less favourable condition.

(h) (i) No relaxation from the requirements for damage stability may be considered by an Administration unless it is shown that the intact metacentric height in any service condition neccessary to meet these requirements is excessive for the service intended.

(ii) Relaxations from the requirements for damage stability shall be permitted only in exceptional cases and subject to the condition that the Administration is to be satisfied that the proportions, arrangements and other characteristics of the ship are the most favourable to stability after damage which can practically and reasonably be adopted in the particular circumstances.

Regulation 8

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

(a) (i) A ship shall have a forepeak or collission bulkhead, which shall be watertight up to the bulkhead deck. This bulkhead shall be fitted not less than 5 per cent. of the length of the ship, and not more than 10 feet (or 3·05 metres) plus 5 per cent. of the length of the ship from the forward perpendicular.

(ii) If the ship has a long forward superstructure the forepeak bulkhead shall be extended weathertight to the deck next above the bulkhead deck. The extension need not be fitted directly over the bulkhead below, provided it is at least 5 per cent. of the length of the ship from the forward perpendicular, and the part of the part of the bulkhead deck which forms the step is made effectively weathertight.

(b) An afterpeak bulkhead, and bulkheads dividing the machinery space, as defined in Regulation 2, from the cargo and passenger spaces forward and aft, shall also be fitted and made watertight up to the bul, khead deck, The afterpeak bulkhead may, however, be stopped below the bulkhead deck, provided the degree of safety of the ship as regards subdivision is not thereby diminished.

(c) In all cases stern tubes shall be enclosed in watertight spaces of moderate volume. The stern gland shall be situated in a watertight shaft tunnel or other watertight space separate from the stern tube compartment and of such volume that, if flooded by leakage through the stern gland, the margin line will not be submerged.

Regulation 9

Double Bottoms

(a) A double bottom should be fitted extending from the forepeak bulkhead to the afterpeak bulkhead as far as this is practicable and compatible with the design and proper working of the ship.

(i) In ships 200 feet (or 61 metres) and under 249 feet (or 76 metres) in length a double bottom shall be fitted at least from the machinery space to the forepeak bulkhead, or as near thereto as practicable.

(ii) In ships 249 feet (or 76 metres) and under 330 feet (or 100 metres) in length a double bottom shall be fitted at least outside the machinery space, and shall extend to the fore and after peak bulkheads, or as near thereto as practicable.

(iii) In ships 330 feet (or 100 metres) in length

and upwards a double bottom shall be fitted amidships, and shall extend to the fore and after peak bulkheads, or as near thereto as practicable.

(b) Where a double bottom is required to be fitted the inner bottom shall be continued out to the ship's side in such a manner as to protect the bottom to the turn of the bilge. Such protection will be deemed satisfactory if the line of intersection of the outer edge of the margin plate with the bilge plating is not lower at any part than a horizontal plane passing through the point of intersection with the frame line amidships of a transverse diagonal line inclined at 25 degrees to the base line and cutting it at a point one-half the ship's moulded breadth from the middle line.

(c) Small wells constructed in the double bottom in connection with drainage arrangements of holds, &c., shall not extend downwards more than necessary, nor shall they be less than 18 inches (or 457 millimetres) from the outer bottom or from the inner edge of the margin plate. A well extending to the outer bottom is, however, permitted at the after end of the shaft tunnel of screw ships. Other wells (e.g., for lubricating oil under main engines) may be permitted by the Administration, if satisfied that the arrangements give protection equivalent to that afforded by a double bottom complying with this Regulation.

(d) double bottom need not be fitted in way of watertight compartments of moderate size used exclusively for the carriage of liquids, provided the safety of the ship, in the event of bottom or side damage, is not, in the opinion of the Administration, thereby impaired.

(e) In the case of ships to which the provisions of paragraph (d) of Regulation 1 of this Chapter apply and which are engaged on regular service within the limits of a short international voyage as defined in Regulation 2 of Chapter III, the Administration may permit a double bottom to be dispensed with in any part of the ship which is subdivided by a factor not exceeding. 50, if satisfied that the fitting of a double bottom in that part would not be compatible with the design and proper working of the ship.

Regulation 10

Assigning, Marking and Recording of Subdivision Load Lines

(a) In order that the required degree of subdivision shall be maintained a loadine corresponding to the approved subdivision draught shall be assigned and marked on the ship's sides. A ship having spaces which are specially adapted for the accommodation of passengers and the carriage of cargo alternatively may, if the owners desire, have one or more additional loadlines assigned and marked to correspond with the subdivision draughts which the Administration approve for the alrernative service conditions.

(b) The subdivision loadlines assigned and marked shall be recorded in the Safety Certificate, and shall be distinguished by the notation C. 1 for the principal passenger condition, and C.2, C.3, &c., for the alternative conditions.

(c) The freeboard corresponding to each of these loadlines shall be measured at the same position and from the same deck line as the freeboards determined in accordance, with the International Convention respecting Load Lines, 1930.

(d) The freeboard corresponding to each approved subdivision loadline and the conditions of service for which it is approved, shall be clearly indicated on the Safety Certificate.

(e) In no case shall any subdivision loadline mark be placed above the deepest loadline in salt water as determined by the strength of the ship and/or the International Convention respecting Load Lines, 1930.

(f) Whatever may be the position of the subdivision loadline marks, a ship shall in no case be loaded so as to submerge the load line mark appropriate to the season and locality as determined in accordance with the International Convention respecting Load Lines, 1930.

(g) A ship shall in no case be so loaded that when she is in salt water the subdivision loadline mark appropriate to the particular voyage and condition of service is submerged

Regulation 11

Construction and Initial Testing of Watertight Bulkheads, &c

(a) Watertight subdivision bulkheads, whether transverse or longitudinal, shall be constructed in such a manner that they shall be capable of supporting, with a proper margin of resistance, the pressure due to a head of water up to the margin line in way of each bulkhead The construction of these bulkheads shall be to the satisfaction of the Administration.

(b) (i) Steps and recesses in bulkheads shall be watertight and as strong as the bulkhead at the place where each occurs.

(ii) Where frames or beams pass through a watertight deck or bulkhead, such deck or bulkhead shall be made structurally watertight without the use of wood or cement.

(c) Testing main compartments by filing them with water is not compulsory. A complete examination of the bulkheads shall be made by a surveyor; and, in addition, a hose test shall be made in all cases.

(d) The forepeak, double bottoms (including duct keels) and inner skins shall be tested with water to a head up to the margin line.

(e) Tanks which are intended to hold liquids, and which form part of the subdivision of the ship, shall be tested for tightness with water to a head up to the deepest subdivision loadline or todhead corresponding to two-thirds of the depth from the top of keel to the margin line in way of the tanks, whichever is the greater; provided that in no case shall the test head be less than 3 feet (or 0.92 metres) above the top of the tank.

(f) The tests referred to in paragraphs (d) and (e) are for the purpose of ensuring that the subdivision structural arrangements are watertight and are not to be regarded as a test of the fitness of any compartment for the storage of oil fuel or for other special purposes for which a test of a superior character may be required depending on the height to which the liquid has access in the tank or its connections.

Regulation 12

Openings in Watertight Bulkheads

(a) The number of openings in watertight bulkheads shall be reduced to the minimum compatible with the design and proper working of the ship; satisfactotry means shall be provided for closing these openings.

(b) (i) Where pipes, scuppers, electric cables, &c., are carried through watertight subdivision bulkheads, arrangements shall be made to ensure the integrity of the watertightness of the bulkheads.

(ii) Valves and cocks not forming part of a piping system shall not be permitted in watertight subdivision bulkheads.

(c) (i) No doors, manholes, or access openings are permitted—

(a) in the collision bulkhead below the margin line;

(b) in watertight transverse bulkheads dividing a cargo space from an adjoining cargo space or from

a permanent or reserve bunker, except as provided in paragraph (g) of this Regulation.

(ii) Except as provided in sub-paragraph (c) (iii) below, the collision bulkhead may be pierced below the margin line by not more than one pipe for dealing with fluid in the forepeak tank, provided that the pipe is fitted with a screwdown valve capable of being operated from above the bulkhead deck, the valve chest being secured inside the forepeak to the collision bulkhead.

(iii) If the forepeak is divided to hold two different kinds of liquids, the Administration may allow the collision bulkhead to be pierced below the margin line by two pipes, each of which is filled as required by the preceding clause, provided the Administration is satisfied that there is no practical alternative to the fitting of such second pipe and that, having regard to the additional subdivision provided in the forepeak, the safety of the ship is maintained.

(d) (i) Watertight doors fitted in bulkheads between permanent and reserve bunkers, shall be always accessible, except as provided in subparagraph (i) (ii) for between deck bunker doors.

(ii) Satisfactory arrangements shall be made by means of screens or otherwise, to prevent the coal from interfering with the closing of watertight bunker doors.

(e) Within the machinery space and apart from bunker and shaft tunnel doors, not more than one door may be fitted in each main transverse bulkhead for intercommunication. These doors shall be of the sliding type and shall be located so as to have the sills as high as practicable. The hand gear for operating these doors from above the bulkhead deck shall be situated outside the machinery space if this is consistent with a satisfactory arrangement of the necessary gearing.

(f) (i) The only types of watertight doors permissible are hinged doors, sliding doors, and doors of other equivalent patterns, excluding plate doors secured only by bolts and doors required to be closed by dropping or by the action of a dropping weight.

(ii) A hinged door shall be fitted with catches workable from each side of the bulkhead.

(iii) A sliding door may have a horizontal or vertical motion. If required to be hand operated only, the gearing shall be operated with an all round crank motion, both at the door and at an accessible position above the bulkhead deck.

(iv) If a door is required to be power operated from a central control the gearing shall be so arranged that the door can be operated by power also at the door itself. The arrangement shall be such that the door will close automatically if opened by the local control after being closed from the central control and also such that any door can be kept closed by local arrangements which will prevent that door from being opened from the central control. Local control handles in connection with the power gear shall be provided at each side of the bulkhead and shall be so arranged as to enable persons passing through the doorway to hold both handles in the open position. Such power operated doors shall be provided with hand gear, workable both at the door itself and from an accessible position above the bulkhead deck. At the latter position the hand gear shall be operated with an all round crank motion. Provision shall be made to give warning by sound signal when the door is about to closed; the signal shall precede the movement of the door by a safe interval.

(v) In all classes of doors indicators shall be fitted at all operating stations other than at the door itself, showing whether the door is opened or closed.

(g) (i) Hinged watertight doors in passenger, crew, and working spaces are only permitted above a deck the underside of which, at its lowest point at side, is at least 7 feet (or 2.15 metres) above the deepest subdivision loadline, and they are not permitted in those spaces below such deck.

(ii) Hinged watertight doors of satisfactory construction may be fitted in bulkheads dividing cargo between deck spaces, at the highest level consistent with practicability. The outboard vertical edges of such doors shall be situated at a distance from the shell plating which is not less than one-fifth the breadth of the ship, as defined in Regulation 2, such distance being measured at right angles to the centre line of the ship at the level of the deepest sub-division load line. These doors shall be closed before the voyage commences and shall be kept closed during navigation, and the time of opening such doors in port and of closing them before the ship leaves port shall be entered in such log book as may be prescribed by the Administration. Where it is proposed to fit such doors, the number and arrangements shall receive the special consideration of the Administration, and a statement shall be required from the owners certifying as to the absolute necessity of such doors.

(h) All other watertight doors shall be sliding doors.

(i) (i) When any wetertight doors which may be sometimes opened at sea, excluding those at the entrances of tunnels, are fitted in the main transverse watertight bulkheads at sucha height that their sills are below the deepest subdivision loadline, the following rules shall apply:—

(I) When the number of such doors exceeds 5 all the watertight sliding doors shall be power operated and shall be capable of being simultaneously closed from a station situated on the bridge.

(II) When the number of such doors does not exceed 5—

(a) if the criterion numeral does not exceed 30 all the watertight sliding doors may be operated by hand only ;

(b) if the criterion numeral exceeds 30 all the watertight sliding doors shall be operated by power ;

(c) in any ship, of whatever criterion numeral, if there is only one watertight door apart from the tunnel door, and it is in the machinery space the Administration may allow these two doors to be operated by hand only.

(ii) If watertight doors which have sometimes to be open at sea for the purpose of trimming coal are fitted betetween bunkers in the between-decks below the bulkhead deck, these doors shall be operated by power. The opening and closing of these doors shall be recorded in such log book as may be prescribed by the Administration.

(iii) When trunkways in connection with refrigerated cargo are carried through more than one main transverse watertight bulkhead and the sills of the openings are less than 7 feet (or 2-13 metres) above the deepest subdivision loadline, the watertight doors at such openings shall be operated by power.

(j) Portable plates on bulkheads shall not be permitted except in machinery spaces. Such plates shall always be in place before the ship leaves port, and shall not be removed during navigation except in case of usgent necessity. The necessary precautions shall be taken in replacing them to ensure that the joints shall be watertight.

(k) All watertight doors shall be kept closed during navigation except when necessarily opened for

the working of the ship, and shall always be ready to be immediately closed.

(l) (i) Where trunkways or tunnels for access from crews accommodation to the stokehold, for piping, or for any other purpose are carried through main transverse watertight bulkheads, they shall be watertight and in accordance with the requirements of Regulation 15. The access to at least one end of each such tunnel or trunkway, if used as a passage at sea, shall be through a trunk extending watertight to a height sufficient to permit access above the margin line. The access to the other end of the trunkway or tunnel may be through a watertight door of the type required by its location in the ship. Such trunkways or tunnels shall not extend through the first subdivision bulkhead abaft the collision bulkhead.

(ii) Where it is proposed to fit tunnels or trunkways for forced draft, piercing main transverse watertight bulkheads, these shall receive the special consideration of the Administration.

Regulation 13

Openings in the Shell Plating below the Margin Line

(a) The number of openungs in the shell plating shall be reduced to the minimum compatible with the design and proper working of the ship.

(b) The arrangement and efficiency of the means for closing any opening in the shell plating shall be consistent with its intended purpose and the position in which it is fitted and generally to the satisfaction of the Administration.

(c) (i) If in a between decks, the sills of any sidescuttles are below a line drawn parallel to the bulkhead deck at side and having its lowest point 2 1]2 per cent. of the breadth of the ship above the deepest subdivision loadline, all sidescuttles in that between deck shall be of a non-opening type.

(ii) All sidescuttles the sills of which are below the margin line, other than those required to be of a non-opening type by sub-paragraph (c) (i), shall be of such construction as will effectively prevent any person opening them without the consent of the master of the ship.

(iii) (a) If in ab etween decks, the sills of any of the sidescuttles referred to in sub-paragraph (c) (ii) are below a line drawn parallel to the bulkhead deck at side and having its lowest point 4 1]2 feet (or 1.37 metres) plus 2 1]2 per cent. of the breadth of the ship above the water when the ship departs from any port, all the sidescuttles in that between decks shall be closed watertight and locked before the ship leaves port, and they shall not be opened before the ship arrives at the next port. In the application of this sub-paragraph the appropriate allowance fot fresh water may be made when applicable.

(b) The time of opening such sidescuttles in port and of closing and locking them before the ship leaves port shall be entered in such log book as may be prescribed by the Administration.

(c) For any ship that has one or more sidescuttles so placed that the requirements of the first clause of this sub-paragraph would apply when she was floating at her deepest subdivision load line, the Administration may indicate the limiting mean draught at which these sidescuttles will have their sills above the line drawn parallel to the bulkhead deck at side, and having its lowest point 4 1]2 feet (or 1.37 metres) plus 2 1]2 per cent. of the breadth of the ship above the waterline corresponding to the limiting mean draught, and at which it will therefore be permissible to depart from port without previously closing and locking them and to open them at sea on the responsibility of the master during the voyage to the next port. In tropical zones as defined in the International Convention respecting Load Lines, 1930, this limiting draught may be increased by 1 foot (or 0.305 metres).

d) Efficient hinged inside deadlights arranged so that they can be easily and effectively closed and secured watetight shall be fitted to all sidescuttles except that abaft one-eighth of the ship's length from the forward perpendicular and above a line drawn parallel to the bulkhead deck at side and having its lowest point at a height of 12 feet (or 3-66 metres) plus 2 1)2 percent. of the breadth of theship above the deepest subdivision load line, the deadlights may be portable in passenger accommodation other than that for steerage passengers, unless the deadlights are required by the International Convention respecting Load Lines, 1930, to be permanently attached in their proper positions. Such portable dealights shall be stowed adjacent to the sidescuttles they serve.

e) Sidescuttles and their deadlights, which will uot be accessible during navigation, shall be closed and secured before the ship leaves port.

f) (i) No sidescuttles shall be fitted in any spaces which are appropriated exclusively to the carriage of cargo or coal.

ii) Sidescuttles may, however, be fitted in spaces appropriated alternatively to the carriage of cargo or passengers, but they shall be of such construction as will effectively prevent any person opening them or their deadlights without the consent of the master of the ship.

iii) If cargo is carried in such spaces, the sidescuttles and their deadlights shall be closed watertight and locked before the cargo is shipped and such closing and locking shall be recorded in such logbook as may be prescribed by the Administration.

g) Automatic ventilating sidescuttles shall not be fitted in the shell plating below the margin line without the special sanction of the Administration.

h) The number of scuppers, sanitary discharges and other similar openings in the shell plating shall be reduced to the minimum either by making each discharge serve for as many as possible of the sanitary and other pipes, or in any other satisfactory manner.

i) (i) All inlets and discharges in the shell olating shall be fitted with efficient and accessible arrangements for preventing the accidental admission of water into the ship.

ii) (a) Except as provided in sub-paragraph (i) (iii), each separate discharge led through the shell plating from spaces below the margin line shall be provided either with one automatic nonreturn valve fitted with a positive means of closing it from above the bulkhead deck, or, alternatively, with two automatic nonreturn valves without such means, the upper of which is so situated above the deepest subdivision load line as to be always accessible for examination under service conditions, and is of a type which is normally closed.

b) Where a valve with positive means of closing is fitted, the operating position above the bulkhead deck shall always be readily accessible, and means shall be provided for indicating whether the valve is open or closed.

iii) Main and auxiliary sea inlets and discharges in connection with machinery shall be fitted with readily accessible cocks or valves between the pipes and shell plating or between the pipes and fabricated boxes attached to the shell plating.

j) (i) Gangway, cargo and coaling ports fitted below the margin line watertight before the ship leaves port, and shall be kept closed during shall be of suffi-

cient strength. They shall be effectively closed and secured ua vigation.

ii) Such ports shall be in no case fitted so as to have their lowest point below the deepest subdivision loadline.

k) (i) The inboard opening of each ash-shoot, rubbish-shoot, &c., shall be fitted with an efficient cover.

ii) If the inboard opening is situated below the margin line, the cover shall be watertight, and in addition an automatic non-return valve shall be fitted in the shoot in an easily accessible position above the deepest subdivision loadline. When the shoot is not in use both the cover and the valve shall be kept closed and secured.

Regulation 14.

Construction and Initial Tests of Watertight Doors, Sidescuttles, &c.

a) (i) The design, materials and construction of all watertight doors, sidescuttles, gangway, cargo and coaling ports, valves, pipes, ash-shoots and rubbish-shoots referred to in these Regulations shall be to the satisfaction of the Administration.

ii) The frames of vertical watertight doors shall have no groove at the bottom in which dirt might lodge and prevent the door closing properly.

iii) Watertight doors giving direct access to any space containing bunker coal shall, together with the frames, be made of cast or wrought steel.

iv) Cocks or valves of more than 3 inches bore (or 76 millimetres) for main and auxiliary sea inlets and discharges in connection with machinery shall be of steel or bronze as applicable, or other approved ductile material

v) Ordinary cast iron shall not be used for the other cocks and valves of any size, which are fitted to the shell plating below the bulkhead deck or which affect the subdivision arrangements of the ship.

b) Each watertight door shall be tested by water pressure to a head up to the margin line. The test shall be made before the ship is put in service, either before or after the door is fitted.

Regulation 15.

Construction and Initial Tests of Watertight Decks, Trunks, &c.

a) Watertight decks, trunks, tunnels, duct keels and ventilators shall be of the same strenght as watertight bulkheads at corresponding levels. The means used for making them watertight, aud the arrangements adopted for closing openings in them, shall be to the satisfaction of the Administration. Watertight ventilators and trunks shall be carried at least up to the bulkhead deck.

b) After completion, a hose or flooding test shall be applied to watertight decks and a hose test to watertight trunks, tunnels and ventilators.

Regulation 16.

Side and other Openings, &c., above the Margin Line

a) Sidescuttles, gangway, cargo and coaling ports, and other means for closing openings in the shell plating above the margin line shall be of efficient design and construction and of sufficient strength having regard to the spaces in which they are fitted and their positions relative to the deepest subdivision loadline.

b) The bulkhead deck or a deck above it shall be weathertight in the sense that in ordinary sea conditions water will not penetrate in a downward direction. All openings in the exposed weather deck shall have coamings of ample height and strength and shall be provided with efficient means for expeditiously closing them weathertight.

c) Freeing ports and or scuppers shall be fitted as necessary for rapidly clearing the weather deck of water under all weather conditions.

Regulation 17.

Pumping Arrangements

a) Ships shall be provided with an efficient pumping plant, capable of pumping from and draining any watertight compartment under all practicable conditions after a casualty whether the ship is upright or listed. For this purpose wing suctions will generally be necessary except in narrow compartments at the ends of the ship, where one suction may be sufficient. In compartments of unusual form, additional suctions may ve required. Arrangements shall be made whereby water in the compartment may find its way to the suction pipes. Efficient means shall be provided for draining water from insulated holds.

b) (i) Except as provided elsewhere in this Regulation, ships shall have at least three power pumps connected to the bilge main, one of which may be attached to the propelling unit. Where the criterion numeral is 30 or more, one additional independent power pump shall be provided. In ships less than 300 feet (or 915 metres) in length and having a criterion numer al less than 30, two efficient hand-pumps of the cranktype, fitted one forward and one aft, may be substituted for one of the independent power pumps.

ii) The requirements are summarised in the following table :

Length of ship	Less than 300 feet (or 91)5 metres)		300 feet (or 91) 5 metres) and over	
Criterion numeral	Less than 30	30 and over	Less than 30	30 and over
Hand pumps (may be replaced by one independent pump)..	2	..	..	..
Main engine pump (may be replaced by one independent pump)	1	1	1	1
Independent pumps..	1	3	2	3

iii) Sanitary, ballast and general service pumps may be accepted as independent power bilge pumps if fitted with the necessary connections to the bilge pumping system.

c) Where practicable, the power bilge pumps shall be placed in separate watertight compartments so arranged or situated that these compartments will not readily be flooded by the same damage. Il the engines and boilers are in two or more watertight compartments, the pumps available for bilge service shall be distributed through these compartments as far as is possible.

d) On ships 300 feet (or 91.5 metres) or more in length or having a criterion numeral of 30 or more, the arrangements shall be such that at least one power pump will be available for use in all ordinary circumstances in which a ship may be flooded at sea. This requirement will be satisfied if

i) One of the required pumps is an emergency pump of a reliable submersible type having a source of power situated above the bulkhead deck, or

ii) The pumps and their sources of power are so disposed throughout the length of the ship that under any condition of flooding which the ship is required to withstand, at least one pump in an undamaged compartment will be available.

e) With the exception of pumps which may be provided for peak compartments only, each bilge pump, whether operared by hand or by power shall be arranged to draw water from any hold or machinery compartment in the ship.

f) (i) Each independent power bilge pump shall be capable of giving a speed of water through the main bilge pipe of not less than 400 feet (or 122 metres) per minute. Independent power bilge situated in machinery spaces shall have direct suctions from these spaces, except that not more than two such suctions shall be required in any one space. The Administration may require independent power bilge pumps situated in other spaces to have separate direct suctions. Direct suctions shall be suitably arranged and those in a machinery space shall be of a diameter not less than that of the bilge main.

ii) In coal-burning ships there shall le provided in the stokehold, in addition to the other suctions required by this Regulation, a flexible suction hose of suitable diameter and sufficient length, capable of being connected to the suction side of an independent power pump.

g) Main circulating pumps shall have direct suction connections, provided with non-return valves, to the lowest drainage level in the machinery space, and of a diameter at least two-thirds that of the main sea inlet. Where the fuel is, or may be, coal and ther is no watertight bulkead between the engines and the boilers, a direct discharge overboard shall be fitted from at least one circulating pump, or, alternatively, a by-pass may be fitted to the circulating discharge. The spindles of the sea inlet and direct suction valves shall extend well above the engine room platform.

h) (i) All pipes from the pumps which are required for draining cargo or machinery spaces shall be entirely distinct from pipes which may be used for filling or emptying spaces where or oil is carried.

ii) Lead pipes shall not be used in or under coal bunkers or oil fuel storage tanks, or in boiler or machinery spaces, including motor rooms in which oil settling tanks or oil fuel pumping units are situated.

i) Tte Administration shall make rules relating to the diameters of the bilge main and branch pipes. The diameterr of the bilge main may be determined approximately from the following formulae :

$$d = \sqrt{\frac{L(B+D)}{2,500}} + 1$$

whered = internal diameter of the bilge main in inches
L = length of ship in feet
B = breadth of ship in feet
D = moulded depth of ship at bulkhead deck in feet ; or

$$d = 1{\cdot}68\sqrt{L(B+D)} + 25$$

where d = internal diameter of the bilge main in millimetres
L = length of ship in metres
B = breadth of ship in metres
D = moulded depth of ship at bulkhead deck in metres.

i) The arrangement of the bilge and bsallast pumping system shall be such as to prevent the possibility of water from the sea and from water ballast spaces into the cargo and machinery spaces, or from one compartment to another. Special provision shall be made to prevent any deep tank having bilge and ballast connections being inadvertently run up from the sea when containing cargo, or pumped out through a bilge pipe when containing water ballast.

k) Provision shall be made to prevent the compartment served by any bilge suction pipe being flooded in the event of the pipe being severed, or otherwise damaged by collision or grounding, in any other compartement. For this purpose, where the pipe is at any part situated nearer the side of the ship than one-fifth the breadth of the ship (measured at right angles to the centre line at the level of the deepest sub-division load line), or in a duct keel, a non-return valve shall be fitted to the pipe in the compartment containing the open end.

l) All the distribution boxes, cocks, and valves in connection with the bilge pumping arrangements shall be in positions which are accessible at all times under ordinary circumstances. They shall be so arranged that, in the event of flooding, one of the bilge pumps may be operative on any compartment. If there is only one system of pipes common to all the pumps, the necessary cocks or valves for controlling the bilge suctions must be workable from above the bulkhead deck. If, in addition to the main bilge pumping systen an emergency bilge pumping system is provided, it shall be independent of the main system and so arranged that a pump is capable of operating on any compartment under flooding conditions.

Regulation 18

Stability Tests for Passenger Ships and Cargo Ships

a) Passenger ships and cargo ships shall be inclined upon their completion and the elements of their stability determined. The master shall be supplied with such information on this subject as is necessary to permit efficient handling of the ship, and a copy shall be furnished to the Administration concerned.

b) The Administration may allow the inclining test of an individual ship to be dispensed with provided basic stability data are available from the inclining test of a sister ship and it is shown to the satisfaction of the Administration that reliable stability information for the exempted ship can be obtained from such basic data.

Regulation 19

Periodical Operation and Inspection of Watertight Doors, &c.

a) In new and existing ships drills for the operating of watertight doors, sidescuttles, valves and closing mechanisms of scuppers, ash-schoots and rubbish-shoots, shall take place weekly. In ships in which the voyage exceeds one week in duration a complete drill shall be held before leaving port, and others thereafter at least once a week during the voyage, provided that all watertight power doors and hinged doors, in main transverse bulkheads, in use at sea, shall be operated daily.

b) The watertight doors and all mechanisms and indicators connected therewith, all valves the closing of which is necessary to make a compartment watertight and all valves the operation of which is necessary for damage control cross connections shall be periodically inspected at sea, at least once a week.

Regulation 20

Entries in Log

a) In new and existing ships hinged doors, portable plates, sidescuttles, gsngway, cargo and coaling ports and other openings, which are required by these Regulations to be kept closed during navigation, shall be closed before the ship leaves port. The time of closing and the time of opening (if permissible under these Regulations), shall be recorded in such log book as may be prescribed by the Administration.

b) A record af all drills and inspections required by Regulation 19 shall be entered in the log book with an explicit record of any defects which may be disclosed.

PART C.—ELECTRICAL INSTALLATIONS

(Part C applies to passenger ships only)

Regulation 21
General

a) Electrical installations in ships shall be such that:—

i) services essential for safety will be maintained under various emergency conditions; and

ii) the safety of passengers, crew and ship from electrical hazards will be assured.

b) Every ship, the electrical power of which constitutes the only means of maintaining the auxiliary services indispensable for the propulsion and the safety of the ship, shall be provided with at least two main generating sets. The power of these sets shall be such that it shall still be possible to ensure the functioning of the said services in the event of ang one of these generating sets being stopped.

Regulation 22
Emergency Source of Power

a) There shall be above the bulkhead deck a self-contained emergency source of electrical power. It shall be situated outside the machinery casings. The power available shall be sufficient to supply all those services that are, in the opinion of the Administration, necessary for the safety of the passengers and the crew in an emergency, due regard being paid to such services as may have to be operated sivmultaneously. Special consideration shall be given to emergency l'ghting at every sytation on boat station on deck and oversides, in all alleyways, stairways and exits, in the machinery spaces and in the control stations as defined in Regulation 26. and to navigation lights if solely electric. The power shall be adequate for a period of 36 hours except that, in the case of ships engaged regularly on voyages of short duration, the Administration may accept a lesser supply if satisfied that the same standard of safety would be attained. The source of emergency power may be either—

i) an accumulator (storage) battery capable of carrying the emergency load without recharging or excessive voltage drop ; or

ii) a generator driven by a suitable type of compression ignition engine, with an independent fuel supply and with starting arrangements approved by the Administration. The fuel used shall have a flash point of not less than 110° F. (or 43·3o C.).

b) Arrangements shall be such that the emergency plant will function efficiently when the ship is inclined 22 1)2o and or when the trim of the ship is 10° from an even keel.

c) (i) Where the emergency power is derived from an accumulator battery, arrangements shall be made to ensure that emergency lighting will automatically come into operation in the event of failure of the main lighting supply.

ii) Where the emergency source of power is a generator, there shall be provided a temporary source of emergency power from an accumulator battery of sufficient capacity—

a) to supply emergency lighting continuously for half-an-hour; and

b) to close the watertight doors (if electrically operated) but not necessarily to close them all simultaneously.

The arrangements shall be such that the temporary source of emergency power will come into operation automatically in the event of failure of the main supply.

iii) Provision shall be made for the periodic testing of autonatic arrangements.

d) Electrically operated steering gears shall be served by two sets of feeder cables from the main switchboard. Each feeder shall have adequate capacity for serving all motors which may operate simultaneously, and these feeders shall be separated throughout their lenght as widely as is practicable. Short circuit protection oncy shall be provided for these circuits and motors.

Regulation 23.
Precautions for Safety of Passengers and Crew

a) (i) All exposed metal parts of electrical machines or equipment which are not intended to be «live», but are liableto bocome «live» under fault conditions, shall be earthed (groundod) * and all apparatus shall be constructed and so installed that danger of injury in ordinary handliug, shall not exist.

(ii) Metul frames of all portable lamps, tools, and similar apparatus supplied as ship's equipment and rated 100 volts or more shall be earthed (grounded) through a suitable conductor in the supply cable.

b) Open type switchboards shall be arranged to give easy access back and front without danger to attendants. The sides and backs of switchboards shall be suitably guarded and there shall be a non-conducting mat or grating. Exposed current-carrying parts at voltages to earth (ground) in excess of 250 volts direct current or 150 volts alternating current shall not be installed on the face of any switchboard or control panel.

Regulation 24.
Precautions against Fire

a) Hull return shall not be used for power, heat and light distribution systems.

b) Distribution systems shall be so arranged that fire in any main fire zone will not interfere with essential services in any other main fire zone. This requirement will be met if main and emergency feeders passing through any zone are separated both vertically and horizontally as widely as is practicable.

c) (i) All metal sheaths and armour of cables shall be electrically continuous and shall be earthed (grounded).

ii) Where the cables are neither metal sheathed nor armoured and there might be risk of fire in the event of an electrical fault, precautions shall be required by the Administration.

iii) Metal sheathed or armoured cables may be required by the Administration in certain compartments or sections of the ship, with a view to the prevention of fire.

d) (i) Joints in all conductors except for low voltage communication circuits shall be made only in junction or outlet boxes. All such boxes or wiring devices shal be so constructed as to prevent the spread of fire from the box or device.

ii) Lighting fittings shall be arranged to prevent temperature rises that would be injurious to the wiring and to prevent surrounding material from becoming excessively hot.

e) Wiring shall be supported in such a manner as to avoid chafing or other injury.

f) Except as provided in paragraph (d) of Regulation 22, each separate circuit shall be protected against overload. The current-carrying capacity of each circuit shall be permanently indicated, together with the rating or setting of the appropriate overload protective device.

g) (i) Accumulator betteries shall be suitably housed, and compartments used primarily for their accommodation shall be properly constructed and efficiently ventilated.

ii) Devices liable to arc shall not be installed in a compartment assigned principally to accumulator betteries unless the devices are flameproof (explosion proof).

PART D. FIRE PROTECTION IN ACCOMMODATION AND SERVICE SPACES

(Part D applies to passenger ships only)

Regulation 25.

Application and General

a) The application of this Part of this Chapter subject to the condition that a ship carrying not more than 36 passengers need comply only with Regulations 28 and 29, provided that, in addition to eomplying with paragraph (b) of Regulation 50, it is fitted with a fire detection system of a type approved by the Administration, which will automatically indicate at one or more points or stations, where it can be most quickly observed by officers and crew, the presence or indication and location of fire in all enclosed spaces appropriated to the use or service of passengers and crew, except spaces which afford no substantial fire risk.

b) The main structure, including deks and deck houses, shall be of steel except where the Administration may sanction the use of other suitable material in special cases. It shall be divided into main vertical zones by «A» class bulkheads (as defined later) and further divided by similar bulkheads forming the boundaries protecting spaces which provide vertical access, and the boundaries separating the accommodation spaces from the machinery, cargo and service spaces and others. In addition, and supplementary to the patrol systems, alarm systems and fire extinguishing apparatus required by Part E of this Chapter, either of the following methods of protection, or a combination of these methods to the satisfaction of the Administration, shall be adopted in accommodation and service spaces with a view to preventing the spread of incipient fires from the their origin :

Method I.'The construction of internal divisional bulkheading of «B» class divisions (as defined later) generally without the installation of a detection or sprinkler system in the accommodation and service spaces or

Method II.—The fitting ofan automatic sprinkler and fire alarm system for the detection and extinction of fire in all spaces in which a fire might be expected to originate generally with no restriction on the type of internal divisional bulkheading in spaces so protected ; or

Method III.—A system of subdivision within each main vertical zone using «A» and «B» class divisions distributed according to the importance, size, and nature of the various compartments, with an automatic fire detection system in all spaces in which a fire might be expected to originete, and with resticted use of combustible and highly inflammable materials and furnishings; but generally without the installation of a spinkler suystem.

The detailed requirements are set out in Regulations 27 to 44. The heading of each indicates under which method or methods the Regulation is a requirement.

Regulation 26

Definitions

Wherever the phrases defined below occur throughout this Part of this Clhapter they shall be interpreted in accordance with the following definitions :

a) «Incombustible Material» means a material which neither burns nor gives off inflammable vapours in sufficient quantity to ignite at a pilot flame when heated to approximately 1382° F. (or 750° C.). Any other material is a «Combustible Material.»

b) «A Standard Fire Test» is one which develops in the test furnace a series of time temperature relationships approximately as follows :

At the end of the first 5 minutes-1,000° F. (or 538° C.)
At the end of the first 10 minutes 1,300° F. (or 704° C.)
At the end of the first 30 minutes 1,550° F. (or 843° C.)
At the end of the first 60 minutes 1,700° F. (or 927° C.)

c) «A» Class or Fire-resisting Divisions» are those divisions formed by bulkheads and decks which comply with the following :

i) They shall be constructed of steel or other equivalent material.

ii) They shall be suitably stiffened.

iii) They shall be so constructed as to be capable of preventing the passage of smoke and flame up to the end of the one-hour standard fire test.

iv) They shall have an insulating value to the satisfaction of the Administration, having regard to the nature of the adjacent spaces. In general, where such bulkheads and decks are required to form fire-resisting divisions between spaces either of whiclh contains adjacent woodwork, wood lining, or other combustible material, they shall be so insulated that, if either face is exposed to the standard fire test for one hour, the average temperature on the unexposed face will not increase at any time during the test by more than 250° F. (or 139°C.) above the initial temperature nor shall the temperature at any one point rise more than 325° F. (or 180° xC.) above the initlal temperature. Reduced amounts of insulation or none at all may be provided where in the opinion of the Administration a reduced fire hazard, is present.

d) «B» Class or Fire-retarding Divisions» are those divisions formed by bulkheads which are so constructed that will be capable of preventing the passage of flame up to the end of the first one-half hour of the standard fire test. In addition they shall have an insulating value to the satisfaction of the Administration, having ragard to the nature ot the adjacent spaces. In general, where such bulkheads are required to form fire-retarding divisions between cabins, they shall be of material which, if either face is exposed for the lirst one-half hour period of the standard fire test, will prevent the temperature on the unexposed side from increasing during the test by more than 250° F. (or 139° C.) above the initial temperature. For panels which are of incombustible materials it will only be necessary to comply with the above temperature rise limitation during the first 15- minute period of the standard fire test, but the test shall be continued to the end of the one-half hour to test the panel' s integrity in the usual manner. Reduced amounts of insulation or none at all may be provided where in the opinion of the Administration a reduced fire hazard is present.

e) «Main Vertical Zones» are those sections into which the hull, superstructure, and deck houses are divided by main fire-resisting bulkheads, the mean length of which above the bulkhead deck does not, in general, exceed 131 feet (or 40 metres),.

f) «Control Stations» are those spaces in which radio, main navigating or central fire-recording equipment or the emergency generator is located.

g) «Accommodation» spaces are those used for public spaces, corridors, lavatories cabins, offices, crew quarters, barber shops isolated pantries and lockers, and similar spaces.

h) «Public Spaces» are those portions of the accommodation which are used for halls, dining rooms, lounges and similar permanently enclosed spaces.

i) «Service Spaces» are those used for galleys, main pantries, stores (except isolated pantries and lockers), mail and specie rooms, and similar spaces and trunks to such spaces.

j) «Cargo Spaces» are all spaces used for cargo (including cargo oil tanks) and trunks to such spaces.

k) «Machinery Spaces» include all spaces used for propelling, auxiliary or refrigerating machinery, boilers, pumps workshops , generators, ventilation and air conditioning machinery, oil filling stations, and similar spaces and truks to such spaces.

l) «Steel or Other Equivalent Material».—Where the words «steel or other equivalent material» occur, «equivalent material» means any material which by itseflf or due to insulation provided, has integrity properties eguivalent to steel at the end of the applicable fire exposure (e.g. aluminium with appropriate insulation).

Regulation 27

Structure (Methods I, II and III)

The hull, superstructure, structural bulkheads, decks and deckhouses shall be constructed of steel, except where the Administration may sanction the use of other suitable material in special cases.

Regulation 28

Main Vertical Zones (Methods I,II and III)

a) The hull, superstructure and deck houses shall besubdivided by «A» Class divisions into main vertical zones, the mean length of which above the bulkhead deck shall not in general exceed 131 feet (or 40 metres). Where steps are necessary they shall be of «A» Class divisions.

b) As far as praticable the portions of such bulkheads above the bulkhead deck shall îe in line with watertight subdivision bulkheads situated immediately below the bulkhead deck.

c) Such bulkheads shall extend from deck to deck and to the shell or other boundaries.

d) On ships designed for special purposes, such as automobile or railroad car ferries, where installation of such bulkheads would defeat the purpose for which the ship is intended, equivalent means for controlling and limiting a fire shall be substituted and specifically approved by the Administration.

Regulation 29

Openings in Main Vertical Zone Bulkheads (Methods I, II and III)

a) Where main vertical zone bulkheads are pierced for the passage of electric cables, pipes, trunks, &c., or for girders, beams or other structures, arrangements shall be made to ensure that the fire-resistance of the bulkheads is not impaired.

b) Dampers are to be fitted in trunks passing throug main vertical zone bulkheads and shall be fitted with suitable local control capable of being operated from both sides of the bulkhead. The operating positions shall be readily accessible and marked in red. Indicatoors shall be fitted to show whether the dampers are open or shut.

c) All openings shall be provided with permanently attached means of closing which shall be at least as effective for resisting fires as the bulkheads in which they are fitted.

d) The construction of all doors and doorways in main vertical zone bulkheads, with the means of securing them when closed, shall provide fireresistance at least as effective as the bulkheads in which the do ors are situated and must be capable of resisting the passage of smoke and flame. Watertight doors need not be insulated.

e) It shall be possible to open each door from either side of the bulkhead by one person only. Fire doors other than watertight doors shall be of the self-closing type with simple and easy means of release from the open position. These doors shall be of types and designs approved by the Administration.

Regulation 30

Bulkheads within Main Vertical Zones (not required for Method II)

a) Method I

i) Within the accommodation spaces, all enclosure bulkeads, other than those required to be Iof «A» class divisions, shall be constructed of «B» class divisions and assembled in such a manner as to ensure the integrity of the unit. The Administration may require an assembly test. On ships which carry more than 100 passengers the «B» class divisions shall be of incombustible materials which may, however, be faced with combustible materials in accordance with Regulation 39.

ii) All corridor bulkheads shall extend from deck to deck. Ventilation openings will be permitted in the corridor bulkheads, preferably in the lower portion. All other enclosure bulkheads shall extend from deck to deck vertically, and to the shell or other boundaries transversely, unless incombustible ceilings or linings are fitted, in which case the bulkheads may terminate at the ceilings or linings.

b) Method III

i) Within the accommodation spaces enclosure bulkheads other than those required to be of «A» class divisions shall be constructed of «B» class divisions so as to form a continuous network of fire retarding bulkheads within which the area of any one compartment shall not in general exceed 1,300 square feet (or 120 square metres) with a maximum of 1,600 square feet (or 150 square metres).

ii) All public spaces without interior subdivisions shall be surrounded by «B» class bulkheads. The insulation of «A» class and «B» class divisions except those constituting the separation of the main vertical zones, the control stations, the stairway encloures, and the corridors, may be omitted where the divisions constitue the outside part of the ship or when the adjoining compartment does not contain fire hazard.

iii) All corridor bulkheads shall be of «B» class divisions and shall extend from deck to deck. When no ceilings are fitted or when the ceilingd are of incombustible materials ventilation openings having grilles of incombustible material will be permitted. All other enclosure bulkheads shall also extend intact from deck to deck.

iv) The «B» class divisions shall be of a type having incombustible cores or of an assembled type having internal layers of sheet asbestos or similar incombustible material, and the temperature rise limitation referred to in the definition of «B» class divisions in Regulation 26 shall apply at the end of the half hour test.

Regulation 31.

Separation of Accommodation Spaces from Machinery, Cargo and Service Spaces (Methods, I, II and III)

The boundary bulkheads and decks separating accommodation spaces from machinery, cargo and service shall be constructed as «A» class divisions, and these bulkheads and decks shall have an insulation value to the satisfaction of the Administration having regard to the nature of the adjacent spaces.

Regulation 32.

Deck Coverings (Methods, I, II and III)

Primary deck coverings within accommodation spaces, control stations, stairways corridors shall be of material which will not readily ignite and as approved by the Administration.

Regulation 33.

Protection of Vertical Stairways

a) Methods I and III

i) All stairways shall be of steel frame construction and shall be within enclosures formed of »A» class divisions, with positive means of closure at all openings from the lowest accommodation deck at least to a level which is directly accessible to the open deck, except that :

a) A stairway serving only two decks need not be enclosed provided the integrity of the deck is maintained by proper bulkheads or doors at one level.

b) Stairways may be fitted in the open in a public space provided they lie wholly within such public space.

ii) Stairway enclosures shall have direct communication with the corridors and be of sufficient area to prevent congestion having in view the number of persons likely to use them in an emergency, and shall contain as little accommodation or other enclosed space in which a fire may originate as practicable.

iii) Stairway enclosure bulkheads shall have an insulation value to the satisfaction of the Administration, having regard to the nature of the adjacent space . The means for closure at openings in stairway enclosures shall be at least as effective for resisting fire as the bulkheads in which they are fitted. Doors other than watertight doors shall be of the self-closing type, as required for the main vertical zone bulkheads.

b) Method II

i) Main stairways shall be of steel frame construction and shall be within enclosures formed of «A» class divisions with positive means of closure ar all openings from the lowest accommodation deck at least to a level which is directy accessible to the open deck except that :

a) A stairway serving only two decks neednot be enclosed provided the integrity of the deck is maintained by proper bulkheads or doors at one level ;

b) Staisways may be fitted in the open in a public space provided they lie wholly within such public space.

ii) Stairway enclosures shall have direct communication with the corridors and be of sufficient area to prevent congestion having in view the number of persons likely to use them in an emergency, and shall contain as little accommodation or other enclosed space in which a fire may originate as practicable.

iii) Stairway enclosure bulkheads shall have an insulation value to the satisfaction of the Administration, having regard to the nature of the adjacent spaces. The means for closure at openings in stairway enclosures shall be at least as effective for resisting fire as the bulkheads in which they are fitted. Doors other than watertight doors shall be of the selfclosing type, as required for the main vertical zone bulkheads.

iv) Auxiliary stairways shall be of steel frame construction but need not be within enclosures provided the integrity of the deck is maintained by the fitting of sprinklers at the auxiliary stairways.

Regulation 34.

Protection of Lifts (Passenger and Service), Vertical Trunks for Light and Air., &c. (Methods I, II and III)

a) Passenger and service lift trunks, vertical trunks, for light and air to passenger spaces &c., shall be of «A» class divisions. Doors shall be of steel or other incombustible material and when closed shall provide fire resistance at least as effective as the trunks in which they are fitted.

b) Lift trunks shall be so fitted as to prevent the passage of smoke and flame from one between deck to another and shall be provided with means of closing so as to permit of draught and smoke control. The insulation of lift trunks which are within stairway enclosures shall not be compulsory.

c) Where a trunk for light and air communicates with more than one between deck space, and in the opinion of the Administration, smoke and flame are likely to be conducted from one between deck to another, smoke shutters, suitably placed, shall be fitted so that each space can be isolated in case of fire.

d) Any other trunks (e.g. for electric cables) shall be so constructed as as not to afford passage for fire from one between deck or compartment to another.

Regulation 35.

Protection of Control Stations (Methods I, II and III)

Control stations shall be separated from the remainder of the ship by «A» class bulkheads and decks.

Regulation 36.

Protection of Store Rooms, &c. (Methods I, II and III)

The boundary bulkheads of baggage rooms, mail rooms, store rooms, paint and lamp lockers, galleys, and similar spaces shall be of «A» class divisions. Spaces containing highly inflanmable stores shall be so situated as to minimise the danger to passengers or crew in the event of fire.

Regulation 37.

Windows and Sidescuttles

a) Methods I and III

All windows and sidescuttles within accommodation spaces shall be constructed with metal frames or equivalent material. The glass shall be retained by a metal glazing bead or equivelent means. All windows or sidescuttles opening on to corridors or stairways shall conform to the integrity reguirements of the type of bulkheads in which they are fitted.

b) Method II

All windows or sidescuttles opening on to corridors or stairways shall conform to the integrity requirements of the type of bulkhead in which they are fitted.

Regulation 38.

Ventilation Systems (Methods, I, II and III)

a) The main inlets and outlets of all ventilation systems shall have accessible means of closure which can be shut in the event of fire. In general, the ventilating fans shall be so disposed that the ducts reaching the various quarters shall remain within the same main vertical zone.

b) All power ventilation, except machinery space ventilation, shall be fitted with master controls so that all fans may be stopped from either of two control stations which should be situated as far apart as practicable. One of the master controls of the power ventilation serving machinery spaces shall be operable from a position outside the machinery space. Efficient insulation shall be provided for exhaust ducts from galley ranges where the ducts pass through accommodation spaces.

Regulation 39

Details of Construction (not required for Method II)

(a) Method I

Except cargo spaces, mail rooms, baggage rooms or refrigerated compartments of service spaces, all linings, grounds, ceilings, and insulations, shall be of incombustible materials, but in ships carrying not more than 100 passengers the linings, grounds and ceilings need not be of incombustible matetials provided they conform to the conditions applicable to the bulk-heads of the spaces in which they are situated. The total volume of combustible facings, mouldings, decorations, andveneers in any accommodation or public space shall not exceed a volume exquivalent to one-tenth inch (or 2-54 millimetres) veneer on the combined area of

the walls and ceiling. Combustible facings, mouldings, decorations or veneers shall not be used in corridors or stairway enclosures.

(b) Method II

The use of combustible materials of all kinds such as untreated wood, veneers, ceilings curtains, carpets, &c., shall be reduced in so far as it is reasonable and practicable. In large public spaces the grounds and supports to the linings and ceilings, shall be of steel or equivalent material.

Regulation 40

Miscellaneous Items (Methods I.II and III)

(a) (i) Air spaces enclosed behind ceilings, panellings or linings shall be suitably divided by close-fitting draught stops not more than 45 feet (or 13-73 metres) apart in the fore and after direction.

(ii) In the vertical direction, such spaces including those behind linings of stairways, trunks, &c., shall be closed at each deck.

(b) The construction of ceiling and bulkheading shall be such that it will be possible for the fire patrols to detect any smoke originating in concealed and inaccessible spaces without impairing the efficiency of the fire protection.

(c) The concealed surfaces of all bulkheads, linings, panellings, stairways, wood grounds, &c., in accommodation spaces shall be such as will, in the opinion of the Adminittration, restrict the spread of flame to a satisfactory degree.

(d) Paints, varnishes and similar preparations having a nitro-cellulose base shall not be used.

(e) Lead shall not be used for overboard scuppers, sanitary discharges and other outlets which are close to the water line nor where the fusing of the lead in the event of fire would give rise to danger of flooding.

(f) Electric radiators, if used, must be fixed in position and so constructed as to reduce fire risks to a minimum. Electric radiators of the exposed element type shall not be used.

Required only for Method III

g) All exposed surfaces and their coatings in accommodation spaces shall be of limited flame-spreading power to the satisfaction of the Administration..

Regulation 41

Cinematograph Apparatus (Methods I, II and III)

Except where only «non-inflammable» film is used the installation and use of cinematograph apparatus on ships shall be subject to special fire precautions to be prescribed by the Administration. Lockers for the storage of highly inflammable film shall have an outlet to the open air with a total area of 1 square inch for each 5 lbs. (10 square centimetres for each 3-5 kilogrammes) reel of film or equivalent stored therein.

Regulation 42

Automatic Sprinkler and Fire Alarm and Detection Systems (Method II)

In ships in which method II is adopted, an automatic sprinkler and fire alarm system of a type approved by the Administration and complying with the requirements of Regulation 48 shall be installed and so arranged as to protect all enclosed spaces appropriated to the use or service of passenngers or crew, except spaces which afford no substantial fire risk.

Regulation 43

Automatic Fire Alarm and Fire Detection Systems (Method III)

In ships in which method III is adopted a fire detecting system of a type approved by the Administration shall be installed and so arranged as to detect the presence of fire in all enclosed spaces appropriated to the use or service of passengers or crew (except spaces which afford no substantial fire hazard) and automatically to indicate at one or more poins or stations where it can be most quickly observed by officers and crew, the presence or indication and location of fire.

Regulation 44

Plans (Methods I, II and III)

There shall be permanently exhibited, for the guidance of the officer in charge of the ship, general arrangement plans showing for each deck the various fire sections enclosed by fire- resisting bulkheads, the sections enclosed by fire-retarding bulkheads (if any), together with particulars of the fire alarms, detecting systems, the sprinkler installation (if any), the fire-extinguishing appliances, means of ingress to and egress from different compartments, decks, &c., and the ventilating system including the positions of dampers and identification numbers of the ventilating fans serving each section.

PART E.—FIRE DETECTION AND EXTINCTION IN PASSENGER SHIPS AND CARGO SHIPS

(Part E applies to passenger ships and cargo ships except that Regulation 50 applies only to passenger ships and Regulation 51 applies only to cargo ships).

NOTE.—Regulations 45 to 49 inclusive set forth the conditions with which the appliances mentioned in Regulations 50 and 51 are required to comply.

Regulation 45.

Pumps, Water Service Pipes, Hydrants and Hoses.

(a) Fire pumps shall be independently driven. Sanitary, ballast, bilge or general service pumps may be accepted as fire pumps. In any ship the capacity of the pumps designated for fire-fighting purposes shall be at least two-thirds the capacity of the bilge pumps required for the particular ship. Each pump shall be capable of producing at least the two powerful jets to which reference is made in these Regulations. The throw at any nozzle shall be about 40 feet (or 12 metres).

(b) Relief valves shall be provided in connection with all fire pumps. These valves shall be so placed and adjusted as to prevent excessive pressure in any part of the fire main system.

(c) The diameter of the water service pipes shall be sufficient to ensure an adequate supply of water for the simultaneous operation of at least two fire hoses, and shall be based on the required capacity of the pumps designated for fire-fighting purposes.

(d) The number and position of the hydrants shall be such that at least two streams of water, one of which shall be from a single length of hose, may be directed into any part of the ship.

(e) The pipes and hydrants shall be so placed that the fire hoses may be easily coupled to them. In ships where deck cargo may be carried, the positions of the hydrants shall be such that they are always readily accessible and the pipes shall be arranged as far as practicable to avoid risk of damage by such cargo.

(f) Cocks or valves shall be fitted in such positions on the pipes, that any of the fire hoses may be removed while the fire pumps are at work.

(g) Fire hoses shall be of material approved by the Administration, and sufficient in length to project a jet of water to any of the spaces in which they may be required to be used. They shall be provided with the necessary fittings. The internal diameter of the nozzle shall be not less than 1]2 inch (or 12 millimetres),

(h) Hoses specified in these Regulations as fire hoses shall, together with any necessary fittings and tools, be kept ready for use in conspicuous positions near the water service hydrants or connections.

Regulation 46

Fire Extinguishers

(a) All fire extinguishers shall be of types and designs approved by the Administration. The capacity of portable extinguishers shall be not more than 3 gallons (or 13 1)2 litres) and not less than 2 gallons (or 9 litres).

(b) Spare charges shall be provided in accordance with requirements to be specified by the Administration.

(c) Extinguishers in which the medium is stored under pressure shall not be kept in passenger or crew accommodation.

(d) Portable fire extinguishers shall be periodically examined and subjected to such tests as the Administration may require.

(e) One of the portable fire extinguishers intended for use in any space shall be stowed near the entrance to that space.

(f) The control valves for fixed extinguishing apparatus shall be so placed that they will be easily accessible and not readily cut off from use by an outbreak of fire.

Regulation 47

Fire—smothering Gas or Steam for Cargo Spaces and Boiler Rooms

(a)Where provision is made for the injection of gas or steam into cargo spaces or boiler rooms for fire extinguishing purposes, the necessary pipes for conveying the gas or steam shall be provided with control valves or cocks which shall be readily accessible from the deck in any circumstances, and so marked as to indicate clearly the compartments to which the pipes are led. Suitable provision shall be made to prevent inadvertent admission of the gas or steam to any compartment. If any pipe is led to a space to which passengers may have access, it shall be furnished with an additional stop valve or cock suitably protected.

(b) The piping shall be arranged so as to provide effective distribution of the fire smothering gas or steam. In large holds there shall be at least two pipes, one of which shall be fitted at the forward part and one at the after part. Where steam is used, pipes shall be led well down into the space.

(c) (i) When carbon dioxide is supplied as the extinguishing medium in cargo spaces, the quantity of gas available shall be sufficient to give a minimum volume of free gas equal to 30 per cent. of the gros volume of the largest cargo compartment in the ship which is capable of being sealed.

(ii) When carbon dioxide is supplied as an extinguishing medium for boiler rooms, the quantity of gas carried shall be sufficient to give a minimum quantity of free gas equal to 30 per cent. of the gross volume of the largest boiler room measured to the top of the boilers. If the engine and boiler rooms are not entirely separate and fuel oil can drain from the boiler room into the engine room bilges, the combined engine and boiler rooms shall be considered as one compartment.

(iii) When carbon dioxibe is supplied as the extinguishing medium both for cargo spaces and for boiler rooms, the quantity of gas need not be more than that required for the largest compartment protected in this way, whether cargo compartment or boiler room.

(iv) For the purpose of this paragraph (c), the volume of gas shall be calculated at 9 cubic feet to the pound (or 0.56 cubic metres to the kilogramme).

(d)When steam is the extinguishing medium in holds the boiler or boilers available for supplying steam shall have an evaporation of at least 1 lb. of steam per hour for each 12 cubic feet (or 1 Kilogramme for each 0-75 cubic metres) of the gross volume of the largest cargo compartment in the ship.

(e) Means shall be provided for stopping ventilating fans from outside the space and for closing all doorways, ventilators, annular spaces around funnels and other openings to spaces in which fire smothering gas or steam may be used as a fire extinguishing medium.

(f) Means shall be provided for giving audible warning of the release of carbon dioxide to any working space.

Regulation 48

Automatic Sprinkler Systems

(a) Water sprinkler systems automatic in operation may be accepted as satisfactory means for fire extinguishing. Where such a system is fitted it shall be kept charged at the necessary pressure and shall have provision for a continuous supply of water.

(b) The system shall be subdivided into a number of sections to be decided by the Administration, and automatic alarms shall be provided to indicate at one or more suitable points or stations the occurrence or indication of fire, and its location.

(c) The pump or pumps to provide the discharge from sprinkler heads shall be so connected as to be brought into action automatically by a pressure drop in the system.

(d) Each pump shall be capable of maintaining a sufficient supply of water at the appropriate pressure, at the sprinkler heads, while such numbler of sprinkler heads as will be decided by the Administration are in operation.

(e) There shall be not less than two sources of power supply for seawater pumps, air compressors and automatic alarms. Where the power is electrical the supply shall be taken through the emergency switchboard by a feeder reserved solely for that purpose. There shall be no switch in the circuit other than that at the switchboard. The switch shall be clearly labelled and shall normally be kept closed.

(f) Sprinkler heads shall be required to operate at temperatures that will be decided by the Administration. Suitable means for the periodic testing of all automatic arrangements shall be provided.

Regulation 49

Breathing Apparatus, Smoke Helmets and Safety Lamps

a) A breathing apparatus or smoke helmet shall be of a type approved by the Administration.

(b) In order to avoid smoke being breathed by the wearer of a smoke helmet or mask fitted with an air hose, the length of air hose supplied shall be sufficient to reach from the open deck, well clear of hatch or doorway, to any part of the holds or machinery spaces.

(c) Safety lamps shall have a minimum burning period of three hours and be of a type approved by the Administration.

Regulation 50.

Requirements for Passenger Ships

Patrols and Detection

(a) An efficient patrol system shall be maintained in all passenger ships so that any outbreak of fire may be promptly detected. Manual fire alarms are to be fitted throughout the passenger and crew accommodation to enable the fire patrol to give an alarm immediately to the bridge or fire control station.

(b) An approved fire alarm or fire-detecting system shall be provided which will automatically indicate at one or more suitable points or stations. where it can be most quickly observed by officers and crew, the presence or indication and location of fire in any part of the ship which, in the opinion of the Administration, is not accessible to the patrol system ; except where it is shown to the satisfaction of the Administration that the ship is engaged on voyages of such short du-

ration that it would be unreasonable to apply this requirement.

Spaces used by Passengers and Crew

(c) A passenger ship shall be provided with appliances whereby at least two powerful jets of water can be rapidly and simultaneously directed on any part of each deck or space used by passengers or crew when all watertight doors and all doors in the main fire-resisting bulkheads are closed. Doors in intermediate bulkheads may be provided with suitable apertures fitted with covers.

(d) A passenger ship shall be provided with such approved portable fire extinguishers as the Administration may deem to be appropriate and sufficient.

Cargo Spaces

(e) A passenger ship shall be provided with appliances whereby at least two powerful jets of water can be rapidly and simultaneously directed into any cargo space.

(f) (i) A passenger ship of 1.000 tons gross tonnage or over shall be provided with appliances whereby fire smothering gas, sufficient to give a minimum volume of free gas equal to 30 per cent. of the gross volume of the largest hold in the ship which is capable of being sealed, can be promptly conveyed by a permanent piping system into any compartment in which cargo may be carried. The Administration may allow the use of steem in lieu of smothering gas in steamships and in ships propelled by internal combustion machinery if the arrangements comply with paragraph (d) of Regulation 47.

(ii) Where it is shown to the satisfaction of an Administration that a ship is engaged on voyages of such short duration that it would be unreasonable to apply the above reguirement ; also in passenger ships of less than 1.000 tons gross tonnage the arrangements in cargo spaces shall be to the satisfaction of the Administration.

Machinery and Bunker Spaces

(g) A passenger ship shall be provided with appliances whereby at least two powerful jets of water can be rapidly and simultaneously directed into any part of the coal bunker spaces, boiler rooms and engine rooms.

(h) A passenger ship fitted with oil-fired boilers or internal combustion propelling machinery shall be provided in the machinery spaces with at least two fire hydrants, one port and one starboard, and fire hoses for each hydrant complete with couplings and conductors, together with nozzles suitable for spraying water on oil.

(i) A passenger ship in which the main or auxiliary boilers are oil fired shall comply with paragraphs (g) and (h) of this Regulation and with the following :

(i) In each firing space there shall be a receptacle containing sand, sawdust impregnated with soda or other approved dry material, in such quantity as may be required by the Administration.

(ii) There shall be at least two approved portable extinguishers discharging froth or other approved medium suitable for quenching oil fires, in each firing space in each boiler room and each space in which a part of the oil fuel installation is situated.

iii) There shall be approved appliances whereby froth can be rapidly discharged and distributed over the boiler room or rooms and any space in which oil fuel units or settling tanks are situated. The quantity of froth available for discharge shall be sufficient to cover to a depht of 6 inches (or 15 centimetres) the largest area over which oil fuel is liable to spread in the event of an accidental leakage. Alternatively, smothering gas or a fixed high-pressure water spraying system may be employed. If the engine and boiler rooms are not entirely separate, and fuel oil can drain from the boiler room into the engine room bilges, the combined engine and boiler rooms shall be considered as one compartment. Apparatus shall be controlled from an easily accessible position or positions, which will not be readily cut off by an outbreak of fire.

(iv) There shall be one approved froth extinguisher of at least 30 gallons (or 136 litres) capacity in the case ofs ips having one boiler room, and two such extinguishers in the case of ships with more than one boiler room. These extinguishers shall be provided with hoses on reels suitable for reaching any part of the boiler rooms and spaces containing any part of the oil fuel installations. A 100 lbs. (or 45 kilogrammes) carbon dioxide extinguisher may be accepted as an alternative to a 30 gallons (or 136 litres) froth extinguisher.

(j) A passenger ship propelled by internal combustion machinery shall, in addition to complying with paragraphs (g) and (h) of this Regulation, be provided in each of the machinery spaces with at least one approved froth extinguisher of not less than 10 gallons (or 45 litres) capacity, and also with one approved portable froth extinguisher for each 1.000 b.h.p. of the engines or part thereof ; but the total number of portable extinguishers so supplied shall be not less than two and need not exceed six. A 35 lbs. (or 16 kilogrammes) carbon dioxide extinguisher may be accepted as an alternative to the 10 gallons (or 45 litres) froth extinguisher.

(k) If in a passenger ship propelled by internal combustion machinery a donkey boiler is fitted, subparagraphe (i) (i) shall be complied with. If the donkey boiler is situated in a machinery space, there shall be provided in that space, in place of the large extinguisher required by the preceding paragraph, an approved froth extinguisher of at least 30 gallons (or 136 litres) capacity fitted with suitable hose attachments or other approved means for distributing froth. A 100 lbs. (or 45 kilogrammes) carbon dioxide extinguisher may be accepted as an alternative to a 30 gallons (or 136 litres) froth extinguisher.

Pumps

(l) A passenger ship of 4.000 tons gross tonnage or over shall be provided with at least three fire pumps operated by steam or other motive power, and every passenger ship of under 4.000 tons gross tonnage, with at least two such fire pumps. Each fire pump shall be capable of delivering such quantity of water as the Administration may deem sufficient in at least two powerful jets simultaneously in any part of the ship.

(m) In a passenger ship of 300 feet (or 91-5 metres) in length or over, fited with oil fired boilers or internal combustion machinery, the arrangements of sea connections, pumps and sources of power for operating them shall be such as to ensure that a fire in any one compartment will not put all the fire pumps out of action. In a ship less than 300 feet (or 91-5 metres) in length, if a fire in any one compartment could put all the pumps out of action, there shall be an alternative means of extinguishing the fire.

Water Service Pipes and Hydrants

(n) A passenger ship shall be provided with water service pipes and hydrants complying with the relevant requirements of Regulation 45.

Fire Hoses

(o) A passenger ship shall be provided with such number of fire hoses as the Administration may deem sufficient. There shall be at least one fire hose for each hydrant and these hoses shall be used only for the purpose of extinguishing fires or testing the fire-extinguishing apparatus at fire drills and surveys.

Smoke Helmets and Safety Lamps

(p) A passenger ship. shall carry at least two outfits each consisting of a breathing apparatus or smoke helmet, a safety lamp and a fireman's axe. These outfits shall be kept in widely separated places ready for use. A portable electric drilling machine to provide emergency means of access to fires through decks, casings or bulkheads, shall be available.

Regulation 51

Requirements for Cargo Ships of 1,000 Tons Gross Tonnage or over

(a) (i) A cargo ship of 2,000 tons gross tonnage or over shall be provided with apparatus whereby fire smothering gas sufficient to give a minimum volume of free gas equal to 30 per cent, of the gross volume of the largest hold in the ship which is capable of being sealed, can be promptly conveyed by a permanent piping system into any compartment in which cargo may be carried. The Administration may allow the use of steam in lieu of smothering gas in steam ships and in motor ships if the arrangements comply with paragraph (d) of Regulation 47. In tankers, froth may be accepted as a suitable alternative to smothering gas orsteam.

(ii) The Administration may exempt from this requirement cargo holds of any ship (other than the tanks of a tanker)—

(a) if they are provided with steel hatch covers and effective means of closing all ventilators and other openings leading to the holds ;

(b) if the ship is constructed and intended solely for carrying such cargoes asore coal;

(c) where it is shown to the satisfaction of the Administration that the ship is engaged on voyages of such short duration that it would be unreasonable to apply the requirement.

(b) A cargo ship of 1.000 tons gross tonnage or over shall comply with the following:—

(i) (a) There shall be two power pumps each capable of providing a full supply of water to the fire hoses together with appliances whereby at least two powerful jets of water can be rapidly and simultaneously directed into any part of the ship; such appliances to include as many fire hoses each complete with couplings and conductor as the Administration may deem sufficient.

(b) In such ships fitted with oil-fired boilers or internal combustion machinery if a fire in any one compartment could put all the pumps out of action, there must be an alternative means of extinguishing the fire.

(ii) There shall be portable fire extinguishers available for immediate use in the spaces used by crew and passengers, if any, and in any case a minimum of five such extinguishers.

(iii) There shall be an outfit consisting of a breathing apparatus or smoke helmet, a safety lamp, a fireman's axe and, except in tankers, a portable electric drilling machine to provide emergency means of access to fires through decks, casings or bulkheads.

(c) A ccargo ship of 1.000 tons gross tonnage or over with oil-fired boilers or internal combustion propelling machinery shall be provided in the machinery spaces with at least fire two hydrants, one port and one starboard, and for each hydrant a fire hose, complete with couplings and conductor together with a nozzle suitable for spraying water on oil.

(d) A cargo ship of 1.000 tons gross tonnage or over in which oil is used as fuel for the main or auxiliary boilers shall also comply in the boiler and machinery paces with the following :—

(i) In each firing space there shall be a receptable containing sand, sawdust impregnated with soda, or other approved dry material in such quantity as may be required by the Administration.

(ii) There shall be at least two approved portable extinguishers discharging froth or other approved medium suitable for quenching oil fires, in each firing space in each boiler room and each space in which a part of the oil fuel installation is situated. In addition, there shall be at least one extinguisher of the same description with a capacity of 2 gallons (or 9 litres) for each burner, provided that the total capacity of the additional extinguisher (s) need not exceed 10 gallons (or 45 litres) for any one boiler room.

iii) There shall be approved appliances whereby froth can be rapidly discharged and distributed over the boiler room and any space in which oil fuel units or settling tanks are situated. The quantity of froth available for discharge shall be sufficient to cover to a depth of 6 inches the largest area over which oil fuel is liable to spread in the event of an accidental leakage. Alternatively, smothering gas or steam or a fixed high pressure water-spraying system may be employed. In the engine and boiler rooms are not entirely separate and fuel oil can drain from the boiler room into the engine room bilges, the combined engine and boiler rooms shall be considered as one compartment. Apparatus shall be controlled from an easily accessible position or positions, which will not be readily cut off by an outbreak of fire.

(e) The Administration shall give special consideration to the fire extinguishing arrangements to be provided in the engine and boiler spaces of cargo ships of 1.000 tons gross tonnage or over in which oil and coal are used as fuel simultaneously.

(f) A cargo ship of 1.000 tons gross tonnage or over propelled by internal combustion machinery, shall be provided in the machinery spaces with–

(i) appliances in accordance with paragraph (c) of this Regulation ;

(ii) one approved froth extinguisher of at least 10 gallons (or 45 litres) capacity or a 35 lbs. (or 16 kilogrammes) carbon dioxide extinguisher ;

(iii) portable extinguishers in such number and so distributed as may be required by the Administration having regard to the size and lay-out of the engine room and to the horse-power of the engines, it being understood that the number of extinguishers may not be less than two and need not exceed six.

Where an oil-fired boiler is fitted, the requirements of paragraph (d) of this Regulation are applicable.

Regulation 52.

Ready Availability of Appliances

Fire extinguishing appliances in new and existing passenger ships and cargo ships shall be kept in good order and available for immediate use at all times during the voyage.

Regulation 53.

Acceptance of Substitutes

Where in this Part of this Chapter any special type of appliance, apparatus, extinguishing medium or arrangement is specified, any other type of appliance, &c., may be allowed, provided the Administration is satisfied that it is not less effective.

PART F. MISCELLANEOUS

(Part F applies only to passenger ships)

Regulation 54.

Means of Escape

(a) In and from all passenger and crew spaces, stairways and ladderways shall be arranged so as to pro

vide a ready means of escape to the lifeboat embarkation deck. In particular the following provisions shall be complied with :

(i) Below the bulkhead deck sufficient exit facilities shall be provided from each watertight compartment independent of watertight doors to provide adequate means of escape and shall be arranged so as to be readily accessible.

(ii) Above the bulkhead deck there shall be at least two practicable means of escape from each space bounded by main fire-resisting bulkheads, at least one which shall give access to a stairway forming a vertical escape.

(iii) The width, number and arrangement of the stairways shall be to the satisfaction of the Administration.

(b) Practicable means of escape for the crew shall be provided from each engine room, shaft tunnel, stokehold compartment, and other working spaces, independent of watertight doors.

Regulation 55.

Power for Going Astern

A passenger ship shall have sufficient power for going astern to secure proper control of the ship in all normal circumstances.

Regulation 56.

Steering Gear

(a) A passenger ship shall be provided with main steering gear and auxiliary steering gear to the satisfaction of the Administration.

(b) The auxiliary apparatus shall be capable of being brought speedily into action in an emergency and shall be of adequate strength and of sufficient power to steer the ship at navigable speed. It shall be operated by power in any ship in which the Administration would require a rudder stock of over 9 inches (or 22-86 centimetres) diameter in way of the tiller.

(c) A duplicate main steering gear power unit and connections shall be acceptable as an auxiliary apparatus.

CHAPTER III.— LIFE SAVING APPLIANCES,

Regulation 1

Application

(a) This Chapter, except, where it is otherwise expressly provided, applies as follows to new ships engaged on international voyages :-

Part A.—Passenger ships and cargo ships.

Part B.—Passenger ships.

Part C.—Cargo ships.

b) In the case of existing ships engaged on international voyages and which do not already comply with the provisions of this Chapter relating to new ships, the arrangements on each ship shall be considered by the Administration with view to securing, so far as this is practicable and reasonable, compliance with the general principles set out in Regulation 4 not later than the Ist January, 1951, and substantial compliance with the other requirements of this Chapter.

PART A.— GENERAL

(Part A applies to both passenger ships and cargo ships)

Regulation 2

Definitions

For the purposes of this Chapter the expression «short international voyage» means an international voyage in the course of which a ship is not more than 200 miles from a port or place in which the passengers and crew could be placed in safety, and which does not exceed 600 miles in length between the last port of call in the country in which the voyage begins and the final port of destination.

Regulation 3

Exemptions

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

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

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

(ii) That all such boats and apparatus shall be readily available within the meaning of Regulation 4.

(iii) That a lifejacket shall be provided for every person on board.

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

Notwithstanding any provisions of the present Convention the Simla Rules. 1931, shall continue in force as between the Parties to those Rules until the rules formulated under sub-paragraph (c) (iv) of this Regulation come into force.

Regulation 4

Ready Availability of Lifeboats and Buoyant Apparatus

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

(b) To be readily available, the lifeboats and buoyant apparatus must comply with the following conditions:

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

(ii) It must be possible to effect embarkation into the lifeboats rapidly and in good order.

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

(c) All life-saving appliances shall be kept in working order and available for immediate use before the ship leaves port and at all times during the voyage.

Regulation 5

Construction of Lifeboats

(a) All lifeboats must be properly constructed and shall be of such form and proportions that they shall have ample stability in a seaway, and sufficient freeboard when loaded with their full complement of pezsons and equipment.

(b) All lifeboats must be open boats with rigid sides having internal buoyancy only. They shall be not less than 24 feet (or 7-3 metres) in length, except where

owing to the size of the ship, or for other reasons, the Administration considers the carriage of such lifeboats unreasonable or impracticable. In no ship shall the lifeboats be less than 16 feet (or 4-9 metres) in length.

(c) No lifeboat may be approved the weight of which when fully laden with persons and equipment exceeds 20 tons (or 20,300 kilogrammes).

(d) All lifeboats certified to carry more than 60 persons shall be either motor lifeboats of Class A or Class B, complying with the requirements of Regulation 9 or be lifeboats fitted with other approved means of mechanical propulsion complying with the requirements of Regulation 10.

(e) All lifeboats must be of sufficient strength to enable them to be safely lowered into the water when loaded with their full complement of persons and equipment.

(f) All lifeboats must have a mean sheer at least equal to 4 per cent. of their length.

(g) In lifeboats certified to carry 100 or more persons the volume of the buoyancy shall be increased to the satisfaction of the Administration.

(h) The buoyancy of a wooden lifeboat shall be provi ded by watertight air-cases, the total volume of which shall be at least equal to one-tenth of the cubic capacity of the boat.

(i) The buoyancy of a metal lifeboat shall not be less than that required above for a wooden lifeboat of the same cubic capacity, the volume of watertight air-cases being increased accordingly.

(j) All thwarts and side-seats shall be fitted as low in the lifeboat as practicable, and bottom boards shall be fitted so that the thwarts shall not be more than 2 feet 9 inches (or 84 centimetres) above them.

Regulation 6

Cubic Capacity of Lifeboats

(a) The cubic capacity of a lifeboat shall be determined by Stirling's (Simpson's) Rule or by any other method giving the same degree of accuracy. The capacity of a square-sterned lifeboat shall be calculated as if the lifeboat had a pointed stern.

(b) For example, the capacity in cubic feet (or cubic metres) of a lifeboat, calculated by the aid of Stirling's Rule, may be considered as given by the following formula :--

$$\text{Capacity} = \frac{L}{12}\ (4A + 2B + 4C)$$

L being the length of the lifeboat in feet (or metres) from the inside of the planking or plating at the stem to the corresponding point at the stern post; in the case of a lifeboat with a square stern, the length is measured to the inside of the transom.

A.B. C denote respectively the areas of the cross-sections ot the quarterlength forward, amidships, and the quarter-length aft, which corespond to the three points obtained by dividing L into four equal parts (the areas corresponding to the two ends of the lifeboat are consideeed neglidgible).

The areas A. B.C. shall be deemed to be given in square feet (or cross square metres) by the successive application lf the following formula to each of the three cross-sections—

$$\text{Area} = \frac{h}{12}\ (a + 4b + 2c + 4d + e)$$

h being the depth measured in feet (or in metres) inside the planking or plating from the keel to the level of the gunwale, or, in certain cases, to a lower level as determined hereafter.

a,b,c,d,e, denote the horizontal breadths of the lifeboat measured in feet (or in metres) at the upper and lower points of the depth and at the three points obtained by dividing h into four equal parts (a and e being the breadths at the extreme point, and c at the middle point of h).

(c) If the sheer of the gunwale, measuredat the two points situated at a quarter of the length of the lifeboat from the ends, exceeds 1 per cent, of the length of the lifeboat, the depth employed in calculating the area of the cross-sections A or C shall be deemed to be the depth amidships plus 1 per cent, of the length of the lifeboat.

(d) If the depth of thel ifeboat amidships exceeds 45 per cent, of the breadth, the depth employed in calculating the area of the amidship cross-section B shall be deemed to be equal to 45 per cent, of the breadth, and the depth employed in calculating the areas of the quarter-length sections A and C is obtained by increasing this last figure by an amount equal to 1 per cent, of the length of the lifeboat, provided that in no case shall the depths employed in the calculation exceed the actual depths at these points.

(e) If the depth of the lifeboat is greater than 4 feet (or 122 centimetres) the number of persons given by the application of this rule shall be reduced in proportion to the ratio of 4 feet (or 122 centimetres) to the actual depth, until the lifeboat has been satisfactorily tested afloat with that number of persons on board, all wearing life-jackets.

(f) Each Administration shall impose, by suitable formulae, a limit for the number of persons allowed in lifeboats with very fine ends and in lifeboats very full in form.

(g) Each Administration may assign to a lifeboat, capacity equal to the product of the lenght, the breadth and the depth multiplied by 0-6 if it is evident that this formula does not give a greater capacity than that obtained by the above method.The dimensions shall then be measured in the following manner :--

Legth.--From the intersection of the outside of the planking with the stem to the corresponding point at the stern post or, in the case of a square-sterned boat, to the after side of the transom.

Breadth.--From the outside of the planking at the point where the breadsth of the boat is greatest.

Depth.--Amidships inside the planking from the keel to the level of the gunwale, but the depth used in calculating the cubic capacity may not in any case exceed 45 per cent of the breadth.

In all cases the shipowner has the right to require that the cubic capacity of the lifeboat shall be determined by exact measurement.

(h) The cubic capacity of a motor boat is obtained from the gross capacity by deducting a volume equal to that occupied by the motor and its accessories, and, when carried, the radiotelegraph installation and the searchlight with their accessories.

Regulation 7

Carrying Capacity of Lifeboats

(a) The number of persons which a lifeboat can accommodate is equal to the greatest whole number obtained by dividing the capacity in cubic feet by 10 (or in cubic metres by O-283).

(b) This number shall be reduced when it is greater than the number of persons for which there is proper seating accommodation; the latter number shall be determined in such a way that the persons when seated do not interfere in any way with the use of the oars.

(c) In the test for determining the number of persons which a lifeboat can accommodate each person shall be assumed to be an adult person wearing a lifejacket.

Regulation 8.

Proportion of Motor Lifeboats and Other Mechanically Propelled Lifeboats to be Carried

(a) Where the number of lifeboats required to be carried in a ship is 20 or more, two shall be motor lifeboats of Class A complying with the requirements of Regulation 9.

b) Where the number of lifeboats to be carried in a ship is more than 13 but less than 20, one shall be a motor lifeboat of Class A and a second shall be a motor lifeboat of Class A or Class B complying with the requirements of Regulation 9 or an approved mechanically propelled lifeboat complying with the requirements of Regulation 10.

(c) All passenger ships not provided under the foregoing provisions with a motor lifeboat shall carry a motor lifeboat of either Class A or Class B, complying with the requirements of Regulation 9 or an approved mechanically propelled lifeboat complying with the requirements of Regulation 10.

(d) All cargo ships of 1.600 tons gross tonnage and upwards shall carry a motor lifeboat of Class A or Class B complying with the requirements of Regulation 9 or a mechanically propelled lifeboat complying with the requirements of Regulation 10.

Regulation 9.

Specification of Motor Lifeboat

(a) Class A

A motor lifeboat of Class A shall comply with the following conditions :

(i) It shall be fitted with an approved type of compression ignition engine and be provided with fuel sufficient for 24 hours continuous operation, and kept so as to be at all times ready for use.

(ii) The engine and its accessories shall be suitably enclosed to ensure operation under adverse weather conditions, and provision shall be made for going astern.

(iii) The speed ahead shall be at least six knots in smooth water when loaded with its full complement of persons and equipment.

(b) Class B

A motor lifeboat of Class B shall comply with the following conditions :

(i) It shall be adequately provided with fuel, and kept so as to be at all times ready for use.

(ii) The engine and its accessories shall be suitably enclosed to ensure operation under adverse weather conditions, and provision shall be made for going astern.

(iii) The speed ahead shall be at least four knots in smooth water when loaded with its full complement of persons and equipment.

(c) The volume of the internal buoyancy appliances of a motor lifeboat shall be at least equal to that of the buoyancy appliances which would be required under these Regulation if the boat werenot a motor lifeboat, and shall be increased above that volume, if and to the extent that such increase is necessary to compensate for the difference between.–

(i) the weight of the engine and its accessories, and if fitted, the searchlight and the radiotelegraph installation and their accessories, and

(ii) the weight of the additional persons which the lifeboat could accommodate if the motor and its accessories, and, if fitted, the searchlight and the radiotelegraph installation and their accessories, were removed.

(d) Where a Class A motor lifeboat is carried voluntarily in place of a Class B motor lifeboat, or other type of approved mechanically propelled lifeboat, in excess of the numbers required, the requirements of paragraph (b) (i) of this Regulation in regard to fuel shall apply.

Regulation 10.

Specification of a Mechanically Propelled Lifeboat other than a Motor Lifeboat

A mechanically propelled lifeboat, other than a motor lifeboat, shall comply with the following conditions :

(a) The propeling gear shall be of an approved type and shall have sufficient power to enable the lifeboat to be readily cleared from the ship's side when launched and to be able to hold course under adverse weather conditions. If the gear is manually operated it shall be capable of being worked by persons untrained in its use and shall be capable of being operated when the lifeboat is flooded.

(b) Provision shall be made for going astern.

(c) The volume of the internal buoyancy of a mechanically propelled lifeboat, other than a motor lifeboat, shall be increased to compensate for the weight of the propelling gear.

Regulation 11.

Equipment of Lifeboats

(a) The normal equipment of every lifeboat shall consist of :

(i) a single banked complement of oars, two spare oars, and a steering oar ; one set and a half of thole pins or crutches, attached to the lifeboat by lanyard or chain; a boat hook ;

(ii) two plugs for each plug hole (plugs are not required when proper automatic valves are fitted)attached to the lifeboat by lanyards or chains ; a baler and two buckets of approved material ;

(iii) a rudder attached to the lifeboat and a tiller;

(iv) two hatchets, one at each eud of the lifeboat ;

(v) a lamp, with oil sufficient for 12 hours ; two boxes of suitable matches in a water-tight container ;

(vi) a mast or masts, with galvanised wire stays together with sails (coloured orange) ;

(vii) an efficient compass in binnacle, to be luminised or fitted with suitable means of illumination ;

(viii) a life-line becketed round the outside of the lifeboat ;

(ix) a sea-anchor of approved size ;

(x) two painters of sufficient length. One shall be secured to the forward end of the lifeboat with strop and toggle so that it can be released. and the other shall be firmly secured to the stem of the lifeboat and be ready for use ;

(xi) a vessel containing one gallon (or four and half litres) of vegetable, fish or animal oil. The vessel shall be so constructed that the oil can be easily distributed on the water, and so arranged that it can be attached to the sea-anchor ;

(xii) an air-tight receptacle containing two pounds (or one kilogramme) of provisions for each person ;

(xiii) one pound (or half a kilogramme) of condensed milk or its equivalent for each person ;

(xiv) water-tight receptacles containing three quarts (or three litres) of fresh water for each person ; a dipper with lanyard ;

(xv) two parachute signals of approved type capable of giving a bright red light at a high altitude ; six hand flares of an approved type giving a bright red light ;

(xvi) two buoyant smoke signals of an approved type (for day-time use) capable of giving off a volume of orange-coloured smoke ;

(xvii) approved means to enable persons to cling to the boat should it be upturned, in the form of bilge keels or keel rails, together with grab lines secured from gunwale to gunwale under the keel, or other approved arrangements ;

(xviii) an approved first aid outfit in a watertight case

(xix) an electric torch suitable for morse-signalling together with two spare batteries and two spare bulbs :

(xx) a daylight-signalling mirror of an approved type

(xxi) a jack-knife fitted with a tin opener to be kept attached to the boat with a lanyard ;

(xxii) two light buoyant heaving lines ;

(xxiii) a manual pump of an approved tupe ; and

(xxiv) a suitable locker for stowage of small items of equipment.

(b) In the case of ships engaged on voyages of such duration that in the opinion of the Administration concerned the items specified in subparagraphs (vi), (xii), (xiii), (xx) and (xxi) of paragraph (a) of this Regulation are unnecessary, the Administration may allow them to be dispensed with.

(c) Notwithstanding the provisions of paragraph (a) of this Regulation, motor lifeboats or other approved mechanically propelled lifeboats need not carry a mast or sails or more than half the complement of oars but they shall carry two boat hooks.

(d) All lifeboats certified to carry more than 60 persons shall be fitted with suitable means to enable persons in the water to climb into the lifeboat.

Regulation 12.

Security of Lifeboat Equipment

All items of lifeboat equipment not kept in the lockers, with the exception of the boat hook which shall be kept free for fending off purposes, shall be suitably secured within the lifeboat. The lashing shall be carried out in such a manner as to ensure the security of the equipment and so as not to interfere with the lifting hooks or to prevent ready loading of, or impede ready entry into, the lifeboat.

Regulation 13.

Lifeboat Portable Radio Apparatus

a) Ships carrying less than 20 lifeboats shall be provided with an approved portable radiotelegraph apparatus complying with the requirements set out in Regulation 14 of Chapter IV. All this equipment shall be kept together in the chart room or other suitable place ready to be moved to one or other of the lifeboats in the event of an emergency.

b) In the case of ships engaged on voyages of such duration that, in the opinion of the Administration, lifeboat portable radio apparatus is unnecessary, the Administration may allow such equipment to be dispensed with.

Regulation 14.

Embarkation into the Lifeboats

Suitable arrangement shall be made for embarkation into the lifeboats, which shall include :

a) a suitable ladder at each set of davits, to afford access to the lifeboats when waterborne ;

b) suitable means for illuminating the launching gear and lifeboats during the process of launching ;

c) suitable arrangements for warning the passengers and crew that the ship is about to be abandoned, and

d) suitable means situated outside the engine room whereby any discharge of water into the lifeboats can be prevented.

Regulation 15.

Marking of Lifeboats and Buoyant Apparatus

a) The dimensions of a lifeboat and the number of persons which it is authorised to carry shall be marked on it in clear permanent characters. The name of the ship to which the lifeboat belongs shall be painted on the bows.

b) Buoyant apparatus (and life rafts carried in lieu of buoyant apparatus) shall be marked with the number of persons in the same manner.

c) No lifeboat or buoyant apparatus shall be marked for a greater number of persons than that obtained in the manner specified in these Regulations.

Regulation 16.

Specification of a Lifebuoy

(a) A lifebuoy shall satisfy the following requirements :

(i) It shall be of solid cork or any other equivalent material ;

(ii) It shall be capable of supporting in fresh water for 24 hours at least 32 pounds (or 14-5 kilogrammes) of iron.

Lifebuoys filled with rushes, cork shavings or granulated cork, or any other loose granulated material, or whose buoyancy depends upon air compartments which require to be inflated, are prohibited.

(b) Lifebuoys shall be fitted with beckets securely seized. At least one lifebuoy on each side shall be fitted with a life-line of at least 15 fathoms (or 27-5 metres) in lenght. Not less than one-half of the total number of lifebuoys, and in no case less than six shall be provided with efficient self-igniting lights which cannot be extinguished by water, and these shall be kept near the buoys to which they belong, with the necessary means of attachment.

(c) All lifebuoys shall be so placed as to be readily accessible to the persons on board.

(d) Lifebuoys shall always be capable of being rapidly cast loose and shall not be permanently secured in any way.

Regulation 17.

Lifejackets

(a) Ships shall carry for every person on board a lifejacket of a type approved by the Administration, and in addition, unless these lifejackets can be adapted for use by children, a sufficient number of lifejackes suitable for chidren.

(b) A lifejacket shall not be approved by an Administration unless it satisfies the following requirements :

(i) It shall be constructed with proper workmanship and materials,

(ii) It shall be capable of supporting in fresh water for 24 hours 16-5 pounds (or 7-5 kilogrammes) of iron.

(iii) It shall be reversible.

(iv) It shall be capable of holding up the head of an unconscious person in the water.

Lifejackets, the buoyancy of which depends on air compartments, are prohibited.

(c) Lifejackets shall be so placed as to be readily accessible and their position shall be plainly indicated.

Regulation 18.

Line-Throwing Appliances

(a) Ships shall carry a line-throwing appliance of a type approved by the Administration.

(b) The appliance shall be capable of carrying a line not less than 250 yards (or 230 metres) with reasonable accuracy, and shall include not less than four projectiles and four lines.

Regulation 19.

Ships' Distress Signals

Ships shall be provided, to the satisfaction of the Administration, with means of making effective distress signals by day and by night, including parachute signals capable of giving a bright red light at a high altitude.

Regulation 20.

Muster List and Emergency Procedure

(a) Special duties to be undertaken in the event of an emergency shall be allotted to each member of the crew.

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

(c) Before the vessel sails, the muster list shall be drawn up. Copies shall be posted in several parts of the ship, and in particular in the crew's quarters.

(d) The muster list shall assign duties to the different members of the crew in connection with :

(i) the closing of the watertight doors, valves and closing mechanisms of scuppers, ash shoots, &c.,

(ii) the equipping of the lifeboats, including the portable radio apparatus, and buoyant apparatus generally ;

(iii) the launching of the lifeboats attached to davits ;

(iv) the general preparation of the other boats, and buoyant apparatus ;

(v) the muster of the passengers ; and

(vi) the extinction of fire.

(e) The muster list shall assing to the members of the stewards' department their several duties in relation to the passengers in time of emergency. These duties shall include :

(i) warning the passengers ;

(ii) seeing that they are dressed and have put on their lifejackets in a proper manner ;

(iii) assembling the passengers at muster stations ;

(iv) keeping order in the passges and on the stariways, and, generally, controlling the movements of the passengers ; and

(v) seeing that a supply of blankets is taken to the lifeboats.

(f) The muster list shall specify definite signals for calling all the crew to their boat and fire stations, and shall give full particulars of these signals.

Regulation 21.

Practice Musters and Drills

(a) (i) In passenger ships, musters of the crew for boat drill and fire drill shall take place weekly when practicable. In passenger ships in which the voyage exceeds one week, there shall be such a muster before the ship leaves the final port of departure.

ii) In cargo ships, a muster of the crew for boat drill and fire drill shall take place at intervals of not more than one month.

(iii) The dated upon which musters are held shall be recorded in such log book as may be prescribed by the Administration ; and, if in any week (for passenger ships) or month (for cargo ships) a muster is not held, an entry shall be made stating why a muster was not practicable.

b) In passenger ships, except those engaged on short international voyages, a muster of the passengers shall be held within twenty-four hours after leaving port.

c) Different groups of lifeboats shall be used in turn at successive boat drills. The drills and inspections shall be so arranged that the crew thoroughly understand and are practised in the duties they have to perform.

d) The emergency signal for summoning passengers to muster stations shall be a succession of more than six short blasts followed by one long blast on the whistle or siren. This shall be supplemented on passenger ships, except those engaged in short international voyages, by other electrically operated signals throughout the ship controlled from the bridge. The meaning of all signals affecting passengers, with precise instructions on what they are to do in an emergency, shall be clearly stated in appropriate languages on cards posted in their cabins and in conspicuous places in other passenger quarters.

PART B. - PASSENGER SHIPS ONLY

(Part B applies to Passenger Ships only)

Regulation 22.

Lifeboats and Buoyant Apparatus

a) Subject to the provisions of the following paragraphs of this Regulation, there must, in passenger ships, be accommodation in lifeboats for all persons on board, and there must, in addition, be buoyant apparatus for 25 per cent. of the persons on board. No more lifeboats shall be required on any passenger ship than are sufficient to accommodate all persons on board.

b) In the case of passenger ships engaged on short international voyages, lifeboats and buoyant apparatus must be provided in accordance with the requirements set out for such ships in Regulations 23 and 24. If the Administration considers that the carriage of passengers in excess of the lifeboat capacity so provided is necessitated by the volume of traffic, the Administration may permit this if the ship complies with the provisions applicable to this class of ship laid down in Regulation 1 (d) of Chapter II.

c) An Administration may permit individual ships or classes of ships with short international voyage certificated to proceed on voyages in excess of 600 miles, but not exceeding 1.200 miles, if such ships comply with the provisions of paragraph (b) of this Regulation and if they carry lifeboats which provided for at least 75 per cent. of the persons on board.

Regulation 23.

Number of Davits and Capacity of Lifeboats and Buoyant Apparatus

(a) (i) A passenger ship shall be provided with sets of davits in accordance with its lenght as provided in Column A of the Table in Regulation 24 except that a number of sets of davits greater than the number of lifeboats necessary for the accommodation of all the persons on board shall not be required.

(ii) Each set of davits shallhave a lifeboat attached. If these lifeboats do not provide sufficient accommodation for all persons on board, additional sets of davits with lifeboats attached shall be fitted if practicable. If the lifeboats attached to davits do not provide accommodation for all persons on board, additional lifeboats shall be carried under the lifeboats attached to davits so that accommodation for all persons is provided.

(iii) When in the opinion of the Administration it is impracticable or unreasonable to place on a ship the number of sets of davits required by Colomn A of the Table in Regulation 24, the Administration may authorise, under exceptional conditions, a smaller number of satsof davits as specified in Column B of the Table.

(b) (i) A passenger ship engaged on a short international voyage shall be provided with sets of davits in accordance with its length as specified in Column A of the Table in Regulation 24. Each set of davits shall have a lifeboat attached to it and these lifeboats shall provide at least the minimum capacity required by Column C of the Table or the capacity required to provide accommodation for all persons on board if less. In the case of ships certified to carry a number of persons in excess of the lifeboat capacity specified in Column C, additional lifeboats under davits or approved buoyant apparatus shall be provided so that the total accommodation afforded by all the lifeboats, together with the buoyant apparatus, shall be sufficient for all on board. In addition there shall be buoyant apparatus for 10 per cent. of all on board.

(ii) When in the opinion of the Administration it is impracticable or unreasonable to place on a ship engaged on short international voyages the number of sets

of davits required by Column A of the Table in Regulation 24, the Administration may uthorise, under exceptional conditions, a smaller number of sets of davits, except that this number shall never be less than the minimum number fixed by Column B of the Table, and that the total capacity of the lifeboats on the ship will be at least up to the minimum capacity required by Column C or the capacity required to provide for all persons on board if less.

(c) Passenger ships shall carry two boats attached to davits-one on each side of the ship-for use in an emergency. These boats shall be of a type approved by the Administration and shall normally be not more than 26 feet (or 8 metres) in length. They may be counted for the purposes of Regulation 22, provided that they comply fully with the requirements of this Chapter for lifeboats. They shall be kept ready for inmediate use while the ship is at sea. In ships in which the requirements of Regulation 26 (j) are met by means of appliances fitted to the sides of the lifeboats, such appliances shall not be required to be fitted to the two boats provided to meet the requirements of this Regulation.

Regulation 24

Table relating to Davits and Lifeboat Capacity

The following table fixes according to the length ofthe ship

(A) The minimum number of sets of davits to be provided to each of which must be attached a lifeboat in accordance with Regulatoin 23 above ;

(B) the smaller number of sets of davits which may be authorised exceptionally under Regulation 23 ; and

(C) the minimum lifeboat capacity required for a ship engaged on short international voyages.

Registered Length of Ship				(A)	(B)	(C) Minimum Capacity of Lifeboats	
Feet		Metres		Minimum Number of Sets of Davits	Smaller Number of Sets of Davits authorised exceptionally	Cubic Feet	Cubic Metres
and under 100		and under 31		2	2	400	11
100	under 120	31	under 37	2	2	400	11
120	» 140	37	» 43	2	2	650	18
140	» 160	43	» 49	2	2	900	26
160	» 175	49	» 53	3	3	1,150	33
175	» 190	53	» 58	3	3	1,350	38
190	» 205	58	» 63	4	4	1,550	44
205	» 220	63	» 67	4	4	1,750	50
220	» 230	67	» 70	5	4	1,850	52
230	» 245	70	» 75	5	4	2,150	61
245	» 255	75	» 78	6	5	2,400	68
255	» 270	78	» 82	6	5	2,700	76
270	» 285	82	» 87	7	5	3,000	85
285	» 300	87	» 91	7	5	3,300	94
300	» 315	91	» 96	8	6	3,600	102
315	» 330	96	» 101	8	6	3,900	110
330	» 350	101	» 107	9	7	4,300	122
350	» 370	107	» 113	9	7	4,750	135
370	» 390	113	» 119	10	7	5,150	146
390	» 410	119	» 125	10	7	5,550	157
410	» 435	125	» 133	12	9	6,050	171
435	» 460	133	» 140	12	9	6,550	185
460	» 490	140	» 149	14	10	7,150	202
490	» 520	149	» 159	14	10	7,800	221
520	» 550	159	» 168	16	12	8,400	238
550	» 580	168	» 177	16	12		
580	» 610	177	» 186	18	13		
610	» 640	186	» 195	18	13		
640	» 670	195	» 204	20	14		
670	» 700	204	» 213	20	14		
700	» 730	213	» 223	22	15		
730	» 760	223	» 232	22	15		
760	» 790	232	» 241	24	17		
790	» 820	241	» 250	24	17		
820	» 855	250	» 261	26	18		
855	» 890	261	» 271	26	18		
890	» 925	271	» 282	28	19		
925	» 960	282	» 293	28	19		
960	» 995	293	» 303	30	20		
995	» 1,030	303	» 314	30	20		

Note on (A) and (B) When the length of the ship exceeds 1,030 feet (or 314 metres) the Administration shall determine the minimum number of sets of davits for that ship.

Note on (C).'When the length of the ship is under 100 feet (or 31 metres) or over 550 feet (or 168 metres) the cubic capacity of the lifeboats shall be prescribed by the Administration.

Regulation 25

Radio Apparatus and Searchlights in Motor Lifeboats

(a) Every motor lifeboat of Class A, required to be carried in compliance with paragraphs (a) and (b) of Regulation 8, must be fitted with a radiotelegraph installation complying with the requirements set out in this Regulation and in Regulation 13 of Chapter IV, and also with a searchlight complying with paragraph (f) of this Regulation.

(b) The radio installation shall be installed in a cabin large enough to accommodate both the equipment and the person using it.

(c) The arrangements shall be such that the efficient operation of the transmitter and receiver shall not be interfered with by the engine while it is running, whether a battery is on charge or not.

(d) The radio battery shall not be used to supply power to any engine-starting motor or ignition system.

(e) The motor lifeboat engine shall be fitted with a dynamo for recharging the radio battery, and for other services.

(f) The searchlight shall include a lamp of at least 80 watts, an efficient reflector and a source of power which will give effective illumination of a light-coloured object having a width of about 60 feet (or 18 metres) at a distance of 200 yards (or 180 metres) for a total period of six hours and shall be capable of working for at least three hours continuously.

Regulation 26

Stowage and Handling of Lifeboats

(a) Lifeboats shall be stowed to the satisfaction of the Administration in such a way that–

(i) they can be launched in the shortest possible time ;

(ii) they will not impede in any way the prompt handling of any of the other lifeboats attached to davits or stowed under lifeboats attached to davits or the buoyant apparatus or the marshalling of the persons on board at the launching stations, or their embarkation ; and

(iii) even under conditions of list and trin unfavourable from the point of view of the handling of the lifeboats, as large a number of persons as possible can be embarked in them.

(b) Where practicable not more than one lifeboat shall be served by a single set of davits. In ships where this arrangement is impracticable, the lifeboats may, subject to the foregoing provisions, be stowed one above the other, or they may, subject to such conditions as the Administration may impose be fitted one within another but where lifeboats so fitted require lifting before being launched mechanical power appliances for l fting shall be provided.

(c) Where a lifeboat is stowed underneath another lifeboat, there shall be provided approved removable supports or other approved appliances, so as to secure that the weight of a lifeboat is not unduly supported by the lifeboat underneath it.

(d) Lifeboats may only be stowed on more than one deck on condition that proper measures are taken to prevent lifeboats on a lower deck being fouled by those stowed on a deck above.

e) Lifeboats shall not be placed in the bows of the ship. They shall be stowed in such positions as to ensure safe launching.

f) Davits shall be of approved form and shall be suitably placed to the satisfaction of the Administration. They shall be so disposed on one or more decks that the lifeboats placed under them can be safely lowered without interference from the operation of any other davits.

g) In ships over 150 feet (or 46 metres) in length, the davits shall be as follows :

i) luffing or gravity type for operating lifeboats weighing not more than 4 tons (or 4.064 kilogrammes) in their turning out condition ;

ii) gravity type for operating lifeboats weighing more than 4 tons (or 4.064 kilogrammes) in their turning out condition.

h) In ships not exceeding 150 feet (or 46 metres) in length, the davits if of radial type shall be fitted with approved means to prevent them from being jerked from their sockets.

i) The davits, falls, blocks and all other gerar shall be of such strength that the lifeboats can be safely lowered with the full complement of persons and equipment, with the ship listed to 15 degrees either way.

j) In ships in which the boat deck is more than 15 feet (or 4-6 metres) above the deepest sea-going draught arrangements shall be made to facilitate launching the lifeboats against an adverse list.

k) The lifeboats, except the emergency boats referred to in Regulation 23 shall be served by wire rope falls, together with winches of an approved type, but the Administration may allow manila rope falls with or without winches to be fitted in ships where, having regard, for example, to the height of the boat deck above the lightest sea-going draught, they are satisfied that manila rope falls are adequate.

l) Two lifelines shall be fitted to the davit spans, and the falls and lifelines shall be long enough to reach the water with the ship at its lightest sea-going draught and listed to 15 degrees either way. Lower fall blocks shall be fitted with a suitable ring or long link for attaching to the sling hooks unless an approved type of disengaging gear is fitted.

m) Lifeboats attached to davits shall have the falls ready for service, and arrangements shall be made for speedily, but not necessarily simultaneously, detaching the lifeboats from the falls. The points of attachment of the lifeboats to the falls shall be so situated as to ensure the lifeboats being easily swung clear of the davits.

n) If more than one lifeboat is served by the same set of davits, separate falls shall be provided to serve each lifeboat. unless the falls are of wire rope. The appliances used shall be such as to ensure lowering the lifeboats rapidly and in turn. Where mechanical power appliances are fitted for the recovery of the falls, efficient hand gear shall also be provided.

Regulation 27.

Lighting for Decks, Lifeboats, &c.

a) Provision shall be made for an electric or other system of lighting, sufficient for all requirements of safety, in the different parts of a passenger ship, and particularly upon decks on which the lifeboats are stowed. Provision shall also be made for the illumination of the launching gear, and the lifeboats in process of, and immedialely after, being launched. The selfcontained emergency source of electrical power required by Regulation 22 of Chapter II shall be capable of supplying, when necessary, this lighting system.

b) The exit from every main compartment occupied by passengers or crew shall be continuously lighted by an emergency lamp. The power for these emergency lamps shall be so arranged that they will be supplied from the emergency source of power referred to in paragraph (a) of this Regulation in the event of failure of the main generating plant.

Regulation 28.

Manning of Lifeboats

a) A deck officer or certificated lifeboatman shall be placed in charge of each lifeboat and a second-in-command shall also be nominated. The person in charge shall have a list of the lifeboat's crew, and shall see that the men placed under his orders are acquainted with their several duties.

b) A man capable of working the motor shall be assigned to each motor lifeboat.

c) A man capable of working the radio and searchlight installations shall be assigned to each lifeboat carrying this equipment in accordance with Regulation 25.

Regulation 29.

Certificated Lifeboatmen

a) In passenger ships there must be, for every lifeboat carried in order to comply with this Chapter, a number of lifeboatmen at least equal to that specified in the following table :

Prescribed Complement of Lifeboat	The Minimum Number of Certificated Lifeboatmen shall be
Less than 41 persons	2
From 41 to 61 persons	3
From 62 to 85 persons	4
Above 85 persons	5

b) The allocation of the certificated lifeboatmen to each lifeboat remains within the discretion of the master.

c) By «certificated lifeboatman » is meant any member of the crew who holds a certificate of efficiency issued under the authority of the Administration.

d) In order to obtain this certificate, the applicant must prove that he has been trained in all the operations connected with launching lifeboats and the use of oars ; that he is acquainted with the practical handling of the boats themselves ; and, further, that he is capable of understanting and answering the orders relative to lifeboats.

Regulation 30.

Buoyant Apparatus and Liferafts

a) The expression «buoyant apparatus» means flotation equipment (other than lifeboats, lifebuoys and lifejackets) designed to support a specified number of persons who are in the water and of such construction that it retains its shape and properties.

b) No type of buoyant apparatus may be approved unless it satisfies the following conditions :

i) It shall be of such size and strength that it can be thrown from the place where it is stowed into the water without being damaged.

ii) It shall not exceed 400 Ibs. in weight (or 180 kilograms) unless suitable means to the satisfaction of the Administration are provided to enable it to be launched without lifting by hand.

iii) It shall be of approved material and construction.

iv) It shall be effective and stable when floating either way up.

v) The air cases or equivalent buoyancy shall be placed as near as possible to the sides of the apparatus, and such buoyancy shall not be dependent upon inflation.

vi) It shall be fitted with a painter and have a line securely becketed round the outside.

c) The number of persons for which buoyant apparatus is certified shall be the number.

i) ascertained by dividing the number of pounds of iron which it is capable of supporting in fresh water by 32 (or the number of kilogrammes divided by 14-5) or

ii) equal to the number of feet (equivalent to 30-5 centimetres) in the perimeter

whichever is the less.

d) Liferafts may be carried in lieu of buoyant apparatus, provided that, in addition to complying with the requirements of sub-paragraphs (ii), (iii), (iv), (v) and (vi) of paragraph (b) of this Regulation each liferaft satisfies the following conditions :

i) It shall be of such strength that it can be launched or thrown from the place where it is stowed into the water without being damaged.

ii) It shall have not less than three cubic feet (or 85 cubic decimetres) of air cases or equivalent buoyancy for each person it is certified to carry.

iii) It shall have a deck area of not less than four square feet (or 3.720 square centimetres) for each person it is certified to carry, and it shall effectively support the occupans out of the water.

iv) It shall be equipped with two paddles.

Regulation 31.

Number of Lifebuoys to be Provided

The minimum number of lifebuoys with which passenger ships are to be provided is fixed by the following table :

Length of Ship in feet	in metres	Minimum Number of Buoys
Under 200	Under 61	8
200 and under 400	61 and under 122	12
400 and under 600	122 and under 183	18
600 and under 800	183 and under 244	24
800 and over	244 and over	30

PART C.—CARGO SHIPS ONLY

(Part C applies to cargo ships only)

Regulation 32.

Number and Capacity of Lifeboats

a) Cargo ships, except those employed as whale factory ships, shall carry lifeboats attached to davits on each side of the ship of such aggregate capacity as will accommodate all persons on board.

b) Every ship employed as a whale factory ship shall carry lifeboats attached to davits on each side of the ship of such aggregate capacity as will acommodate every member of the crew engaged to work the ship. In addition, every such ship shall carry lifeboats of aggregate capacity sufficient to accommodate the total number of additional persons which the ship carries. These additional lifeboats shall, where practicable, be attached to davits. If not attached to davits, they shall be stowed under lifeboats attached to davits.

c) Every tanker of 3.000 tons gross tonnage and upwards shall carry not less than four lifeboats attached to davits, two of which shall be carried aft and two amidships.

Regulation 33.

Davits and Launching Arrangements

a) In cargo ships lifeboats attached to davits shall be stowed to the satisfaction of the Administration.

b) Lifeboats shall not be placed in the bows of the ship. They shall be stowed in such positions as to ensure safe launching.

c) Davits shall be of approved form and shal be suitably placed to the satisfaction of the Administration.

d) In ships of over 150 feet (or 46 metres) in length the davits shall be as follows :

i) Luffing or gravity type for operating lifeboats weighing not more than 4 tons (or 4,064 kilogrammes) in their turning out condition ;

ii) gravity type for operating lifeboats weighing more than 4 tons (or 4,064 kilogrammes) in their turning out condition.

e) In cargo ships not exceeding 150 feet (or 46 metres) in length, the davits if of radial type shall be fitted with approved means ro prevent them from being jerked from their sockets.

f) The davits, falls, blocks and all other gear shall be of such strength that the lifeboats can be safely lowered with the full complement of persons and equipment, with the ship listed to 15 degrees either way.

g) In cargo ships in which the boan deck is more than 15 feet above the deepest sea-go tg draught arrangements shall be made to facilitatei launching the lifeboats against an adverse list.

h) The lifeboats shall be served by wire rope falls together with winches of an approved type, but the Administration may allow manila rope falls with or without winches to be fitted in ships where, having regard, for example, to the height of the boat deck above the lightest sea-going draught, they are satisfied that manila rope falls are adequate.

i) Two lifelines shall be fitted to the davit spans and the falls and lifelines shall be long enough to reach the water with the ship at her lightest sea-going draught and listed to 15 degrees either way. Lower fall blocks shall be fitted with a suitable ring or long link for attaching to the sling hooks unless an approved type of disengaging gear is fitted.

j) Lifeboats attached to davits shall have the falls ready for service, and arrangements shall be made for speedily, but not necessarily simultaneously, detaching the lifeboats from the falls. The points of attachment of the lifeboats to the falls shall be so situated as to ensure the lifeboats being easily swung clear of the davits.

Regulation 34

Number of Lifebuoys to be Provided

a) At least eight approved lifebuoys of a type which satisfies the requirements of Regulation 16 shall be carried. All the lifebuoys shall be fitted with beckets securely seized.

b) At least half the lifebuoys shall be provided with approved self-igniting lights which cannot be extinguished by water. Self-igniting lights shall be kept near the lifebuoys to which they belong, with the necessary means of attachment. At least one lifebuoy on each side of the ship shall de fitted with a lifeline at east 15 fathoms (or 27-5 metres) in length.

c) In the case of tankers, the self- igniting lights slhall be of the electric battery type.

CHAPTER IV.
Radiotelegraphy and Radiotelephony
PART A.
Application and Definitions
Regulation 1
Application

a) Unless expressly provided otherwise, this Chapter applies to all ships to which the present Convention applies.

b) No provision in this Chapter shall prevent the use by a ship or survival craft in distress of any means at its disposal to attract attention, make known its position and obtain help.

Regulation 2
Definitions

For the purpose of this Chapter, unless expressly provided otherwise—

a) «Radio Regulations» means the General Radiocommunication Regulations annexed to the International Telecommunication Convention (Madrid, 1932) orany regulations which have been, or which from time to time on the future may be, substituted for such regulations.

b) «Alarm Signal» means the automatic alarm signal prescribed by the Radio Regulations for radiotelegraphy.

c) «Auto Alarn» means an automatic alarm receiver which responds to the alarm signal and has been approved.

d) «Distress frequencies» means the distress frequencies designated for radiotelegraphy and radiotelephony respectively by the Radio Regulations.*

e) «Distress Signal» means a distress signal prescribed by the Radio Regulations.

f) «Qualified Operator» means a person holding an appropriate certificate complying with the provisions of the Radio Regulations.

g) An existing installation is one already installed on board a ship at the time the present Convention comes into force.

h) A new installation is an installation which replaces an existing installation or one installed on a ship after the date on which the present Convention comes into force.

Regulation 3
Radiotelegraph Installation

Passenger ships irrespective of size and cargo ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards, unless exempted under Regulation 5, shall be fitted with a radiotelegraph installation complying with the provisions of Regulations 9 and 10.

Regulation 4
Radiotelephone Installation

Cargo ships of 500 tons gross tonnage and upwards but less than 1,600 tons gross tonnage, unless fitted wih a radiotelegraph installation complying with the provisions of Regulations 9 and 10, shall, provided they are not exempted under Regulation 6, be fitted with a radiotelephone installation complying with the provisions of Regulation 15.

Regulation 5
Exemptions from Regulation 3

a) The Contracting Governments consider it higghly desirable not to deviate from the application of Regulation 3, nevertheless each Administration may grant to individual passenger and cargo ships belonging to its country exemptions of a partial and/or conditional nature, or complete exemption from the requirements of Regulation 3.

b) The exemptions permitted under paragraph (a) of this Regulation shall be granted only to a ship engaged on a voyage where the maximum distance of the ship from the shore, the length of the voyage, the absence of general navigational hazards, and other conditions affecting safety are such as to render the full application of Regulation 3 unreasonable or unnecessary.

c) Each Administration shall submit to the Orga nisation as soon as possible after the first of january in each year a report showingall exemptions granted under sub-paragraphs (a) and (b) of this Regulation during the previous calendar year.

Reguletion 6
Exemptions from Regulation 4

Each Administration may, if it considers that the route and conditions of the voyage are such as to render a radiotelephone installation unreasonable or unnecessary, exempt ships belonging to its country from the requirements of Regulation 4.

PART B. WATCHES

Regulation 7
Watches—Radiotelegraph

a) (i) Each ship which in accordance with Regulation 3 is required to be fitted with a radiotelegraph installation shall, while at sea, carry at least one qualified operator* and if not fitted with an auto alarm, shall, subject to the provisions of paragraph (d) of this Regulation, listen continuously on the radiotelegraph distress frequency in the medium frequency band by means of a qualified operator using sigme aural method.

ii) However, in order to permit the installation of auto alarms developed in accordance with the specification in Regulation 11 in existing passenger ships below 3.000 tons gross tonnage and existing cargo ships below 5,500 tons gross tonnage, not fitted with an auto alarm, Administrations may on such ships permit the hours of listening to be limited to those shewn in paragraphs (b) and (c) (i) of this Regulation for a period not exceeding two years from the date of coming into force of the present Convention.

Passenger Ships

b) Each passenger ship which in accordance with Regulation 3 is required to be fitted with a radiotelegraph installation, if fitted with an auto alarm shall, subject to the provisions of paragraph (d) of this Regulation, and while at sea, listen on the radiotelegraph distress frequency in the medium frequency band by means of a qualified operator using some aural method, as follows :

i) if carrying or certificated to carry 250 passengers or less, at least 8 hours listening a day in the aggregate ;

ii) if carrying or certificated to carry more than 250 passengers and engaged on a voyage exceeding 16 hours duration between two consecutive ports, at least 16 hours listening a day in the aggregate. In this case the ship shall carry at least two qualified operators :

iii) if carrying or certificatedto carry more than 250 passengers and engaged on a voyage of less than 16 hours duration between two consecutive ports, at least 8 hours listening a day in the aggregate.

Cargo Ships

c) (i) Each cargo ship which in accordance with Regulation 3 is required to be fitted with a radiotelegraph installation, if fitted with an auto alarm shall, subject to the provisions of paragraph (d) of this Regulation and, while at sea, listen on the radiotelegraph

N o t e.—The frequencies prescribed at the present time are 500 kc)s (Radiotelegraphy) and, when the Radio Regulations annexed to the International Telecommunication Convention (Atlantic City, 1947) comme into force, 2,182 kc)s (Radiotelephony).

* Note.-In some countries called radio officer.

distress frequency in the medium frequency band by means of a qualified operator using some aural method, as follows :

a) if of 5,500 tons gross tonnage and upwards, for at least 8 hours a day in the aggregate ;

b) if of 1,600 tons gross tonnage and upwards but less than 5,500 tons gross tonnage for at least 8 hours a day in the aggregate. Administrations which on account of their special conditions find it impracticable to impose 8 hours listening shall take steps to ensure the maximum hours of listening possible and not less than 2 hours a day in the aggregate.*

ii) Each cargo ship of 500 tons gross tonnage and upwards but less than 1,600 tons gross tonnage and fitted with a radiotelegraph installation as a consequence of Regulation 4, shall carry at least one qualified operator and shall, subject to the provisions of paragraph (d) of this Regulation, and while at sea, listen on the radiotelegraph distress frequency in the medium frequency band, by means of a qualified operator using some aural method, during such periods as may be determined by the Administration.

d) During the period when a qualified operator is required by this Regulation to listen on the distress frequency the operator may discontinue such listening during the time when he is handling traffic on other frequencies, or performing other essential radio duties, but only if it is impracticable to listen by some aural means such as split headphones or loud speaker. When this aural listening is impracticable, the auto alarm if fitted shall be in operation. The provisions of this paragraph shall not relieve the ship from compliance with the provisions of the Radio Regulations in regard to the «silence periods».

e) In all ships fitted with an auto alarm this auto alarm shall, while the ship is at sea, be in operation whenever there is no listening being done under paragraphs (b), (c) or (d).

f) The listening periods provided for by this Regulation, including those which are determined by the Administration, should be maintained preferably during periods prescribed for radiotelegraph service by the Radio Regulations.

Regulation 8.

Watches-Radiotelephone

Each shin which is fitted with a radiotelephone installation in accordance with Regulation 4 shall, for safety purposes, carry at least one qualified operator (who may be a member of the crew holding only a certificate for radiotelephony) and shall, while at sea, listen on the radiotelephone distress frequancy in the medium frequnecy band during such periods as may be determined by the Administration.

PART C. TECHNICAL REQUIREMENTS

Regulation 9.

Radiotelegraph Stations

a) The ship's radiotelegraph station shall be so located that no harmful interference from extraneous mechanical or other noise will be caused to the proper reception of radio signals. The station shall be placed as high in the ship as is practicable, so that the greatest possible degree of safety may be secured.

b) There shall be provided between the radiotelegraph operating room and the bridge and one other place, if any, from which the ship is navigated, an efficient two-way system for calling and voice communication which shall be independent of the main communication system on the ship.

c) A reliable clock, equipped with a dial not less than 5 inches in diameter and provided with a concentric seconds hand, shall be securely mounted in the radiotelegraph operating room in such a position that the entire dial can be easily and accurately observed by the operator from the telegraph operating position and the auto alarm testing position.

d) A reliable emergency light shall be provided in the radiotelegraph operating room permannetly arranged so as to provide satisfactory illumination of the operating controls of the main and emergency radiotelegraph installations and of the clock required by paragraph (c) of this Regulation.

e) If a separate emergency radiotelegraph operating room is provided the requirements of paragraphs (b), (c) and (d) shall apply to it.

f) The ship's radiotelegraph station shall be provided with such spare parts, tools and testing equipment as will enable the radiotelegraph installation to be maintained in efficient working condition while at sea.

Regulation 10.

Radiotelegraph Installations

a) Except as otherwise expressly provided in this Regulation

i) The radiotelegraph installation shall comprise a main installation and an emergency (reserve) installation, electrically separate and electrically independent of each other.

ii) A main and an emergency aerial shall be provided and installed, provided that the Administration may except any ship from the provision of an emergency aerial if it is satisfied that the fitting of such an aerial is impracticable or unreasonable, but in such case a spare aerial completely assembled for immediate replacement shall be carried.

The main aerial shall be suitably protected against breakage caused by whipping of the mast or masts.

iii) The main installation shall include a main transmitter, main receiver, and main source of energy.

iv) The emergency (reserve) installation shall include an emergency transmitter, emergency receiver and emergency source of energy.

b) In the case of existing installations on passenger ships the application of the requirement for a separate emergency transmitter and a separate emergency source of energy may, if the main transmitter and main source of energy comply with all the requirements for the emergency transmitter and emergency source of energy as defined in this Regulation, be delayed for a period not exceeding three years from the coming into force of the present Convention.

c) In the case of—

i) existing installations on cargo ships, and

ii) new installations on cargo ships of 500 tons gross tonnage and upwards but less than 1.600 tons gross tonnage.

if the main transmitter and main source of energy comply with all the requirements for the emergency transmitter and the emergency source of energy, the latter are not obligatory.

d) The main and emergency (reserve) installations shall be capable of being quickly connected with either the main aerial or the emergency aerial if installed.

e) All parts of the emergency (reserve) installation shall be placed as high in the ship as is practicable so that the greatest possible degree of safety may be secured.

f) The main and emergency (reserve) transmitters

NOTE : The Netherlands Administration find it impracticable to comply entirely with this sub-paragraph, in respect of cargo ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards but less than 3,500 tons gross tonnage. Nevertheless this Administration agrees to take steps to ensure the maximum possible hours of listening in such ships.

shall be capable of transmitting on the radiotelegraph frequency, and of using a class of emission, assigned by the Radio Regulations for the purpose of distress in the medium frequency band, and shall have a depth of modulation of not less than 70 per cent. In addition, the main transmitter shall be capable of transmitting on the frequencies, and of using a class of emission, assigned by the Radio Regulations for the purpose of safety of navigation in the medium frequency band.

g) In new installations the main and emergeny (reserve) transmitters shall have a note frequency of more than 450 and less than 1.350 cycles per second.

h) The main and emergency (reserve) transmitters shall have a minimum normal range as specified below, that is to say, they must be capable of transmitting clearly perceptible signals from ship to ship by ay and under normal conditions and circumstances dver the specified ranges.*

oClearly perceptible signals will normally be received (f the R.M.S. value of the field strength at the receiver s at least 50 microvolts per mettre.)

	Minimum normal range in miles	
	Mai ı transmitter	Emergency transmirter
All passenger ships and cargo ships of 1'600 tons gross tonnage and over	150	100
Cargo ships below 1,600 tons gross tonnage	100	75

i) (i) The main and emergency receivers shall be capable of receiving the radiotelegraph frequency, and the classes of emission, assigned by the Rafio Regulations for the purpose of distress in the medium frequency band.

ii) In addition, the main receiver shall permit of the reception of such of the frequencies and classes of emission used for the transmission of time signals, meteorological messages and such other communications relating to safety of navigation as may be considered necessary by the Administration.

iii) The auto alarm receiver may be used as the emergency receiver

*In the absence of a direct measurement of the field strength the following data may be used as a guide for approximately determining the normal range:—

Normal range in miles	Metra-amperes †	. Total aerial power (watts) ‡
200	128	200
175	102	125
150	76	71
125	58	41
100	45	25
75	34	14

† This figure represents the product of the maximum height of the aerial above the deepest load water line in metres and the aerial current in amperes (RMS. value).

The values given in the second column of the table correspond to an average value of the ratio

$$\frac{\text{effective aerial height}}{\text{maximum aerial height}} = 0{\cdot}47$$

This ratio varies with local conditions of the aerial and may vary between about 0,3 and 0.7.

†† The values given in the third column of the table correspond to an average value of the ratio

$$\frac{\text{radiated aerial power}}{\text{total aerial power}} = 0.08$$

This ratio varies considerably according to the values of effective aerial height and aerial resistance

j) The main receivershall have sufficient sensitivity to produce signals in headphones or by means of a loudspeaker when the receiver input is as low as 100 microvolts. The emergency receiver shall have the same sensitivity except in cases where an approved auto alarm is used as the emergency receiver.

k) Theze shall be available at all times, while the ship is at sea, a supply of electrical power sufficient for operating the main installation over the normal range required by paragraph (h) of this Regulation as welle as for the purpose of charging any batteries forming part of the radiotelegraph installation. The voltage of the supply for the main installation shall be maintained as near the vated voltage as possible, and if practicable within ± 10 per cent.

l) The emergency (reserve) installation shall be provided with a source of energy independent of the propelling power of the ship and of the ship's electricity system. The source of energy shall preferably consist of accumulator batteries and shall under all circumstances be capable of being put into operation rapidly and of operating the emergency (reserve) transmitter and receiver for at least six hours continuously under normal working conditions besides any of the additional loads mentioned below.

m) The emergency source of energy may be used only to supply :

i) the emergency installation and the automatic alarm signal keying device specified in paragraph(s) of this Regulation ;

ii) the emergency light specified in paragraph (d) of Regulation 9;

iii) the auto alarm ; and

iv) the direction finder.

n) Notwithstanding the provisions of paragraph (m) of this Regulation, in cargo ships, an Administration may authorise the use of the emergency source of energy for a small number of low-powetr emergency circuits which are wholly confined to the upper part of the ship, such as emergency lighting on the boat deck, on condition that these can be readily disconnected if necessary.

o) The emergency source of energy and its switchboard shall be readilly accessible to the radio operator and shall wherever possible be placed in close proximity to a radio room.

p) While the ship is a sea, accumulator batteries, whether forming part of the main installation or emergency (reserve) installation, shall be brought up to the normal fully-charged condition daily.

q) The radiotelegraph installation shall be provided with a device permitting changeover from transmission to reception and vice versa without manual switching. The application of this requirement may be delayed for one year after the date of the coming into force of the present Convention.

r) All steps shall be taken to eliminate so far as is possible the causes of, and to suppress, radio interference from electrical and other apparatus on board.

s) In addition to means for manually transmitting the auto alarm signal, an automatic alarm signal keying device shall be provided, capable of automatically keying the main and the emergency (reserve) installation so as to transmit the alarm signal. If electrically operated, this keying device shall be capable of operation from the emergency power supply. The application of this requirement may be delayed for two

years after the date of the coming into force of the present Convention.

t) At sea, if not used for communications, the emergency transmitter shall be tested daily using a suitable artificial aerial, and at least once during each voyage using the emergency aerial if installed. The emergency power supply shall also be tested daily.

u) Notwithstanding the provisions of Regulation 4, an Administration may, in the case of cargo ships below 1.600 tons gross tonnage, relax the full requirements of Regulation 9 and this Regulation, provided that the standard of the installation shall in no case fall below the equivalent of that prescribed under Regulation 15 for radiotelephone installations so far as applicable.

Regulation 11.
Auto Alarms

a) Any new type of auto alarm which is approved after the date of coming into force of the present Convention for use in accordance with the present Regulations shall comply with the following minimum requirements :—

i) In the absence of interference of any kind it must be capable of being operated, without manual adjustment, by any alarm signal transmitted on the radiotelegraph distress frequency in the medium frequency band using the classes of emission assigned by the Radio Regulation for the alarm signal, provided that the frequency does not vary more than 8 kc)s from the nominal frequency and the strength of the signal at the receiver input is greater than 100 microvolts and less than 1 volt.

ii) In the absence of interference of any kind it shall be operated by either three or four consecutive dashes when the dashes vary in length from 3-5 to as near 6 seconds as possible and the spaces vary in length between 1-5 seconds and the lowest practicable value, preferably not greater than 10 milliseconds.

iii) It must not be actuated by atmospherics or by any signal other than the alarm signal, provided that the received signals do not in fact constitute a signal falling within the tolerance limits indicated in (ii).

iv) The selectivity of the auto alarm shall be such as to provide a practically uniform sensitivity within 8 kc)s on each side of the distress frequency and to provide outside this band a sensitivity which decreases as rapidly as possible, in conformity with the best engineering practice.

v) If practicable, the auto alarm in the presence of atmospherics or interfering signals shall automatically adjust itself so that within a reasonably short time it approaches the condition in which it can most readily distinguish the alarm signal.

vi) When operated by an alarm signal, or in the event of failure of the apparatus, the auto alarm shall cause a continuous audible warning to be given in the radiotelegraph operating room, in the radio operator's cabin, and on the bridge. If practicable, warning shall also be given in the case of failure of any part of the whole alarm receiving system. Only one switch for stopping the warning shall be provided and this shall be situated in the radiotelegraph operating room.

vii) For the purpose of regularly testing the auto alarm, the apparatus shall include a generator pre-tuned to the distress frequency and a keying device by means of which an alarm signal of the minimum strength indicated in (i) is produced.

viii) The auto alarm shall be capable of withstanding vibration, humidity, and changes of temperature, equivalent to severe conditions experienced on board ships at sea, and shall continue to operate under such conditions.

b) Before a new type of auto alarm is approved the Administration concerned must be satisfied, by practical tests made under operating conditions equivalent to those obtaining in practice, that the apparatus complies with paragraph (a) of this Regulation.

c) In ships fitted with an auto alarm the radio operator shall test the efficiency of the auto alarm at least once every 24 hours while at sea and report to the master or the officer on watch on the bridge whether or not it is in working order.

Regulation 12.
Direction finders

a) The direction-finding apparatus required by Regulation 12 of Chapter V shall be efficient and capable of receiving signals with the minimum of receiver noise and of taking bearings from which the true bearing and direction may be determined.

b) It shall be capable of receiving signals on the medium frequencies assigned by the Radio Regulations for the purposes of distress and directionfinding and for maritime radio beacons.

c) In the absence of interference the apparatus shall have a sensitivity sufficient to permit of accurate bearings being taken on a signal having a field strength as low as 50 microvolts per metre.

d) Efficient communication shall be provided between the directionfinding apparatus and the bridge.

e) All direction finders shall be calibrated to the satisfaction of the Adm nistration on first installation and the calibration shall be verified whenever any changes are made in the position of any aerials or of any structures on deck which might affect appreciably the accuracy of the direction finder. The calibration particulars shall be checked at yearly intervals, or as near thereto as possible. A record shall be kept of the calibrations and of any checks made of their accuracy.

Regulation 13.
Radio Equipment for fitting in Motor Lifeboats

a) The apparatus required by Regulation 25 of Chapter III shall be capable of transmiting and receiving on the radiotelegraph frequency assigned by the Radio Regulation for the purpose of distress in the medium frequency band. The transmitter shall be capable of using a class of emission assigned by the Radio Regulations for the purpose of distress in the medium frequency band and shall be modulated to a depht of at least 70 per cent. The receiver shall be capable of receiving the classes of emission assigned by the Radio Regulations for the purpose of distress in the medium frequency band. In new installations the apparatus shall also be capable of transmitting on the high frequency and the class of emission prescribed for survival craft by the Radio Regulations. An Administration may delay the application of the requirement for high frequency for a period not exceeding one year from the date of coming into force of the present Convention.

b) The apparatus shall be so designed that it can be used in an emergency by an unskilled person. The transmitter shall be fitted with an automatic keying device for the transmission of the alarm signal and the distress signal, as well as a key for manual trans missions. An Administration may delay the application of the requirement for an automatic keying device for a period not exceeding one year from the date of coming into force of the present Convention.

c) A fixed-type aerial shall be provided together with means for supporting it at the maximum practicable height. In addition an aerial supported by a kite or balloon shall be provided if practicable.

d) On the distress frequency the transmitter shall have a minimum normal range (as defined in pragrapha

(h) of Regulation 10) of 25 miles using the fixed aerial.*

e) In new installations the note frequency shall be between 450 and 1,350 cycles per second.

f) The radio apparatus shall be operated from an accumulator battery with sufficient capacity to supply the transmitter for four hours continuously under normal working conditions. If the battery is of a type that requires charging, means shall be available for charging the battery from the ship's power supply. In addition there shall be means for charging the battery after the lifeboat has been launched.

g) When the power for the radio apparatus and the searchlight are drawn from the same battery, tue battery shall have sufficieut capacity to provide for the additional load of the searchlight.

h) At sea a qualified operator shall at weekly intervals bring the battery up to full charge if the battery is of a type whichtrequires charging, and in any case shall test the transmitter using a suitable artificial aerial.

Regulation 14

Lifeboat Portable Radio Apparatus

a) The apparatus required by Regulation 13 of Chapter III shall be capable of transmitting and receiving on the radiotelegraph frequency assigned by the Radio Regulations for the purpose of distress in the medium frequency band. The transmitter shall be capable of using a class of emission assigned by the Radio Regulations for the purpose of distress in the medium frequency band and shall be modulated to a depth of at least 70 per cent. The receiver shall be capable of receiving the classes of emission assigned by the Radio Regulations for the purpose of distress in the medium frequency band. In new equipment the apparatus shall also be capable of transmitting on the high frequency and the class of emission prescribed for survival craft by the Radio Regulations. An Administration may delay the application on the requirement for high frequency in the case of new equipment for a period not exceeding one year from the date of coming into force of the present Convention.

b) The apparatus shall be so designed that it may be used in an emergency by an unskilled person. The transmitter shall be fitted with an automatic keying device for the transmission of the alarm signa and the distress signal, as well as a key for manual transmissions. An Administration may delay the application of the requirement for an automatic keying device in the case of new equipment for a period not exceeding one year from the date of coming into force of the present Convention, and in the case of existing equipuieut fora pezied uot exéeeding three years froui the date of coming into force of the present Convention.

c) In new equipment the note frequency shall be between 450 and 1,350 cycles per second.

d) The apparatus shall be readily portable, watertight and capable of floating in sea water and also capable of being dropped into the sea without damage.

e) The transmitter shall have at least 10 watts input to the anode of the final stage, and shall preferably derive its power from a nand generator. If operated frcm batteries these shall comply with conditions laid down by the Administration to ensure that the batteries are of a durable type and are of sufficient capacity.

f) An aerial suall be included, either self-supporting or capable of being supported by the mast of the lifeboat at the maximum practicable height.

g) At sea a qualified operator shall at weekly intervals bring the battery up to full charge if the battery is of a type which requires charging and in any case shall test the transmitter, using a suitable artificial aerial.

h) For the purpose of this Regulation new equipment means equipment supplied to a ship after the present Convention comes into force.

Regulation 15

Radiotelephone Installations

a) The ship's radiotelephone station shall be in the upper part of the ship, and, unless situated on the bridge, there shall be efficient communication with the bridge.

b) The installation shall be capable of transmitting and receiving radioerlephony on the radiotelephone distress frequency and on a least one other frequency available for maritime radiotelephone stations in the medium frequency band under the Radio Regulations. In normal operation the depth of modulation shall be at least 70 per cent, at peak intensity.

c) The transmitter shall have a minimum normal range of 150 miles, i.e., it shall be capable of transmitting clearly perceptible signals from ship to ship by day and under normal conditions and circumstances over this range. (Clearly perceptible signals will normally be received if the R.M.S. value of the field strength produced at the receiver by the unmodulated carrier is at least 25 microvolts per metre).*

d) The receiver shall have sufficient sensitivity to receive an incoming signal as low as 50 microvolts by means of a loudspeaker.

e) While the ship is at sea, there shall be available at all times a source of energy sufficient to operate the insta lation over the normal range required by paragraph (c) of this Regulation. If batteries are provided they shall have sufficient capacity to operate the transmitter and receiver for at least six hours continuously under normal working conditions. In new installations an emergency source of energy shall be provided in the upper part of the ship unless the main source of energy is so situated.

f) While at sea the batteries (if provided) shall be kept charged so as to meet the requirement of paragraph (e) of this Regulation.

PART D.—RADIO LOG

Regulation 16.

Radio Log

The radio log (diary of the radio service) required by the Radio Regulations shall be kept in the radio operating room during the voyage. It shall be available for inspection by the officers authorised by the Administration to make such inspections. Every radio operator shall enter in the radio log his name, the times at which he goes on and off watch, and all incidents occurring during his watch connected with the radio service which may appear to be of importance to safety to life at sea. In addition to the entries required by the Radio Regulations there shall be entered in the radio log :—

Radiotelegraph Log

i) details of the maintenance, including a record of the charging, of the batteries in such form as may be prescribed by the Administration ;

---

* In the absence of a measurement of the field strength, it may be assumed that this range will be obtained if the product of the height of the aerial above the waterline and the aerial currentis 10 metre-amperes.

* In the absence of field strength measurements it may be assumed that this range will be obtained by a power in the aerial of 15 watts (unmodulated carrier) with an aerial efficiency of 27 per cent.

ii) a daily statement that the requirement of paragraph (p) of Regulation 10 has been fulfilled ;

iii) details of tests of the emergency transmitter and emergency power supply made under paragraph (t) of Regulation 10 ;

iv) in ships fitted with an auto alarm details of tests made under paragraph (c) of Regulation 11 ;

v) details of the maintenance, including a record of the charging, of the batteries (if applicable), and tests of the transmitters fitted in motor lifeboats, under paragraph (h) of Regulation 13 ;

vi) details of the maintenance, including a record of the charging, of the batteries (if applicable), and tests of lifeboat portable transmitters under paragraph (g) of Regulation 14 ;

Radiotelephone Log

vii) in ships fitted with a radiotelephone installation details of the maintenance, including a record of the charging, of the batteries (if provided), under paragraph (f) of Regulation 15 ;

viii) details of the maintenance, including a record of the charging, of the batteries (if applicable), and tests of lifeboat portable transmitters under paragraph (g) of Regulation 14.

CHAPTER V.—SAFETY OF NAVIGATION

Regulation 1
Application

Notwithstanding the provisions of Regulation 3 of Chapter I, this Chapter, unless otherwise expressly provided in this Chapter, refers to all ships on all voyages, except ships of war.

Regulation 2.
Danger Messages

a) The master of every ship which meets with dangerous ice, a dangerous derelict,or any other direct dauger to navigation, or a tropical storm, is bound to communicate the information by all the means at his disposal to ships in the vicinity, and also to the competent authorities at the first point on the coast with which he can communicate. The form in which the information is sent is not obligatory. It may be transmitted either in plain language (preferably English) or by means of the International Code of Signals (Radio Section). It should be broadcast to all ships in the vicinity and sent to the first point on the coast to which communication can be made, with a request that it be transmitted to the appropriate authorities.

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

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

d) All messages issued under this Regulation shall be preceded by the Safety Signal, using the procedure as prescribed by the Radio Regultions.

Regulation 3.
Information required in Danger Messages

The following information is desired in danger messages, the time in all cases being Greenwich Mean Time :

a) Ice. Derelicts and other Direct Dangers to Navigation.

i) the kind of ice, derelict or danger observed ;

ii) the position of the ice, derelict or danger when last observed ;

iii) the time and date when the observation was made.

b) Tropical Storms-(Hurricanes in the West Indies, Typhoons in the China Sea, Cyclones in Indian waters, and storms of a similar nature in other regions).

i) A statement that a tropical storm has been encountered. This obligation should be interpreted in a broad spirit, and information transmitted whenever the master has good reason to believe that a tropical storm exists in his neighbourhood.

ii) Meteorological Information. Each shipmaster should add to his warning message as much of the following meteorological information as he finds practicable :—

—the Greenwich Mean Time, date and position of the ship when the observations were taken ;

—barometric pressure (stating millibars, inches, or millimetres, and whether corrected or uncorrected) ;

—barometric tendency (the change in barometric pressure during the past three hours) ;

—true wind direction ;

—wind force (Beaufort scale) ;

—state of the sea (smooth, moderate, rough. high) ;

—swell (slight, moderate, heavy) and the true direction from which it comes. Period or length of swell (short, average, long) would also be of value ;

—true course and speed of ship.

c) Subsequent Observations. When a master has reported a tropical or other dangerous storm, it is desirable, but not obligatory, that other observations be made and transmitted hourly, if practicable, but in any case at intervals of not more thran there hours, so long as the ship remains underthe influence of the storm.

Examples

Ice

TTT Ice. Large berg sighted in 4605 N., 4410 W., at 0800 GMT, May 15.

Derelicts

TTT Derelict. Observed derelict almost submerged in 4006 N., 1243 W., at 1630 GMT. April 21.

Danger to Navigation

TTT Navigation. Alpha lightship not on station. 1800 GMT. January 3.

Tropical Storm

TTT Storm. 0030 GMT. August 18. 2204 N., 11354 E. Barometer corrected 994 millibars, tendency down 6 millibars. Wind NW., force 9. heavy squalls. Heavy easterly swell. Course 067, 5 knots.

TTT Storm. Appearances indicate approach of hurricane. 1300 GMT. September 14·2200N., 7236 W. Barometer corrected 29.64 inches, tendency down ·015 inches. Wind NE., force 8, frequent rain squalls. Course 035, 9 knots.

TTT Storm. Conditions indicate intense cyclone has formed. 0200 GMT. May 4. 1620 N., 9203 E. Barometer uncorrected 753 millimetres, tendency down 5 millimetres. Wind S. by W., force 5. Course 300, 8 knots.

TTT Storm. Typhoon to southeast. 0300 GMT. june 12. 1812 N., 12605 E. Barometer falling rapidly. Wind increasing from N.

Regulation 4
Meteorological Services

a) The Contracting Governments undertake to encourage the collection of meteorological data by ships at sea and to arrange for their examination, dissemination and exchange in the manner most suitable for the purpose of aiding navigation. Administrations shall encourage the use of instruments of a high degree of accuracy, and shall facilitate the checking of such instruments upon request.

b) In particular, the Contracting Governments undertake to co-operate in carrying out, as far as practicable, the following meteorological arrangements :—

i) To warn ships of gales, storms and tropical storms, both by the issue of radio messages and by the display of appropriate signals at coastal points.

ii) To issue daily, by radio, wether bulletins suitable for shipping, containing data of existing weather and ice conditions, forecasts, and when practicable, sufficient additional information to enable simple weather charts to be prepared at sea.

iii) To prepare and issue such publications as may be necessary for the efficient conduct of meteorolocical work at sea.

iv) To arrange for selected ships to be equipped with tested instruments (such as a barometer, a barograph, a psychrometer, and suitable apparatus for measuring sea temperature) for use in this service, and to take meteorological observations at standard synoptic hours (at least four times daily, whenever circumstances permit) and to encourage other ships to take observations in a modified form, particularly when in areas where shipping is sparse ; these ships to transmit their observations by radio for the benefit of the various official meteorological services, repeating the information for the benefit of ships in the vicinity. When in the vicinity of a tropical storm, or of a suspected tropical storm. ships should be encouraged to take and transmit their observations at more frequent intervals whenever practicable, bearing in mind navigational preoccupations of ships' officers during storm conditions.

v) To arrange for the reception and transmission by coast radio stations of weather messages from and to ships. Ships which are unable to communicate direct with shore shall be encouraged to relay their weather messages through ocean weather ships or through other ships which are in contact with shore.

vi) To encourage all masters to inform ships in the vicinity and also shore stations whenever they experience a wind speed of 50 knots or more (force 10 on the Beaufort scale).

vii) To endeavour to obtain a uniform procedure in regard to the international meteorological services already specified, and as far as is practicable, to conform to the recommendations made by the international Meteorological Organisation, to which the Contracting Governments may refer for study and advice any meteorological question which may arise in carrying out the present Convention.

c) The information provided for in this Regulation shall be furnished in form for transmission and transmitted in the order of priority prescribed by the Radio Regulations, and during transmission «to all stations» of meteorological information, forecasts and warnings, all ship stations must conform to the provisions of the Radio Regulations.

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

Regulation 5.

Ice Patrol Service

a) The Contracting Governments undertake to continue an ice patrol and a service for study and observation of ice conditions in the North Atlantic. During the whole of the ice season the south-eastern, southern and south-western limits of the regions of icebergs in the vicinity of the Grand Banks of Newfoundland shall be guarded for the purpose of informing passing ships of the extent of this dangerous region ; for the study of ice conditions in general ; and for the purpose of affording assistance to ships and crews requiring aid within the limits of operation of the patrol ships. During the rest of the year the study and observation of ice conditions shall be maintained as advisable.

b) Ships and aircraft used for the ice patrol service and the study and observation of ice conditions may be assigned other duties by the managing Government, provided that such other duties do not interfere with their primary purpose or increase the cost of this service.

Regulation 6.

Ice Patrol. Management and Cost

a) The Government of the United States of America agrees to continue the management of the ice patrol service and the study and observation of ice conditions including the dissemination of information received therefrom. The Contracting Governments specially interested in these services undertake to contribute to the expense of maintaining and operating these services ; each contribution to be based, as far as practicable, upon the total gross tonnage of the vessels of each contributing Government passing through the regions of icebergs guarded by the Ice Patrol. The Maritime Safety Committee is invited to undertake studies of these tonnages for the purpose of advising the contributing Governments. The Contracting Governments specially interested undertake to contribute to the expense of maintaining and operating these services in the proportions of their respective contributions as agreed to under the terms of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1929, until such contributions are modified as provided for in this Regulation.

b) Each of the contributing Governments has the right to alter or discontinue its contribution, and other Contracting Governments may undetake to contribute to the expense. The contributing Governments which avails itself of this right will continue responsible for its current contribution up to the Ist September following the date of giving notice of intention to alter or discontinue its contribution. To take advantage of the said right it must give notice to the managing Government at least six months before the said Ist September.

c) If, at any time, the United States Government should desire to discontinue these services, or if one of the contributing Governents should express a wish to relinquish responsibility for its pecuniary contribution, or to have its contribution altered, or another Contracting Government should desire to undertake to contribute to the expense, the contributing Governments shall settle the question in accordance with their mutual interests.

d) The contributing Governments shall have the right by common consent to make from time such alterations in the provisions of this Regulation and of Regulation 5 as appear desirable.

e) Where this Regulation provides that a measure may be taken after agreement among the contributing Governments, proposals made by any Contracting Government for effecting such a measure shall be communicated to the managing Government which shall approach the other contributing Governments with a view to ascertaining whether they accept such proposals, and the results of the enquiries thus made shall be sent to the other contributing Governments and the Contracting Government making the proposals. In particular, the scale of contributions to the cost of the services to be made by the Contracting Governments specially interested shall be reviewed by those Governments in consultation at intervals not exceeding three years. The managing Government shall initiate the action necessary to this end.

Regulation 7.

Speed Near Ice

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

Regulation 8.

North Atlantic Routes

a) The practice of following recognised routes across the North Atlantic in both directions has contributed to safety of life at sea and should be recommended to all ships.

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

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

d) The Government managing the ice patrol service is requested to report to the Administration concerned any ship which is observet not to be on any regular, recognised or advertised route, or which crosses the above mentioned fishing banks during the fishing season, or which, when proceeding to or from parts of the United States or Canada, passes through regions known or believed to be endangered by ice.

Regulation 9

Misuse of Distress Signals

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

Regulation 10

Distress Messages—Procedure

a) The master of a ship at sea, on receiving a signal from any source that a ship or aircraft or survival craft thereof is in distress, is bound to proceed with all speed to the assitanace of the persons in distress informing them if possible that he is doing so. If he is unable or, in the special circumstances of the case, considers it unreasonable or unnecessary to proceed to their assistançce he must enter in the logbook the reason for failing to proceed to the assistance of the persons in distress.

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

c) The master of a ship shall be released from the obligation imposed by paragraph (a) of this Regulation when he learms that one or more ships other than his own have been requisitioned and are complying with the requisition.

d) The master of a ship shall be released from the obligation imposed by paragraph (a) of this Regulation, and, if his ship has been requisitioned, from the obligation imposed by paragraph (b) of this Regulation, if he is informed by the persons in distress or by the master of another ship which has reached such persons that assistance is no longer necessary.

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

Regulation 11

Signalling Lamps

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

Regulation 12

Direction—Finding Apparatus

a) All ships of 1.600 tons gross tonnage and upwards, when engaged on international voyages, shall be fitted with directions - finding apparatus complying with the provisions of Regulation 12 of Chapter IV, but the provision of such apparatus on ships between 1,600 and 5,000 tons gross tonnage may be deferred for a period of 2 years from the date on which the present Conventions comes into force if in the opinion of the Administration this is necessary.

Chap. V

b) An Administration may, in areas where it considers it unreasonable or unnecessary for such apparatus to be carried, exempt any ships under 5,000 tons gross tonnage from this requirement, due regard being had to the fact that direction-finding apparatus is of value both as a navigational instrument and as an aid to locating ships, aircraft or survival craft.

Regulation 13

Manning

The Contracting Governments undertake, each for its national ships, to maintain, or if it is necessary, to adopt, measures for the purpose of ensuring that, from the point of view of safety of life at sea, all ships shall be sufficiently and efficiently manned.

Regulation 14

Aids to Navigation

The Contracting Governments undertake to arrange for the establishment and maintenance of such aids to navigation, including radio beacons and electronic aids as, in their opinion, the volume of traffic justifies and the degree of risk requires, and to arrange for information relating to these aids to be made available to all concerned.

Regulation 15

Search and Rescue

a) Each Contracting Government undertakes to ensure that any necessyar rarangements are made for coast watching and for the rescue of persons in distress at sea round its coasts. These arrangements should include the establishment, operation and maintenance of such maritime safety facilities as are deemed practicable and necessary having regard to the density of the seagoing traffic and the navigational dangers and should, so far as possible, afford adequate means of locating and rescuing such persons.

b) Each Contracting Government undertakes to make available information concerning its existing rescue facilities and the plans for changes therein, if any.

Regulation 16

Life-Saving Signals

The following signals shall be used by life-saving stations when communication with ships in distress and by ships in distress when communicating with life -saving stations :-

a) Replies from shore station to distress signals made by a ship :-

Signal	Signification
—By day—White smoke signal. By night—White star rocket.	»You are seen—assistance will be given as soon as possible.»

b) Landing signals for the guidance of small boats bringing away the crew of a wrecked ship:—

Signal	Signification
—By day—Vertical motion of a white flag or the arms. By night—Vertical motion of a white light or flare. A range (indication of direction) may be given by placing a steady white light or flare lower and in line with the observer.	«This is the best place to land»
—By day—Horizontal motion of a white flag or arms extended horizontally. By night—Horizontal motion of a white light or flare.	«Landing here highly dangerous».
—By day—Horizontal motion of a white flag, followed by the placing of the white flag in the ground and the carrying of another white flag in the direction to be indicated. By night—Horizontal motion of a white light or flare, followed by the placing of the white light or flare on the ground and the carryng of another white light or flare in the direction to be indicated.	«Landing here highly dangerous. A more favourable location to land is in the direction indicated.»

c) Signals to be employed in connection with the use of shore life-saving apparatus:—

Signal	Signification
	In general—»Affirmative» Specifically:—
—By day—Vertical motion of a white flag or the arms.	«Rocket line is held.» «Tail block is made fast»
By night—Vertical motion of a white light or flare.	«Hawser is made fast.» «Man is in the breeches buoy.» »Haul away..›
—By day—Horizontal motion of a white flag or arms extendes horizontally. By night—Horizontal motion of a white light or flare	In general—«Negative.» Specifically.— «Slack away.» «Avast hauling».

Regulation 17

Pilot Ladders

All ships engaged on voyages in which pilots are likely to be embarked should comply with the following requirements respecting pilot ladders:—

a)The ladder should be kept in good order and used as far as possible only for embarking and disembarking pilots and other officials while a ship is arriving at or leaving a port.

b) The ladder should be of adequate length and strength.

c) The treads should be of adequate width.

d) Two man-ropes, properly secured, should, where circumstances so require, be used in conjunction with the ladders.

e) Arrangements should be such that the pilot can safely pass from the head of the ladder to the ship's deck.

f) Spreaders at suitable intervals should be provided, if necessary, to prevent the ladder twisting.

g) At night, a light shiningoverside should be available and used.

CHAPTER VI.—CARRIAGE OF GRAIN AND DANGEROUS GOODS

Regulation 1.

Application

Unless expressly provided otherwise, this Chapter applies to ships to which the present Regulations apply.

Regulation 2.

Carriage of Crain

a) The term «grain» includes wheat, maise (corn), oats, rye, barley, rice, pulses, and seeds.

b)Where grain in loaded in a ship, all necessary and reasonable precautions shall be taken to prevent the grain from shifting.

c) Any compartment which is entriely filled with loose grain in bulk shall be :—

i) fed by properly constructed feeders which shall contain not less than 2 1]2 per cent. nor more than 8 per cent. of the capacity of the compartment served, and

ii) divided by a longitudinal bulkhead or shifting boards, which shall be properly secured and fitted grain tight with proper fillers (fillings) between the beams. In holds such shifting boards shall extend dowhwards from the underside of the deck to a distance of at least one-third of the depth of the hold or 8 feet, whichever is the greater. In tween deck compartments they shall extend from deck to deck. In all cases they shall extend to the top of the feeders of the hold or compartment in which they are situated.

d) In any compartment which is partially filled with loose grain in bulk, the grain shall be levelled and topped off with bagged grain or other suitable cargo extending to a height of not less than 4 feet above the top of the loose grain in bulk and supported on suitable platforms laid over the whole surface of the loose grain in bulk. In addition, the compartment shall be divided by a longitudinal bulkhead or shifting boards in line with the keel which shall extend from the bottom of the hold or deck as the case may be to a height sufficient to prevent the shifting of the loose grain in bulk. The fitting of a longitudinal bulkhead or shifting boards shall not be required if the grain in bulk does not exceed one-third the capacity of the compartment or, in the case of a compartment divifed by a shaft tunnel, one-half the capacity of that compartment.

e) Loose grain in bulk other oats, light barley, and cotton seed shall not be carried in the tween decks of a two-deck ship, or in the uppermost tween decks of ships having more than two decks, except in properly constructed feeders as necessary for feeding the lower compartments. Loose grain in bulk may be carried in positions not otherwise permitted under this Regulation provided that :—

i) It is carried in one or more bins, which shall be properly constructed and provided with feeders in accordance with the provisions of paragraph (c) (i).

ii) The hold or compartment below the bin or bins is properly battened down, clear of the feeder to such hold or compartment.

iii) The quantity of grain so carried does not exceed the capacity fixed by the Administration.

f) Each Administration may, if it considers that the sheltered nature and conditions of the voyage are such as to render the application of any of the requirements of paragraphs (c) and (d) of this Regulation unreasonable or unnecessary, exempt from those particular requirements individual ships or classes of ships.

Regulation 3.

Carriage of Dangerous Goods

a) The term «dangerous goods» includes :—

i) explosives ;

ii) compressed, liquefied and dissolved gases ;

iii) corrosives ;

iv) poisons ;

v) substances giving off inflammable vapours ;

vi) substances which become dangerous by interaction with water or air ;

vii) strong oxidising agents ;

viii) substances which are liable to spontaneous combustion ;

ix) any other substance which experience has shown, or may show, to be of such a dangerous character that the provisions of this Regulation should apply to it.

b) The carriage of dangerous goods is prohibited except in accordance with the provisions of this Regulation.

c) Explosives other than the following may not be carried on passenger ships :—

i) safety cartridges and safety fuses ;

ii) small quantities of explosives not exceeding 20 lbs. in the aggregate ;

iii) explosives up to a total of 10 cwt. in approved packages on the deck of a passenger ship on a short voyage.

d) Notwithstanding the provisions of paragraph (c), explosives may be carried on passenger ships on which there are special approved safety measures.

e) On ships carrying inflammable liquids adequate precautions shall be taken against fire or explosion.

f) Substances which are liable to spontaneous combustion (including fodder and other vegetable products espcially if damp) shall not be carried unless adequate precautions have been taken to prevent outbreak of fire.

g) Dangerous goods tendered to a ship for transportation shall be accompanied by a written statement by the shipper correctly describing the shipment according to the classification used in paragraph (a) of this Regulation.

h) Except for parcels of mixed chemicals in limited quantities, shipments of dangerous goods shall be marked with a distinctive label or stencil which shall indicate their dangerous character. Each package of the shipment shall be so marked except in the case of a large shipment which can be stowed and identified as a unit.

i) Each ship carrying dangerous goods shall carry a special list setting forth, in accordance with paragraph (a) of this Regulation, the dangerous goods on board.

j) Each Contracting Government shall issue, or cause to be issued, detailed rules to supplement the provisions of this Regulation. Such detailed rules shall provice for the packing and stowage of dangerous goods when carried with other commodities, and for the stowage of various categories of dangerous goods.

k) The provisions of this Regulation do not apply to ship's stores and equipment.

APPENDIX

Form of Safety Certificate for Passenger Ships

SAFETY CERTIFICATE

(Official Seal) (Country)

an

for ----------international voyage.

a short

Issued under the provisions of the

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1948

Name of Ship	Distinctive Number of Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	Particulars of voyages, if any, sanctioned under Regulation 22 (c) of chapter III

The (Name) Government certifies

I, the undersigned (Name) certify

I. That the above-mentioned ship has been duly surveyed in accordance with the provisions of the Convention referred to above.

II. That the survey showed that the ship complied with the requirements of the Regulations annexed to the said Convention as regards :-

1) the structure, main and auxiliary boilers and machinery ;

2) the watertight subdivision arrangements and details ;

3) the following subdivision loadlines :-

Subdivision loadlines assigned and marked on the ship's side at amidships (Regulation 10 of Chapter II)	Freeboard	To apply when the spaces in which passengers are carried include the following alternative spaces
C. 1	...	...
C. 2	...	...
C. 3	...	...

III. That the life-saving appliances provide for a total number of.....persons and no more, viz.:—

.....lifeboats (including.....motor lifeboats or mechanically propelled lifeboats) capable of accommodating.....persons and .....motor lifeboats fitted with radiotelegraph installation and searchlight (indluded in the total lifeboats shown above), requiring..... certificated lifeboatmen;

.....liferafts capable of accommodatign.....

.....persons..... buoyant apparatus capable of supporting..... persons ;

.....lifebuoys ;
.....lifejackets ;

IV. That the lifeboats were equipped in accordance with provisions of the Regulations.

V. That the ship was provided with a line-throwing appliance and lifeboat portable radio apparatus in accordance with the provisions of the Regulations.

VI. That the ship complied with the requirements of the Regulations as regards radiotelegraph installations viz.:—

	Actual provision	Requirements o Regulation
Hours of listening by operator	.....	.....
Number of operators	.....	.....
Whether auto-alarm fitted ...	.....	.....
Whether main installation fitted	.....	.....
Whether emergency installation fitted.....	.....	.....
Whether main and emergency transmitters electrically separated or combined.....	.....	.....
Whether direction-finder fitted	.....	.....
Number of passengers for which certificated	.....	.....

VII. That the ship complied with the requirements of the Regulations, as regards fire-detecting and fire-extinguishing appliances and was provided with navigation lights and shapes, and means of making sound signals and distress signals, in accordance with the provisions of the Regulations and also the International Collision Regulations.

VIII. That in all other respects the ship complied with the requirements of the Regulations, so far as these requirements apply thereto.

This certificate is issued under the authority of the Government. It will remain in force until
Issued at the day of 19

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue the certificate. (Seal)

If signed, the following paragraph is to be added:—

The undersigned declares that he is duly autorised by the said Government to issue this Certificate.

(Signature)

Form of Certificate for Cargo Ships

SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

(Official Seal) (Country)

Issued under the provisions of the

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1948

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage

The (Name) Government certifies

I, the undersigned (Name) certify

1. That the above-mentioned ship has been duly inspected in accordance with the provisions of the Convention referred to above.

II. That the inspection showed that the life-saving appliances provide for a total number of..... persons and no more, viz.:—

.....lifeboats on port side capable of accommodating.....persons.

.....lifeboats on starboard side capable of accommodating.....persons.

.....motor lifeboats and/or mechanically propelled lifeboats (included in the total lifeboats shown above).

.....lifebuoys.

.....lifejackets.

III. That the lifeboats were equipped in accordance with the provisions of the Regulations annexed to the Convention.

IV. That the ship was provided with a line-throwing apparatus and lifeboat portable radio apparatus in accordance with the provisions of the Regulations.

V. That the inspection showed that the ship complied with the requirements of the said Convention as regards fire-extinguishing appliances and was provided with navigation lights and shapes and means of making sound signals and distress signals, in accordance with the provisions of the Regulations and the International Collision Regulations.

VI. That in all other respects the ship complied with the requirements of the Regulations so far as these requirements apply thereto.

This certificate is issued under the authority of the Government. It will remain in force until
Issued at the day of 19.

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue the certificate. (Seal)

If signed, the following paragraph is to be added:—

The undersigned declares that he is duly authorised by the said Government to issue this Certificate.

(Signature)

Form of Safety Radiotelephony Certificate

SAFETY RADIOTELEPHONY CERTIFICATE

(Official Seal) (Country)

Issued under the provisions of the

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1948

Neme of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage

The (Name) Government certifies

I, the undersigned, (Name) certify

That the above- mentioned ship complies with the provisions of the Regulations annexed to the Convention referred to above as regards Radiotelephony :—

	Requirements of Regulations	Actual psovision
Hours of listening by operator	... ...	... ...
Number of operators	... ...	... ...

This certificate is issued under the authority of the Government. It will remain in force until
Issued at the day of 19

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue this certificate.

(Seal)

If signed, the following paragraphis to be added :

The undersigned declares that he is duly authorised by the said Government to issue this Certificate.

(Signature)

Form of Safety Radioteegraphy Certificaet

SAFETY RADIOTELEGRAPHY CERTIFICATE

(Official Seal) (Country)

Issued under the provisions of the

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1948

Name of Ship	Distinctive Number of Letters	Port of Registry	Gross Tonnage

The (Name) Government certifies

I, the undersigned, (Name) certify

That the above- mentioned ship complies with the provisions of the Regulations annexed to the Conventoin referred to above as regards Radiotelegraphy :—

	Requirement of Regulations	Actual provision
Hours of listening by operator	..	..
Number of operators	..	..
Whether main installation fitted	..	..
Whether emergency installation fitted	..	..
Whether main and emergency transmitters electrically separated or combined	..	..
Whether direction finder fitted	..	..

This certificate is issued under the authority of the Government. It will remain in force until

Issued at the day of 19.

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue this certificate.

(Seal)

If signed, the following paragraph is to be added :

The undersigned declares that he is duly authorised by the said Government to issue this Certificate.

(Signature)

Form of Exemption Certificate

EXEMPTION CERTIFICATE

(Official Seal) (Country)

Issued under the provisions of the

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETW OF LIFE AT SEA, 1948

Name of Ship	Distinctive Number of Letters	Port of Registry	Gross Tonnage

The (Name) Government certifies

I, the undersigned (Name) certify

That the above-mentioned ship is, under the authority conferred by Regulation.....of Chapter.....of the Regulations annexed to the Convention referred to above, exempted from the requirements of †.....; of the Convention on the voyages.....; to.....

* Insert here the conditions, if any, on which the exemption certificate is granted *

This certificate is issued under the authority of the Government,. It will remain in force until

Issued at the day of 19

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue this certificate.

(Seal)

If signed, the following paragraph is to be added:—

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

(Signature)

† Insert here references to Chapters and Regulations, specifying particular paragraphs.

Certified a true copy.

(FOREIGN OFFICE SEAL)

LONDON

E.J. PAISANT,

Librarian and Keeper of the Papers

for the Secretary of State for Foreignaffars

ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΑΞΙΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΑΣΚΕΨΕΩΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΝ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ, 1948

Τῇ προσκλήσει τῆς Κυβερνήσεως τοῦ 'Ηνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρεττανίας καὶ τῆς Βορείου 'Ιρλανδίας, συνεκλήθη Διάσκεψις ἐν Λονδίνῳ ἀπὸ τῆς 23ης 'Απριλίου 1948 μέχρι τῆς 10ης 'Ιουνίου 1948, μὲ σκοπὸν τὴν κατάρτισιν Συμβάσεως, ἥτις θὰ ἀντικαταστήσῃ τὴν ὑπογραφεῖσαν ἐν Λονδίνῳ τὴν 31ην Μαΐου 1929 Διεθνῆ Σύμβασιν περὶ 'Ασφαλείας τῆς 'Ανθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ.

Αἱ Κυβερνήσεις τῶν κατωτέρω Χωρῶν, ἐπιθυμοῦσαι νὰ προαγάγωσι τὴν ἀσφάλειαν τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ διὰ τοῦ καθορισμοῦ κοινῇ συμφωνίᾳ ὁμοιομόρφων 'Αρχῶν καὶ Κανονισμῶν, ἀντεπροσωπεύθησαν ὑπὸ Πληρεξουσίων ἐν τῇ Διασκέψει :

'Αργεντινὴ Δημοκρατία
Αὐστραλία
Βέλγιον
Δημοκρατία 'Ηνωμένων Πολιτειῶν τῆς Βραζιλίας
Καναδᾶς
Δημοκρατία Χιλῆς
Δημοκρατία Κίνας
Δανία
Αἴγυπτος
Δημοκρατία Φινλανδίας
Γαλλικὴ Δημοκρατία
'Ελλάς
Δημοκρατία 'Ισλανδίας
'Ινδίαι
'Ιρλανδία
'Ιταλικὴ Δημοκρατία
'Ολλανδία
Νέα Ζηλανδία
Νορβηγία
Πακιστάν
Δημοκρατία Παναμᾶ
Δημοκρατία Φιλιππίνων
Δημοκρατία Πολωνίας
Πορτογαλλικὴ Δημοκρατία
Σουηδία
Νοτιοαφρικανικὴ Ἕνωσις
Ἕνωσις Σοβιετικῶν Σοσιαλιστικῶν Δημοκρατιῶν
'Ηνωμένον Βασίλειον Μεγάλης Βρεττανίας καὶ Βορείου 'Ιρλανδίας
'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι 'Αμερικῆς
'Ομοσπονδιακὴ Λαϊκὴ Δημοκρατία Γιουγκοσλαυΐας

Αἱ Κυβερνήσεις τῶν κατωτέρω Χωρῶν ἀντεπροσωπεύθησαν ἐν τῇ Διασκέψει ὑπὸ Παρατηρητῶν :

Κευλάνη
Μεξικόν
Ρουμανία
Τουρκία

'Επίσης οἱ κατωτέρω 'Οργανισμοὶ ἀντεπροσωπεύθησαν ἐν τῇ Διασκέψει ὑπὸ Παρατηρητῶν :

α) Διακυβερνητικοὶ 'Οργανισμοί
'Ηνωμένα Ἔθνη
Διεθνὴς 'Οργανισμὸς Πολιτικῆς 'Αεροπορίας
Διεθνὲς Γραφεῖον 'Εργασίας
Διεθνὴς Μετεωρολογικὸς 'Οργανισμός
Διεθνὴς Ἕνωσις Τηλεπικοινωνιῶν
Παγκόσμιος 'Οργανισμὸς 'Υγείας (Προσωρινὴ 'Επιτροπὴ)
β) Μὴ Διακυβερνητικὸς 'Οργανισμός
Διεθνὲς Γραφεῖον 'Υδρογραφίας

'Ο RT. HON. SIR JOHN ANDERSON, Πρόεδρος τῆς 'Αντιπροσωπείας τοῦ 'Ηνωμένου Βασιλείου ἐξελέγη Πρόεδρος τῆς Διασκέψεως καὶ ὁ κ. R.S.F. EDWARDS Γενικὸς Γραμματεύς.

Πρὸς πραγματοποίησιν τοῦ σκοποῦ της, ἡ Διάσκεψις κατήρτισε τὰς κατωτέρω 'Επιτροπάς, τῶν ὁποίων Πρόεδροι ἦσαν οἱ κάτωθι :

'Επιτροπὴ 'Αρχηγῶν 'Αντιπροσωπειῶν : 'Ο RT HON SIR JOHN ANDERSON, ('Ηνωμένον Βασίλειον).

'Επιτροπὴ 'Ελέγχου Διαπιστευτηρίων : LIEUTENANT GENERAL OF THE PORT GIULIO INGIANNI, ('Ιταλία).

'Επιτροπὴ Κατασκευῆς : ὁ κ. K. HJ. SJOHOLM, (Σουηδία).

'Επιτροπὴ Σωστικῶν Μέσων : ὁ κ. OVE NIELSEN, (Δανία).

'Επιτροπὴ 'Ασυρμάτου : COMMODORE E. M. WEBSTER (Η.Π.Α.).

'Επιτροπὴ 'Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας : ὁ κ. ANDUZE-FARIS, (Γαλλία).

'Επιτροπὴ Γενικῶν Διατάξεων : ὁ κ. N.A. GUTTERY, ('Ηνωμένον Βασίλειον).

'Επιτροπὴ Σχεδίου : ὁ κ. N.A. GUTTERY, ('Ηνωμένον Βασίλειον).

'Η Διάσκεψις εἶχεν ὑπ' ὄψιν της καὶ ἐχρησιμοποίησεν ὡς βάσιν διὰ τὰς συζητήσεις τὴν Διεθνὴ Σύμβασιν περὶ 'Ασφαλείας τῆς 'Ανθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ , 1929.

Κατόπιν συζητήσεων, ὡς ἀποδεικνύεται ἐκ τῶν ἀπολογισμῶν καὶ ἐκθέσεων τῶν διαφόρων 'Επιτροπῶν καὶ τῶν Συνεδριάσεων τῆς 'Ολομελείας, ἡ Διάσκεψις ἐπεξειργάσθη καὶ ὑπέβαλε πρὸς ὑπογραφὴν καὶ ἀποδοχὴν τὴν Διεθνῆ Σύμβασιν περὶ 'Ασφαλείας τῆς 'Ανθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ, 1948, ἥτις προώρισται νὰ ἀντικαταστήσῃ τὴν Διεθνῆ Σύμβασιν περὶ 'Ασφαλείας τῆς 'Ανθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ, 1929.

'Η Διεθνὴς Σύμβασις περὶ 'Ασφαλείας τῆς 'Ανθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ , 1948, εἶναι προσηρτημένη ὡς Παράρτημα Α' τῆς παρούσης Τελικῆς Πράξεως.

'Η Διάσκεψις εἶχεν ἐπίσης ὑπ' ὄψιν της καὶ ἐχρησιμοποίησεν ὡς βάσιν διὰ τὰς συζητήσεις τὸν ἰσχύοντα Διεθνῆ Κανονισμὸν πρὸς 'Αποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ. 'Η Διάσκεψις ἔκρινε καλὸν νὰ ἀναθεωρήσῃ τὸν Κανονισμὸν τοῦτον καὶ ἐνέκρινε τὸν Διεθνῆ Κανονισμὸν πρὸς 'Αποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ, 1948, ἀλλ' ἀπεφάσισε νὰ μὴ προσαρτήσῃ τὸν ἀναθεωρηθέντα τοῦτον Κανονισμὸν εἰς τὴν Διεθνῆ Σύμβασιν περὶ 'Ασφαλείας τῆς 'Ανθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ, 1948. 'Η Διάσκεψις καλεῖ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ 'Ηνωμένου Βασιλείου νὰ διαβιβάσῃ τὸν Διεθνῆ Κανονισμὸν πρὸς 'Αποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ, 1948, εἰς τὰς ἄλλας Κυβερνήσεις, αἵτινες ἐδέχθησαν τὸν ἰσχύοντα Διεθνῆ Κανονισμὸν πρὸς 'Αποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ καὶ καλεῖ ὁμοίως τὴν Κυβέρνησιν τοῦ 'Ηνωμένου Βασιλείου, ὅπως, ὅταν ἐπέλθῃ οὐσιωδῶς ὁμόθυμος ἀποδοχὴ τοῦ Διεθνοῦς Κανονισμοῦ πρὸς 'Αποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ, 1948, ὁρίσῃ τὴν ἡμερομηνίαν, ἀφ' ἧς ὁ Διεθνὴς Κανονισμὸς πρὸς ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ, 1948, θέλει ἐφαρμοσθῆ παρὰ τῶν Κρατῶν, ἅτινα ἀπεδέχθησαν τοῦτον.

'Η Διάσκεψις παρακαλεῖ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ 'Ηνωμένου Βασιλείου, ὅπως προειδοποιήσῃ τὰς Κυβερνήσεις πάντων τῶν Κρατῶν τοὐλάχιστον ἓν ἔτος πρὸ τῆς ἡμερομηνίας ταύτης.

'Ο Διεθνὴς Κανονισμὸς πρὸς 'Αποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ, 1948, εἶναι προσηρτημένος ὡς Παράρτημα Β' εἰς τὴν παροῦσαν Τελικὴν Πρᾶξιν.

'Επὶ πλέον, ἡ Διάσκεψις ἀπεδέχθη τὰ ψηφίσματα ἅτινα εἶναι προσηρτημένα ὡς Παράρτημα Γ' τῆς παρούσης Πράξεως τὰ ἀφορῶντα :

1. Τὴν Μεταφορὰν 'Επιβατῶν καθ' ὑπέρβασιν τῶν ὁρίων τῆς Συμβάσεως.

2. Τὴν 'Ισπανίαν.

'Η Διάσκεψις ἐδέχθη ὁμοίως τὰς Συστάσεις (αἵτινες εἶναι προσηρτημέναι ὡς Παράρτημα Δ' τῆς παρούσης Τελικῆς Πράξεως) τὰς ἀφορώσας.

1. Τὴν Καταγγελίαν τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ 'Ασφαλείας τῆς 'Ανθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ, 1929.

2. Τὴν Εἰδικὴν 'Εφαρμογὴν τῶν κανόνων τῆς Συμβάσεως.

3. Τὰς Τροποποιήσεις τῶν Διατάξεων τῆς Συμβάσεως τὰς σχετικὰς πρὸς τὰς ναυπηγήσεις.
4. Τοὺς Κανένας τῆς Στεγανῆς Ὑποδιαιρέσεως τῶν Ἐπιβατηγῶν Πλοίων.
5. Τὴν Εὐστάθειαν Ἀθίκτου Πλοίου.
6. Τὰ Ἀνοίγματα εἰς τὰς Φρακτὰς καὶ τὸ Ἐξωτερικὸν Περίβλημα
7. Τὰ Μεταλλικὰ Καλύμματα Στομίων Κυτῶν.
8. Τὰς Συνδέσεις Σωλήνων Πυρκαιᾶς.
9. Τὰς Ἀναγγελίας Κυκλώνων.
10. Τὰς Συχνότητας.
11. Τὴν Ἀκρόασιν Κλήσεων Κινδύνου κ.τ.λ.
12. Τὴν χρησιμοποίησιν παρὰ τῶν Ραδιοτηλεφωνικῶν ἐγκαταστάσεων τῶν Ραδιοτηλεγραφικῶν συχνοτήτων κινδύνου καὶ κατηγοριῶν ἐκπομπῆς.
13. Τὴν Ἠχοβολιστικὴν Συσκευήν.
14. Τὰ Παράκτια Φῶτα.
15. Τὴν Μετάδοσιν Μετεωρολογικῶν Μηνυμάτων.
16. Τὴν Ἐπάνδρωσιν.
17. Τὸ Ραδιογωνιόμετρον Μέσης Συχνότητος καὶ τοὺς Ραδιοφάρους.
18. Τὰ Ραδιοηλεκτρικὰ Βοηθήματα Ναυσιπλοΐας.
19. Τὴν Ναυσιπλοΐαν Πλοίων Ἐφωδιασμένων διὰ Ραντὰρ κ.τ.λ.
20. Τὸ Ραντάρ.
21. Τὴν Ὁμοιμορφίαν Σημάνσεως.
22. Τὴν Μεταφορὰν Ἐπικινδύνων Ἐμπορευμάτων.
23. Τὸν Συντονισμὸν τῆς Ἀσφαλείας εἰς τὴν Θάλασσαν καὶ τὸν Ἀέρα.

Ἐφ' ᾧ, οἱ Ἀντιπρόσωποι τῶν διαφόρων Χωρῶν ἔθεσαν τὰς ὑπογραφάς των ἐν τῇ παρούσῃ Τελικῇ Πράξει.

Ἐγένετο ἐν Λονδίνῳ τὴν δεκάτην Ἰουνίου, 1948, εἰς ἁπλοῦν, Ἀγγλιστὶ καὶ Γαλλιστί, ἀμφοτέρων τῶν κειμένων ἐχόντων ἴσην ἰσχύν. Τὰ πρωτότυπα κείμενα θὰ κατατεθῶσιν ἀρχικῶς παρὰ τῇ Κυβερνήσει τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου. Ὅταν ὁ Διακυβερνητικὸς Ναυτιλιακὸς Συμβουλευτικὸς Ὀργανισμὸς ἀναλάβῃ τὰς λειτουργίας, αἵτινες τῷ ἔχουσιν ἀνατεθῇ δυνάμει τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ, 1948, ἡ Κυβέρνησις τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου θὰ παραδώσῃ τὰ κείμενα ταῦτα εἰς τὸν Διακυβερνητικὸν Ναυτιλιακὸν Συμβουλευτικὸν Ὀργανισμόν.

Ἡ Κυβέρνησις τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου θὰ διαβιβάσῃ ἐπικυρωμένα ἀντίγραφα τῆς Τελικῆς ταύτης Πράξεως εἰς ἑκάστην Κυβέρνησιν κληθεῖσαν νὰ ἀποστείλῃ ἀντιπροσώπους ἢ παρατηρητὰς εἰς τὴν Διάσκεψιν.

Ὁ Πρόεδρος
JOHN ANDERSON
Ὁ Γραμματεύς
ROBERT S.F.EDWARDS

Διὰ τὴν Ἀργεντινὴν Δημοκρατίαν :
A.J. ODDERA
JUAN EUGENIO PEFFABET
J.MARTINEZ-VIVOT
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὴν Αὐστραλίαν :
NORMAN G. ROSKRUGE
SYDNEY POLLOCK
A.H. MOATE
HARPWELL J.M. PHOENEX

Διὰ τὸ Βέλγιον :
G. BERTRAND
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐπικυρώσεως)
F. VAN GOOL
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὴν Δημοκρατίαν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Βραζιλίας :
GUSTAVO GOULART
ANTONIO ALVES CAMARA
PAULO NOGUEIRA PENIDO
J.C. REGO MONTEIRO

Διὰ τὸν Καναδᾶν :
JULES LEGER
H.V. ANDERSON
JOHN W. KERR
A. A. YOUNG
LAURENCE E. COFFEY
D.I.MOORE, LIEUT., R.C.N.

Διὰ τὴν Δημοκρατίαν τῆς Χιλῆς :
K. OLSEN

Διὰ τὴν Δημοκρατίαν τῆς Κίνας :
T.H. CHENG
T.T. CHEN
WANG SHIH-CHUAN
SHI-GHONG CHU

Διὰ τὴν Δανίαν :
OVE NIELSEN
AAGE H. LARSEN
A. POULSEN
A. BACHE
T.C. CHRISTENSEN
TH. PETERSEN
J. KASTRUP OLSEN
HARRY EM. RASMUSSEN

Διὰ τὴν Αἴγυπτον :
C.C. FANOUS

Διὰ τὴν Δημοκρατίαν τῆς Φινλανδίας
WILLIAM SODERMAN

Διὰ τὴν Γαλλικὴν Δημοκρατίαν :
G. ANDUZE-FARIS
R. COURAU
J. ROULLIER
J. FOULON
J. PERE
V. ALBIACH
J. PINCZON
FRICKER
M. BEILVAIRE
A. DE TALAER
R. ROSSIGNEUX
M. STELLMAN
F. LOISEL

Διὰ τὴν Ἑλλάδα :
Α. ΜΠΑΧΑΣ
ΓΕΩΡΓ. ΓΙΑΝΟΥΛΑΤΟΣ
Α.Γ. ΧΑΤΖΗΣΠΥΡΟΥ

Διὰ τὴν Δημοκρατίαν τῆς Ἰσλανδίας :
STEFAN THORVARDSSON

Διὰ τὰς Ἰνδίας :
V.K. KRISHNA MENON
M.A. MASTER
R.S. KUMANA
R. GONET
S.A.T. BULLOCK
T.B. BOSE
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὴν Ἰρλανδίαν :
DENIS DEVLIN
WILLIAM WALPOLE

Διὰ τὴν Ἰταλικὴν Δημοκρατίαν :
GIULIO INGIANNI
GIANGUIDO BORDOLI
ALBERTO CAMPAILLA
GIORGIO CAVALLINI
LIONELLO COZZI
PAOLO MENGARINI
G. SOLDA
LEONETTO DE LEON

Διὰ τὴν Ὁλλανδίαν :
P.S.VAN'T HAAFF
D. HUDIG
A. VAN ANROOW
E. SMIT FZN
G.J. BARENDSE
T.M. PELLINKHOF

Διὰ τὴν Νέαν Ζηλανδίαν :
EDWARD BROWN
V. G. BOIVIN
C. HARRISON GEORGE

Διὰ τὴν Νορβηγίαν :
E. BRYN
J. SCHONHEYDER
JOHS E. JOHANSEN
CHR. MEYER
E. WETTERGREEN

Διὰ τὸ Πακιστάν :
HABIB I. RAHIMTOOLA
J.C. MANSELL
V. INAYET KHAN

Διὰ τὴν Δημοκρατίαν τοῦ Παναμᾶ :
E.A. MORALES
W.L. COLASSI
R.P. VEAL

Διὰ τὴν Δημοκρατίαν τῶν Φιλιππίνων :
R.J. FERNANDEZ
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐπικυρώσεως)
JOSE F. IMPERIAL

Διὰ τὴν Δημοκρατίαν τῆς Πολωνίας :
H. BORAKOWSKI
C. ANTKOWIAK
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὴν Πορτογαλλικὴν Δημοκρατίαν :
JOAO DE DEUS RAMOS
JOSE C. DA ROCHA
RAUL ALBERTO SOARES DA COSTA
ALFREDO DE OLIVIERA BAPTISTA
LUIZ ARMANDO DE LOURA

Διὰ τὴν Σουηδίαν :
HJALMAR SJOHOLM

Διὰ τὴν Νοτιοαφρικανικὴν Ἕνωσιν :
C.G. WHITE
D.G. MALAN
G.A. CHETTLE
R. GOUGH PALMER

Διὰ τὴν Ἕνωσιν τῶν Σοβιετικῶν Σοσσιαλιστικῶν Δημοκρατιῶν :

Διὰ τὸ Ἡνωμένον Βασίλειον τῆς Μεγάλης Βρεττανίας καὶ τῆς Βορείου Ἰρλανδίας :
JOHN ANDERSON
GILMOuUR JENKINS
N. A. GUTTERY
W. CARTER
L. F. HUBBARD
DENYS O'NEILL
WILLIAM H. COOMBS
C. FRANKCOM
W. H. BAILEY
J. C. TAYLOR
H. L. RUDD
W. T. BUTTERWICK
H. A. KING
B. WADLOW
A. H. READ
R. B. SHEPHEARD
G. O. WATSON
W. J. FERGUSON
S. A. HODGES
H. W. A. FREESE-PENNEFATHER
F. A. VALLAT
P. WILKINSON
G. DANIEL
JAS. NICOL JARVIE
R. C. COX

Διὰ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας τῆς Ἀμερικῆς :
JOSEPH F. FARLEY
JESSE E. SAUGSTAD
H. GERRISH SMITH
HAROLD F. ROBINSON
CHARLES L. BRAND
R. O. GLOVER
J. L. LUCKENBACH
VITO RUSSO
VICTOR A. WALLACE
JOHN W. MANN
MARTIN D. BERG
E. M. WEBSTER
W. F. MINNERS
A. J. COSTIGAN
EDWARD C. PHILLIPS
H. T. JEWELL
C. J. PALMER
R. F. FARWELL
H. C. SHEPHEARD
W. N. KREBS
FRANCIS H. VAN RIPER
JAMES L. BATES
WOLCOTT E. SPOFFORD
HOWARD C. TOWLE
NORMAN R. HAGEN
MORRIS WEISBERGER
HOYT S. HADDOCK
R. T. MERRILL
LAWRENCE D. BRADLEY, JR.
HENRY F. NICHOL
L. T. JONES
GEO. G. SHARP

Διὰ τὴν Ὁμοσπονδιακὴν Λαϊκὴν Δημοκρατίαν τῆς Γιουγκοσλαυΐας :

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α'

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ, 1948

Αἱ Κυβερνήσεις τῆς Ἀργεντινῆς Δημοκρατίας τῆς Αὐστραλίας, τοῦ Βελγίου, τῆς Δημοκρατίας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Βραζιλίας, τοῦ Καναδᾶ, τῆς Δημοκρατίας τῆς Χιλῆς, τῆς Δημοκρατίας τῆς Κίνας, τῆς Δανίας, τῆς Αἰγύπτου, τῆς Δημοκρατίας τῆς Φινλανδίας, τῆς Γαλλικῆς Δημοκρατίας, τῆς Ἑλλάδος, τῆς Δημοκρατίας τῆς Ἰσλανδίας, τῶν Ἰνδιῶν, τῆς Ἰρλανδίας, τῆς Ἰταλικῆς Δημοκρατίας, τῆς Ὁλλανδίας, τῆς Νέας Ζηλανδίας, τῆς Νορβηγίας, τοῦ Πακιστάν, τῆς Δημοκρατίας τοῦ Παναμᾶ, τῆς Δημοκρατίας τῶν Φιλιππίνων, τῆς Δημοκρατίας τῆς Πολωνίας, τῆς Πορτογαλλικῆς Δημοκρατίας, τῆς Νοτιοαφρικανικῆς Ἑνώσεως, τῆς Σουηδίας, τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρεττανίας καὶ Βορείου Ἰρλανδίας, τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς, τῆς Ἑνώσεως τῶν Σοβιετικῶν Σοσιαλιστικῶν Δημοκρατιῶν καὶ τῆς Ὁμοσπονδιακῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Γιουγκοσλαυΐας, ἐπιθυμοῦσαι νὰ προαγάγωσι τὴν ἀσφάλειαν τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ διὰ τοῦ καθορισμοῦ, κοινῇ συμφωνίᾳ, ὁμοιομόρφων ἀρχῶν καὶ κανονισμῶν.

Φρονοῦσαι δέ, ὅτι ὁ σκοπὸς οὗτος θέλει καλύτερον ἐπιτευχθῇ διὰ τῆς συνάψεως μιᾶς Συμβάσεως ἀντικαθιστώσης τὴν Διεθνῆ Σύμβασιν περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ, 1929.

Ὥρισαν τοὺς ἀντιπροσώπους αὐτῶν, ἤτοι :

Ἡ Ἀργεντινὴ Δημοκρατία :

Τὸν Πλοίαρχον DON ALBERTO J. ODDERA Ναυτικὸν Ἀκόλουθον παρὰ τῇ Ἀργεντινῇ Πρεσβείᾳ Λονδίνου.

Τὸν Πλωτάρχην DON JUAN EUGENIO PEFFA-

BET, Προϊστάμενον τῶν Ὑπηρεσιῶν Καθεστῶτος καὶ Ἀσφαλείας τῆς Ναυσιπλοΐας ἐν τῇ Ὑπηρεσίᾳ Θαλασσίων καὶ Ποταμίων Μεταφορῶν τοῦ Ὑπουργείου Ναυτικῶν.

Τὸν Ὑποπλοίαρχον DON JORGE R. MARTINEZ-VIVOT, Μηχανικὸν τοῦ Ὑπουργείου Ναυτικῶν.

Ἡ Αὐστραλία :

Τὸν Πλοίαρχον NORMAN GERALD ROSKRUGE, Ὑποδιευθυντὴν τῆς Ναυσιπλοΐας τοῦ Ναυτιλιακοῦ Τμήματος τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας καὶ Καυσίμων.

Τὸν κ. SYDNEY POLLOCK, Μηχανικὸν καὶ Προϊστάμενον τῆς Ἐπιθεώρήσεως Πλοίων τοῦ Ναυτιλιακοῦ Τμήματος τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας καὶ Καυσίμων.

Τὸ Βέλγιον :

Τὸν κ. G. BERTRAND, Ἀρχιμηχανικόν, Διευθυντὴν τῆς Διοικήσεως Ναυτικοῦ.

Τὸν κ. F. VAN GOOL, Ναυτικὸν Σύμβουλον Διοικήσεως Ναυτικοῦ.

Ἡ Δημοκρατία τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Βραζιλίας. :

Τὸν Ἀντιναύαρχον ἐ.ἀ. GUSTAVO GOULART, Πρόεδρον τοῦ Ναυτικοῦ Δικαστηρίου.

Τὸν Ὑποναύαρχον ANTONIO ALVES CAMARA, Γενικὸν Διευθυντὴν τοῦ Ὑδρογραφικοῦ καὶ Ναυτιλιακοῦ Τμήματος τοῦ Ὑπουργείου Ναυτικῶν.

Τὸν Πλοίαρχον PAULO NOGUEIRA PENIDO, Ναυτικὸν Ἀκόλουθον παρὰ τῇ Βραζιλιανῇ Πρεσβείᾳ.

Τὸν Πλωτάρχην J. C. REGO MONTEIRO, Ναυπηγόν, Τμηματάρχην τοῦ Τεχνικοῦ Τμήματος τοῦ Ναυστάθμου RIO DE JANEIRO.

Ὁ Καναδᾶς :.

Τὸν κ. JULES LEGER, τοῦ Ἐπιτελείου τοῦ Ἀρμοστοῦ τοῦ Καναδᾶ ἐν Λονδίνῳ

Τὸν κ. H. V. ANDERSON, Διευθυντὴν Ναυτικῶν Ὑπηρεσιῶν

Ἡ Δημοκρατία τῆς Χιλῆς :

Τὸν Πλωτάρχην KAARE OLSEN, Ναυτικὸν Ἀκόλουθον παρὰ τῇ Χιλιανῇ Πρεσβείᾳ Λονδίνου.

Ἡ Δημοκρατία τῆς Κίνας :

Τὴν A.E. τὸν Δρα TIEN-HSI CHENG, Πρεσβευτήν.

Ἡ Δανία :

Τὸν κ. OVE NIELSEN, Διευθυντὴν τοῦ Ναυτιλιακοῦ Τμήματος τοῦ Β. Ὑπουργείου τοῦ Ἐμπορίου, Βιομηχανίας καὶ Ναυτιλίας.

Τὸν κ. AAGE H. LARSEN, Προιστάμενον τοῦ Τεχνικοῦ Τμήματος τοῦ Β. Ὑπουργείου Ἐμπορίου, Βιομηχανίας καὶ Ναυτιλίας.

Τὸν κ. ARNOLD POULSEN, Πολιτικὸν Μηχανικόν, Σύμβουλον παρὰ τῷ Β. Ὑπουργείῳ Ἐμπορίου, Βιομηχανίας καὶ Ναυτιλίας, ἐπὶ τῆς Ραδιοτηλεγραφικῆς καὶ Ἠλεκτρικῆς Τεχνικῆς.

Τὸν κ. A. BACHE, ἐκτελοῦντα χρέη Τμηματάρχου τοῦ Β. Ὑπουργείου Ἐμπορίου, Βιομηχανίας καὶ Ναυτιλίας, Γραμματέα τῆς Ἀντιπροσωπείας.

Τὸν κ. T. C. CHRISTENSEN, Πλοιοκτήτην, Μέλος τοῦ Δ.Σ. τῆς Ἑνώσεως τῶν Δανῶν Ἐφοπλιστῶν.

Τὸν Πλοίαρχον TH. PETERSEN, Γραμματέα τῆς Ἑνώσεως τῶν Δανῶν Ἐφοπλιστῶν.

Τὸν Πλοίαρχον J. KASTRUP OLSEN, Πρόεδρον τῆς Γενικῆς Ἑνώσεως Δανῶν Πλοιάρχων.

Τὸν κ. H. RASMUSSEN, Διευθυντὴν τῆς Ἑνώσεως Θερμαστῶν Δανίας.

Ἡ Αἴγυπτος :

Τὸν κ. CHOUKRY COSTANDI FANOUS, Γενικὸν Πρόξενον τῆς Αἰγύπτου ἐν Λονδίνῳ.

Ἡ Δημοκρατία τῆς Φινλανδίας :

Τὸν Πλοίαρχον WILLIAM SODERMAN, Προιστάμενον Ναυτιλίας τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας.

Ἡ Γαλλικὴ Δημοκρατία :

Τὸν κ. G. ANDUZE—FARIS, Γενικὸν Γραμματέα τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Ἡ Ἑλλάς :

Τὸν Πλοίαρχον Λιμενικὸν Ἀντώνιον ΜΠΑΧΑΝ τῆς Ὑπηρεσίας τοῦ Ἑλληνικοῦ Ὑπουργείου τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, Λονδῖνον.

Ἡ Δημοκρατία τῆς Ἰσλανδίας :

Τὴν A.E. τὸν κ. STEFAN THORNARDSSON, Πρεσβευτὴν τῆς Ἰσλανδίας παρὰ τῇ Μεγάλῃ Βρεταννίᾳ

Αἱ Ἰνδίαι :

Τὸν κ. V. K. KRISHNA MENON, Ὕπατον Ἀρμοστὴν τῶν Ἰνδιῶν παρὰ τῷ Ἡνωμένῳ Βασιλείῳ.

Τὸν SIR RAGHAVAN PILLAI, Ἐπιτετραμμένον τῶν Ἰνδιῶν εἰς Παρισίους.

Τὸν κ. M. A. MASTER, Γενικὸν Διευθυντὴν τῆς SCINDIA STEAM NAVIGATION COMPANY, LIMITED, Βομβάης.

Τὸν κ. R. S. MANI, Ὕπατον Ὑφαρμοστὴν τῶν Ἰνδιῶν παρὰ τῷ Ἡνωμένῳ Βασιλείῳ.

Τὸν Πλοίαρχον S.A.T. BULLOCK, Ναυτικὸν Σύμβουλον τῆς Κυβερνήσεως τῶν Ἰνδιῶν.

Τὸν Ὑποπλοίαρχον T.B. BOSE, R.I.N., Ἀρχιμηχανικὸν καὶ Ἐπιθεωρητὴν Πλοίων τοῦ Ναυτιλιακοῦ Τμήματος, Καλκούτα.

Ἡ Ἰρλανδία :

Τὸν κ. DENIS DEVLIN, Πρῶτον Σύμβουλον τοῦ Ὑπάτου Ἀρμοστοῦ Ἰρλανδίας.

Τὴν Δίδα THEKLA J. BEERE, Προισταμένην Ὑπουργείου Βιομηχανίας καὶ Ἐμπορίου.

Ἡ Ἰταλικὴ Δημοκρατία :

Τὸν LIEUTENANT-GENERAL OF THE CAPTAINS OF THE PORT CIULIO INGIANNI, πρώην Γενικὸν Διευθυντὴν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, Πρόεδρον τῆς Ἰταλικῆς Ἐπιτροπῆς Ἀσφαλείας Ναυσιπλοΐας.

Ἡ Ὁλλανδία :

Τὸν κ. P. S. VAN'T HAAFF, Γενικὸν Ἐπιθεωρητὴν τῆς Ναυτιλίας.

Τὸν κ. A. J. W. VAN ANROOY, Προιστάμενον τῶν Ὑπηρεσιῶν Κινητῆς Τηλεγραφίας καὶ Ραδιοτηλεφωνίας.

Τὸν Πλοίαρχον G. J. BARENDSE, πρώην Διευθυντὴν τῆς Ἀνωνύμου Ναυτικῆς Ἑταιρίας HOLLAND-AMERICA LINE.

Τὸν Πλοίαρχον J. F. VAN MUIJLWIJK, Ταμίαν τῆς Ἑνώσεως Πλοιάρχων καὶ Ἀξιωματικῶν E.N.

Τὸν κ. E. SMIT FZN, Ναυπηγόν, Σύμβουλον τῆς Ὑπηρεσίας Ἐπιθεωρήσεως Ναυτιλίας.

Τὸν κ. D. HUDIG, πρώην Διευθυντὴν τῆς Βασιλικῆς Ὁλλανδικῆς Ἀτμοπλοικῆς Ἑταιρείας.

Τὸν κ. T.M. PELLINKHOF, Προϊστάμενον τοῦ Τμήματος Ἐργασίας τῆς Γενικῆς Διευθύνσεως Ναυτιλίας.

Ἡ Νέα Ζηλανδία :

Τὸν Ὑποπλοίαρχον Μηχανικὸν EDWARD BROWN, R.N., Προϊστάμενον Ἐπιθεωρήσεως Πλοίων Ὑπουργείου Ναυτιλίας.

Τὸν κ. VICTOR G. BOIVIN, Βοηθὸν Προϊστάμενον Ἐπιθεωρήσεως Πλοίων τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας.

Ἡ Νορβηγία :

Τὸν Πλοίαρχον E.BRYN, Διευθυντὴν Ναυτιλίας τοῦ Ὑπουργείου Βιομηχανίας, Ἐμπορίου καὶ Ναυτιλίας.

Τὸν κ. J. SCHONHEYDER, Ἀρχιμηχανικὸν τοῦ Ὑπουργείου Βιομηχανίας, Ἐμπορίου καὶ Ναυτιλίας.

Τὸν Πλωτάρχην O.I.LOENNECHEN, R.N.R. καὶ Ἀντιπρόεδρον τῆς Ἑνώσεως Νορβηγῶν Ἐφοπλιστῶν.

Τὸν CHR. MEYER, R.H.(ἐ.ἀ.) πρώην Διευθυντὴν τῆς Ἑνώσεως Νορβηγῶν Ἐφοπλιστῶν.

Τὸν Πλοίαρχον E. TONNESEN, Πλοίαρχον E.N. καὶ Πρόεδρον τῆς Ἑνώσεως Νορβηγῶν Πλοιάρχων.

Τὸν κ. JOHS. E. JOHANSEN, Γενικὸν Γραμματέα τῆς Ἑνώσεως Νορβηγῶν Μηχανικῶν.

Τὸν κ. E. H. OTTERSEN, Ἀσυρματιστὴν, Γραμματέα τῆς Ἑνώσεως Νορβηγῶν Ναυτεργατῶν.

Τὸ Πακιστὰν :

Τὸν κ. H. I.RAHIMTOOLA, Ὕπατον Ἀρμοστὴν τοῦ Πακιστὰν ἐν Λονδίνῳ.

Ὁ Παναμᾶς :

Τὸν SENOR EUSEBIO A. MORALES, Σύμβουλον τῆς Παναμαϊκῆς Πρεσβείας ἐν Λονδίνῳ.

Ἡ Δημοκρατία τῶν Φιλιππίνων :

Τὸν HON. RAMON J. FERNANDEZ, Ὑπουργὸν

Ἡ Δημοκρατία τῆς Πολωνίας :

Τὸν Πλοίαρχον H. BORAKOWSKI, Τεχνικὸν Ναυτιλιακὸν Σύμβουλον Ὑπουργείου Ναυτιλίας, Βαρσοβία.

Τὸν Πλοίαρχον CZESLAW ANTOWIAK, Διευθυντὴν τοῦ Γραφείου Λονδίνου τῆς GDYNIA-AMERICA LINES LIMITED.

Ἡ Πορτογαλλικὴ Δημοκρατία :

Τὸν SENHOR JOAO DE DEUS RAMOS, Σύμβουλον τῆς Πρεσβείας ἐν Λονδίνῳ.

Τὸν Πλωτάρχην JOSE C. DA ROCHA, Ναυτικὸν Ἀκόλουθον τῆς Πορτογαλλικῆς Πρεσβείας Λονδίνου.

Τὸν Πλωτάρχην Ναυπηγὸν RAUL ALBERTO SOARES DA COSTA, τοῦ Πορτογαλλικοῦ Ναυτικοῦ, Τμῆμα Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, Λισσαβών.

Τὸν Ὑποπλοίαρχον ALFREDO DE OLIVEIRA BAPTISTA τοῦ Τμήματος Ἐπικοινωνιῶν τοῦ Ὑπουργείου τῶν Ναυτικῶν, Λισσαβών.

Τὸν Πλοίαρχον LUIZ ARMANDO DE LOURA, τοῦ Πορτογαλλικοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Ἡ Σουηδία :

Τὸν κ.KARL HJALMAR SJOHOIM, Διευθυντὴν τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορίου.

Ἡ Νοτιοαφρικανικὴ Ἕνωσις :

Τὸν κ. REGINALD GOUGH PALMER, Προϊστάμενον τῆς Διευθύνσεως Τελωνείων.

Τὸν Πλοίαρχον G. A. CHETTLE, Ἐξεταστὴν Πλοιάρχων καὶ Ὑποπλοιάρχων, Ἐπιθεωρητὴν Πλοίων τῆς Δ]σεως Τελωνείων.

Ἡ Ἕνωσις τῶν Σοβιετικῶν Σοσιαλιστικῶν Δημοκρατιῶν :

Τὸ Ἡνωμένον Βασίλειον τῆς Μεγάλης Βρεττανίας καὶ Βορείου Ἰρλανδίας :

Τὸν RT.HON.SIR JOLM. ANDERSON, Πρόεδρον τῆς Λιμενικῆς Ἀρχῆς Λονδίνου.

Τὸν SIR GILMOUR JENKINS, Μόνιμον Γραμματέα τοῦ Βρεττανικοῦ Ὑπουργείου Μεταφορῶν.

Τὸν κ. N. A. GUTTERY, Ὑπογραμματέα τοῦ Βρεττανικοῦ Ὑπουργείου Μεταφορῶν.

Αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι Ἀμερικῆς. :

Τὸν Ναύαρχον JOSEPH F. FARLEY, Διοικητὴν τῆς UNITED STATES COAST GUARD.

Τὸν κ. JESSE E. SAUGSTAD, Προϊστάμενον τοῦ Ναυτιλιακοῦ Τμήματος Ὑπουργείου Ἐξωτερικῶν.

Ἡ Ὁμοσπονδιακὴ Λαϊκὴ Δημοκρατία τῆς Γιουγκοσλαυΐας :

Τὸν κ. LUKE DANCEVIC, Διευθυντὴν Ναυτιλίας, SPLIT.

Οἵτινες, ἀφοῦ ἐπέδειξαν τὰ πληρεξούσιά των, εὑρεθέντα ἐν ἀπολύτῳ τάξει, συνεφώνησαν τὰ ἀκόλουθα..

Ἄρθρον I

α) Τὰ συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἐφαρμόσουν τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως καὶ τῶν προσηρτημένων αὐτῇ Κανονισμῶν, οἵτινες θέλουσι θεωρηθῇ ὅτι ἀποτελοῦσι ἀναπόσπαστον μέρος τῆς παρούσης Συμβάσεως. Ὅπου γίνεται μνεία τῆς παρούσης Συμβάσεως, νοοῦνται καὶ οἱ προσηρτημένοι ταύτῃ Κανονισμοί.

β) Τὰ συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουν νὰ ἐκδώσουν πάντας τοὺς νόμους, διατάγματα, διαταγὰς καὶ κανονισμοὺς καὶ νὰ λάβουν πάντα τὰ ἀναγκαῖα μέτρα διὰ τὴν πλήρη καὶ τελείαν ἐφαρμογὴν τῆς παρούσης Συμβάσεως,πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως προαχθῇ ἡ ἀσφάλεια τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ.

Ἄρθρον II

Ἡ παροῦσα Σύμβασις ἐφαρμόζεται ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν ἐγγεγραμμένων εἰς τὰ νηολόγια τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν καθὼς καὶ ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν νηολογημένων εἰς τὰ ἐδάφη, εἰς ἃ ἐπεκτείνεται ἡ παροῦσα Σύμβασις, συμφώνως τῷ ἄρθρῳ XIII.

Ἄρθρον III

Νόμοι, Κανονισμοί, Ἐκθέσεις

Τὰ συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουσι νὰ ἀνακοινῶσι πρὸς τὸν Διακυβερνητικὸν Ναυτιλιακὸν Συμβουλευτικὸν Ὀργανισμὸν (INTERGOVERNMENTAL MARITIME CONSULTATIVE ORGANISATION), ὅστις ἐφεξῆς θὰ καλῆται »Ὀργανισμός».

α) τὰ κείμενα τῶν ἐκδοθησομένων νόμων, διαταγμάτων, διαταγῶν καὶ κανονισμῶν ἐπὶ θεμάτων σχετικῶν πρὸς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν,

β) ὅλας τὰς ἐπισήμους ἐκθέσεις ἢ περιλήψεις ἐκθέσεων περὶ τῶν ἀποτελεσμάτων ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τῆς παρούσης Συμβάσεως, ἐφ' ὅσον, ἐννοεῖται, αἱ τοιαῦται ἐκθέσεις ἢ περιλήψεις αὐτῶν δὲν εἶναι ἐμπιστευτικῆς φύσεως καὶ

γ) ἐπαρκῆ ἀριθμὸν ὑποδειγμάτων πιστοποιητικῶν, ἐκδοθησομένων παρ' αὐτῶν, συμφώνως πρὸς τὰς διαταξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως πρὸς διανομὴν εἰς τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη, ἅτινα θὰ τὰ γνωστοποιῶσιν εἰς τὰς ἁρμοδίας ὑπηρεσίας των.

Ἄρθρον IV

Περιπτώσεις ἀνωτέρας βίας

α) Πλοῖον, ὅπερ κατὰ τὴν στιγμὴν τοῦ ἀπόπλου δὲν ὑπόκειται εἰς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως, δὲν δύναται νὰ λογισθῇ ὡς ὑποκείμενον εἰς ταύτας, ἐὰν ἤθελε παρεκκλίνει ἐκ τῆς προδιαγεγραμμένης πορείας του, συνεπείᾳ κακοκαιρίας ἢ ἄλλης περιπτώσεως ἀνωτέρας βίας.

β) Πρόσωπα ἐπιβαίνοντα πλοίου τινος, λόγῳ ἀνωτέρας βίας ἢ συνεπείᾳ τῆς ὑποχρεώσεως τῶν πλοιάρχων νὰ παραλαμβάνωσι ναυαγοὺς ἢ ἄλλα πρόσωπα, δὲν λαμβάνονται ὑπ' ὄψιν προκειμένου νὰ ἐξακριβωθῇ κατὰ πόσον τὸ πλοῖον τοῦτο ἔχει συμμορφωθῇ πρὸς οἱανδήποτε διάταξιν τῆς παρούσης συμβάσεως.

Ἄρθρον V

Μεταφορὰ Κινδυνευόντων Προσώπων

α) Συμβαλλόμενον Κράτος δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν μεταφορὰν ἐπὶ πλοίων του μεγαλυτέρου ἀριθμοῦ προσώπων τοῦ ὑπὸ ἄλλας περιστάσεις ἐπιτρεπομένου ὑπὸ τῆς παρούσης Συμβάσεως, ἐφ' ὅσον πρόκειται περὶ μεταφορᾶς προσώπων ἐκ περιοχῆς τινος, ἔνθα ἀπειλεῖται ἡ προσωπικὴ των ἀσφάλεια.

β) Ἡ τοιαύτη ἄδεια δὲν στερεῖ ἄλλα Συμβαλλόμενα Κράτη τοῦ δικαιώματος νὰ ἀσκήσουν ἔλεγχον,δυνάμει τῆς παρούσης Συμβάσεως ἐπὶ τῶν πλοίων τούτων, ὅταν ταῦτα εὑρίσκονται εἰς τοὺς λιμένας των.

(γ) Γνωστοποίησις τῆς τοιαύτης ἀδείας, μετ' ἐκθέσεως τῶν πραγματικῶν συνθηκῶν, δέον ν' ἀποστέλληται πρὸς τὸν Ὀργανισμὸν ὑπὸ τοῦ χορηγήσαντος τὴν ἄδειαν ταύτην Συμβαλλομένου Κράτους.

Ἄρθρον VI.

Ἀναστολὴ ἐν περιπτώσει πολέμου

(α) Ἐν περιπτώσει πολέμου, τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη ἅτινα ἤθελον θεωρήσῃ ἑαυτὰ θιγόμενα ὑπὸ τῆς παρούσης Συμβάσεως, εἴτε ὡς ἐμπόλεμα εἴτε ὡς οὐδέτερα, δύνανται νὰ ἀναστείλουν τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ὅλου ἢ μέρους τῶν προσηρτημένων Κανονισμῶν. Τὸ ἀναστεῖλαν Κράτος ὀφείλει ἀμέσως νὰ εἰδοποιήσῃ τὸν Ὀργανισμὸν περὶ τῆς τοιαύτης ἀναστολῆς.

(β) Ἡ τοιαύτη ἀναστολὴ δὲν στερεῖ τὰ ἄλλα συμβαλλόμενα Κράτη παντὸς δικαιώματος ἐλέγχου, συμφώνως πρὸς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν, ἐπὶ τῶν πλοίων τοῦ ἀναστείλαντος Κράτους, ὅταν ταῦτα εὑρίσκονται εἰς τοὺς λιμένας των.

(γ) Τὸ ἀναστεῖλαν τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως Κράτος δύναται νὰ ἐπαναφέρῃ ταύτην ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν εἰδοποιοῦν ἀμέσως περὶ τούτου τὸν Ὀργανισμόν.

(δ) Ὁ Ὀργανισμὸς ὀφείλει νὰ γνωστοποιῇ εἰς πάντα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη τὴν ἀποφασισθεῖσαν, δυνάμει τοῦ

παρόντος ἄρθρου, ἀναστολὴν ἢ ἐπαναφορὰν τῆς ἐφαρμογῆς τῆς Συμβάσεως.

Ἄρθρον VII.

Προϋφιστάμεναι Συνθῆκαι καὶ Συμβάσεις

(α) Ἡ παροῦσα Σύμβασις ἀντικαθιστᾶ καὶ καταργεῖ μεταξὺ τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν τὴν Διεθνῆ Σύμβασιν περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ, ὑπογραφεῖσαν ἐν Λονδίνῳ τὴν 31 Μαΐου 1929.

(β) Πᾶσα ἄλλη συνθήκη, σύμβασις ἢ συμφωνία ἀφορῶσα τὴν ἀσφάλειαν τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ ἢ ζητήματα σχετιζόμενα πρὸς ταύτην καὶ ἥτις εὑρίσκεται ἐν ἰσχύϊ σήμερον μεταξὺ τῶν Συμβαλλομένων ἐν τῇ παρούσῃ Συμβάσει Κρατῶν, θέλει ἐξακολουθήσῃ νὰ ἔχῃ πλήρη ἰσχύν, καθ' ὅλην αὐτῆς τὴν διάρκειαν, ὅσον ἀφορᾷ :

(i) τὰ πλοῖα ἐφ' ὧν δὲν ἐφαρμόζεται ἡ παροῦσα Σύμβασις.

(ii) τὰ πλοῖα, ἐφ' ὧν ἐφαρμόζεται μὲν ἡ παροῦσα Σύμβασις, ἀλλ' ἐπὶ τῶν ζητημάτων μόνον ἐκείνων διὰ τὰ ὁποῖα δὲν προνοεῖ αὕτη ρητῶς.

(γ) Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν αἱ τοιαῦται συνθῆκαι, συμβάσεις ἢ συμφωνίαι συγκρούονται πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως, αἱ διατάξεις τῆς τελευταίας ὑπερισχύουν.

(δ) Πᾶν θέμα, δι' ὃ δὲν προνοεῖ ρητῶς ἡ παροῦσα Σύμβασις, ρυθμίζεται ὑπὸ τῆς νομοθεσίας τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν.

Ἄρθρον VIII.

Εἰδικοὶ Κανόνες θεσπιζόμενοι κατόπιν Συμφωνίας

Ὅσάκις, κατὰ τὴν παροῦσαν Σύμβασιν, θεσπίζονται εἰδικοὶ κανόνες διὰ συμφωνίας μεταξὺ ὅλων τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν ἢ τινῶν ἐξ αὐτῶν, οἱ κανόνες οὗτοι δέον νὰ γνωστοποιῶνται εἰς τὸν Ὀργανισμόν, ἵνα ἀνακοινῶνται εἰς τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη.

Ἄρθρον IX.

Τροποποιήσεις

(α) (i) Ἡ παροῦσα Σύμβασις δύναται νὰ τροποποιηθῇ διὰ κοινῆς συμφωνίας μεταξὺ τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν.

(ii) Ἐπὶ τῇ αἰτήσει οἱουδήποτε τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν, ἡ πρότασις τροποποιήσεως δέον νὰ ἀνακοινωθῇ ὑπὸ τοῦ Ὀργανισμοῦ εἰς πάντα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη, πρὸς ἐξέτασιν καὶ ἀποδοχήν, συμφώνως τῇ παρούσῃ παραγράφῳ.

(β) (i) Τροποποίησις τῆς παρούσης Συμβάσεως δύναται ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν νὰ προταθῇ εἰς τὸν Ὀργανισμὸν παρ' οἱουδήποτε τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν. Ἐὰν ἡ πρότασις αὕτη γίνῃ ἀποδεκτὴ διὰ πλειοψηφίας τῶν δύο τρίτων τῆς Συνελεύσεως, τοῦ Ὀργανισμοῦ (ἐφεξῆς καλουμένης «Συνελεύσεως»), κατόπιν συστάσεως γενομένης ἀποδεκτῆς διὰ πλειοψηφίας τῶν δύο τρίτων τῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτικῆς Ἀσφαλείας τοῦ Ὀργανισμοῦ (ἐφεξῆς καλουμένης «Ἐπιτροπῆς Ναυτικῆς Ἀσφαλείας»), ἡ πρότασις δέον νὰ γνωστοποιηθῇ ὑπὸ τοῦ Ὀργανισμοῦ εἰς πάντα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη πρὸς ἀποδοχήν.

(ii) Πᾶσα σύστασις τοιαύτης φύσεως τῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτικῆς Ἀσφαλείας δέον νὰ γνωστοποιεῖται παρὰ τοῦ Ὀργανισμοῦ πρὸς πάντα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη, πρὸς ἐξέτασιν τοὐλάχιστον ἓξ μῆνας πρὶν ἐξετασθῇ παρὰ τῆς Συνελεύσεως.

γ) (i) Ἡ Διάσκεψις τῶν Κρατῶν πρὸς ἐξέτασιν τῶν προτεινομένων τροποποιήσεων τῆς παρούσης Συμβάσεως παρ' οἱουδήποτε Συμβαλλομένου Κράτους, δέον νὰ συγκαλῆται εἰς οἱονδήποτε χρόνον παρὰ τοῦ Ὀργανισμοῦ, τῇ αἰτήσει τοῦ ἑνὸς τρίτου τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν.

(ii) Πᾶσα τροποποίησις, γενομένη ἀποδεκτὴ εἰς μίαν τοιαύτην Διάσκεψιν διὰ πλειοψηφίας τῶν δύο τρίτων τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν, δέον νὰ γνωστοποιῆται παρὰ τοῦ Ὀργανισμοῦ πρὸς πάντα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη πρὸς ἀποδοχήν.

(δ) Οἱαδήποτε τροποποίησις γνωστοποιηθεῖσα εἰς τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη πρὸς ἀποδοχὴν κατὰ τὴν παράγραφον β ἢ γ τοῦ παρόντος ἄρθρου θὰ τίθεται ἐν ἰσχύϊ δι' ὅλα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη δώδεκα μῆνας ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἀποδοχῆς τῆς τροποποιήσεως παρὰ τῶν δύο τρίτων τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν, συμπεριλαμβανομένων τῶν δύο τρίτων τῶν Κρατῶν, ἅτινα ἀντιπροσωπεύονται εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν Ναυτικῆς Ἀσφαλείας. Ἐξαιροῦνται τὰ Κράτη ἐκεῖνα, ἅτινα, πρὸ τῆς θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς τροποποιήσεως, ἐδήλωσαν ὅτι δὲν ἀποδέχονται ταύτην.

(ε) Ἡ Συνέλευσις, διὰ πλειοψηφίας τῶν δύο τρίτων, συμπεριλαμβανομένων τῶν δύο τρίτων τῶν ἐν τῇ Ἐπιτροπῇ Ναυτικῆς Ἀσφαλείας ἀντιπροσωπευομένων Κρατῶν, τῇ συγκαταθέσει καὶ τῶν δύο τρίτων τῶν διὰ τῆς παρούσης Συμβάσεως συμβληθέντων Κρατῶν, ἢ μία Συνέλευσις συγκαλουμένη συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον γ) τοῦ παρόντος ἄρθρου, διὰ πλειοψηφίας τῶν δύο τρίτων, δύνανται νὰ καθορίσουν κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἀποδοχῆς τῆς τροποποιήσεως, ὅτι αὕτη εἶναι τοιαύτης σπουδαιότητος, ὥστε οἱονδήποτε Συμβαλλόμενον Κράτος, ὅπερ ἤθελεν ὑποβάλῃ δήλωσιν συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον δ) τοῦ παρόντος ἄρθρου καὶ δὲν ἤθελε ἀποδεχθῇ τὴν τροποποίησιν ἐντὸς προθεσμίας δώδεκα μηνῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς θέσεώς της ἐν ἰσχύϊ, θέλει παύσῃ, κατὰ τὴν λῆξιν τῆς ρηθείσης προθεσμίας, νὰ συμμετέχῃ εἰς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν.

(στ) Πᾶσα τροποποίησις τῆς παρούσης Συμβάσεως γενομένη βάσει τοῦ παρόντος ἄρθρου καὶ ἀφορῶσα τὸ κατασκεύασμα τοῦ πλοίου ἐφαρμόζεται μόνον ἐπὶ τῶν πλοίων ἐκείνων τῶν ὁποίων ἡ τρόπις ἐτέθη μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς τροποποιήσεως ταύτης.

(ζ) Ὁ Ὀργανισμὸς ὀφείλει νὰ εἰδοποιῇ πάντα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη περὶ ὅλων τῶν τροποποιήσεων αἵτινες τίθενται ἐν ἰσχύϊ κατὰ τὸ παρὸν ἄρθρον ὡς καὶ περὶ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος των.

(η) Πᾶσα ἀποδοχὴ ἢ δήλωσις κατὰ τὸ παρὸν ἄρθρον δέον νὰ γνωστοποιῆται γραπτῶς εἰς τὸν Ὀργανισμόν, ὅστις θὰ γνωστοποιῇ τὴν λῆψιν τῆς ἀποδοχῆς ἢ δηλώσεως πρὸς ὅλα τὰ συμβαλλόμενα Κράτη.

Ἄρθρον X

Ὑπογραφὴ καὶ Ἀποδοχή.

(α) Ἡ παροῦσα Σύμβασις θέλει παραμείνῃ ἀνοικτὴ πρὸς ὑπογραφὴν ἐπὶ ἕνα μῆνα ἀπὸ τῆς σήμερον καὶ ἐν συνεχείᾳ ἀνοικτὴ πρὸς ἀποδοχήν. Τὰ Κράτη δύνανται νὰ προσχωρήσουν εἰς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν διά :

(i) τῆς ὑπογραφῆς ἄνευ ἐπιφυλάξεως ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἀποδοχήν,

(ii) τῆς ὑπογραφῆς μετ' ἐπιφυλάξεως τῆς ἐποδοχῆς, ἀκολουθούσης τῆς ἀποδοχῆς,

(iii) τῆς ἀποδοχῆς.

(β) Ἡ ἀποδοχὴ γίνεται διὰ καταθέσεως ἐγγράφου δηλώσεως παρὰ τῷ Ὀργανισμῷ, ὅστις ὀφείλει νὰ εἰδοποιήσῃ πάντα τὰ Κράτη, ἅτινα ἀπεδέχθησαν ἤδη τὴν Σύμβασιν, περὶ τῆς λήψεως πάσης νέας ἀποδοχῆς καὶ τῆς ἡμερομηνίας τῆς λήψεώς της.

Ἄρθρον XI

Ἔναρξις ἰσχύος.

(α) Ἡ παροῦσα Σύμβασις θέλει ἰσχύσῃ ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου 1951 ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι 12 μῆνας πρὸ τῆς ἡμερομηνίας ταύτης θὰ ἔχωσι κατατεθῇ συμφώνως πρὸς τὰ ἄρθρα X καὶ XV τοὐλάχιστον 15 ἀποδοχαί, εἰς ἃς θὰ συμπεριλαμβάνονται 7 Κράτη κατέχοντα ἕκαστον ὁλικὴν χωρητικότητα τοὐλάχιστον ἑνὸς ἑκατομμυρίου τόννων.

(β) Ἐὰν αἱ κατὰ τὴν παράγραφον (α) τοῦ παρόντος ἄρθρου 15 ἀποδοχαὶ δὲν ἤθελον κατατεθῇ δώδεκα μῆνας πρὸ τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1951, ἡ παροῦσα Σύμβασις θὰ ἀρχίσῃ ἰσχύουσα 12 μῆνας μετὰ τὴν ἡμεραμηνίαν καθ' ἣν θέλει κατατεθῇ ἡ τελευταία τῶν ἀποδοχῶν τούτων. Ὁ Ὀργανισμὸς θέλει εἰδοποιήσῃ πάντα τὰ ὑπογράψαντα ἢ ἀποδεχθέντα τὴν παροῦσαν Σύμβασιν Κράτη περὶ τῆς ἡμερομηνίας καθ' ἣν αὕτη θέλει τεθῇ ἐν ἰσχύϊ.

(γ) Ἀποδοχαὶ κατατιθέμεναι μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν

τῆς θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς παρούσης Συμβάσεως θὰ ἔχωσιν ἰσχὺν τρεῖς μῆνας μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς καταθέσεώς των.

Ἄρθρον XII

Καταγγελία.

(α) Ἡ παροῦσα Σύμβασις δύναται νὰ καταγγελθῇ παρ' οἱουδήποτε Συμβαλλομένου Κράτους εἰς πάντα χρόνον μετὰ πάροδον πέντε ἐτῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας καθ' ἣν ἡ Σύμβασις ἤρξατο ἰσχύουσα διὰ τὸ Κράτος τοῦτο.

(β) Ἡ καταγγελία γίνεται δι' ἐγγράφου δηλώσεως ἀπευθυνομένης εἰς τὸν Ὀργανισμόν, ὅστις ὀφείλει νὰ γνωστοποιῇ εἰς τὰ λοιπὰ Συμβαλλόμενα Κράτη τὰς λαμβανομένας καταγγελίας καὶ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς λήψεως αὐτῶν.

(γ) Ἡ καταγγελία θὰ λαμβάνῃ ἰσχὺν ἓν ἔτος μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς λήψεως τῆς σχετικῆς δηλώσεως ὑπὸ τοῦ Ὀργανισμοῦ ἢ μετὰ τὴν λῆξιν πάσης ἄλλης μακροτέρας χρονικῆς περιόδου καθοριζομένης ἐν τῇ δηλώσει.

Ἄρθρον XIII

Ἐδάφη.

(α) (i) Τὰ Ἡνωμένα Ἔθνη, εἰς ἃς περιπτώσεις ἔχουσι τὴν Διοίκησιν ἐδάφους τινος, ἢ ὅταν Συμβαλλόμενον Κράτος εἶναι ὑπεύθυνον διὰ τὰς διεθνεῖς σχέσεις ἐδάφους τινος, δύνανται ἀνὰ πᾶσαν στιγμήν, διὰ γραπτῆς δηλώσεως ἀπευθυνομένης πρὸς τὸν Ὀργανισμόν, νὰ δηλώσωσιν ὅτι ἡ παροῦσα Σύμβασις θέλει ἐπεκταθῇ εἰς τοιοῦτον ἔδαφος.

(ii) Ἡ παροῦσα Σύμβασις θὰ ἐπεκτείνηται εἰς τὸ ἐν τῇ γραπτῇ δηλώσει κατονομαζόμενον ἔδαφος, εἴτε ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς λήψεώς της εἴτε ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς καθοριζομένης ἐν τῇ δηλώσει.

(β) (i) Τὰ Ἡνωμένα Ἔθνη, ἢ οἱονδήποτε Συμβαλλόμενον Κράτος, ἅτινα ὑπέβαλον δήλωσιν κατὰ τὴν παράγραφον (α) τοῦ παρόντος ἄρθρου, δύνανται ἀνὰ πᾶσαν στιγμήν, μετὰ πάροδον πέντε ἐτῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας καθ' ἣν οὕτω ἐπεξετάθη εἰς ἔδαφός τι ἡ ἐφαρμογὴ τῆς Συμβάσεως, νὰ δηλώσουν γραπτῶς πρὸς τὸν Ὀργανισμὸν ὅτι ἡ παροῦσα Σύμβασις θέλει παύσῃ νὰ ἐφαρμόζηται εἰς τὸ ἐν τῇ δηλώσει ἀναφερόμενον ἔδαφος.

(ii) Ἡ παροῦσα Σύμβασις θὰ παύσῃ νὰ ἐπεκτείνηται εἰς τὸ ἐν τῇ δηλώσει ἀναφερόμενον ἔδαφος ἓν ἔτος ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς λήψεως τῆς δηλώσεως ὑπὸ τοῦ Ὀργανισμοῦ ἢ μετὰ τὴν λῆξιν πάσης ἄλλης μακροτέρας χρονικῆς περιόδου καθοριζομένης ἐν τῇ δηλώσει.

(γ) Ὁ Ὀργανισμὸς ὀφείλει νὰ εἰδοποιῇ πάντα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη περὶ τῆς ἐπεκτάσεως τῆς παρούσης Συμβάσεως εἰς οἱαδήποτε ἐδάφη κατὰ τὴν παράγραφον (α) τοῦ παρόντος ἄρθρου, ὡς καὶ περὶ τῆς λήξεως τῆς τοιαύτης ἐπεκτάσεως, κατὰ τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (β), καθορίζων, εἰς ἑκάστην περίπτωσιν, τὴν ἡμερομηνίαν ἀφ' ἧς ἡ παροῦσα Σύμβασις ἤρξατο ἢ ἔπαυσεν ἰσχύουσα.

Ἄρθρον XIV

Κατάθεσις.

Εὐθὺς ὡς τεθῇ ἐν ἰσχύϊ ἡ παροῦσα Σύμβασις θὰ κατατεθῇ ὑπὸ τοῦ Ὀργανισμοῦ παρὰ τῷ Γενικῷ Γραμματεῖ τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν.

Ἄρθρον XV.

Μεταβατικαὶ Διατάξεις

(α) Μέχρις οὗ ὁ Ὀργανισμὸς ἀναλάβῃ τὰ καθήκοντα τὰ ἀνατιθέμενα αὐτῷ ὑπὸ τῆς παρούσης Συμβάσεως, συμφώνως πρὸς τὴν Σύμβασιν περὶ Διακυβερνητικοῦ Συμβουλευτικοῦ Ναυτιλιακοῦ Ὀργανισμοῦ, ἡ ὁποία ὑπεγράφη ἐν Γενεύῃ τὴν 6 Μαρτίου 1948, θὰ ἐφαρμόζωνται αἱ ἀκόλουθοι διατάξεις :

(i) Πάντα τὰ καθήκοντα τὰ ἀνατιθέμενα εἰς τὸν Ὀργανισμόν, ἐκτὸς τῶν ὑπὸ τοῦ ἄρθρου IX προβλεπομένων, θὰ ἀναληφθῶσι παρὰ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου καὶ τῆς Βορείου Ἰρλανδίας (ἐφεξῆς καλουμένης Κυβερνήσεως τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου).

(ii) Τροποποιήσεις τῆς παρούσης Συμβάσεως δύνανται νὰ προταθῶσιν ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν παρ' οἱουδήποτε Συμβαλλομένου Κράτους εἰς τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου. Αἱ τοιαῦται προτάσεις δέον νὰ ἀνακοινῶνται παρὰ τῆς τελευταίας ταύτης εἰς τὰ λοιπὰ Συμβαλλόμενα Κράτη, πρὸς ἐξέτασιν καὶ ἀποδοχήν. Ἐὰν οἱαδήποτε ἐκ τῶν τροποποιήσεων τούτων ἤθελε γίνῃ ὁμοφώνως ἀποδεκτὴ παρὰ τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν, ἡ παροῦσα Σύμβασις δέον νὰ τροποποιηθῇ ἀναλόγως.

(iii) Διάσκεψις ἔχουσα ἀντικείμενον τὴν ἀναθεώρησιν τῆς παρούσης Συμβάσεως θὰ συγκαλῆται παρὰ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου ὁποτεδήποτε ἤθελε ζητήσῃ τοῦτο τὸ ἓν τρίτον τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν καὶ ἐφ' ὅσον θὰ ἔχουν παρέλθῃ πέντε ἔτη ἀπὸ τῆς θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(iv) Ἡ παροῦσα Σύμβασις θέλει κατατεθῇ εἰς τὰ ἀρχεῖα τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου, ἥτις θὰ διαβιβάσῃ κεκυρωμένα ἀντίγραφα πρὸς πάντα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη.

(β) Ὅταν ὁ Ὀργανισμὸς ἀναλάβῃ τὰ καθήκοντα τὰ ἀνατιθέμενα αὐτῷ ὑπὸ τῆς παρούσης Συμβάσεως, ἡ Κυβέρνησις τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου θὰ μεταβιβάσῃ εἰς τὸν Ὀργανισμὸν πάντα τὰ ἔγγραφα ἅτινα κατετέθησαν ἢ ἐλήφθησαν παρὰ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου συμφώνως πρὸς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν.

Εἰς πίστωσιν τῶν ἀνωτέρω, οἱ κάτωθι ὑπογεγραμμένοι πληρεξούσιοι ὑπέγραψαν τὴν παροῦσαν Σύμβασιν.

Ἐγένετο ἐν Λονδίνῳ τὴν 10ην Ἰουνίου 1948, εἰς ἁπλοῦν κείμενον εἰς Ἀγγλικὴν καὶ Γαλλικὴν γλῶσσαν, ἑκάστου κειμένου ἔχοντος ἴσην ἰσχύν.

Διὰ τὴν Ἀργεντινὴν Δημοκρατίαν
A. J. ODDERA
JUAN EUGENIO PEFFABET
J. MARTINEZ-VIVOT
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὴν Αὐστραλίαν
NORMAN G. ROSKRUGE
SYDNEY POLLOCK
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὸ Βέλγιον :
G. BERTRAND
F. VAN GOOL
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὴν Δημοκρατίαν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Βραζιλίας :
GUSTAVO GOULART
ANTONIO ALVES CAMARA
PAULO NOGUEIRA PENIDO
J. C. REGO MONTEIRO
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὸν Καναδᾶν :
J. LEGER
H. V. ANDERSON
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὴν Δημοκρατίαν τῆς Χιλῆς :
K. OLSEN
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὴν Δημοκρατίαν τῆς Κίνας :
T. H. CHENG
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὴν Δανίαν :
OVE NIELSEN
AAGE H. LARSEN
A. POULSEN
A. BACHE
T. C. CHRISTENSEN
TH. PETERSEN
J. KASTRUP OLSEN
HARRY EM. RASMUSSEN
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὴν Αἴγυπτον :
C. C. FANOUS
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὴν Δημοκρατίαν τῆς Φινλανδίας :
WILLIAM SODERMAN
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὴν Γαλλικὴν Δημοκρατίαν :
G. ANDUZE-FARIS
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὴν Ἑλλάδα :
Α. ΜΠΑΧΑΣ
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὴν Δημοκρατίαν τῆς Ἰσλανδίας :
STEFAN THORVERDSSON
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὰς Ἰνδίας :
V. K. KRISHNA MENON
W. A. MASTER
T. B. BOSE
S. A. T. BULLOCK
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὴν Ἰρλανδίαν :
DENIS DEVLIN
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὴν Ἰταλικὴν Δημοκρατίαν :
GIULIO INGIANNI
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὴν Ὁλλανδίαν :
P. S. VAN'T HAAFF
A. VAN ANROOY
D. HUDIG
E. SMIT FZN
G. J. BARENDSE
T. M. PELLINKHOF
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὴν Νέαν Ζηλανδίαν :
EDWARD BROWN
V. G. BOIVIN
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὴν Νορβηγίαν :
E. BRYN
J. SCHONHEYDER
CHR. MEYER
JOHS. E. JOHANSEN
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὸ Πακιστάν :
HABIB Y. RANIMTOOLA
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὴν Δημοκρατίαν τοῦ Παναμᾶ :
E. A. MORALES
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὴν Δημοκρατίαν τῶν Φιλιππίνων ;
R. J. FERNANDEZ
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὴν Δημοκρατίαν τῆς Πολωνίας :
H. BORAKOWSKI
C. ANTKOWIAK
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὴν Πορτογαλλικὴν Δημοκρατίαν :
JOAO DE DEUS RAMOS
JOSE C. DA ROCHA
RAUL ALBERTO SOARES DA COSTA
ALFREDO DE OLIVIERA BAPTISTA
LUIZ ARMANDO DE LOURA
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὴν Σουηδίαν :
HJALMAR SJOHOLM
(ὑπὸ τὸν ὅραν τῆς ἐπικυρώσεως).

Διὰ τὴν Νοτιοαφρικανικὴν Ἕνωσιν :
R. GOUGH PALMER
G. A. CHETTLE
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὴν Ἕνωσιν τῶν Σοβιετικῶν Σοσιαλιστικῶν Δημοκρατιῶν :

Διὰ τὸ Ἡνωμένον Βασίλειον τῆς Μεγάλης Βρεττανίας καὶ τῆς Βορείου Ἰρλανδίας :
JOHN ANDERSON
GILMOUR JENKIKS
N. A. GUTTERY
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας τῆς Ἀμερικᾶς :
JOSEPH E. FARLEY
JESSE E. SAUGSAD
(ὑπὸ τὸν ὅραν τῆς ἐπικυρώσεως

Διὰ τὴν Ὁμοσπονδιακὴν Λαϊκὴν Δημοκρατίαν τῆς Γιουγκοσλαυΐας :

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ι.
ΓΕΝΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ
ΜΕΡΟΣ Α'.
ΕΦΑΡΜΟΓΗ, ΟΡΙΣΜΟΙ Κ.Λ.Π.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ Ι.
Ἐφαρμογή.

α) Ὁ παρὼν Κανονισμὸς ἐφαρμόζεται μόνον ἐπὶ πλοίων ἐκτελούντων διεθνεῖς πλόας, ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως ρητῶς προβλέπεται.

β) Εἰς ἕκαστον Κεφάλαιον καθορίζονται λεπτομερέστερον αἱ κατηγορίαι πλοίων ἐφ' ὧν ἐφαρμόζονται αἱ διατάξεις, του ὡς καὶ ἡ ἔκτασις τῆς ἐφαρμογῆς των.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 2.
Ὁρισμοί.

Κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν παρόντων Κανονισμῶν, ἐὰν ρητῶς δὲν προβλέπεται ἄλλως :

(α) »Κανονισμοὶ» σημαίνει τοὺς Κανονισμοὺς τοὺς ἀναφερομένους εἰς τὸ ἄρθρον 1 (α) τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(β) »Ἀρχὴ» σημαίνει τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Κράτους ὅπου τὸ πλοῖον εἶναι νηολογημένον.

(γ) »Ἐγκεκριμμένος» σημαίνει ἐγκεκριμμένος παρ' Ἀρχῆς τινός.

(δ) »Διενθνὴς Πλοῦς» εἶναι ὁ πλοῦς ἀπὸ χώραν εἰς ἣν ἐφαρμόζεται ἡ παροῦσα Σύμβασις, εἰς τινα λιμένα ἐκτὸς τῆς Χώρας ταύτης ἢ καὶ ἀντιστρόφως. Ὑπὸ τὴν ἔννοιαν ταύτην θεωρεῖται ὡς ἰδιαιτέρα Χώρα καὶ πᾶν ἔδαφος, διὰ τὰς διεθνεῖς σχέσεις τοῦ ὁποίου εἶναι ἐπιφορτισμένον Συμβαλλόμενόν τι Κράτος ἢ τὸ ἔδαφος τὸ εὑρισκόμενον ὑπὸ τὴν Διοίκησιν τοῦ Ὀργανισμοῦ Ἡνωμένων Ἐθνῶν :

(ε) Ἐπιβάτης θεωρεῖται πᾶν πρόσωπον ἐκτός :

(i) τοῦ Πλοιάρχου καὶ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος ἢ ἄλλων προσώπων χρησιμοποιουμένων ἢ ἀσχολουμένων ὑπὸ οἱανδήποτε ἰδιότητα ἐν τῷ πλοίῳ διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου τούτου, καί

(ii) τῶν κάτω τοῦ ἑνὸς ἔτους παιδίων.

(στ) Ἐπιβατηγὸν πλοῖον εἶναι τὸ πλοῖον ὅπερ μεταφέρει πλείονας τῶν 12 ἐπιβατῶν.

(ζ) Φορτηγὸν πλοῖον εἶναι πᾶν πλοῖον μὴ ἐπιβατηγόν.

(η) »Δεξαμενόπλοιον» εἶναι φορτηγὸν πλοῖον κατεσκευασμένον ἢ διεσκευασμένον διὰ τὴν μεταφορὰν ὑγρῶν φορτίων εἰς χῦμα εὐφλέκτου φύσεως.

(θ) »Νέον πλοῖον» σημαίνει πλοῖον τοῦ ὁποίου ἡ τρόπις ἐτέθη τὴν ἡμέραν τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως ἢ μεταγενεστέρως.

(ι) »Ὑπάρχον πλοῖον» σημαίνει πᾶν πλοῖον τὸ ὁποῖον δὲν εἶναι νέον.

(ια) Τὸ μίλλιον ἰσοῦται πρὸς 6,080 πόδας ἢ 1,852 μέτρα.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 3.
Ἐξαιρέσεις.

(α) Ἐὰν ρητῶς δὲν προβλέπεται ἄλλως. οἱ παρόντες Κανονισμοὶ δὲν ἐφαρμόζονται ἐπί :

(i) τῶν πολεμικῶν πλοίων καὶ ὁπλιταγωγῶν

(ii) τῶν φορτηγῶν κάτω τῶν 500 κ.ο.χ.

(iii) τῶν ἄνευ μηχανικῆς προώσεως πλοίων.

(iv) τῶν ξυλίνων πλοίων ἀρχεγόνου κατασκευῆς, ὡς ὡς τὰ DHOWS, JUNKS κλπ.

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

(vi) τῶν ἁλιευτικῶν πλοίων.

(β) Παρὰ τὰς διατάξεις τῶν παρόντων Κανονισμῶν, οὐδεὶς ὁρισμὸς τούτων θὰ ἐφαρμόζηται ἐπὶ πλοίων ἀποκλειστικῶς ναυσιπλοούντων ἐντὸς τῶν Μεγάλων Λιμνῶν τῆς Βορείου Ἀμερικῆς καὶ τῶν συνδεουσῶν ταύτας ὑδάτων καὶ παραποτάμων, μέχρι τοῦ κατωτάτου ἀνατολικοῦ στομίου τῆς διώρυγος Λάτσιν παρὰ τῷ Μόντρεαλ τῆς Ἐπαρχίας Κεμπὲκ τοῦ Καναδᾶ.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 4.

Ἐξαιρέσεις.

(α) Ἐάν, λέγῳ ἐξαιρετικῶν περιστάσεων, πλοῖον τι μὴ ἐκτελοῦν κανονικῶς διεθνεῖς πλόας, διατεθῇ ὅπως ἐκτελέσῃ μεμονωμένον διεθνὲς ταξείδιον, δύναται νὰ ἀπαλλαγῇ ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς διατάξεώς τινος τῶν παρόντων Κανονισμῶν, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως συμμορφωθῇ πρὸς τὰς διατάξεις ἐκείνας αἵτινες, κατὰ τὴν γνώμην τῆς Ἀρχῆς, εἶναι ἱκαναὶ νὰ ἐξασφαλίσωσι τὴν ἀσφάλειαν κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ταξειδίου τούτου.

(β) Ἑκάστη Ἀρχὴ ὀφείλει νὰ ὑποβάλῃ εἰς τὸν Ὀργανισμὸν τὸ ταχύτερον δυνατὸν μετὰ τὴν 1ην Ἰανουαρίου ἑκάστου ἔτους, ἔκθεσιν ἀναφέρουσαν τὸν ἀριθμὸν τῶν τοιαύτης φύσεως ταξειδίων δι' ἃ ἐδόθησαν ἀπαλλαγαὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ προηγουμένου ἡμερολογιακοῦ ἔτους.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 5.

Ἰσοδύναμα.

(α) Ὅπου ἐν τῇ παρούσῃ Συμβάσει προβλέπεται ὅτι εἰδικόν τι ἐξάρτημα, ὄργανον ἢ συσκευὴ ἢ ἀνάλογος τύπος δέον νὰ ἐφαρμόζηται ἢ φέρηται ἐπὶ πλοίου τινὸς ἢ ὅτι εἰδικός τις τρόπος διατάξεως δέον νὰ ἀκολουθῆται, δύναται Ἀρχή τις νὰ δεχθῇ ἀντ' αὐτῶν πᾶν ἄλλο ἐξάρτημα, ὄργανον ἢ συσκευὴν ἢ ἀνάλογον τύπον ὡς καὶ ἄλλον τρόπον διατάξεως ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι ἡ Ἀρχὴ θὰ πεισθῇ προηγουμένως διὰ καταλλήλων δοκιμῶν ὅτι τὸ ἀντικαθιστῶν ἐξάρτημα, ὄργανον ἢ συσκευὴ ἢ ὁ ἀνάλογος τύπος ἢ ὁ νέος τρόπος διατάξεως εἶναι τοὐλάχιστον τῆς αὐτῆς ἀποδόσεως μὲ τὴν ὑπὸ τῆς Συμβάσεως ὁριζομένην.

(β) Ἡ Ἀρχὴ ἥτις ἀποδέχεται κατὰ τ' ἀνωτέρω νέον ἐξάρτημα, ὄργανον ἢ συσκευὴν ἢ ἀνάλογον τύπον ἢ νέον τρόπον διατάξεως, ὀφείλει νὰ γνωστοποιῇ τοῦτο εἰς τὸν Ὀργανισμόν, ἐφ' ὅσον δὲ ἤθελε ζητηθῇ θὰ χορηγῇ εἰς τὸν Ὀργανισμὸν καὶ λεπτομερεῖς περιγραφὰς αὐτῶν ὁμοῦ μετ' ἐκθέσεως ἐπὶ τῶν γενομένων δοκιμῶν.

ΜΕΡΟΣ Β'.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 6.

Ἐπιθεωρήσεις.

Ἡ ἐπιθεώρησις τῶν πλοίων, εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν παρόντων Κανονισμῶν καὶ ἡ χορήγησις ἀπαλλαγῶν θὰ ἐνεργῶνται παρὰ τῶν ὑπαλλήλων τοῦ Κράτους, ἐν ᾧ τὸ πλοῖον εἶναι νηολογημένον, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως ἡ Κυβέρνησις ἑκάστης Χώρας ἐμπιστευθῇ τὴν ἐπιθεώρησιν εἴτε εἰς ἐντεταλμένους πρὸς τοῦτο ἐπιθεωρητὰς εἴτε εἰς Ὀργανισμοὺς ἀνεγνωρισμένους παρ' αὐτῆς. Εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις ἡ ἐνδιαφερομένη Κυβέρνησις ἐγγυᾶται τὴν πληρότητα τῆς ἐπιθεωρήσεως.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 7.

Ἀρχικαὶ καὶ Μεταγενέστεραι Ἐπιθεωρήσεις ἐπιβατηγῶν πλοίων.

(α) Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον δέον νὰ ὑποβάληται εἰς τὰς κατωτέρω ἀναφερομένας ἐπιθεωρήσεις :

(i) Ἐπιθεώρησις προτοῦ τὸ πλοῖον τεθῇ ἐν ὑπηρεσίᾳ.

(ii) Περιοδικὴ ἐπιθεώρησις ἀνὰ δώδεκα μήνας.

(iii) Συμπληρωματικαὶ ἐπιθεωρήσεις, ὁσάκις παρίστανται ἀνάγκη.

(β) Αἱ ἀνωτέρω ἐπιθεωρήσεις δέον νὰ ἐκτελῶνται ὡς ἀκολούθως :

(i) Ἡ ἐπιθεώρησις, προτοῦ τὸ πλοῖον τεθῇ ἐν ὑπηρεσίᾳ, δέον νὰ περιλαμβάνῃ πλήρη ἐξέτασιν τοῦ σκάφους, τῶν μηχανῶν καὶ ἐφοδίων συμπεριλαμβανομένων τοῦ ἐξωτερικοῦ τῆς γάστρας τοῦ πλοίου, ὡς καὶ τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ ἐξωτερικοῦ τῶν λεβήτων. Ἡ ἐπιθεώρησις δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐξασφαλίζῃ ὅτι αἱ διατάξεις, τὸ ποιὸν καὶ αἱ διαστάσεις τοῦ ὑλικοῦ τοῦ σκάφους, τῶν λεβήτων καὶ ἐξαρτημάτων αὐτῶν, τῶν κυρίων μηχανῶν καὶ τῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων, τῆς ἠλεκτρικῆς ἐγκαταστάσεως, τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς ἐγκαταστάσεως, τῶν σωστικῶν μέσων, τῶν μέσων ἀνακαλύψεως καὶ κατασβέσεως πυρκαϊᾶς καὶ λοιπῶν ἐφοδίων ἀνταποκρίνονται πλήρως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως ὡς καὶ τῶν Νόμων, Διαταγμάτων, Διαταγῶν καὶ Κανονισμῶν τῶν ἐκδιδομένων ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς εἰς ἐφαρμογὴν τῆς συμβάσεως, ἀναλόγως τῆς κατηγορίας εἰς ἣν ὑπάγεται τὸ πλοῖον. Ἡ ἐπιθεώρησις ἐπὶ πλέον δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐξασφαλίζῃ ὅτι ἡ γενομένη ἐργασία ἐπὶ πάντων τῶν τμημάτων τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ἐξοπλισμοῦ του εἶναι ἀπὸ πάσης ἀπόψεως ἱκανοποιητική.

(ii) Ἡ περιοδικὴ ἐπιθεώρησις δέον νὰ περιλαμβάνῃ ἐπιθεώρησιν τοῦ σκάφους, τῶν λεβήτων, τῶν μηχανημάτων καὶ τῶν ἐφοδίων, συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ τῆς γάστρας τοῦ πλοίου. Ἡ ἐπιθεώρησις δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐξασφαλίζῃ ὅτι τὸ πλοῖον ἀπὸ ἀπόψεως σκάφους, λεβήτων καὶ ἐξαρτημάτων αὐτῶν, κυρίων καὶ βοηθητικῶν μηχανημάτων, ἠλεκτρικῆς ἐγκαταστάσεως, ραδιοτηλεγραφικῆς ἐγκαταστάσεως, σωστικῶν μέσων, μέσων ἀνακαλύψεως καὶ κατασβέσεως πυρκαϊᾶς καὶ λοιπῶν ἐφοδίων, εὑρίσκεται εἰς ἱκανοποιητικὴν κατάστασιν καὶ εἶναι κατάλληλον διὰ τὴν ὑπηρεσίαν, δι' ἣν προορίζεται, καὶ ὅτι συμμορφοῦται πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως καὶ τῶν εἰς ἐφαρμογὴν ταύτης ἐκδιδομένων ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς νόμων, διαταγμάτων, διαταγῶν καὶ κανονισμῶν.

(iii) Ἐπιθεώρησις γενικὴ ἢ μερική, ἀναλόγως τῶν περιστάσεων, δέον νὰ ἐνεργῆται εἰς περίπτωσιν ἀτυχήματος ἢ ἀνακαλύψεως ἐλαττώματος ἐπηρεάζοντος τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου ἢ τὴν ἀποδοτικότητα ἢ πληρότητα τῶν τῶν σωστικῶν αὐτοῦ μέσων ἢ ἄλλων ἐφοδίων ἢ ὁσάκις ἐκτελοῦνται σοβαραὶ ἐπισκευαὶ ἢ ἀντικαταστάσεις. Ἡ ἐπιθεώρησις δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐξασφαλίζηται ὅτι αἱ ἀπαραίτητοι ἐπισκευαὶ ἢ ἀντικαταστάσεις ἐξετελέσθησαν ἱκανοποιητικῶς, ὅτι τὸ ὑλικὸν καὶ ἡ ἐκτέλεσις τῆς ἐργασίας τῶν τοιούτων ἐπισκευῶν ἢ ἀντικαταστάσεων εἶναι ἀπὸ πάσης ἀπόψεως ἱκανοποιητικὴ καὶ ὅτι τὸ πλοῖον συμμορφοῦται ἀπὸ πάσης ἀπόψεως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως καὶ τῶν εἰς ἐφαρμογὴν ταύτης νόμων, διαταγμάτων, διαταγῶν καὶ κανονισμῶν τῶν ἐκδιδομένων ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(γ) (i) Οἱ νόμοι, τὰ διατάγματα, αἱ διαταγαὶ καὶ οἱ κανονισμοί, περὶ ὧν ἡ παράγραφος β', δέον νὰ ἐξασφαλίζωσιν ὅτι ἀπὸ ἀπόψεως ἀσφαλείας ἀνθρωπίνης ζωῆς, τὸ πλοῖον θὰ εἶναι κατάλληλον διὰ τὴν ὑπηρεσίαν δι' ἣν προορίζεται.

(ii) Οἱ νόμοι, τὰ διατάγματα, αἱ διαταγαὶ καὶ οἱ κανονισμοὶ οὗτοι δέον νὰ καθορίζουν, μεταξὺ ἄλλων, τοὺς τηρητέους κανόνας κατὰ τὰς ἀρχικὰς καὶ μεταγενεστέρας ὑδραυλικὰς δοκιμὰς εἰς ἃς ὑποβάλλονται οἱ κύριοι καὶ βοηθητικοὶ λέβητες, αἱ συνδέσεις, οἱ ἀτμαγωγοὶ σωλῆνες, οἱ συλλέκται ὑψηλῆς πιέσεως, καὶ αἱ δεξαμεναὶ καυσίμων μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως, συμπεριλαμβανομένων τῶν δοκιμῶν πιέσεως καὶ τοῦ χρονικοῦ διαστήματος μεταξὺ δύο διαδοχικῶν δοκιμῶν.

(δ) Οἱ κύριοι καὶ βοηθητικοὶ λέβητες, συνδέσεις, δεξαμεναὶ καὶ συλλέκται ὡς καὶ ἀτμαγωγοὶ σωλῆνες ἐσωτερικῆς διαμέτρου μείζονος τῶν 3 ἰντσῶν (ἢ 76 χλ) δέον νὰ δοκιμάζωνται καλῶς δι' ὑδραυλικῆς πιέσεως, ὅταν εἶναι καινουργεῖς. Ἀτμαγωγοὶ σωλῆνες ἐσωτερικῆς διαμέτρου μείζονος τῶν 3 ἰντσῶν (ἢ 76 χλ.) δέον νὰ ὑποβάλλωνται περιοδικῶς εἰς ὑδραυλικὴν δοκιμὴν πιέσεως.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 8.

'Επιθεωρήσεις Σωστικῶν Μέσων καὶ ἄλλων ἐφοδίων, ἐξοπλισμοῦ τῶν Φορτηγῶν πλοίων.

Τὰ σωστικὰ καὶ πυροσβεστικὰ μέσα τῶν φορτηγῶν πλοίων δι' ἃ ἐφαρμόζονται τὰ Κεφάλαια ΙΙ καὶ ΙΙΙ τῶν παρόντων Κανονισμῶν δέον νὰ ὑποβάλωνται εἰς ἀρχικὰς καὶ μεταγενεστέρας ἐπιθεωρήσεις ὡς προβλέπεται διὰ τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα ἐν ταῖς παραγράφοις (α) καὶ (β) τοῦ Κανονισμοῦ 7, δι' ὅ,τι ἀφορᾷ τὰ σωστικὰ καὶ πυροσβεστικὰ μέσα, μὲ τὴν διαφοράν, ἀντὶ τῶν δώδεκα μηνῶν τοῦ ἐδαφίου ΙΙ τῆς παραγρ. α', ἡ ἐπιθεώρησις θὰ ἐνεργῆται ἀνὰ 24 μῆνας. Τὰ φῶτα καὶ τὰ μέσα ἐκπομπῆς ἠχητικῶν σημάτων καὶ σημάτων κινδύνου, τὰ φερόμενα ὑπὸ τοῦ πλοίου δέον ἐπίσης νὰ περιλαμβάνωνται εἰς τὰς ἐπιθεωρήσεις, ἵνα πιστοποιῆται ὅτι ταῦτα ἀνταποκρίνονται ἀπολύτως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως καὶ τοῦ Διεθνοῦς Κανονισμοῦ πρὸς 'Αποφυγὴν Συγκρούσεων.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 9.

'Επιθεωρήσεις Ραδιοτηλεγραφικῶν ἐγκαταστάσεων τῶν Φορτηγῶν πλοίων.

Αἱ ραδιοτηλεγραφικαὶ ἐγκαταστάσεις φορτηγῶν πλοίων, ἐφ' ὧν ἐφαρμόζεται τὸ Κεφάλαιον ΙV τῶν παρόντων Κανονισμῶν, δέον νὰ ὑποβάλωνται εἰς ἀρχικὰς καὶ μεταγενεστέρας ἐπιθεωρήσεις, ὡς προβλέπεται διὰ τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα ἐν παραγράφῳ (α) τοῦ Κανονισμοῦ 7 καὶ παραγράφῳ (β) τοῦ αὐτοῦ Κανονισμοῦ εἰς ὅτι ἀφορᾷ τὰς ραδιοτηλεγραφικὰς ἐγκαταστάσεις.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 10.

Τήρησις τῶν ὅρων τῆς 'Επιθεωρήσεως.

Μεθ' ἑκάστην ἐπιθεώρησιν τοῦ πλοίου κατὰ τοὺς Κανονισμοὺς 7, 8 ἢ 9, οὐδεμία μεταβολὴ ἐπιτρέπεται ἄνευ ἐγκρίσεως τῆς 'Αρχῆς εἰς τὰς διατάξεις κατασκευῆς, σκάφους, μηχανῶν, ἐφοδίων κλπ. ὧν ἐγένετο ἐπιθεώρησις.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 11.

"Εκδοσις Πιστοποιητικῶν.

(α) (i) Πιστοποιητικὸν καλούμενον Πιστοποιητικὸν 'Ασφαλείας δέον νὰ ἐκδίδηται, κατόπιν ἐπιθεωρήσεως, εἰς πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον ὅπερ πληροῖ ἐπαρκῶς τοὺς ὅρους τῶν Κεφαλαίων ΙΙ, ΙΙΙ καὶ ΙV ὡς καὶ τοὺς λοιποὺς σχετικοὺς ὅρους τῶν παρόντων Κανονισμῶν.

(ii) Πιστοποιητικὸν καλούμενον Πιστοποιητικὸν 'Ασφαλείας 'Εξαρτισμοῦ δέον νὰ ἐκδίδηται, κατόπιν ἐπιθεωρήσεως, εἰς πᾶν φορτηγὸν πλοῖον, ὅπερ πληροῖ ἐπαρκῶς τοὺς ὅρους τῶν Κεφαλαίων ΙΙ καὶ ΙΙΙ καὶ λοιποὺς σχετικοὺς ὅρους τῶν παρόντων Κανονισμῶν.

(iii) Πιστοποιητικὸν καλούμενον Πιστοποιητικὸν Ραδιοτηλεγραφικῆς 'Ασφαλείας δέον νὰ ἐδίδηται, κατόπιν ἐπιθεωρήσεως, εἰς πᾶν φορτηγὸν πλοῖον, ὅπερ φέρει ραδιοτηλεγραφικὴν ἐγκατάστασιν πληροῦσαν ἱκανοποιητικῶς τοὺς ὅρους τοῦ Κεφαλαίου IV καὶ λοιποὺς σχετικοὺς ὅρους τῶν παρόντων Κανονισμῶν.

(iv) Πιστοποιητικὸν καλούμενον Πιστοποιητικὸν Ραδιοτηλεφωνικῆς 'Ασφαλείας δέον νὰ ἐκδίδηται, κατόπιν ἐπιθεωρήσεως, εἰς πᾶν φορτηγὸν πλοῖον, ὅπερ φέρει ραδιοτηλεφωνικὴν ἐγκατάστασιν πληροῦσαν ἱκανοποιητικῶς τοὺς ὅρους τοῦ Κεφαλαίου IV, ὡς καὶ τοὺς λοιποὺς σχετικοὺς ὅρους τῶν παρόντων Κανονισμῶν.

(v) Πιστοποιητικὸν καλούμενον Πιστοποιητικὸν 'Απαλλαγῆς δέον νὰ ἐκδίδηται εἰς πᾶν πλοῖον, ὅπερ ἤθελε ἐξαιρεθῆ παρὰ Συμβαλλομένου τινος Κράτους, δυνάμει καὶ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν παρόντων Κανονισμῶν.

(vi) Πιστοποιητικὰ 'Ασφαλείας, Πιστοποιητικὰ 'Ασφαλείας 'Εξαρτισμοῦ, Πιστοποιητικὰ Ραδιοτηλεγραφικῆς 'Ασφαλείας, Πιστοποιητικὰ Ραδιοτηλεφωνικῆς 'Ασφαλείας καὶ Πιστοποιητικὰ 'Απαλλαγῆς δέον νὰ ἐκδίδωνται εἴτε ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Κράτους εἰς ὃ τὸ πλοῖον εἶναι νηολογημένον ἢ ὑπὸ προσώπων ἢ 'Οργανισμῶν δεόντως ἐξουσιοδοτημένων ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως ταύτης. Εἰς πᾶσαν περίπτωσιν ἡ Κυβέρνησις αὕτη ἀναλαμβάνει πλήρη εὐθύνην διὰ τὸ πιστοποιητικόν.

(β) 'Ανεξαρτήτως πάσης ἄλλης διατάξεως τῆς παρούσης Συμβάσεως, πᾶν πιστοποιητικὸν ἐκδοθὲν δυνάμει καὶ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως 'Ασφαλείας 'Ανθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ τοῦ 1929, ὅπερ εὑρίσκεται ἐν ἰσχύϊ καθ' ὃν χρόνον ἄρχεται ἡ ἰσχὺς τῆς παρούσης Συμβάσεως, διὰ τὴν 'Αρχὴν ἥτις τὸ ἐξέδωτε, θὰ παραμείνῃ ἰσχυρὸν μέχρι λήξεώς του κατὰ τοὺς ὅρους τοῦ ἄρθρ. 52 τῆς Συμβάσεως 1929.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 12.

"Εκδοσις Πιστοποιητικοῦ παρ' ἄλλης Κυβερνήσεως

Συμβαλλόμενον Κράτος, δύναται, αἰτήσει τῆς 'Αρχῆς, νὰ διατάξῃ τὴν ἐπιθεώρησιν πλοίου τινὸς καί, ἐὰν πεισθῇ ὅτι πληροῦνται οἱ ὅροι τῶν παρόντων κανονισμῶν, νὰ προβῇ εἰς τὴν ἔκδοσιν πιστοποιητικῶν διὰ τὸ πλοῖον τοῦτο, συμφώνως πρὸς τοὺς παρόντας κανονισμούς. Πᾶν πιστοποιητικὸν ἐκδιδόμενον κατὰ τ' ἀνωτέρω δέον νὰ ἀναφέρῃ ὅτι ἐξεδόθη τῇ αἰτήσει τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Κράτους, εἰς ὃ τὸ πλοῖον εἶναι νηολογημένον. Τὸ πιστοποιητικὸν τοῦτο ἔχει τὴν αὐτὴν ἰσχὺν καὶ ἀναγνώρισιν ἣν καὶ τὸ πιστοποιητικὸν τὸ ἐκδόμενον κατὰ τὸν Κανονισμὸν 11.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 13.

Διάρκεια 'Ισχύος Πιστοποιητικῶν

(α) Τὰ πιστοποιητικὰ ἐκδίδονται διὰ χρονικὴν περίοδον οὐχὶ μείζονα τῶν 12 μηνῶν, ἐξαιρέσει τῶν πιστοποιητικῶν 'Ασφαλείας 'Εξαρτισμοῦ, ἅτινα ἐκδίδονται διὰ χρονικὴν περίοδον οὐχὶ μείζονα τῶν 24 μηνῶν.

(β) 'Εὰν πλοῖον τι κατὰ τὴν λῆξιν τῆς ἰσχύος τοῦ Πιστοποιητικοῦ του δὲν εὑρίσκεται εἰς λιμένα τοῦ Κράτους εἰς ὃ εἶναι νηολογημένον, δύναται ἡ ἰσχὺς τοῦ Πιστοποιητικοῦ νὰ παραταθῇ ὑπὸ δεόντως ἐξουσιοδοτημένου ὑπαλλήλου τοῦ Κράτους τούτου. Τοιαύτη παράτασις δέον νὰ χορηγῆται μόνον πρὸς τὸν σκοπὸν νὰ ἐπιτρέψῃ εἰς τὸ πλοῖον νὰ συμπληρώσῃ τὸν πλοῦν ἐπιστροφῆς εἰς τὸ Κράτος, εἰς ὃ εἶναι νηολογημένον, καὶ τοῦτο μόνον εἰς ἃς περιπτώσεις κρίνεται πρέπον καὶ λογικὸν νὰ χορηγηθῇ ἡ παράτασις αὕτη.

(γ) Οὐδενὸς πιστοποιητικοῦ ἡ ἰσχὺς δύναται νὰ παραταθῇ πέραν τῶν 5 μηνῶν, τὸ δὲ πλοῖον εἰς τὸ ὁποῖον ἐχορηγήθη τοιαύτη παράτασις, ἐπιστρέφον εἰς τὸ Κράτος εἰς ὃ εἶναι νηολογημένον, δὲν δύναται δυνάμει τῆς παρατάσεως ταύτης νὰ ἀποπλεύσῃ ἐκ νέου ἐκ τῆς χώρας του πρὶν ἡ ἐφοδιασθῇ διὰ νέου πιστοποιητικοῦ.

(δ) Πιστοποιητικὸν μὴ παραταθὲν κατὰ τὰς ἀνωτέρω διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ δύναται νὰ παραταθῇ ὑπὸ τῆς 'Αρχῆς χαριστικῶς μέχρι μηνὸς ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς λήξεως τῆς ἀναγραφομένης ἐν τῷ πιστοποιητικῷ.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 14.

Τύπος Πιστοποιητικῶν.

(α) Πάντα τὰ πιστοποιητικὰ δέον νὰ εἶναι συντεταγμένα εἰς τὴν ἐπίσημον γλῶσσαν ἢ γλώσσας τοῦ Κράτους ὑπὸ τοῦ ὁποίου ἐκδίδονται.

(β) 'Ο τύπος τῶν πιστοποιητικῶν δέον νὰ εἶναι σύμφωνος πρὸς τὰ ἐν τῷ Παραρτήματι τῶν παρόντων Κανονισμῶν παρατιθέμενα ὑποδείγματα. 'Η διάταξις τοῦ ἐντύπου μέρους τῶν ἐκδιδομένων πιστοποιητικῶν ἢ τῶν κεκυρωμένων ἀντιγράφων τούτων δέον νὰ εἶναι ἐπακριβῶς ὁμοία πρὸς τὴν τῶν προτύπων πιστοποιητικῶν, αἱ δὲ τιθέμεναι ἐνδείξεις τόσον εἰς τὰ ἐκδιδόμενα πιστοποιητικά, ὅσον καὶ εἰς τὰ κεκυρωμένα ἀντίγραφα τούτων, δέον νὰ ἀναγράφωνται διὰ λατινικῶν χαρακτήρων καὶ ἀραβικῶν ἀριθμῶν.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 15.

Τοιχοκόλλησις Πιστοποιητικῶν.

Πάντα τὰ πιστοποιητικὰ ἢ τὰ κεκυρωμένα ἀντίγραφα οὑτῶν τὰ ἐκδιδόμενα κατὰ τοὺς παρόντας Κανονισμούς,

ἐξαιρέσει τῶν Πιστοποιητικῶν Ἀπαλλαγῆς ἢ τῶν κεκυρωμένων ἀντιγράφων τούτων, δέον νὰ τοιχοκολλῶνται ἐν τῷ πλοίῳ εἰς ἐμφανῆ καὶ προσιτὴν θέσιν.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 16.

Παραδοχὴ Πιστοποιητικῶν.

Πιστοποιητικὰ ἐκδιδόμενα ὑπό τινος τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν θὰ ἀναγνωρίζωνται ὑπὸ τῶν λοιπῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν διὰ πᾶν ὅ,τι ἀφορᾷ τὴν παροῦσαν Σύμβασιν. Ταῦτα δέον νὰ θεωρῶνται ὑπὸ τῶν λοιπῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν ὅτι ἔχουσι τὴν αὐτὴν ἰσχύν, ἣν καὶ τὰ πιστοποιητικὰ τὰ ἐκδιδόμενα παρ' αὐτῶν διὰ τὰ πλοῖα των.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 17.

Ὑπόμνημα συναπτόμενον εἰς τὰ Πιστοποιητικὰ

(α) Ἐὰν, κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν ταξειδίου τινός, πλοῖον τι φέρῃ ἀριθμὸν προσώπων μικρότερον τοῦ μεγίστου ἐπιτρεπομένου ἀριθμοῦ ὑπὸ τοῦ Πιστοποιητικοῦ Ἀσφαλείας καὶ ὡς ἐκ τούτου, κατὰ τὰς διατάξεις τῶν παρόντων Κανονισμῶν, τὸ πλοῖον δύναται νὰ φέρῃ μικρότερον ἀριθμὸν σωσιβίων λέμβων καὶ λοιπῶν σωστικῶν μέσων ἀπὸ τὸν ἀναγραφόμενον εἰς τὸ Πιστοποιητικόν, ἡ Κυβέρνησις, ὁ Ἀξιωματικός, τὸ πρόσωπον ἢ ὁ Ὀργανισμός, περὶ ὧν οἱ Κανονισμοὶ 11 καὶ 13, δύνανται νὰ ἐκδώσωσι περὶ τούτου σχετικὸν ὑπόμνημα.

(β) Τὸ ὑπόμνημα τοῦτο δέον ν' ἀναφέρῃ ὅτι ὑπὸ τὰς ὑφισταμένας συνθήκας δὲν ὑφίσταται παράβασις τῶν διατάξεων τῶν παρόντων Κανονισμῶν. Τὸ ὑπόμνημα ἐπισυνάπτεται εἰς τὸ πιστοποιητικὸν καὶ ὑποκαθιστᾷ τοῦτο εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ τὰ σωστικὰ μέσα ἰσχύει δὲ μόνον διὰ τὸ εἰδικὸν ταξείδιον διὰ τὸ ὁποῖον ἐξεδόθη.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 18.

Ἔλεγχος.

Πᾶν πλοῖον ἐφωδιασμένον διὰ πιστοποιητικοῦ ἐκδοθέντος συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 11 ἢ 12, ὑπόκειται εἰς ἔλεγχον εἰς τοὺς λιμένας τῶν λοιπῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν ὑπὸ ἐξουσιοδοτημένων πρὸς τοῦτο ὑπαλλήλων τῶν Κρατῶν τούτων. Ὁ ἔλεγχος συνίσταται εἰς τὴν ἐξακρίβωσιν τῆς ὑπάρξεως ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐγκύρου πιστοποιητικοῦ καί, ἐὰν εἶναι ἀναγκαῖον, εἰς τὴν διαπίστωσιν ὅτι ἡ πρὸς πλοῦν ἱκανότης τοῦ πλοίου ἀνταποκρίνεται οὐσιαστικῶς πρὸς τὰς ἐνδείξεις τοῦ πιστοποιητικοῦ. Τὸ πιστοποιητικὸν τοῦτο δέον νὰ ἀναγνωρίζηται, ἐκτὸς ἐάν, κατὰ τὴν γνώμην τοῦ ἐνεργοῦντος τὸν ἔλεγχον ὑπαλλήλου, ἡ ἱκανότης τοῦ πλοίου πρὸς πλοῦν δὲν ἀνταποκρίνεται οὐσιαστικῶς πρὸς τὰς ἐν τῷ πιστοποιητικῷ ἐνδείξεις καὶ τὸ πλοῖον δὲν δύναται νὰ ἐκτελέσῃ πλοῦν ἄνευ κινδύνου διὰ τοὺς ἐπιβάτας καὶ τὸ πλήρωμα. Ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ ὀφείλει νὰ λάβῃ τὰ ἀναγκαῖα μέτρα ὥστε νὰ παρεμποδισθῇ ὁ ἀπόπλους τοῦ πλοίου μέχρις ὅτου τοῦτο καταστῇ ἱκανὸν νὰ ἐκτελέσῃ πλοῦν ἄνευ κινδύνου τῶν ἐπιβατῶν καὶ τοῦ πληρώματος. Ἐὰν, κατὰ τὴν ἐνέργειαν τοῦ ἐλέγχου τούτου, γεννηθῇ ζήτημα οἱασδήποτε παρεμβάσεως, ὁ ἐνεργῶν τὸν ἔλεγχον ὑπάλληλος ὑποχρεοῦται νὰ εἰδοποιῇ ἀμέσως καὶ ἐγγράφως τὸν Πρόξενον τοῦ Κράτους, εἰς ὃ τὸ πλοῖον εἶναι νηολογημένον, περὶ ὅλων τῶν συνθηκῶν, ὑφ' ἃς ἡ τοιαύτη παρέμβασις κατέστη ἀναγκαία καὶ ἐπὶ πλέον ν' ἀναφέρῃ τὰ περιστατικὰ εἰς τὸν Ὀργανισμόν.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 19.

Προνόμια.

Τὰ ἐκ τῆς Συμβάσεως προνόμια δὲν δύνανται νὰ εἶναι ἀπαιτητὰ ὑπὲρ πλοίου τινος, ἐκτὸς ἐὰν τοῦτο κέκτηται κανονικὰ καὶ ἔγκυρα πιστοποιητικά.

ΜΕΡΟΣ Γ'.

ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 20.

Ἀτυχήματα.

(α) Ἑκάστη Ἀρχὴ ἀναλαμβάνει τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἐπιλαμβάνεται ἀνακρίσεων ἐπὶ παντὸς σοβαροῦ ναυτικοῦ ἀτυχήματος, ἐπισυμβαίνοντος εἰς πλοῖον αὐτῆς, ὅπερ ὑπόκειται εἰς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως. Αἱ ἀνακρίσεις αὗται, μεταξὺ ἄλλων, δέον νὰ ἔχωσιν ὡς ἀντικείμενον καὶ τὴν διαπίστωσιν τοῦ γεγονότος, ἐὰν ἐνδείκνυται νὰ ἐπενεχθῶσι τροποποιήσεις εἰς τοὺς παρόντας Κανονισμούς.

(β) Ἕκαστον Συμβαλλόμενον Κράτος ἀναλαμβάνει τὴν ὑποχρέωσιν νὰ μεταβιβάζῃ εἰς τὸν Ὀργανισμὸν πᾶσαν ἀναγκαίαν πληροφορίαν ἀφορῶσαν τὰ τοιαῦτα ἀτυχήματα. Οὐδεμία δὲ ἔκθεσις ἢ σύστασις τοῦ Ὀργανισμοῦ, βασιζομένη εἰς τὰς πληροφορίας ταύτας, θὰ ἀποκαλύπτῃ τὴν ταυτότητα ἢ ἐθνικότητα τῶν περὶ ὧν πρόκειται πλοίων, οὐδὲ θὰ καταλογίζῃ ἢ ἐπιρρίπτῃ καθ' οἱονδήποτε τρόπον τὴν εὐθύνην τοῦ ἀτυχήματος εἰς πλοῖον ἢ πρόσωπόν τι.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙ.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ

ΜΕΡΟΣ Α'.

ΓΕΝΙΚΑ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 1.

Ἐφαρμογή.

(α) (i) Τὸ παρὸν Κεφάλαιον, ἐκτὸς ἂν ἄλλως ὁρίζεται, ἐφαρμόζεται ἐπὶ καινουργῶν πλοίων.

(ii) Ἐὰν τὰ ὑπάρχοντα ἐπιβατηγὰ καὶ φορτηγὰ πλοῖα δὲν ἀνταποκρίνονται ἤδη πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, τὰς σχετικὰς πρὸς τὰ καινουργῆ πλοῖα, τὰ ληπτέα μέτρα δι' ἕκαστον πλοῖον θὰ καθορίζωνται παρὰ τῆς Ἀρχῆς τοῦ Κράτους εἰς ὃ τοῦτο ἀνήκει, πρὸς τὸν σκοπὸν ἐπαυξήσεως τῆς ἀσφαλείας, ὅπου τοῦτο θὰ εἶναι πραγματοποιήσιμον καὶ λογικόν.

(β) Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ Κεφαλαίου τούτου :

(i) Ἐπιβατηγὸν πλοῖον θεωρεῖται ὡς καινουργές, ἐφ' ὅσον ἡ τρόπις τούτου ἐτέθη κατὰ ἢ μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως ἢ φορτηγὸν πλοῖον, ἐφ' ὅσον ἡ μετασκευὴ τούτου εἰς ἐπιβατηγὸν πλοῖον ἤρξατο κατὰ ἢ μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν ταύτην. Πάντα τὰ λοιπὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα θεωροῦνται ὡς ὑπάρχοντα ἐπιβατηγὰ πλοῖα.

(ii) Φορτηγὸν πλοῖον θεωρεῖται ὡς καινουργὲς ἐφ' ὅσον ἡ τρόπις τούτου ἐτέθη κατὰ ἢ μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(γ) Ἑκάστη Ἀρχή, ἐφ' ὅσον ἤθελε κρίνῃ, ὅτι τὸ δρομολόγιον καὶ αἱ συνθῆκαι τοῦ ταξειδίου εἶναι τοιαῦται, ὥστε νὰ καθιστῶσι τὴν ἐφαρμογὴν εἰδικῶν τινων διατάξεων τοῦ Κεφαλαίου τούτου ἄσκοπον ἢ μὴ ἀναγκαίαν, δύναται νὰ ἐξαιρέσῃ τῆς ἐφαρμογῆς τούτων ὡρισμένα πλοῖα ἢ κατηγορίας πλοίων ἀνηκόντων εἰς τὴν Χώραν της, ἐφ' ὅσον ταῦτα δὲν ἀπομακρύνονται κατὰ τὸν πλοῦν πλέον τῶν 20 μιλλίων ἀπὸ τῆς πλησιεστέρας ξηρᾶς.

(δ) Ἐὰν ἐπιβατηγὸν πλοῖον δύναται, δυνάμει τοῦ Κανονισμοῦ 22 Κεφαλαίου 3, νὰ φέρῃ ἀριθμὸν προσώπων μείζονα τῆς προβλεπομένης χωρητικότητος τῶν σωσιβίων αὐτοῦ λέμβων, τοῦτο ὑποχρεοῦται νὰ συμμορφοῦται πρὸς τοὺς εἰδικοὺς κανόνας ὑποδιαιρέσεως περὶ ὧν ὁ Κανονισμὸς 5 (ε) καὶ τὰς συναφεῖς εἰδικὰς διατάξεις τὰς σχετικὰς πρὸς τὴν διαχωρητότητα, περὶ ὧν ὁ Κανονισμὸς 4 (δ), ἐκτὸς ἐὰν ἡ Ἀρχή, λαμβάνουσα ὑπ' ὄψιν τὴν φύσιν καὶ τὰς συνθήκας τοῦ ταξειδίου, θεωρήσῃ ἐπαρκῆ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἄλλων διατάξεων τῶν Κανονισμῶν τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(ε) Ἐὰν ἐπιβατηγὰ πλοῖα χρησιμοποιῶνται δι' εἰδικὰς μεταφορὰς μεγάλου ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν ἄνευ κλίνης, ὡς π.χ. διὰ τὴν μεταφορὰν προσκυνητῶν, ἡ Ἀρχή, ἐὰν κρίνῃ ὅτι εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατον νὰ ἐφαρμοσθῶσιν αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, δύναται νὰ ἐξαιρέσῃ τὰ πλοῖα ταῦτα, ἐφ' ὅσον ἀνήκουσιν εἰς τὴν Χώραν της, τῆς ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τούτων ὑπὸ τοὺς κάτωθι ὅρους :

(i) Ὅτι θὰ ἐφαρμοσθῶσιν εἰς μέγιστον βαθμόν, λαμ-

βανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν τῆς μεταφορᾶς, αἱ διατάξεις αἱ σχετικαὶ μὲ τὴν κατασκευὴν τοῦ πλοίου.

(ii) Ὅτι θὰ ληφθῇ μέριμνα διὰ τὴν ἔκδοσιν γενικῶν Κανονισμῶν οἱ ὁποῖοι θὰ ἐφαρμόζωνται εἰς τὰς εἰδικὰς περιπτώσεις τοιούτων μεταφορῶν. Οἱ Κανονισμοὶ οὗτοι δέον νὰ διατυπωθῶσιν ἀπὸ συμφώνου μετ' ἄλλων Συμβαλλομένων Κρατῶν, τυχὸν ἐνδιαφερομένων ἀμέσως διὰ τὰς τοιαύτης φύσεως μεταφορὰς ἐπιβατῶν.

Ἀνεξαρτήτως οἱασδήποτε ἀντιθέτου διατάξεως τῆς παρούσης Συμβάσεως, ὁ ΚανονισμὸςSIMLA τοῦ 1931 θὰ παραμείνῃ ἐν ἰσχύι μεταξὺ τῶν ὑπογραψάντων τὸν Κανονισμὸν τοῦτον Κρατῶν μέχρι τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῶν ἐκδοθησομένων διατάξεων κατὰ τὴν παράγραφον (ε) (ii) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 2.

Ὁρισμοί

Ἐκτὸς ἂν ρητῶς προβλέπεται ἄλλως, διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος Κεφαλαίου :

(α) (i) Ἡ ἔμφορτος ἴσαλος γραμμὴ ὑποδιαιρέσεως εἶναι ἡ ἴσαλος γραμμὴ ἡ λαμβανομένη ὑπ' ὄψιν κατὰ τὸν προσδιορισμὸν τῆς ὑποδιαιρέσεως τοῦ πλοίου.

(ii) Ἡ ἀνωτάτη ἔμφορτος ἴσαλος γραμμὴ ὑποδιαιρέσεως εἶναι ἡ ἴσαλος γραμμὴ ἡ ἀντιστοιχοῦσα εἰς τὸ μέγιστον βύθισμα.

(β) Τὸ μῆκος τοῦ πλοίου εἶναι τὸ μῆκος τὸ μετρούμενον μεταξὺ ὀρθίων λαμβανομένων εἰς τὰ ἄκρα τῆς ἀνωτάτης ἐμφόρτου ἰσάλου γραμμῆς τῆς ὑποδιαιρέσεως.

(γ) Τὸ πλάτος τοῦ πλοίου εἶναι τὸ μέγιστον πλάτος ἔξωθι τῶν νομέων, μετρούμενον ἐπὶ ἢ κάτωθεν τῆς ἀνωτάτης ἐμφόρτου ἰσάλου γραμμῆς τῆς ὑποδιαιρέσεως.

(δ) Τὸ κατάστρωμα στεγανῶν διαφραγμάτων εἶναι τὸ ἀνώτατον κατάστρωμα μέχρι τοῦ ὁποίου ἐξικνοῦνται τὰ ἐγκάρσια στεγανὰ διαφράγματα.

(ε) Ἡ γραμμὴ περιθωρίου βυθίσεως εἶναι γραμμὴ χαρασσομένη 3 δακτύλους (ἢ 76 χμ.) τοὐλάχιστον κάτωθι τῆς ἄνω ἐπιφανείας τοῦ καταστρώματος στεγανῶν διαφραγμάτων εἰς τὴν πλευρὰν τοῦ πλοίου.

(στ) Τὸ βύθισμα εἶναι ἡ κατακόρυφος ἀπόστασις εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς ἄνω ἐπιφανείας τῆς τρόπιδος μέχρι τῆς ἐμφόρτου ἰσάλου γραμμῆς ὑποδιαιρέσεως.

(ζ) Ἡ διαχωρητότης ἑνὸς χώρου εἶναι τὸ ποσοστὸν ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ χώρου τούτου, ὅπερ δύναται νὰ πληρωθῇ δι' ὕδατος. Ὁ ὄγκος ἑνὸς χώρου, ὅστις ἐκτείνεται ἄνωθεν τῆς γραμμῆς τοῦ περιθωρίου βυθίσεως, θὰ μετρᾶται μόνον μέχρι τοῦ ὕψους τῆς γραμμῆς ταύτης.

(η) Ὡς χῶρος μηχανῶν λαμβάνεται ὁ ἐκτεινόμενος ἀπὸ τῆς ἄνω ἐπιφανείας τῆς τρόπιδος μέχρι τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως καὶ μεταξὺ τῶν κυρίων ἐγκαρσίων στεγανῶν διαφραγμάτων ἅτινα ὁρίζουσι τοὺς χώρους τοὺς καταλαμβανομένους ὑπὸ τῶν κυρίων καὶ βοηθητικῶν μηχανῶν προώσεως, τῶν λεβήτων, ἐφ' ὅσον ὑπάρχουσι, καὶ ὅλων τῶν μονίμων γαιανθρακαποθηκῶν.

Ἐὰν ἡ διάταξις τῶν χώρων τοῦ σκάφους εἶναι ἀσυνήθης, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ καθορίσῃ τὰ ὅρια τοῦ χώρου μηχανῶν.

(θ) Χῶροι ἐπιβατῶν εἶναι οἱ χῶροι οἵτινες προορίζονται διὰ τὴν ἐνδιαίτησιν καὶ χρῆσιν τῶν ἐπιβατῶν. ἐξαιρουμένων τῶν χώρων ἀποσκευῶν, ἀποθηκῶν τροφίμων καὶ ταχυδρομικῶν σάκκων.

Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν Κανονισμῶν 4 καὶ 5, χῶροι εὑρισκόμενοι κάτωθεν τῆς γραμμῆς περιθωρίου φορτώσεως καὶ προοριζόμενοι διὰ τὴν ἐνδιαίτησιν καὶ χρῆσιν τοῦ πληρώματος λογίζονται ὡς χῶροι ἐπιβατῶν.

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

ΜΕΡΟΣ Β.

Ὑποδιαίρεσις καὶ εὐστάθεια

(Τὸ Μέρος Β' ἐφαρμόζεται μόνον ἐπὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων ἐξαιρέσει τοῦ Κανονισμοῦ 18 ὅστις ἐφαρμόζεται καὶ ἐπὶ φορτηγῶν πλοίων).

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 3

Κατακλύσιμον Μῆκος

(α) Τὸ κατακλύσιμον μῆκος εἰς πᾶν σημεῖον τοῦ μήκους τοῦ πλοίου θέλει προσδιορίζεται διὰ μεθόδου ὑπολογισμοῦ, ἥτις λαμβάνει ὑπ' ὄψιν τὸ σχῆμα, τὸ βύθισμα καὶ ἄλλα χαρακτηριστικὰ τοῦ πλοίου.

(β) Εἰς πλοῖον μετὰ συνεχοῦς καταστρώματος στεγανῶν διαφραγμάτων, τὸ κατακλύσιμον μῆκος εἰς δεδομένον σημεῖον εἶναι τὸ μέγιστον τμῆμα τοῦ μήκους τοῦ πλοίου, ὅπερ ἔχον ὡς κέντρον τὸ ἐν λόγῳ σημεῖον, δύναται νὰ κατακλυσθῇ ὑπὸ τὰς καθοριζομένας ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 4 προϋποθέσεις, χωρὶς τὸ πλοῖον νὰ βυθισθῇ πέραν τῆς γραμμῆς τοῦ περιθωρίου βυθίσεως.

(γ) (i) Ἐπὶ πλοίου μὴ ἔχοντος συνεχὲς κατάστρωμα στεγανῶν διαφραγμάτων, τὸ κατακλύσιμον μῆκος εἰς οἱονδήποτε σημεῖον δύναται νὰ προσδιορισθῇ δι' ὑποθετικῆς συνεχοῦς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως, ἥτις εἰς οὐδὲν σημεῖον εἶναι ἐλάσσων τῶν 3 δακτύλων (ἢ 76 χλ.) κάτωθι τῆς ἄνω ἐπιφανείας τοῦ καταστρώματος (ἐπὶ τῆς πλευρᾶς) μέχρι τῆς ὁποίας διατηροῦνται στεγαναὶ αἱ ἀντίστοιχοι φρακταὶ καὶ τὸ περίβλημα.

(ii) Ὅπου τμῆμα τι τῆς ὑποθετικῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως εἶναι αἰσθητῶς κάτωθι τοῦ καταστρώματος μέχρι τοῦ ὁποίου ἐκτείνονται αἱ φρακτα , ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ περιωρισμένην μείωσιν τῆς στεγανότητος τῶν τμημάτων ἐκείνων τῶν φρακτῶν, ἅτινα εἶναι ἄνωθεν τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως καὶ ἀμέσως κάτωθι τοῦ ἀνωτέρου κειμένου καταστρώματος.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 4

Διαχωρητότης

(α) Αἱ ἐν τῷ Κανονισμῷ 3 ἀναφερόμεναι ὡρισμέναι προϋποθέσεις ἀφορῶσι τὰς διαχωρητότητας τῶν κάτωθι τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως χώρων.

Κατὰ τὸν προσδιορισμὸν τοῦ κατακλυσίμου μήκους δέον νὰ λαμβάνηται μία μέση ὁμοιόμορφος διαχωρητότης καθ' ὅλον τὸ μῆκος ἑκάστου τῶν ἀκολούθων τριῶν τμημάτων τοῦ πλοίου, εὑρισκομένων κάτω τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως :

(i) τοῦ χώρου μηχανῶν, ὡς οὗτος ὡρίσθη εἰς τὸν Κανονισμὸν 2

(ii) τοῦ τμήματος πρώραθεν τοῦ χώρου μηχανῶν καὶ

(iii) τοῦ τμήματος πρύμνηθεν τοῦ χώρου μηχανῶν.

(β) (i) Δι' ἀτμόπλοια ἡ μέση ὁμοιόμορφος διαχωρητότης καθ' ὅλην τὴν ἔκτασιν τοῦ χώρου μηχανῶν δέον νὰ ὑπολογίζηται διὰ τοῦ τύπου :

$$80 + 12{,}5\left(\frac{a - C}{V}\right)$$

ἔνθα :

a = ὄγκος τῶν χώρων ἐπιβατῶν, ὡς ὁρίζονται εἰς τὸν Κανονισμὸν 2, τῶν εὑρισκομένων κάτωθι τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως ἐντὸς τῶν ὁρίων τοῦ χώρου μηχανῶν.

C = ὄγκος ὑποφραγμάτων κάτωθι γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως ἐντὸς τῶν ὁρίων τοῦ χώρου μηχανῶν, ἅτινα διατίθενται διὰ φορτίον, γαιάνθρακας ἢ ὑλικά.

V = ὅλος ὁ ὄγκος τοῦ χώρου μηχανῶν κάτωθι τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως.

(ii) Προκειμένου περὶ πλοίων προωθουμένων διὰ μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως, ἡ ὁμοιόμορφος μέση διαχωρητότης δέον νὰ λαμβάνεται πενταπλασία τῆς διὰ τοῦ ἄνω τύπου διδομένης.

(iii) Ὅταν, ἡ Ἀρχὴ πεισθῇ ὅτι ἡ μέση διαχωρητότης, ὡς αὕτη προσδιωρίσθη διὰ λεπτομεροῦς ὑπολογισμοῦ, εἶναι μικροτέρα τῆς διὰ τοῦ τύπου διδομένης, τότε δύναται νὰ γίνῃ χρῆσις τῆς ὑπολογισθείσης διὰ τοῦ λεπτομεροῦς ὑπολογισμοῦ. Διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦτον αἱ διαχωρητότητες τῶν χώρων ἐπιβατῶν, ὡς ὁρίζονται ἐν τῷ Κανονισμῷ 2, θὰ λαμβάνωνται ὡς 95, αἱ τῶν χώρων φορτίου, γαιανθράκων καὶ ἀποθηκῶν θὰ λαμβάνωνται ὡς 60, αἱ δὲ τῶν διπυθμένων, δεξαμενῶν πετρελαίου καὶ λοιπῶν δεξαμενῶν

θὰ ὁρίζωνται δι' ἑκάστην περίπτωσιν ὡς ἤθελεν ἐγκρίνη ἡ Ἀρχή.

(γ) Ἐκτὸς τῶν περιπτώσεων τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τῆς κατωτέρω παραγράφου (δ), ἡ ὁμοιόμορφος μέση διαχωρητότης ἐφ' ὅλου τοῦ τμήματος τοῦ πλοίου, τοῦ εὑρισκομένου πρώραθεν (ἢ πρύμνηθεν) τοῦ χώρου μηχανῶν, θὰ προσδιορίζηται διὰ τοῦ τύπου :

$$63 + 35 \frac{\alpha}{V}$$

ἔνθα :

α = ὄγκος χώρων ἐπιβατῶν, ὡς ὁρίζονται εἰς τὸν Κανονισμὸν 2, τῶν εὑρισκομένων κάτωθι τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως πρώραθεν (ἢ πρύμνηθεν) τοῦ χώρου μηχανῶν καὶ

V = ὅλος ὁ ὄγκος τοῦ τμήματος τοῦ πλοίου κάτωθι τῆς γραμῆς περιθωρίου βυθίσεως πρώραθεν (ἢ πρύμνηθεν) τοῦ χώρου μηχανῶν.

(δ) Προκειμένου περὶ πλοίου , εἰς ὃ ἐπιτρέπεται κατὰ τὸν Κανονισμὸν 22 τοῦ Κεφαλαίου III νὰ μεταφέρῃ ἀριθμὸν τινα ἐπιβατῶν ἀνώτερον τῆς χωρητικότητος τῶν σωσιβίων λέμβων του καὶ ὅπερ ὀφε.λει, δυνάμει τῆς παραγράφου (δ) τοῦ Κανονισμοῦ 1 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου νὰ συμμορφοῦται πρὸς εἰδικὰς διατάξεις, ἡ ὁμοιόμορφος μέση διαχωρητότης ἐφ' ὅλων τῶν τμημάτων τοῦ πλοίου πρώραθεν (ἢ πρύμνηθεν) τοῦ χώρου μηχανῶν θὰ προσδιορίζηται διὰ τοῦ τύπου :

$$95 - 35 \frac{\beta}{V}$$

ἔνθα :

β = ὁ ὄγκος τῶν χώρων κάτωθι τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως καὶ ἄνωθεν τῆς ἄνω ἐπιφανείας τῶν ἑδρῶν, τοῦ ἐσωτερικοῦ πυθμένος ἢ τῶν δεξαμενῶν ζυγοσταθμίσεως, ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, οἵτινες διατίθενται καὶ χρησιμοποιοῦνται ὡς χῶροι φορτίου, γαιανθρακαποθηκῶν ἢ δεξαμενῶν καυσίμου πετρελαίου, ἀποθηκῶν ὑλικῶν, ἀποσκευῶν καὶ ταχυδρομικῶν σάκκων, φρεατίων ἁλύσεων καὶ δεξαμενῶν γλυκέος ὕδατος, πρώραθεν (ἢ πρύμνηθεν) τοῦ χώρου μηχανῶν, καὶ

V = ὅλος ὁ ὄγκος τοῦ τμήματος τοῦ πλοίου κάτωθι τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως πρώραθεν (ἢ πρύμνηθεν) τοῦ χώρου μηχανῶν.

Εἰς περιπτώσεις πλοίων χρησιμοποιουμένων εἰς μεταφορὰς καθ' ἃς τὰ κύτη φορτίου δὲν καταλαμβάνονται γενικῶς ὑπὸ σημαντικῶν ποσοτήτων φορτίου, δὲν θὰ συμπεριλαμβάνεται κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν (β) οὐδὲν τμῆμα τοῦ χώρου φορτίου.

(ε) Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν ἡ διαρρύθμισις τοῦ πλοίου εἶναι ἀσυνήθης, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ἢ ζητήσῃ λεπτομερῆ ὑπολογισμὸν τῆς μέσης διαχωρητότητος διὰ τὰ τμήματα πρώραθεν ἢ πρύμνηθεν τῶν χώρων μηχανῶν. Διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦτον ἡ διαχωρητότης τῶν χώρων ἐπιβατῶν, ὡς ὁρίζονται ἐν τῷ Κανονισμῷ2, θὰ λαμβάνηται ὡς 95, ἡ τῶν χώρων τῶν περιεχόντων μηχανὰς ὡς 80, ἡ τῶν χώρων τοῦ ὅλου φορτίου, γαιανθράκων καὶ ἀποθηκῶν ὡς 60, ἡ δὲ τῶν διπυθμένων, δεξαμενῶν πετρελαίου καὶ ἄλλων δεξαμενῶν θὰ ὁρίζεται ἑκάστοτε ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(στ) Ἐὰν ὑπόφραγμά τι εὑρίσκόμενον μεταξὺ δύο ἐγκαρσίων στεγανῶν φρακτῶν, περιλαμβάνῃ χῶρον τινα ἐπιβατῶν ἢ πληρώματος, ὁλόκληρον τὸ ὑπόφραγμα τοῦτο θὰ λογίζεται ὡς χῶρος ἐπιβατῶν, ἐκτὸς παντὸς χώρου τελείως περιφραγμένου διὰ μονίμων χαλυβδίνων φρακτῶν καὶ προοριζομένου δι' ἄλλους σκοπούς. Ἐν τούτοις, ἐὰν ὁ χῶρος ἐπιβατῶν ἢ πληρώματος εἶναι τελείως περιφραγμένος διὰ μονίμων χαλυβδίνων φρακτῶν, μόνον ὁ οὕτω περιφραγμένος χῶρος δέον νὰ λογίζεται ὡς χῶρος ἐπιβατῶν.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 5

Ἐπιτρεπόμενον Μῆκος Διαμερισμάτων

(α) Τὰ πλοῖα δέον νὰ εἶναι ὅσον τὸ δυνατὸν ἱκανοποιητικῶς ὑποδιηρημένα, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς φύσεως τῆς ὑπηρεσίας δι' ἣν προορίζονται. Ὁ βαθμὸς ὑποδιαιρέσεως θὰ ποικίλῃ ἀναλόγως τοῦ μήκους τοῦ πλοίου καὶ τῆς ὑπηρεσίας δι' ἣν προορίζεται καὶ εἰς τρόπον ὥστε ὁ ἀνώτατος βαθμὸς ὑποδιαιρέσεως νὰ ἀνταποκρίνεται πρὸς τὰ πλοῖα μεγίστου μήκους, χρησιμοποιούμενα κυρίως διὰ μεταφορὰς ἐπιβατῶν.

(β) Συντελεστὴς Ὑποδιαιρέσεως. Τὸ μέγιστον ἐπιτρεπόμενον μῆκος διαμερίσματος τινος, ἔχοντος τὸ κέντρον αὐτοῦ εἰς οἱονδήποτε σημεῖον τοῦ μήκους τοῦ πλοίου, εὑρίσκεται ἐκ τοῦ κατακλυσίμου μήκους πολλαπλασιαζομένου ἐπὶ συντελεστὴν τινα καλούμενον »συντελεστὴν ὑποδιαιρέσεως».

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

(i) σὺν τῇ αὐξήσει τοῦ μήκους τοῦ πλοίου, καὶ

(ii) ἀπὸ ἑνὸς συντελεστοῦ A, ἐφαρμοζομένου ἐπὶ πλοίων πρωτίστως προοριζομένων διὰ μεταφορὰς φορτίων, εἰς συντελεστὴν B ἐφαρμοζόμενον ἐπὶ πλοίων πρωτίστως προοριζόμενων διὰ μεταφορὰς ἐπιβατῶν.

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

$$A = \frac{\text{L εἰς πόδας } 190}{L - 198} + 0{,}18 \quad (L = 430 \text{ πόδες καὶ ἄνω})$$

$$A = \frac{\text{L εἰς μέτρα } 58{,}2}{L - 60} + 0{,}18 \quad (L = 131 \text{ μέτρα καὶ ἄνω}) \quad (I)$$

$$B = \frac{\text{L εἰς πόδας } 100}{L - 138} + 0{,}18 \quad (L = 260 \text{ πόδες καὶ ἄνω})$$

$$B = \frac{\text{L εἰς μέτρα } 30{,}3}{L - 42} + 0{,}18 \quad (L = 79 \text{ μέτρα καὶ ἄνω}) \quad (II)$$

(γ) Κριτήριον Ὑπηρεσίας. Δι' ἓν πλοῖον δεδομένου μήκους ὁ ἁρμόζων συντελεστὴς ὑποδιαιρέσεως προσδιορίζεται τῇ βοηθείᾳ Δείκτου Κριτηρίου Ὑπηρεσίας (ἐφ' ἑξῆς καλούμένου Δείκτου Κριτηρίου) συμφώνως πρὸς τοὺς κάτωθι τύπους III καὶ IV, ἔνθα :

C_s = Δείκτης Κριτηρίου

L = τὸ μῆκος τοῦ πλοίου, ὡς ὁρίζεται ἐν Κανονισμῷ 2.

M = ὁ ὄγκος τοῦ χώρου μηχανῶν, ὡς ὁρίζεται ἐν Κανονισμῷ 2, σὺν τῇ προσθήκῃ τοῦ ὄγκου ὅλων τῶν μονίμων δεξαμενῶν καυσίμου πετρελαίου τῶν ὑπαρχουσῶν ἄνωθεν τοῦ ἐσωτερικοῦ πυθμένος καὶ πρώραθεν ἢ πρύμνηθεν τοῦ χώρου μηχανῶν.

P = ὁ ὅλος ὄγκος τῶν χώρων ἐπιβατῶν κάτωθι τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως, ὡς ὁρίζεται ἐν Κανονισμῷ 2.

V = ὁ ὅλος ὄγκος τοῦ πλοίου κάτωθι τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως.

P_1 = τὸ γινόμενον KN ἔνθα :

N = ὁ ἀριθμὸς ἐπιβατῶν, δι' ὃν πρόκειται τὸ πλοῖον νὰ λάβῃ πιστοποιητικόν, καὶ

K = ἔχει τὰς ἀκολούθους τιμὰς : Τιμὴ K

Μῆκος εἰς πόδας καὶ ὄγκοι εἰς κυβικοὺς πόδας ..... 0,6 L

Μῆκος εἰς μέτρα καὶ ὄγκοι εἰς κυβικὰ μέτρα ..... 0,056 L

Ἐὰν τὸ γινόμενον τοῦ KN εἶναι μεγαλύτερον τοῦ ἀθροίσματος P καὶ τοῦ ὅλου ὄγκου τοῦ ἄνωθεν τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως πραγματικῶν χώρων ἐπιβατῶν, λαμβά-

νομεν ὡς P_1 τὸ ἀνωτέρω ἄθροισμα ἢ τὰ $\frac{2}{3}$ KN, οἱονδήποτε ἐκ τῶν δύο εἶναι μεγαλύτερον.

Ὅταν τὸ P_1 εἶναι μεγαλύτερον τοῦ P

$$C_S = 72 \frac{M + 2P_1}{V + P_1 - P} \quad \text{(III)}$$

καὶ εἰς τὰς λοιπὰς περιπτώσεις

$$C_S = 72 \frac{M + 2P}{V} \quad \text{(IV)}$$

Διὰ πλοῖα, μὴ ἔχοντα συνεχὲς κατάστρωμα στεγανῶν διαφραγμάτων, οἱ ὄγκοι λαμβάνονται μέχρι τῶν γραμμῶν περιθωρίου βυθίσεως, αἵτινες ἐλήφθησαν ὑπ' ὄψιν κατὰ τὸν προσδιορισμὸν τῶν κατακλυσίμων μηκῶν.

(δ) Κανόνες Ὑποδιαιρέσεως Πλοίων μὴ ὑπαγομένων εἰς τὴν παράγραφον (ε) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. (i) Ἡ ὑποδιαίρεσις πρύμνηθεν τῆς πρωραίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως πλοίων μήκους 430 ποδῶν (ἢ 131 μέτρων) καὶ ἄνω, ἐχόντων δείκτην κριτηρίου μέχρι καὶ 23, δέον νὰ προσδιορίζεται ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συντελεστοῦ A τοῦ διδομένου διὰ τοῦ τύπου (I), τῶν ἐχόντων δείκτην κριτηρίου 123 καὶ ἄνω ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συντελεστοῦ B τοῦ διδομένου διὰ τοῦ τύπου (II) καὶ τῶν ἐχόντων δείκτην κριτηρίου μεταξὺ 23 καὶ 123, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συντελεστοῦ F εὑρισκομένου δι' ἁπλῆς ἀναγωγῆς ἐκ τῶν συντελεστῶν A καὶ B τῇ βοηθείᾳ τοῦ τύπου :

$$F = A - \frac{(A - B)(C_S - 23)}{100} \quad \text{(V)}$$

Ἐὰν ὁ συντελεστὴς F εἶναι κατώτερος τοῦ 0,40 καὶ ἡ Ἀρχὴ πεισθῇ ὅτι εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατον νὰ ἐφαρμοσθῇ ὁ συντελεστὴς F διὰ διαμέρισμά τι τοῦ χώρου μηχανῶν τοῦ πλοίου, ἡ ὑποδιαίρεσις τοῦ διαμερίσματος τούτου δύναται νὰ προσδιορισθῇ ἐπὶ τῇ βάσει ἐπηυξημένου συντελεστοῦ, ὅστις ὅμως δέον νὰ μὴν εἶναι μεγαλύτερος τοῦ 0,40.

(ii) Ἡ ὑποδιαίρεσις πρύμνηθεν τῆς πρωραίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως πλοίων μήκους μικροτέρου τῶν 430 ποδῶν (ἢ 131 μέτρων), ἀλλ' οὐχὶ μικροτέρου τῶν 260 ποδῶν (ἢ 79 μέτρων), ἐχόντων δείκτην κριτηρίου ἴσον πρὸς τὸ S, ἔνθα :

$$S = \frac{9{,}382 - 20L}{34} \text{ (L εἰς πόδας)} = \frac{3{,}574 - 25L}{13} \text{ (L εἰς μέτρα)}$$

δέον νὰ προσδιορίζηται ἐπὶ τῇ βάσει συντελεστοῦ μονάδος τῶν ἐχόντων δείκτην κριτηρίου 123 καὶ ἄνω ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συντελεστοῦ B διδομένου διὰ τοῦ τύπου (II), τῶν δὲ ἐχόντων δείκτην κριτηρίου μεταξὺ S καὶ 123 ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συντελεστοῦ F εὑρισκομένου δι' ἁπλῆς ἀναγωγῆς μεταξὺ τῆς μονάδος καὶ τοῦ συντελεστοῦ B τῇ βοηθείᾳ τοῦ τύπου :

$$F = 1 - \frac{(1 - B)(C_S - S)}{123 - S} \quad \text{(VI)}$$

(iii) Ἡ ὑποδιαίρεσις πρύμνηθεν τῆς πρωραίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως πλοίων μήκους μικροτέρου τῶν 430 ποδῶν (ἢ 131 μέτρων), ἀλλ' οὐχὶ μικροτέρου τῶν 260 ποδῶν (ἢ 79 μέτρων), ἐχόντων δείκτην κριτηρίου κατώτερον τοῦ S, ὡς καὶ πάντων τῶν πλοίων μήκους μικροτέρου τῶν 260 ποδῶν (ἢ 79 μέτρων), δέον νὰ προσδιορίζεται ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συντελεστοῦ μονάδος, ἐκτὸς ἐὰν ἡ Ἀρχή, εἰς τὴν μίαν ἢ τὴν ἄλλην περίπτωσιν, πεισθῇ ὅτι εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατον νὰ τηρηθῇ ὁ συντελεστὴς οὗτος εἰς ἓν οἱονδήποτε μέρος τοῦ πλοίου, ὁπότε αὕτη δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ παρέκκλισιν τινά, ἐφ' ὅσον ἡ παρέκκλισις αὕτη δικαιολογεῖται ὑπὸ τῶν περιστάσεων.

(iv) Αἱ διατάξεις τοῦ ἐδαφίου (δ) (iii) θὰ ἐφαρμόζωνται ἐπίσης ἐπὶ πλοίων οἱουδήποτε μήκους, ἅτινα πρόκειται νὰ λάβουν πιστοποιητικὸν διὰ τὴν μεταφορὰν ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν ὑπερβαίνοντος τοὺς 12, ἀλλὰ μὴ ὑπερβαίνοντος τὸν μικρότερον ἐκ τῶν δύο κάτωθι ἀριθμῶν.

$$\frac{L^2}{7{,}000} \text{ (L εἰς πόδας)} = \frac{L^2}{650} \text{ (L εἰς μέτρα) ἢ } 50$$

(ε) Εἰδικοὶ κανόνες ὑποδιαιρέσεως πλοίων εἰς ἃ ἐπιτρέπεται, δυνάμει τοῦ Κανονισμοῦ 22 τοῦ Κεφαλαίου III, νὰ μεταφέρωσιν ἀριθμὸν προσώπων ἀνώτερον τῆς προβλεπομένης χωρητικότητος τῶν σωσιβίων λέμβων καὶ ὑποχρέων, δυνάμει τῆς παραγράφου (δ) τοῦ Κανονισμοῦ 1 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, νὰ συμμορφῶνται πρὸς εἰδικὰς διατάξεις.

(i) (α) Διὰ πλοῖα χρησιμοποιούμενα κυρίως εἰς μεταφορὰς ἐπιβατῶν, ἡ ὑποδιαίρεσις πρύμνηθεν τῆς πρωραίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως δέον νὰ ὑπολογίζηται ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συντελεστοῦ 0,50 ἢ τοῦ συντελεστοῦ τοῦ ὁριζομένου συμφώνως πρὸς τὰς παραγράφους (γ) καὶ (δ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἐφ' ὅσον εἶναι κατώτερος τοῦ 0, 50.

(β) Διὰ πλοῖα, ὡς τὰ ἀνωτέρω, μήκους μικροτέρου τῶν 300 ποδῶν (ἢ 91,5 μέτρων), ἐὰν ἡ Ἀρχὴ πεισθῇ ὅτι εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατον νὰ τηρηθῇ ὁ τοιοῦτος συντελεστὴς εἴς τι διαμέρισμα, δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ὅπως τὸ μῆκος τοῦ διαμερίσματος τούτου ὑπολογισθῇ ἐπὶ τῇ βάσει μεγαλειτέρου συντελεστοῦ, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως ὁ χρησιμοποιηθησόμενος συντελεστὴς εἶναι ὁ μικρότερος ἀπὸ ὅ,τι πρακτικῶς καὶ λογικῶς ἐπιτρέπουν αἱ περιστάσεις.

(ii) Ἐάν, εἰς περίπτωσιν οἱουδήποτε πλοίου μήκους μικροτέρου ἢ οὐχὶ τῶν 300 ποδῶν (ἢ 91,5 μέτρων), ἡ ἀνάγκη μεταφορᾶς σημαντικῶν ποσοστήτων φορτίου καθιστᾶ πρακτικῶς ἀδύνατον τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ὑποδιαιρέσεως πρύμνηθεν τῆς πρωραίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως ἐπὶ τῇ βάσει συντελεστοῦ μὴ ὑπερβαίνοντος τὸ 0,50, ὁ ἐφαρμοστέος βαθμὸς ὑποδιαιρέσεως θὰ ὑπολογισθῇ συμφώνως πρὸς τὰ ἐπόμενα ἐδάφια (α) ἕως (ε), ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι, ὅπου ἡ Ἀρχὴ ἤθελε πεισθῇ ὅτι ἡ ἐμμονὴ ἐπὶ τῆς αὐστηρᾶς ἐφαρμογῆς ἀπὸ οἱασδήποτε ἀπόψεως εἶναι ἀδικαιολόγητος, δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ πᾶσαν ἄλλην διαρρύθμισιν τῶν στεγανῶν διαφραγμάτων δικαιολογουμένην ἐκ τῶν ἰδιοτήτων της, ἀλλὰ μὴ μειοῦσαν τὴν γενικὴν ἀποτελεσματικότητα τῆς ὑποδιαιρέσεως.

(α) Αἱ διατάξεις τῆς παραγράφου (γ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ αἱ σχετικαὶ πρὸς τὸν δείκτην κριτηρίου, δέον νὰ ἐφαρμόζωνται μὲ τὴν ἐξαίρεσιν ὅτι κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς τιμῆς τοῦ P_1, τὸ K δέον νὰ ἔχῃ, διὰ τοὺς ἐπιβάτας μετὰ κλίνης, τὴν μεγαλυτέραν ἐκ τῶν δύο ἑπομένων τιμῶν, δηλαδὴ ἢ τὴν καθοριζομένην τιμὴν ἐν παραγράφῳ (γ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἢ 125 κυβικοὺς πόδας (ἢ 3.55 κυβικὰ μέτρα), διὰ δὲ τοὺς ἄνευ κλίνης ἐπιβάτας τὸ K δέον νὰ ἔχῃ τὴν τιμὴν τῶν 125 κυβικῶν ποδῶν (ἢ 3.55 κυβικὰ μέτρα)

(β) Ὁ συντελεστὴς B ἐν παραγράφῳ (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, δέον νὰ ἀντικαθίσταται διὰ τοῦ συντελεστοῦ BB διδομένου διὰ τοῦ ἑπομένου τύπου :

$$BB = \frac{\text{L εἰς πόδας}}{57{,}6} + 0{,}20 \quad (L = 180 \text{ καὶ ἄνω})$$

$$BB = \frac{\text{L εἰς μέτρα}}{17{,}6} + 0{,}20 \quad (L = 55 \text{ καὶ ἄνω})$$

(γ) Ἡ ὑποδιαίρεσις πρύμνηθεν τῆς πρωραίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως πλοίων μήκους 430 ποδῶν (131 μέτρων) καὶ ἄνω, ἐχόντων ἀριθμητικὸν κριτήριον 23 ἢ ὀλιγώτερον, θὰ προσδιορίζεται ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συντελεστοῦ A διδομένου διὰ τοῦ τύπου (I) ἐν παραγράφῳ (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, τῶν ἐχόντων δείκτην κριτηρίου 123 καὶ ἄνω ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συντελεστοῦ BB, διδομένου διὰ τοῦ τύπου ἐν ἐδαφίῳ (ii) (β) τῆς παρούσης παραγράφου, καὶ τῶν ἐχόντων δείκτην κριτηρίου μεταξὺ 23 καὶ 123 ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συντελεστοῦ F εὑρισκομένου δι' ἁπλῆς ἀναγωγῆς μεταξὺ τῶν συντελεστῶν A καὶ B, τῇ βοηθείᾳ τοῦ κάτωθι τύπου :

$$F = A - \frac{(A - BB)(C_S - 23)}{100}$$

Ἐὰν ὁ οὕτω εὑρισκόμενος συντελεστὴς F, εἶναι κατώτερος τοῦ 0,50, ὁ χρησιμοποιηθησόμενος συντελεστὴς θὰ εἶ-

ναι ὁ μικρότερος τῶν δύο ἀριθμῶν δηλαδὴ ἢ 0,50 ἢ ὁ συντελεστὴς ὁ ὑπολογισθεὶς συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (δ) (i) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(δ) Ἡ ὑποδιαίρεσις πρύμνηθεν τῆς πρωραίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως πλοίων μήκους μικροτέρου τῶν 430 ποδῶν (ἢ 131 μέτρων), ἀλλ' οὐχὶ μικροτέρου τῶν 180 ποδῶν (ἢ 55 μέτρων), ἐχόντων δείκτην κριτηρίου ἴσον πρὸς τὸ S_1 ἔνθα :

$$S_1 = \frac{1{,}950 - 4\,L}{10} \quad (L \text{ εἰς πόδας})$$

$$S_1 = \frac{3{,}712 - 25\,L}{19} \quad (L \text{ εἰς μέτρα})$$

θὰ προσδιορίζεται ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συντελεστοῦ μονάδος τῶν ἐχόντων δείκτην κριτηρίου 123 καὶ ἄνω ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συντελεστοῦ BB διδομένου διὰ τοῦ τύπου ἐν ἐδαφίῳ (ii) (β) τῆς παρούσης παραγράφου, τῶν δὲ ἐχόντων δείκτην κριτηρίου μεταξὺ S_1 καὶ 123 ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συντελεστοῦ F εὑρισκομένου δι' ἁπλῆς ἀναγωγῆς μεταξὺ τῆς μονάδος καὶ τοῦ συντελεστοῦ BB τῇ βοηθείᾳ τοῦ τύπου :

$$F = 1 - \frac{(1 - BB)\ (Cs - S_1)}{123 - S_1}$$

Ἐὰν εἰς ἑκάστην τῶν δύο τελευταίων περιπτώσεων, ὁ εὑρεθησόμενος συντελεστὴς εἶναι κατώτερος τοῦ 0,50 ἡ ὑποδιαίρεσις δύναται νὰ προσδιορισθῇ ἐπὶ τῇ βάσει συντελεστοῦ μὴ ὑπερβαίνοντος τὸ 0,50

(ε) Ἡ ὑποδιαίρεσις πρύμνηθεν τῆς πρωραίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως πλοίων μήκους μικροτέρου τῶν 430 ποδῶν (ἢ 131 μέτρων) ἀλλ' οὐχὶ καὶ μικροτέρου τῶν 180 ποδῶν (ἢ 55 μέτρων) ἐχόντων δείκτην κριτηρίου κατώτερον τοῦ S_1 καὶ ὅλων τῶν πλοίων μήκους μικροτέρου τῶν 180 ποδῶν ἢ 55 μέτρων) θὰ προσδιορίζεται ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συντελεστοῦ μονάδος, ἐκτὸς ἐὰν ἡ Ἀρχὴ ἤθελε πεισθῇ ὅτι εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατον νὰ ἐφαρμοσθῇ ὁ συντελεστὴς οὗτος εἰς ὡρισμένα διαμερίσματα, ὁπότε αὕτη δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ παρέκκλισιν τινά, ἐν σχέσει μὲ τὰ διαμερίσματα ταῦτα, ἐφ' ὅσον ἡ παρέκκλισις αὕτη δικαιολογεῖται ὑπὸ τῶν περιστάσεων, ἀλλ' ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως τὸ ἀκρότατον πρὸς πρύμνην διαμέρισμα καὶ ὅσον τὸ δυνατὸν περισσότερα πρωραῖα διαμερίσματα (μεταξὺ τῆς πρωραίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως καὶ τοῦ πρυμναίου ἄκρου τοῦ χώρου μηχανῶν) δὲν θὰ ἔχωσι μῆκος ὑπερβαῖνον τὸ κατακλύσιμον μῆκος.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 6

Εἰδικαὶ διατάξεις ἀφορῶσαι τὴν ὑποδιαίρεσιν

(α) Ὅταν εἰς ἓν ἢ πλείονα τμήματα τοῦ πλοίου, τὰ στεγανὰ διαφράγματα ἐξικνοῦνται μέχρις ἑνὸς ὑψηλοτέρου καταστρώματος ἢ εἰς τὸ ὑπόλοιπον τμῆμα τοῦ πλοίου καὶ ἐπιθυμεῖ τις νὰ ἐπωφεληθῇ τῆς εἰς ὕψος ἐπεκτάσεως ταύτης τῶν διαφραγμάτων, δύναται, κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ κατακλυσίμου μήκους, νὰ μεταχειρισθῇ κεχωρισμένας γραμμὰς περιθωρίου βυθίσεως δι' ἕκαστον τῶν τμημάτων τούτων τοῦ πλοίου, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως :

(i) Αἱ πλευραὶ τοῦ πλοίου ἐπεκτείνωνται καθ' ὅλον τὸ μῆκος τοῦ πλοίου μέχρι τοῦ καταστρώματος τοῦ ἀντιστοιχοῦντος εἰς τὴν ἀνωτέραν γραμμὴν περιθωρίου βυθίσεως καὶ ὅλα τὰ ἀνοίγματα ἐπὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ περιβλήματος τὰ εὑρισκόμενα κάτωθι τοῦ καταστρώματος τούτου καθ' ὅλον τὸ μῆκος τοῦ πλοίου θεωρηθῶσιν ὅτι εὑρίσκονται, ἐν τῇ ἐννοίᾳ τοῦ Κανονισμοῦ 13, κάτωθι τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως ,καὶ

(ii) Τὰ δύο παρακείμενα διαμερίσματα εἰς τὴν βαθμίδα τοῦ καταστρώματος στεγανῶν εἶναι ἕκαστον ἐντὸς τῶν ὁρίων τοῦ ἐπιτρεπομένου μήκους τοῦ ἀνταποκρινομένου εἰς τὰς ἀντιστοίχους των γραμμὰς περιθωρίου βυθίσεως καὶ ἐπὶ πλέον τὸ συνδεδυασμένον μῆκος των μὴ ὑπερβαίνῃ τὸ διπλάσιον τοῦ ἐπιτρεπομένου μήκους, ὑπολογιζομένου ἐπὶ τῆς κατωτέρας γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως.

(β) (i) Διαμέρισμά τι δύναται νὰ ὑπερβαίνῃ τὸ ἐπιτρεπόμενον μῆκος τὸ ὁριζόμενον ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ Κανονισμοῦ 5, ἐφ' ὅσον τὸ συνδεδυασμένον μῆκος ἑκάστου ζεύγους τῶν παρακειμένων διαμερισμάτων πρὸς τὰ ὁποῖα τὸ ἐν λόγῳ διαμέρισμα εἶναι κοινόν, δὲν ὑπερβαίνει τὸ κατακλύσιμον μῆκος ἢ τὸ διπλάσιον τοῦ ἐπιτρεπομένου μήκους, οἱονδήποτε ἐκ τῶν δύο εἶναι τὸ μικρότερον.

(ii) Ἐὰν τὸ ἕν ἐκ τῶν δύο παρακειμένων διαμερισμάτων εὑρίσκεται ἐντὸς τοῦ χώρου μηχανῶν καὶ τὸ ἕτερον εὑρίσκεἐκτὸς τοῦ χώρου μηχανῶν ἡ δὲ μέση διαχωρητότης τοῦ τμήματος τοῦ πλοίου ἐν ᾧ εὑρίσκεται τὸ δεύτερον διαφέρει τῆς τοῦ χώρου μηχανῶν, τὸ συνδεδυασμένον μῆκος τῶν δύο διαμερισμάτων δέον νὰ διορθοῦται, λαμβανομένης ὡς βάσεως τῆς μέσης τιμῆς τῶν διαχωρητοτήτων τῶν δύο τμημάτων τοῦ πλοίου ἐντὸς τῶν ὁποίων κεῖνται τὰ ἐν λόγῳ διαμερίσματα.

(iii) Ὅταν τὰ δύο παρακείμενα διαμερίσματα ἔχωσι διαφόρους συντελεστὰς ὑποδιαιρέσεως, τὸ συνδεδυασμένον μῆκος τῶν δύο διαμερισμάτων προσδιορίζεται κατ' ἀναλογίαν.

(γ) Εἰς πλοῖα μήκους 430 ποδῶν (ἢ 131 μέτρων) καὶ ἄνω μία τῶν κυρίων ἐγκαρσίων φρακτῶν πρύμνηθεν τῆς πρωραίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως δέον νὰ τοποθετῆται εἰς ἀπόστασιν ἀπὸ τῆς πρωραίας ὀρθίας μὴ ὑπερβαίνουσαν τὸ ἐπιτρεπόμενον μῆκος.

(δ) Κυρία ἐγκαρσία φρακτὴ δύναται νὰ ἔχῃ ἐσοχήν, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως πάντα τὰ τμήματα τῆς ἐσοχῆς εὑρίσκωνται ἔσω κατακορύφων ἐπιφανειῶν ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου, εὑρισκομένων εἰς ἀπόστασιν ἀπὸ τῶν ἐλασμάτων τοῦ περιβλήματος ἴσην πρὸς τὸ ἓν πέμπτον τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου, ὡς ὁρίζεται ἐν Κανονισμῷ 2, καὶ μετρουμένην καθέτως πρὸς τὸν ἄξονα τοῦ πλοίου εἰς τὸ ὕψος τῆς ἀνωτάτης ἐμφόρτου ἰσάλου γραμμῆς τῆς ὑποδιαιρέσεως.

Πᾶν τμῆμα τῆς ἐσοχῆς εὑρισκόμενον ἐκτὸς τῶν ὁρίων τούτων θὰ λογίζηται ὡς βαθμὶς, συμφώνως πρὸς τὴν ἀκόλουθον παράγραφον .

(ε) Κυρία ἐγκαρσία φρακτὴ δύναται νὰ σχηματίζῃ βαθμίδα, ἐὰν πληροῖ ἕνα τῶν ἀκολούθων ὅρων:

(i) Τὸ συνδεδυασμένον μῆκος τῶν δύο διαμερισμάτων τῶν χωριζομένων ὑπὸ τῆς ἐν προκειμένῳ φρακτῆς ,μὴ ὑπερβαίνῃ τὰ 90ο]ο τοῦ κατακλυσίμου μήκους ἢ τὸ διπλάσιον τοῦ ἐπιτρεπομένου μήκους ἐκτὸς ἐὰν ,προκειμένου περὶ πλοίων ἐχόντων συντελεστὴν ὑποδιαιρέσεως ἀνώτερον τοῦ 0,9, τὸ συνδεδυασμένον μῆκος τῶν δύο ἐν προκειμένῳ διαμερισμάτων, δὲν ὑπερβαίνῃ τὸ ἐπιτρεπόμενον μῆκος,.

(ii) Ὑπάρχῃ πρόσθετος ὑποδιαίρεσις παρὰ τὴν βαθμίδα εἰς τρόπον ὥστε νὰ τηρῆται ὁ αὐτὸς βαθμὸς ἀσφαλείας, οἷος θὰ ὑπῆρχε μετὰ ἐπιπέδου φρακτῆς.

(iii) Τὸ διαμέρισμα, ἄνωθεν τοῦ ὁποίου ἐκτείνεται ἡ βαθμίς, μὴ ὑπερβαίνῃ τὸ ἐπιτρεπόμενον μῆκος τὸ ἀντιστοιχοῦν πρὸς μίαν γραμμὴν περιθωρίου βυθίσεως λαμβανομένην 3 δακτύλους (ἢ 76 χιλιοστόμετρα) κάτωθι τῆς βαθμίδος.

(στ) Ὅταν κυρία ἐγκαρσία φρακτὴ παρουσιάζῃ ἐσοχὴν ἢ σχηματίζῃ βαθμίδα, διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ὑποδιαιρέσεως, δέον νὰ λαμβάνηται ὑπ' ὄψιν μία ἰσοδύναμος ἐπίπεδος φρακτή.

(ζ) Ἐὰν ἡ ἀπόστασις μεταξὺ δύο παρακειμένων κυρίων ἐγκαρσίων φρακτῶν ἢ τῶν ἰσοδυνάμων πρὸς αὐτὰς ἐπιπέδων φρακτῶν ἢ ἡ ἀπόστασις μεταξὺ τῶν ἐγκαρσίων ἐπιπέδων τῶν διερχομένων διὰ τῶν πλησιεστέρων σημείων τῶν βαθμίδων τῶν φρακτῶν εἶναι μικροτέρα τῶν 10 ποδῶν (ἢ 3.05 μέτρων) σὺν 3ο]ο τοῦ μήκους τοῦ πλοίου ἢ τῶν 35 ποδῶν (ἢ 10,67 μέτρων), οἱονδήποτε εἶναι τὸ μικρότερον, μόνον μία ἐκ τῶν φρακτῶν τούτων θὰ λογίζηται ὡς ἀποτελοῦσα μέρος τῆς ὑποδιαιρέσεως τοῦ πλοίου, συμφώνως πρὸς τοὺς ὁρισμοὺς τοῦ Κανονισμοῦ 5.

(η) Ὅταν κύριον ἐγκάρσιον στεγανὸν διαμέρισμα περιέχῃ τοπικὴν ὑποδιαίρεσιν καὶ ἡ Ἀρχὴ πεισθῇ ὅτι, μετὰ βλάβην τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου λαμβανομένην καθ' ὑπόθεσιν καὶ ἐκτεινομένην ἐπὶ μήκους 10 ποδῶν (ἢ 3.05 μέτρων) σὺν 3ο]ο τοῦ μήκους τοῦ πλοίου ἢ 35 ποδῶν (ἢ 10,67 μέτρων), οἱονδήποτε εἶναι τὸ μικρότερον, ὁλόκληρος ὁ ὄγκος τοῦ κυρίου διαμερίσματος δὲν θέλει κατακλυσθῇ, δύναται νὰ ἐπι-

τρέψη ἀνάλογον ἐπαύξησιν τοῦ ἐπιτρεπομένου μήκους ὅπερ ἄλλως θὰ ἀπητεῖτο διὰ τὸ ἐν λόγῳ διαμέρισμα. Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει ὁ ὄγκος τῆς ἐφεδρικῆς ἀντώσεως ,ὁ λαμβανόμενος ἐπὶ τῆς μὴ βεβλαμμένης πλευρᾶς, δὲν δύναται νὰ εἶναι μεγαλύτερος τοῦ ὄγκου τοῦ λαμβανομένου ἐπὶ τῆς βεβλαμμένης τοιαύτης.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 7

Εὐστάθεια πλοίων ἐν περιπτώσει βλάβης.

(α) Δέον νὰ προβλεφθῇ ἀρκετὴ εὐστάθεια εἰς τὸ πλοῖον ἄθικτον, ὥστε δι' ὅλας τὰς συνθήκας ἐκμεταλλεύσεως νὰ δύναται ν' ἀντιμετωπίζῃ τὸ τελικὸν στάδιον κατακλύσεως οἱουδήποτε κύριου διαμερίσματος, τοῦ ὁποίου τὸ μῆκος ἀπαιτεῖται νὰ εἶναι ἐντὸς τῶν ὁρίων τοῦ κατακλυσίμου μήκους.

Ὅταν δύο παρακείμενα κύρια διαμερίσματα χωρίζωνται διὰ φρακτῆς μετὰ βαθμίδος, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἐδαφίου (ε) (i) τοῦ Κανονισμοῦ 6, ἡ εὐστάθεια εἰς τὴν κατάστασιν τοῦ ἀθίκτου δέον νὰ εἶναι τοιαύτη, ὥστε νὰ δύναται νὰ ἀνθέξῃ τὴν κατάκλυσιν τῶν δύο τούτων παρακειμένων κυρίων διαμερισμάτων.

Ὅταν ὁ προβλεπόμενος συντελεστὴς στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως εἶναι 0,50 ἢ μικρότερος, ἡ εὐστάθεια εἰς τὴν κατάστασιν τοῦ ἀθίκτου δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ δύναται νὰ ἀνθέξῃ τὴν κατάκλυσιν δύο οἱωνδήποτε παρακειμένων κυρίων διαμερισμάτων.

(β) (i) Αἱ διατάξεις τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θὰ ἐφαρμόζωνται δι' ὑπολογισμῶν συμφώνως πρὸς τὰς ἑπομένας παραγράφους (γ), (δ) καὶ (στ), οἵτινες ὑπολογισμοὶ λαμβάνουσιν ὑπ' ὄψιν τὰς ἀναλογίας καὶ τὰ χαρακτηριστικὰ τῆς μελέτης τοῦ πλοίου, ὡς καὶ τὴν διαρρύθμισιν καὶ διαμόρφωσιν τῶν ὑποστάντων βλάβην διαμερισμάτων. Κατὰ τοὺς ὑπολογισμοὺς τούτους, τὸ πλοῖον δέον νὰ θεωρῆται ὅτι εὑρίσκεται ὑπὸ τὰς χειροτέρας δυνατὰς συνθήκας ἐκμεταλλεύσεως ἀπὸ ἀπόψεως εὐσταθείας.

(ii) Ὅταν πρόκειται νὰ ἐγκατασταθῶσι καταστρώματα, ἐσωτερικὰ περιβλήματα ἢ διαμήκη διαφράγματα ἐπαρκοῦς στεγανότητος πρὸς τὸν σκοπὸν νὰ περιορίζωσι σημαντικῶς τὴν εἰσροὴν τοῦ ὕδατος, ἡ Ἀρχὴ δέον νὰ πείθεται ὅτι κατὰ τοὺς ὑπολογισμοὺς ἐλήφθη ἐπαρκῶς ὑπ' ὄψιν ὁ τοιοῦτος περιορισμός.

(γ) Διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς εὐσταθείας, ἐν περιπτώσει βλάβης, αἱ διαχωρητικότητες ὄγκου καὶ ἐπιφανείας δέον νὰ εἶναι αἱ ἑξῆς :

Χῶροι	Διαχωρητότης
Προοριζόμενοι διὰ φορτίον, γαιάνθρακας καὶ ἐφόδια	60
Προοριζόμενοι δι' ἐνδιαίτησιν	95
Προοριζόμενοι διὰ μηχανὰς	85
Προοριζόμενοι δι' ὑγρὰ	0 ἢ 95 (*)

(δ) Ἡ ἐλαχίστη ὑποτιθεμένη ἔκτασις ζημίας δέον νὰ εἶναι ἡ ἑξῆς :

(i) Διαμήκης ἔκτασις : 10 πόδες (ἢ 3.05 μ.) σὺν 3 ο]ο τοῦ μήκους τοῦ πλοίου ἢ 35 πόδες (ἢ 10.67 μ.), οἱαδήποτε ἐκ τῶν δύο εἶναι μικρότερα.

(ii) Ἐγκαρσία ἔκτασις (μετρουμένη ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου κατ' ὀρθὰς γωνίας πρὸς τὴν μέσην γραμμὴν εἰς τὸ ὕψος τῆς ἀνωτάτης ἐμφόρτου ἰσάλου γραμμῆς τῆς ὑποδιαιρέσεως): ἡ ἀπόστασις τοῦ ἑνὸς πέμπτου τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου ὡς τοῦτο καθορίζεται ἐν Κανονισμῷ 2.

(iii) Κάθετος ἔκτασις: ἀπὸ τῆς ὀροφῆς τοῦ διπυθμένου μέχρι τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως.

(iv) Ἐὰν βλάβη μικροτέρας ἐκτάσεως τῆς ἀναφερομένης εἰς τὰ προηγούμενα ἐδάφια (i), (ii) καὶ (iii) ἤθελε συντελέσῃ εἰς τὴν δημιουργίαν σοβαρωτέρων συνθηκῶν ἀπὸ ἀπόψεως κλίσεως ἢ μειώσεως τοῦ μετακεντρικοῦ ὕψους, ἡ τοιαύτη βλάβη δέον νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν κατὰ τοὺς ὑπολογισμούς.

(ε) Ἡ ἀσύμμετρος κατάκλυσις δέον νὰ μειοῦται εἰς τὸ ἐλάχιστον δι' ἱκανοποιητικῶν διαρρυθμίσεων. Ὅταν προβλέπεται εἰδικὴ διάταξις δι' ἀντίστοιχον κατάκλυσιν ἰσορροπήσεως, τόσον ἡ διάταξις αὕτη ὅσον καὶ ἡ τιμὴ μεγίστης κλίσεως πρὸ τῆς ἰσορροπίας, δέον νὰ γίνωνται δεκταὶ ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς. Κατάλληλοι ὁδηγίαι σχετικῶς μὲ τὴν χρῆσιν τῶν τοιούτων κατασκευασμάτων δέον νὰ δίδωνται εἰς τὸν πλοίαρχον τοῦ πλοίου.

(στ) Τὸ πλοῖον, κατὰ τὴν τελικήν του κατάστασιν μετὰ τὴν βλάβην καὶ ἀφοῦ ληφθῶσιν τὰ μέτρα ἰσορροπίας, δέον νὰ πληροῖ τοὺς ἀκολούθους ὅρους :

(i) Ἐν περιπτώσει συμμετρικῆς κατακλύσεως, τὸ παραμένον μετακεντρικὸν ὕψος δέον νὰ εἶναι θετικόν, πλὴν εἰδικῶν περιπτώσεων δι' ἃς ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ δεχθῇ ἀρνητικὸν μετακεντρικὸν ὕψος (ὄρθιον πλοῖον), ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως ἡ κλίσις ἥτις προκύπτει εἶναι μικροτέρα τῶν ἑπτὰ μοιρῶν.

(ii) Ἐν περιπτώσει ἀσυμμέτρου κατακλύσεως, ἡ ὁλικὴ κλίσις δέον νὰ μὴν ὑπερβαίνῃ τὰς ἑπτὰ μοίρας, πλὴν εἰδικῶν περιπτώσεων δι' ἃς ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ἐπιπρόσθετον κλίσιν προκύπτουσαν ἐκ τῆς ἀσυμμέτρου κατακλύσεως, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως, ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει, ἡ τελικὴ κλίσις ὑπερβαίνῃ τὰς δέκα πέντε μοίρας.

(iii) Ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει ἡ γραμμὴ περιθωρίου βυθίσεως δέον νὰ βυθίζηται κατὰ τὸ τελικὸν στάδιον κατακλύσεως. Ἐὰν θεωρηθῇ ὅτι ἡ γραμμὴ περιθωρίου βυθίσεως εἶναι δυνατὸν νὰ βυθισθῇ κατ' ἕν ἐνδιάμεσον στάδιον κατακλύσεως, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ ὅπως γίνουν ὅλαι αἱ σχετικαὶ ἔρευναι καὶ διαρρυθμίσεις, ἃς αὕτη κρίνῃ ἀναγκαίας διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου.

(ζ) Ὁ πλοίαρχος τοῦ πλοίου δέον νὰ ἐφοδιάζηται μὲ τὰ ἀναγκαῖα δεδομένα, ἵνα ἐξασφαλίζῃ κατὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου ἐπαρκῆ εὐστάθειαν ἄθικτον οὕτως ὥστε τὸ πλοῖον νὰ δύναται νὰ ἀνθέξῃ ἐν περιπτώσει σοβαρᾶς βλάβης. Προκειμένου περὶ πλοίων ἐφωδιασμένων διὰ διατάξεως πρὸς ἀντίστοιχον κατάκλυσιν ἰσορροπήσεως, ὁ πλοίαρχος δέον νὰ εἶναι ἐνήμερος τῶν συνθηκῶν εὐσταθείας ἐφ' ὧν βασίζονται οἱ ὑπολογισμοὶ κλίσεως καὶ νὰ προειδοποιῆται ὅτι, ἐὰν τὸ πλοῖον ὑποστῇ βλάβην καὶ εὑρίσκηται ὑπὸ δυσμενεῖς συνθήκας, δυνατὸν νὰ παρουσιάζῃ ὑπερβολικὴν κλίσιν.

(η) (i) Ἡ Ἀρχὴ δὲν δύναται νὰ φανῇ ἐλαστικὴ ὡς πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις, σχετικῶς μὲ τὴν εὐστάθειαν ἐν περιπτώσει βλάβης, ἐκτὸς ἐὰν ἀποδειχθῇ ὅτι τὸ μετακεντρικὸν ὕψος μὲ πλοῖον ἄθικτον, ὑπὸ πάσας τὰς συνθήκας ἐκμεταλλεύσεως, ὅπερ εἶναι ἀναγκαῖον νὰ καλύψῃ τὰς ἀνωτέρω ἀπαιτήσεις, εἶναι ὑπερβολικὸν διὰ τὴν σκοπουμένην ἐκμετάλλευσιν.

(ii) Ἐλαστικότητες ὡς πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις σχετικῶς μὲ τὴν εὐστάθειαν ἐν περιπτώσει βλάβης, ἐπιτρέπονται μόνον εἰς ἐξαιρετικὰς περιπτώσεις καὶ ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν ὅτι ἡ Ἀρχὴ θέλει πεισθῇ ὅτι διὰ τὰς περιπτώσεις ταύτας αἱ ἀναλογίαι, διαρρυθμίσεις καὶ τὰ ἄλλα χαρακτηριστικὰ τοῦ πλοίου, πρακτικῶς καὶ λογικῶς, εἶναι τὰ πλέον εὐνοϊκὰ διὰ τὴν εὐστάθειαν ἐν περιπτώσει βλάβης.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 8.

Ἀκραῖαι Φρακταί, Φρακταὶ χώρου Μηχανῶν, Σήραγγες ἑλικοφόρων ἀξόνων κλπ.

(α) (i) Πᾶν πλοῖον δέον νὰ ἔχῃ φρακτὴν πρωραίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως ἢ συγκρούσεως ἥτις δέον νὰ εἶναι στεγανὴ μέχρι τοῦ καταστρώματος στεγανῶν φρακτῶν. Ἡ φρακτὴ αὕτη δέον νὰ εἶναι τοποθετημένη εἰς ἀπόστασιν οὐχὶ μικροτέραν τῶν 5 ο]ο τοῦ μήκους τοῦ πλοίου καὶ οὐχὶ μεγαλυτέραν τῶν 10 ποδῶν (ἢ 3.05 μ.) σὺν 5 ο]ο τοῦ μήκους τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς πρωραίας ὀρθίας.

(ii) Ἐάν, τὸ πλοῖον ἔχῃ πρὸς πρώραν μακρὸν ὑπερκατασκεύασμα, ἡ ἀκροπρωραία φρακτὴ δέον νὰ ἐπεκτείνηται ἀδιαπέραστος ὑπὸ ὑδάτων κακοκαιρίας μέχρι τοῦ καταστρώματος τοῦ ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν φρακτῶν. Ἡ ἐπέκτασις δὲν εἶναι ἀπαραίτητον νὰ εὑρίσκηται ἀμέσως ἄνωθεν τῆς φρακτῆς, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως ἡ ἐπέκτασις αὕτη εἶναι τοὐλάχιστον τὰ 5 ο]ο τοῦ μήκους τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς πρωραίας ὀρθίας καὶ τὸ τμῆμα τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, ὅπερ σχηματίζει τὴν βαθμίδα, εἶναι ἀποτελεσματικῶς ἀδιαπέραστον ὑπὸ ὑδάτων κακοκαιρίας.

(*) Οἱοσδήποτε ἐκ τῶν δύο ἀριθμῶν ἀνταποκρίνεται πρὸς τὰς πλέον αὐστηρὰς ἀπαιτήσεις.

(β) Ἐπίσης πᾶν πλοῖον δέον νὰ ἔχῃ φρακτὴν πρυμναίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως ὡς καὶ φρακτὰς χωριζούσας τὸν χῶρον μηχανῶν, ὡς καθορίζεται ἐν τῷ Κανονισμῷ 2, ἀπὸ τοὺς χώρους φορτίου καὶ ἐπιβατῶν πρώραθεν καὶ πρύμνηθεν. Αἱ φρακταὶ αὗται δέον νὰ εἶναι στεγαναὶ μέχρι τοῦ καταστρώματος στεγανῶν. Οὐχ' ἧττον ὅμως, ἡ ἀκροπρυμναία φρακτὴ δύναται νὰ μὴ ἐξικνεῖται μέχρι τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, ἐφ' ὅσον ὁ βαθμὸς ἀσφαλείας τοῦ πλοίου, ὅσον ἀφορᾷ τὴν ὑποδιαίρεσιν, δὲν μειοῦται εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο.

(γ) Εἰς ὅλας τὰς περιπτώσεις αἱ χοάναι ἑλικοφόρων ἀξόνων δέον νὰ εἶναι ἐγκεκλεισμέναι ἐντὸς στεγανῶν χώρων μετρίου ὄγκου. Ὁ στυπιοθλίπτης ἑλικοφόρου ἄξονος δέον νὰ τοποθετῆται ἐντὸς στεγανῆς σήραγγος ἢ ἄλλου στεγανοῦ χώρου κεχωρισμένου ἀπὸ τοῦ διαμερίσματος τῆς χοάνης ἑλικοφόρου ἄξονος. Ὁ χῶρος ὅμως οὗτος δέον νὰ εἶναι τοιούτων διαστάσεων ὥστε, ἐὰν κατακλυσθῇ λόγῳ διαρροῆς τοῦ στυπιοθλίπτου, ἡ γραμμὴ περιθωρίου βυθίσεως νὰ μὴ κατέλθῃ ὑπὸ τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 9

Διπύθμενα

(α) Ἓν διπύθμενον δέον νὰ ὑπάρχῃ καὶ νὰ ἐκτείνηται ἀπὸ τῆς φρακτῆς τῆς πρωραίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως μέχρι τῆς φρακτῆς τῆς πρυμναίας τοιαύτης καθ' ὅ μέτρον τοῦτο εἶναι πρακτικὸν καὶ σύμφωνον πρὸς τὰ χαρακτηριστικὰ καὶ τὴν κανονικὴν χρησιμοποίησιν τοῦ πλοίου.

(i) Εἰς πλοῖα μήκους 200 ποδῶν (ἢ 61 μέτρων) καὶ κάτω τῶν 249 ποδῶν (ἢ 76 μέτρων), δέον νὰ ὑπάρχῃ διπύθμενον τοὐλάχιστον ἀπὸ τοῦ χώρου τῶν μηχανῶν μέχρι τῆς πρωραίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως ἢ μέχρι τοῦ πλησιεστέρου πρὸς αὐτὴν δυνατοῦ σημείου.

(ii) Εἰς πλοῖα μήκους 249 ποδῶν (ἢ 76 μέτρων) καὶ κάτω τῶν 330 ποδῶν (ἢ 100 μέτρων) δέον νὰ ὑπάρχῃ διπύθμενον τοὐλάχιστον ἐκτὸς τοῦ χώρου τῶν μηχανῶν καὶ νὰ ἐκτείνηται μέχρι τῶν φρακτῶν πρωραίας καὶ πρυμναίας δεξαμενῶν ζυγοσταθμίσεως ἢ μέχρι τοῦ πλησιεστέρου πρὸς αὐτὰς δυνατοῦ σημείου.

(iii) Εἰς πλοῖα μήκους 330 ποδῶν (ἢ 100 μέτρων) καὶ ἄνω δέον νὰ ὑπάρχῃ διπύθμενον εἰς τὸ μέσον καὶ νὰ ἐκτείνηται μέχρι τῆς φρακτῆς πρωραίας καὶ πρυμναίας δεξαμενῶν ζυγοσταθμίσεως ἢ μέχρι τοῦ πλησιεστέρου πρὸς αὐτὰς δυνατοῦ σημείου.

(β) Ὅπου ἀπαιτεῖται ἡ ὕπαρξις διπυθμένου ἡ ἐντερώνεια δέον νὰ συνεχίζηται μέχρι τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου εἰς τρόπον ὥστε ὁ πυθμὴν νὰ προστατεύηται μέχρι τῆς καμπῆς τῆς γάστρας. Ἡ τοιαύτη προστασία θεωρεῖται ἐπαρκὴς ἐὰν ἡ γραμμὴ διατομῆς τῆς ἐξωτερικῆς ἀκμῆς τοῦ ἀκραίου πλευρικοῦ ἐλάσματος τῶν διπυθμένων μετὰ τῶν ἐλασμάτων τῆς γάστρας δὲν εὑρίσκεται εἰς οἱονδήποτε σημεῖον χαμηλότερον ὁριζοντίου ἐπιπέδου διερχομένου διὰ τοῦ σημείου διατομῆς τοῦ μέσου νομέως μετὰ ἐγκαρσίας διαγωνίου γραμμῆς κεκλιμμένης κατὰ 25 μοίρας πρὸς τὸ ὁριζόντιον ἐπίπεδον τὸ διερχόμενον διὰ τῆς ἄνω ὄψεως τῆς τρόπιδος καὶ τεμνούσης τοῦτο εἰς σημεῖον εὑρισκόμενον εἰς ἀπόστασιν ἀπὸ τοῦ ἄξονος τοῦ πλοίου ἴσην πρὸς τὸ ἥμισυ τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου.

(γ) Φρεάτια κατασκευαζόμενα ἐντὸς τοῦ διπυθμένου διὰ τὰς ἀναρροφήσεις τῶν ἀντλιῶν κυτῶν κλπ. δέον νὰ μὴ εἶναι βαθύτερα ἢ ὅσον εἶναι ἀπαραίτητον καὶ ἐν πάσῃ περιπτώσει δέον νὰ ἀπέχωσι τοὐλάχιστον 18 ἴντσες (ἢ 457 χ) μετρα) ἀπὸ τοῦ ἐξωτερικοῦ πυθμένος ἢ ἀπὸ τὴν ἔσω ἀκμὴν τοῦ ἀκραίου πλευρικοῦ ἐλάσματος τῶν διπυθμένων. Ἐν τούτοις εἰς τὸ πρυμναῖον ἄκρον τῆς σήραγγος τῶν ἑλικοκινήτων πλοίων, ἐπιτρέπεται ἡ ὕπαρξις φρεατίου ἐκτεινομένου μέχρι τοῦ ἐξωτερικοῦ πυθμένος. Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ἕτερα φρεάτια (π.χ. διὰ λιπαντικὰ ἔλαια κάτω τῶν κυρίων μηχανῶν) ἐὰν ἤθελε πεισθῇ ὅτι αἱ διαρρυθμίσεις παρέχουσι προστασίαν ἴσην πρὸς τὴν παρεχομένην ὑπὸ διπυθμένου συμφώνου πρὸς τὸν παρόντα Κανονισμόν.

(δ) Δὲν εἶναι ἀναγκαία ἡ ἐγκατάστασις διπυθμένου κατὰ μῆκος τῶν στεγανῶν διαμερισμάτων μετρίου μεγέθους χρησιμοποιουμένων ἀποκλειστικῶς διὰ τὴν μεταφορὰν ὑγρῶν, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως, κατὰ τὴν γνώμην τῆς Ἀρχῆς, ἡ ἀσφάλεια τοῦ πλοίου, ἐν περιπτώσει βλάβης τοῦ πυθμένος ἢ τῶν πλευρῶν, δὲν θέλει μειωθῇ ἐκ τοῦ λόγου τούτου.

(ε) Προκειμένου περὶ πλοίων δι' ἃ ἔχουσιν ἐφαρμογὴν αἱ διατάξεις τῆς παραγράφου (δ) τοῦ Κανονισμοῦ 1 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καὶ ἅτινα ἐκτελοῦσι τακτικὰ δρομολόγια ἐντὸς τῶν ὁρίων βραχέος διεθνοῦς ταξειδίου, ὡς καθορίζεται ἐν τῷ Κανονικμῷ 2 τοῦ Κεφαλαίου ΙΙΙ, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ἀπαλλαγὴν ἐκ τῆς ὑποχρεώσεως ὑπάρξεως διπυθμένου εἰς πᾶν τμῆμα τοῦ πλοίου ὅπερ ὑποδιαιρεῖται ἐπὶ τῇ βάσει συντελεστοῦ μὴ ὑπερβαίνοντος τὸ 0,50 ἐὰν πεισθῇ ὅτι ἡ ἐγκατάστασις διπυθμένου εἰς τὸ τμῆμα τοῦτο δὲν θὰ ἦτο σύμφωνος πρὸς τὰ βασικὰ χαρακτηριστικὰ καὶ τὴν κατάλληλον ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 10.

Προσδιορισμός, Χάραξις καὶ Ἐγγραφὴ εἰς πιστοποιητικὰ ἐμφόρτου ἰσάλου ὑποδιαιρέσεως

(α) Διὰ τὴν τήρησιν τοῦ ἀπαιτουμένου βαθμοῦ ὑποδιαιρέσεως δέον νὰ προσδιορισθῇ καὶ χαραχθῇ ἐπὶ τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου γραμμὴ φορτώσεως ἀντιστοιχοῦσα πρὸς τὸ ὑπὸ τοῦ βαθμοῦ ὑποδιαιρέσεως προβλεπόμενον βύθισμα. Πλοῖον διαθέτον χώρους εἰδικῶς διεσκευασμένους διὰ τὴν ἐναλλὰξ μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ φορτίου δύναται, κατόπιν ἐπιθυμίας τοῦ πλοιοκτήτου, νὰ σημανθῇ διὰ μιᾶς ἢ πλειόνων γραμμῶν φορτώσεως ἀντιστοιχουσῶν πρὸς τὰ βυθίσματα ὑποδιαιρέσεως, ἅτινα ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐγκρίνῃ διὰ τὰς περιπτώσεις τῆς ἐναλλὰξ χρησιμοποιήσεως τοῦ πλοίου.

(β) Αἱ προσδιοριζόμεναι καὶ σημαινόμεναι γραμμαὶ φορτώσεως τῆς ὑποδιαιρέσεως ἐγγράφονται ἐν τῷ Πιστοποιητικῷ Ἀσφαλείας καὶ διακρίνονται διὰ τοῦ σημείου C.1, ἐμφαίνοντος ὅτι τὸ πλοῖον εἶναι πρωτίστως ἐπιβατηγὸν καὶ C.2, C.3 κλπ. ἐμφαινόντων τὰς ἄλλας περιπτώσεις χρησιμοποιήσεως αὐτοῦ.

(γ) Τὸ ὕψος ἐξάλων τὸ ἀντιστοιχοῦν εἰς ἑκάστην τῶν ὡς ἄνω γραμμῶν φορτώσεως, θὰ μετρᾶται εἰς τὴν αὐτὴν θέσιν καὶ ἀπὸ τῆς ἰδίας γραμμῆς καταστρώματος καθ' ὃν τρόπον προσδιορίζεται τὸ ὕψος ἐξάλων συμφώνως πρὸς τὴν Διεθνῆ Σύμβασιν περὶ γραμμῶν Φορτώσεως τοῦ 1930.

(δ) Τὸ ὕψος ἐξάλων τὸ ἀντιστοιχοῦν εἰς ἑκάστην ἐγκεκριμμένην γραμμὴν φορτώσεως τῆς ὑποδιαιρέσεως ὡς καὶ αἱ συνθῆκαι ἐκμεταλλεύσεως δι' ἃς ἐνεκρίθη τοῦτο δέον νὰ ἀναγράφωνται σαφῶς ἐν τῷ Πιστοποιητικῷ Ἀσφαλείας.

(ε) Ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει ἡ χάραξις οἱασδήποτε γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαιρέσεως θὰ γίνεται ἄνωθεν τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως ἐν θαλασσίῳ ὕδατι, ὡς αὕτη προσδιωρίσθη ἐν συναρτήσει πρὸς τὴν ἀντοχὴν τοῦ πλοίου καὶ/ἢ τὴν Διεθνῆ Σύμβασιν περὶ Γραμμῶν Φορτώσεως τοῦ 1930.

(στ) Οἱαδήποτε καὶ ἂν εἶναι ἡ θέσις χαράξεως τῶν γραμμῶν φορτώσεως τῆς ὑποδιαιρέσεως, τὸ πλοῖον ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει θέλει φορτωθῇ κατὰ τρόπον ὥστε νὰ βυθισθῇ ἡ πρὸς τὴν ἐποχὴν τοῦ ἔτους καὶ τὸν τόπον ἀντιστοιχοῦσα γραμμὴ φορτώσεως, ὡς αὕτη προσδιορίζεται ἐν τῇ Διεθνεῖ Συμβάσει περὶ Γραμμῶν Φορτώσεως τοῦ 1930.

(ζ) Πλοῖον τι ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει δύναται νὰ φορτωθῇ κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε, ὅταν εὑρίσκεται ἐν θαλασσίῳ ὕδατι, νὰ βυθίζηται ἡ γραμμὴ φορτώσεως τῆς ὑποδιαιρέσεως ἡ ἀντιστοιχοῦσα πρὸς τὸ εἰδικὸν ταξείδιον ἢ τὴν φύσιν τῆς ὑπηρεσίας.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 11.

Κατασκευὴ καὶ Ἀρχικὴ Δοκιμὴ Στεγανῶν Φρακτῶν κλπ.

(α) Φρακταὶ στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως, εἴτε ἐγκάρσιαι εἴτε διαμήκεις, δέον νὰ κατασκευάζωνται κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε νὰ εἶναι ἱκαναὶ νὰ ὑφίστανται μετ' ἀναλόγου περιθωρίου ἀντιστάσεως τὴν πίεσιν στήλης ὕδατος ἐξικνουμένης εἰς τὸ ὕψος τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως ἐν τῇ περιοχῇ ἑκάστης φρακτῆς. Ἡ κατασκευὴ τῶν τοιούτων φρακτῶν δέον νὰ εἶναι τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.

(β) (i) Αἱ βαθμίδες καὶ ἐσοχαὶ τῶν φρακτῶν δέον νὰ

εἶναι στεγαναὶ καὶ ἴσης ἀντοχῆς πρὸς τὰς φρακτὰς εἰς τὰ σημεῖα εἰς ἃ ἑκάστη εὑρίσκεται.

(ii) Ἐὰν νομεῖς ἢ ζυγὰ διέρχονται διὰ μέσου στεγανοῦ καταστρώματος ἢ φρακτῆς, τὸ κατάστρωμα ἢ ἡ φρακτὴ αὕτη δέον νὰ κατασκευάζωνται στεγανὰ ἄνευ τῆς χρήσεως ξύλου ἢ τσιμέντου.

(γ) Ἡ δοκιμὴ στεγανότητος τῶν κυρίων διαμερισμάτων, διὰ πληρώσεως τούτων δι' ὕδατος δὲν εἶναι ὑποχρεωτική. Λεπτομερὴς ἐπιθεώρησις τῶν φρακτῶν δέον νὰ ἐκτελῆται ὑπὸ ἐπιθεωρητοῦ καὶ προσθέτως εἰς πᾶσαν περίπτωσιν δέον νὰ ἐκτελῆται δοκιμὴ δι' ἐκσφενδονήσεως ὕδατος ἐξ ὑδροσωλῆνος.

(δ) Ἡ πρωραία δεξαμενὴ ζυγοσταθμίσεως, τὰ διπύθμενα (συμπεριλαμβανομένων τῶν κοίλων τριπίδων) καὶ αἱ ἐντερώνειαι δέον νὰ δοκιμάζωνται διὰ πληρώσεως δι' ὕδατος καὶ στήλης μέχρι τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως.

(ε) Δεξαμεναὶ προοριζόμεναι δι' ὑγρὰ καὶ ἀποτελοῦσαι μέρος τῆς ὑποδιαιρέσεως τοῦ πλοίου, δέον νὰ δοκιμάζωνται ὡς πρὸς τὴν στεγανότητα, διὰ πληρώσεως δι' ὕδατος καὶ στήλης μέχρι τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαιρέσεως ἢ μέχρι τῶν δύο τρίτων τοῦ βάθους ἀπὸ τῆς ἄνω ἐπιφανείας τῆς τρόπιδος μέχρι τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως εἰς τὴν περιοχὴν τῶν δεξαμενῶν, λαμβανομένης τῆς μεγαλυτέρας ἐκ τῶν δύο. Ἐν πάσῃ ὅμως περιπτώσει ἡ ὑδατοστήλη αὕτη δέον νὰ μὴ εἶναι κατωτέρα τῶν 3 ποδῶν (0, 92 μ.) ἀνωθεν τοῦ ἀνωτάτου μέρους τῆς δεξαμενῆς.

(στ) Αἱ δοκιμαὶ αἱ ἀναφερόμεναι εἰς τὰς παραγράφους (δ) καὶ (ε) ἔχουσιν ὡς σκοπὸν τὴν ἐξακρίβωσιν τῆς στεγανότητος τῆς διαρρυθμίσεως τῆς ὑποδιαιρέσεως καὶ δέον νὰ μὴ θεωρῶνται ὡς δοκιμαὶ τῆς καταλληλότητος διαμερίσματός τινος δι' ἐναποθήκευσιν ὑγρῶν καυσίμων ἢ δι' ἄλλους εἰδικούς σκοπούς, δι' οὓς δύναται νὰ ἀπαιτῆται δοκιμὴ αὐστηροτέρου χαρακτῆρος, ἐξαρτωμένη ἐκ τοῦ ὕψους εἰς τὸ ὁποῖον δυνατὸν νὰ ἀνέλθῃ τὸ ὑγρὸν ἐν τῇ δεξαμενῇ ἢ εἰς τὰς συνδέσεις της.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 12.

Ἀνοίγματα εἰς στεγανὰς φρακτάς

(α) Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀνοιγμάτων εἰς τὰς στεγανὰς φρακτὰς δέον νὰ περιορίζηται εἰς τὸ ἐλάχιστον ὅπερ συμβιβάζεται μὲ τὴν γενικὴν διαρρύθμισιν καὶ κατάλληλον χρησιμοποίησιν τοῦ πλοίου καὶ νὰ προβλέπωνται ἱκανοποιητικὰ μέσα κλεισίματος τῶν ἀνοιγμάτων τούτων.

(β) (i) Εἰς τὰ σημεῖα διελεύσεως σωλήνων, εὐδιαίων, ἠλεκτρικῶν καλωδίων κ.τ.λ. διὰ τῶν φρακτῶν τῆς στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως, δέον νὰ λαμβάνωνται κατάλληλα μέτρα διὰ τὴν ἀπόλυτον ἐξασφάλισιν τῆς στεγανότητος τῶν φρακτῶν.

(ii) Ἐπιστόμια καὶ κρουνοὶ μὴ ἀποτελοῦντες μέρος τοῦ συστήματος σωληνώσεως δὲν ἐπιτρέπεται νὰ ὑπάρχουν εἰς τὰς φρακτὰς στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως.

(γ) (i) Θύραι, ἀνθρωποθυρίδες ἢ ἄλλα ἀνοίγματα δὲν ἐπιτρέπονται.

(α) Εἰς τὰς φρακτὰς συγκρούσεως κάτωθι τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως.

(β) Εἰς ἐγκαρσίας στεγανὰς φρακτὰς χωριζούσας ἕνα χῶρον φορτίου ἀπὸ γειτονικὸν χῶρον φορτίου ἢ ἀπὸ μόνιμον ἢ ἐφεδρικὴν ἀνθρακαποθήκην ἐκτὸς τῶν προβλεπομένων ἐν τῇ παραγράφῳ (ζ) ἐξαιρέσεων τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(ii) Ἐκτὸς τῶν προβλεπομένων κατωτέρω ἐν τῷ ἐδαφίῳ (γ) (iii), ἡ φρακτὴ συγκρούσεως ἐπιτρέπεται νὰ διαπερᾶται κάτωθι τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως ὑπὸ ἑνὸς τὸ πολὺ σωλῆνος διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς πρωραίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως ὁ σωλὴν οὗτος εἶναι ἐφωδιασμένος διὰ κοχλιωτοῦ ἐπιστομίου δυναμένου νὰ χειρισθῇ ἐκ σημείου ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν. Τὸ σῶμα τοῦ ἐπιστομίου δέον νὰ εἶναι στερεωμένον ἐντὸς τῆς πρωραίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως, εἰς τὴν φρακτὴν συγκρούσεως.

(iii) Ἐὰν ἡ πρωραία δεξαμενὴ ζυγοσταθμίσεως εἶναι διηρημένη κατὰ τρόπον ὥστε νὰ περιλαμβάνῃ δύο διάφορα εἴδη ὑγρῶν, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ὅπως ἡ φρακτὴ συγκρούσεως διαπερασθῇ κάτωθεν τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως ὑπὸ δύο σωλήνων, ἑκάστου πληροῦντος τοὺς ὅρους τοῦ προηγουμένου ἐδαφίου καὶ ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως ἡ Ἀρχὴ πεισθῇ ὅτι δὲν ὑπάρχῃ ἄλλος τρόπος ἐγκαταστάσεως τοῦ τοιούτου δευτέρου σωλῆνος καὶ ὅτι, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς προσθέτου ὑποδιαιρέσεως τῆς ὑπαρχούσης ἐν τῇ πρωραίᾳ διξαμενῇ ζυγοσταθμίσεως, ἡ ἀσφάλεια τοῦ πλοίου παραμένει πλήρης.

(δ) (i) Αἱ στεγαναὶ θύραι φρακτῶν χωριζουσῶν μονίμους ἀπὸ ἐφεδρικὰς γαιανθρακαποθήκας, δέον νὰ εἶναι πάντοτε προσιταί, ἐκτὸς τῶν προβλεπομένων ἐν τῷ ἐδαφίῳ (θ) (ii) διὰ θύρας γαιανθρακαποθηκῶν ἐντὸς ὑποφραγμάτων.

(ii) Κατάλληλα μέτρα δέον νὰ λαμβάνωνται διὰ προφυλακτήρων ἢ ἄλλων μέσων, ἵνα ἀποφεύγηται ἡ ὑπὸ τῶν γαιανθράκων παρεμπόδισις τοῦ κλεισίματος τῶν στεγανῶν θυρῶν τῶν γαιανθρακαποθηκῶν.

(ε) Ἐντὸς τοῦ χώρου μηχανῶν, ἐξαιρουμένων τῶν θυρῶν ἀνθρακαποθηκῶν καὶ σηράγγων ἀξόνων, δὲν ἐπιτρέπεται ἡ ὕπαρξις πλέον τῆς μιᾶς θύρας ἐπικοινωνίας εἰς ἑκάστην ἐγκαρσίαν κυρίαν φρακτήν. Αἱ θύραι αὗται δέον νὰ εἶναι ὀλισθαίνουσαι καὶ νὰ τοποθετῶνται κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε νὰ ἔχωσι τὰ κράσπεδα ὅσον τὸ δυνατὸν ὑψηλά. Ὁ χειροκίνητος μηχανισμὸς λειτουργίας τῶν θυρῶν τούτων ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν δέον νὰ εἶναι ἐγκατεστημένος ἔξωθι τοῦ χώρου μηχανῶν, ἐὰν τοῦτο συμβιβάζεται μὲ τὴν ἱκανοποιητικὴν τοποθέτησιν τοῦ ἀντιστοίχου μηχανισμοῦ.

(στ) (i) Οἱ μόνοι ἐπιτρεπτοὶ τύποι στεγανῶν θυρῶν εἶναι αἱ γιγγλυμωταί, αἱ ὀλισθαίνουσαι (συρταρωταί) ὡς καὶ θύραι ἄλλου ἰσοδυνάμου τύπου, ἀποκλειομένων τῶν ἐλασματίνων θυρῶν τῶν στερεουμένων ἁπλῶς διὰ κοχλιῶν ὡς καὶ τῶν θυρῶν αἵτινες κλείουσι διὰ πτώσεως ἢ δι' ἐπενεργείας βάρους.

(ii) Αἱ γιγγλυμωταὶ θύραι δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμέναι διὰ μοχλῶν χειριζομένων ἐξ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς φρακτῆς.

(iii) Αἱ ὀλισθαίνουσαι θύραι, δύνανται νὰ ἔχωσι κατακόρυφον ἢ ὁριζοντίαν κίνησιν. Ἐὰν εἶναι ἀναγκαῖον νὰ εἶναι μόνον χειροκίνητον, ὁ μηχανισμὸς δέον νὰ λειτουργῇ διὰ περιστροφικῆς κινήσεως, τόσον παρ' αὐτῇ τῇ θύρᾳ ὅσον καὶ ἐκ σημείου προσιτοῦ κειμένου ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν.

(iv) Ἐὰν προβλέπεται θύρα τιςν ἀ λειτουργῇ διὰ μηχανικῆς ἐνεργείας ἐκ κεντρικοῦ σταθμοῦ, ὁ μηχανισμὸς δέον νὰ εἶναι οὕτω πως διατεταγμένος ὥστε ὁ χειρισμὸς νὰ ἐκτελῆται ὁμοίως ἐπὶ τόπου παρ' αὐτῇ τῇ θύρᾳ. Ἡ διάταξις δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε ἡ θύρα νὰ κλείῃ αὐτομάτως, ἐὰν ἠνοίχθη διὰ τοπικοῦ χειρισμοῦ, μετὰ τὸ κλείσιμόν της ἀπὸ τοῦ κεντρικοῦ σταθμοῦ καὶ ἐπίσης νὰ παραμένῃ κλειστὴ διὰ τοπικῆς διατάξεως τοῦ μηχανισμοῦ, εἰς τρόπον ὥστε νὰ μὴ δύναται νὰ ἀνοίγῃ ἀπὸ τοῦ κεντρικοῦ σταθμοῦ. Λαβαὶ τοπικοῦ χειρισμοῦ συνδεόμεναι μὲ τὸν μηχανισμὸν τὸν κινούμενον διὰ μηχανικῆς ἐνεργείας δέον νὰ προβλέπωνται ἐφ' ἑκάστης πλευρᾶς τῆς φρακτῆς καὶ νὰ εἶναι οὕτω πως διατεταγμέναι ὥστε πρόσωπα διερχόμενα διὰ τῆς θύρας νὰ δύνανται νὰ κρατήσωσι τὰς δύο λαβὰς εἰς τὴν θέσιν ἀνοίγματος. Τοιαῦται θύραι λειτουργοῦσαι διὰ μηχανικῆς ἐνεργείας δέον ἐπὶ πλέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμέναι διὰ χειροκινήτου μηχανισμοῦ λειτουργοῦντος τόσον παρ' αὐταῖς ταῖς θύραις ὅσον καὶ ἀπὸ προσιτοῦ σημείου ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν. Εἰς τὴν τελευταίαν ταύτην περίπτωσιν ὁ χειροκίνητος μηχανισμὸς δέον νὰ λειτουργῇ διὰ περιστροφικῆς κινήσεως. Δέον νὰ λαμβάνωνται μέτρα ὥστε νὰ δίδεται προειδοποίησις δι' ἠχητικοῦ σήματος, ὅτι ἡ θύρα πρόκειται νὰ κλεισθῇ. Μεταξὺ τοῦ σήματος καὶ τῆς κινήσεως τῆς θύρας δέον νὰ παρεμβάλληται χρονικὸν διάστημα ἀσφαλείας.

(ν) Δι' ὅλας τὰς κατηγορίας θυρῶν οἱ σταθμοὶ χειρισμοῦ, πλὴν τοῦ παρὰ τὴν θύραν τοπικοῦ, δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένοι διὰ δεικτῶν δεικνυόντων τὸ ἀνοικτὸν ἢ κλειστὸν τῆς θύρας.

(ζ) (i) Γιγγλυμωταὶ στεγαναὶ θύραι ἐντὸς χώρων ἐπιβατῶν, πληρώματος καὶ χώρων ἐργασίας ἐπιτρέπονται μόνον

ἐφ' ὅσον εὑρίσκονται ἄνωθεν καταστρώματος τοῦ ὁποίου ἡ κάτω ὄψις, εἰς τὸ χαμηλότερον σημεῖον παρὰ τὴν πλευρὰν τοῦ πλοίου εἶναι τοὐλάχιστον 7 πόδες, (ἤ 2,13 μ.) ἄνωθεν τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαιρέσεως Δὲν ἐπιτρέπεται ἡ ὕπαρξις τοιούτων θυρῶν εἰς τοὺς ἀνωτέρω χώρους, ὅταν οὗτοι εὑρίσκωνται κάτωθι τοιούτου καταστρώματος.

(ii) Γιγγλυμωταὶ στεγαναὶ θύραι καλῆς κατασκευῆς δύναται νὰ τοποθετῶνται εἰς φράκτας χωριζούσας ὑπογράμματα προοριζόμενα διὰ φορτίον εἰς τὸ ἀνώτατον ὕψος τὸ ἐπιτρέπον τὴν χρησιμοποίησιν τῶν θυρῶν τούτων. Αἱ ἐξωτερικαὶ κατακόρυφοι ἀκμαὶ τῶν θυρῶν τούτων, δέον νὰ μὴν εὑρίσκωνται εἰς ἀπόστασιν ἀπὸ τοῦ ἐξωτερικοῦ περιβλήματος τοῦ σκάφους μικροτέραν τοῦ ἑνὸς πέμπτου τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου ὡς καθορίζεται ἐν τῷ Κανονισμῷ 2, τῆς ἀποστάσεως ταύτης μετρουμένης δι' ὀρθῶν γωνιῶν πρὸς τὴν κεντρικὴν γραμμὴν τοῦ πλοίου, εἰς τὸ ὕψος τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαιρέσεως. Αἱ θῦραι αὗται δέον νὰ κλείωνται πρὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ ταξειδίου καὶ νὰ παραμένωσι κλεισταὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ, αἱ δὲ ὧραι τοῦ ἀνοίγματος τῶν θυρῶν τούτων κατὰ τὴν ἄφιξιν εἰς τὸν λιμένα, ὡς καὶ τοῦ κλεισίματος αὐτῶν πρὸ τοῦ ἀπόπλου, δέον νὰ ἀναγράφωνται εἰς τὸ ἡμερολόγιον τὸ προβλεπόμενον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς. Προκειμένου νὰ τοποθετηθῶσι τοιαῦται θύραι, ὁ ἀριθμὸς καὶ ἡ διάταξις αὐτῶν θὰ ἐξετάζωνται ἰδιαιτέρως ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, κατόπιν ὑποβολῆς ὑπὸ τῶν ἰδιοκτητῶν δηλώσεως βεβαιούσης τὴν ἀπόλυτον ἀνάγκην ὑπάρξεως τοιούτων θυρῶν.

(η) Πᾶσαι αἱ λοιπαὶ στεγαναὶ θύραι δέον νὰ εἶναι ὀλισθαίνουσαι.

(θ) (i) Ὅταν στεγαναὶ θύραι, αἵτινες εἶναι ἐνδεχόμενον νὰ ἀνοιγῶσι κατὰ τὸν πλοῦν, ἐξαιρουμένων τῶν θυρῶν εἰσόδου εἰς σήραγγας, εἶναι τοποθετημέναι ἐπὶ τῶν κυρίων ἐγκαρσίων στεγανῶν φρακτῶν καὶ εἰς τοιοῦτον ὕψος ὥστε τὰ κατώφλια αὐτῶν νὰ εἶναι κάτωθι τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαιρέσεως θὰ ἐφαρμόζωνται οἱ ἀκόλουθοι κανόνες:

(Ι) Ὅταν ὁ ἀριθμὸς τῶν θυρῶν τούτων ὑπερβαίνῃ τὰς 5, ὅλαι αἱ στεγαναὶ ὀλισθαίνουσαι θύραι δέον νὰ χειρίζωνται διὰ μηχανικῆς δυνάμεως καὶ νὰ δύνανται νὰ κλείωσι ταὐτοχρόνως ἀπὸ σταθμοῦ εὑρισκομένου ἐπὶ τῆς γεφύρας.

(ΙΙ) Ὅταν ὁ ἀριθμὸς τῶν θυρῶν τούτων δὲν ὑπερβαίνῃ τὰς 5

(α) Ἐὰν ὁ δείκτης κριτηρίου δὲν ὑπερβαίνῃ τὸ 30, ὅλαι αἱ στεγαναὶ ὀλισθαίνουσαι θύραι ἐπιτρέπεται νὰ χειρίζωνται μόνον διὰ τῆς χειρός.

(β) Ἐὰν ὁ δείκτης κριτηρίου ὑπερβαίνῃ τὸ 30, ὅλαι αἱ στεγαναὶ ὀλισθαίνουσαι θύραι δέον νὰ χειρίζωνται διὰ μηχανικῆς δυνάμεως.

(γ) Εἰς πᾶν πλοῖον, οἱουδήποτε δείκτου κριτηρίου, ἐὰν ὑπάρχῃ μόνον μία στεγανὴ θύρα, ἐκτὸς τῆς θύρας τῆς σήραγγος καὶ εὑρίσκεται αὕτη εἰς τὸν χῶρον μηχανῶν, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ, ὅπως αἱ δύο αὗται θύραι χειρίζωνται διὰ τῆς χειρὸς μόνον.

(ii) Στεγαναὶ θύραι, αἵτινες εἶναι ἐνδεχόμενον νὰ ἀνοιγῶσι ἐν πλῷ πρὸς διευθέτησιν γαιανθράκων, εὑρισκόμεναι μεταξὺ ἀνθρακαποθηκῶν εἰς ὑποφράγματα κάτωθι τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, δέον νὰ λειτουργῶσι διὰ μηχανικῆς δυνάμεως. Τὸ ἄνοιγμα καὶ κλείσιμον τῶν θυρῶν τούτων δέον νὰ ἀναγράφωνται εἰς τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου τὸ προβλεπόμενον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(iii) Ὅταν ὀχετοὶ ἐπικοινωνίας κατεψυγμένου φορτίου διέρχονται διὰ μέσου πλειόνων τῆς μιᾶς κυρίων ἐγκαρσίων στεγανῶν φρακτῶν καὶ τὰ κατώφλια τῶν ἀνοιγμάτων εἶναι μικρότερα τῶν 7 ποδῶν (ἤ 2.13 μ.) ἄνωθεν τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαιρέσεως, αἱ ἐπὶ τῶν ἀνοιγμάτων τούτων στεγαναὶ θύραι δέον νὰ χειρίζωνται διὰ μηχανικῆς δυνάμεως.

(ι) Ἀφαιρετὰ ἐλάσματα ἐπὶ τῶν φρακτῶν δὲν ἐπιτρέπονται εἰμὴ μόνον ἐντὸς τῶν χώρων μηχανῶν. Τὰ τοιαῦτα ἐλάσματα δέον νὰ εὑρίσκωνται πάντοτε εἰς τὴν θέσιν των πρὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου καὶ δὲν θὰ ἀφαιρῶνται κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ εἰμὴ μόνον ἐν ἐσχάτῃ ἀνάγκῃ. Κατὰ τὴν ἐπανατοποθέτησίν των δέον νὰ λαμβάνωνται πᾶσαι αἱ δέουσαι προφυλάξεις διὰ τὴν στεγανότητα τῶν ἁρμῶν.

(ια) Ὅλαι αἱ στεγαναὶ θύραι δέον νὰ τηρῶνται κλεισταὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ καὶ νὰ ἀνοίγωνται μόνον δι' ὑπηρεσιακὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου, νὰ εἶναι δὲ πάντοτε ἕτοιμοι διὰ τὸ ἄμεσον κλείσιμον αὐτῶν.

(ιβ) Ὅταν κύριαι ἐγκάρσιαι στεγαναὶ φρακταὶ διαπερῶνται ὑπὸ ὀχετῶν ἢ σηράγγων διὰ τὴν ἐπικοινωνίαν τῶν ἐνδιαιτημάτων πληρώματος πρὸς τὰ λεβητοστάσια ἢ διὰ τὴν διέλευσιν σωλήνων ἢ δι' ἄλλους σκοποὺς οἱ τοιοῦτοι ὀχετοὶ ἢ σήραγγες δέον νὰ εἶναι στεγανοὶ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 15. Ἡ εἴσοδος, εἰς τὸ ἕν τοὐλάχιστον ἄκρον τοιούτου ὀχετοῦ ἢ σήραγγος, ἐφ' ὅσον χρησιμοποιοῦνται κατὰ τὸν πλοῦν ὡς δίοδος, δέον νὰ εὑρίσκεται ἐπὶ στεγανοῦ φρέατος ἐπαρκοῦς ὕψους ὥστε νὰ ἐπιτρέπῃ τὴν ἐπικοινωνίαν εἰς σημεῖον ἄνωθεν τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως. Ἡ εἴσοδος εἰς τὸ ἕτερον ἄκρον τοῦ ὀχετοῦ ἢ τῆς σήραγγος, δύναται νὰ εἶναι ἐφωδιασμένη διὰ στεγανῆς θύρας τοῦ ἀπαιτουμένου τύπου ἀναλόγως τῆς θέσεως αὐτῆς ἐν τῷ πλοίῳ. Τοιοῦτοι ὀχετοὶ ἢ σήραγγες δὲν ἐπιτρέπεται νὰ διαπερῶσι τὴν πρώτην φρακτὴν ὑποδιαιρέσεως τὴν εὑρισκομένην ἀμέσως μετὰ τὴν φρακτὴν συγκρούσεως.

Ὁσάκις πρόκειται νὰ τοποθετηθῶσι σήραγγες ἢ ὀχετοὶ τεχνητοῦ ἐλκυσμοῦ ἀέρος διερχόμενοι διὰ τῶν κυρίων ἐγκαρσίων στεγανῶν φρακτῶν, ἡ περίπτωσις τούτων δέον νὰ ἐξετάζηται ἰδιαιτέρως ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 13.

Ἀνοίγματα εἰς τὸ ἐξωτερικὸν περίβλημα τοῦ πλοίου κάτωθι τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως

(α) Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀνοιγμάτων εἰς τὸ ἐξωτερικὸν περίβλημα δέον νὰ περιορίζηται εἰς τὸ ἐλάχιστον ὅπερ συμβιβάζεται πρὸς τὴν διαρρύθμισιν καὶ τὴν κατάλληλον χρησιμοποίησιν τοῦ πλοίου.

(β) Ἡ διάταξις καὶ ἀποδοτικότης τῶν μέσων κλεισίματος πάντων τῶν ἐπὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ περιβλήματος ἀνοιγμάτων, δέον νὰ ἀνταποκρίνωνται πρὸς τὸν προορισμὸν καὶ τὴν θέσιν εἰς ἣν εὑρίσκωνται καὶ γενικῶς νὰ τυγχάνωσι τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.

(γ) (i) Ἐὰν εἰς ὑπόφραγμά τι, τὸ κάτω μέρος οἱασδήποτε παραφωτίδος, εὑρίσκεται χαμηλότερον γραμμῆς χαρασσομένης παραλλήλως πρὸς τὸ ἐξωτερικὸν ἴχνος τοῦ καταστρώματος στεγανῶν καὶ ἐχούσης τὸ κατώτατον αὐτῆς σημεῖον εἰς ὕψος 2 1]2 ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου ἄνωθεν τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαιρέσεως, πᾶσαι αἱ παραφωτίδες τοῦ ὑποφράγματος τούτου δέον νὰ εἶναι τοῦ μονίμως κλειστοῦ τύπου.

(ii) Πᾶσαι αἱ παραφωτίδες τῶν ὁποίων τὰ κάτω μέρη εὑρίσκονται χαμηλότερον τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως, ἐκτὸς ἐκείνων αἵτινες συμφώνως πρὸς τὸ ἐδάφιον (γ) (i) εἶναι τοῦ κλειστοῦ τύπου, δέον νὰ εἶναι κατασκευασμέναι κατὰ τοιοῦτον τρόπον. ὥστε οὐδεὶς νὰ δύναται νὰ τὰς ἀνοίξῃ ἄνευ τῆς συναινέσεως τοῦ πλοιάρχου.

(iii) (α) Ἐὰν εἰς ὑπόφραγμά τι τὸ κάτω μέρος οἱωνδήποτε παραφωτίδων, περὶ ὧν τὸ ἐδάφιον (γ) (ii) εὑρίσκεται χαμηλότερον γραμμῆς χαρασσομένης παραλλήλως πρὸς τὸ ἐξωτερικὸν ἴχνος τοῦ καταστρώματος στεγανῶν καὶ ἐχούσης τὸ κατώτατον αὐτῆς σημεῖον εἰς ὕψος 4 1]2 ποδῶν (1.37 μ.) σὺν 2 1]2 ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου ἄνωθεν τῆς ἰσάλου γραμμῆς κατὰ τὸν ἀπόπλουν τοῦ πλοίου ἐξ οἱουδήποτε λιμένος, πᾶσαι αἱ παραφωτίδες τοῦ ὑποφράγματος τούτου δέον νὰ κλείωνται στεγανῶς διὰ κλειδὸς πρὸ τοῦ ἀπόπλου καὶ νὰ μὴν ἀνοίγωνται πρὸ τοῦ κατάπλου τοῦ πλοίου εἰς τὸν ἑπόμενον λιμένα. Ὅταν τὸ πλοῖον εὑρίσκεται εἰς γλυκέα ὕδατα, δύναται κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἐδαφίου τούτου, νὰ γίνῃ ἀνάλογος παρέκκλισις, ἐφ' ὅσον αὕτη εἶναι ἐφικτή.

(β) Αἱ ὧραι ἀνοίγματος τῶν παραφωτίδων τούτων ἐν λιμένι καὶ κλεισίματος αὐτῶν, διὰ κλειδὸς πρὸ τοῦ ἀπόπλου, δέον νὰ ἀναγράφωνται εἰς τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου τὸ προβλεπόμενον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(γ) Ἐὰν μία ἢ πλείονες παραφωτίδες εἶναι τοποθετη-

μέναι κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε νὰ ἔχωσιν ἐφαρμογὴν αἱ διατάξεις τοῦ ἐδαφίου (γ) (iii) (α) ὅταν τὸ πλοῖον εὑρίσκεται εἰς τὴν ἀνωτάτην γραμμὴν φορτώσεως τῆς ὑποδιαιρέσεως ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ προσδιορίσῃ τὸ ἀνώτατον ὅριον μέσου βυθίσματος εἰς τὸ ὁποῖον αἱ παραφωτίδες αὗται θὰ ἔχωσι τὰ κάτω μέρη ἄνωθεν γραμμῆς χαρασσομένης παραλλήλως πρὸς τὸ ἐξωτερικὸν ἴχνος τοῦ καταστρώματος στεγανῶν καὶ ἐχούσης τὸ κατώτατον αὐτῆς σημεῖον εἰς ὕψος 4.1]2 ποδῶν (ἢ 1.37 μ.) σὺν 2.1]2 τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου ἄνωθεν τῆς ἰσάλου γραμμῆς τῆς ἀντιστοιχούσης εἰς τὸ ὅριον τοῦ μέσου βυθίσματος καὶ μέχρι τοῦ ὁποίου συνεπῶς θὰ ἐπιτρέπηται ὁ ἀπόπλους, χωρὶς προηγουμένως νὰ κλείωνται αἱ παραφωτίδες αὗται διὰ κλειδὸς καὶ νὰ ἀνοίγωνται ἐν πλῷ ὑπ' εὐθύνῃ τοῦ πλοιάρχου κατὰ τὸν πλοῦν πρὸς τὸν ἑπόμενον λιμένα. Εἰς τροπικὰς ζώνας, ὡς καθορίζονται ἐν τῇ Διεθνεῖ Συμβάσει περὶ Γραμμῶν Φορτώσεως τοῦ 1930, τὸ ὅριον τοῦτο τοῦ βυθίσματος δύναται νὰ αὐξηθῇ κατὰ 1 πόδα (ἢ 0.305 μ.)

(δ) Ἐφ' ὅλων τῶν παραφωτίδων, δέον νὰ τοποθετῶνται ἰσχυρὰ ἐσωτερικὰ γιγλυμωτὰ καλύμματα τὰ ὁποῖα νὰ δύνανται εὐκόλως καὶ ἀποτελεσματικῶς νὰ κλείωνται ὑδατοστεγανῶς. Κατ' ἐξαίρεσιν, πρύμνηθεν τοῦ ἑνὸς ὀγδόου τοῦ μήκους τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς ὀρθίας τῆς πρώρας καὶ ἄνωθεν γραμμῆς χαρασσομένης παραλλήλως πρὸς τὸ ἐξωτερικὸν ἴχνος τοῦ καταστρώματος στεγανῶν καὶ ἐχούσης τὸ κατώτατον αὐτῆς σημεῖον εἰς ὕψος 12 ποδῶν (ἢ 3.66 μ.) σὺν 2.1]2 ο]ο τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου ἄνωθεν τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαιρέσεως, τὰ καλύμματα δύνανται νὰ εἶναι ἀφαιρετὰ εἰς τὰ ἐνδιαιτήματα ἐπιβατῶν οὐχὶ δὲ καὶ εἰς τὰ ἐνδιαιτήματα τὰ προοριζόμενα δι' ἐπιβάτας καταστρώματος, ἐκτὸς ἐὰν τὰ καλύμματα, συμφώνως πρὸς τὴν Διεθνῆ Σύμβασιν περὶ Γραμμῆς Φορτώσεως τοῦ 1930, δέον νὰ εἶναι μονίμως τοποθετημένα εἰς τὰς οἰκείας θέσεις των. Τοιαῦτα ἀφαιρετὰ καλύμματα δέον νὰ εὑρίσκωνται ἐγγὺς τῶν παραφωτίδων, ἃς εἶναι προωρισμένα νὰ ἐξυπηρετῶσι.

(ε) Παραφωτίδες καὶ καλύμματα αὐτῶν, αἵτινες δὲν εἶναι προσιταὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ, δέον νὰ κλείωνται καὶ ἐξασφαλίζωνται πρὸ τοῦ ἀπόπλου.

(στ) (i) Παραφωτίδες δέον νὰ μὴ τοποθετῶνται ἐντὸς χώρων ἀποκλειστικῶς προοριζομένων διὰ φορτίον ἢ γαιάνθρακας.

(ii) Ἐν πάσῃ περιπτώσει δύνανται νὰ τοποθετηθῶσιν παραφωτίδες εἰς χώρους προοριζομένους διὰ τὴν ἐναλλὰξ μεταφορὰν φορτίων ἢ ἐπιβατῶν, ἀλλὰ δέον νὰ εἶναι οὕτω πως κατεσκευασμέναι, ὥστε οὐδεὶς νὰ δύναται νὰ ἀνοίξῃ τὰς παραφωτίδας ταύτας ἢ τὰ καλύμματα αὐτῶν ἄνευ τῆς συγκαταθέσεως τοῦ πλοιάρχου.

(iii) Ἐὰν ἐντὸς τῶν χώρων τούτων μεταφέρεται φορτίον, αἱ παραφωτίδες καὶ τὰ καλύμματα αὐτῶν δέον νὰ κλείωνται ὑδατοστεγανῶς διὰ κλειδὸς πρὸ τῆς φορτώσεως τοῦ φορτίου καὶ νὰ γίνεται σχετικὴ περὶ τούτου μνεία εἰς τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου τὸ προβλεπόμενον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(ζ) Παραφωτίδες αὐτομάτου ἀερισμοῦ δὲν δύνανται νὰ τοποθετῶνται εἰς τὸ ἐξωτερικὸν περίβλημα κάτωθι τῆς γραμμῆς περιθωρίου φορτώσεως ἄνευ εἰδικῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.

(η) Ὁ ἀριθμὸς τῶν εὐδιαίων, ἐξαγωγῶν ἀποχωρητηρίων καὶ ἄλλων ὁμοίας φύσεως ἀνοιγμάτων εἰς τὸ ἐξωτερικὸν περίβλημα δέον νὰ περιορίζηται εἰς τὸ ἐλάχιστον εἴτε διὰ τῆς ἐξυπηρετήσεως ὑπὸ ἑκάστης ἐξαγωγῆς ὅσον τὸ δυνατὸν πλειόνων ἐκβολικῶν σωλήνων ἀποχωρητηρίων κλπ., εἴτε καὶ δι' οἱουδήποτε ἄλλου ἱκανοποιητικοῦ τρόπου.

(θ) (i) Ὅλαι αἱ εἰσαγωγαὶ ὕδατος καὶ ἐξαγωγαὶ ἐν τῷ ἐξωτερικῷ περιβλήματι δέον νὰ εἶναι οὕτω πως διατεταγμέναι ὥστε νὰ ἀποκλείεται ἡ αἰφνιδία εἰσροὴ ὕδατος ἐντὸς τοῦ πλοίου.

(ii) (α) Ἐξαιρέσει τῶν προβλεπομένων ἐν ἐδαφίῳ (θ) (iii), ἑκάστη κεχωρισμένη ἐξαγωγὴ ἐκ χώρων εὑρισκομένων κάτωθι τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως καὶ διερχομένη διὰ τοῦ ἐξωτερικοῦ περιβλήματος, δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένη εἴτε διὰ μιᾶς αὐτομάτου βαλβίδος ἄνευ ἐπιστροφῆς μετ' ἀποτελεσματικοῦ μέσου κλεισίματος αὐτῆς χειριζομένου ἐκ σημείου ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως εἴτε, ἀντ' αὐτῆς, διὰ δύο αὐτομάτων βαλβίδων ἄνευ ἐπιστροφῆς, μὴ ἐφωδιασμένων διὰ τοιούτου μέσου κλεισίματος, ἡ ἀνωτέρω ἐκ τῶν ὁποίων νὰ εὑρίσκηται ἄνωθεν τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαιρέσεως. ὥστε νὰ εἶναι πάντοτε προσιτὴ δι' ἐπιθεώρησιν ὑπὸ τὰς συνήθεις συνθήκας πλοῦ, νὰ εἶναι δὲ τύπου κλειομένου.

(β) Ὁσάκις τοποθετεῖται βαλβὶς μετ' ἀποτελεσματικοῦ μέσου κλεισίματος, ἡ θέσις χειρισμοῦ ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν δέον νὰ εἶναι πάντοτε εὐκόλως προσιτή, ἐπὶ πλέον δὲ νὰ ὑπάρχωσι δεῖκται δεικνύοντες τὸ ἀνοικτὸν ἢ κλειστὸν τῆς βαλβίδος.

(iii) Αἱ κύριαι καὶ βοηθητικαὶ εἰσαγωγαὶ ὕδατος καὶ ἐξαγωγαὶ σχετικαὶ μὲ τὰς μηχανὰς δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμέναι διὰ κρουνῶν ἢ βαλβίδων εἰς θέσεις εὐκόλως προσιτάς, μεταξὺ τῶν σωλήνων καὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ περιβλήματος ἢ μεταξὺ τῶν σωλήνων καὶ τῶν κιβωτιδίων τῶν προσηρμοσμένων ἐπὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ περιβλήματος.

(ι) (i) Θυρίδες ἐπιβιβάσεως, θυρίδες φορτώσεως καὶ ἀνθρακεύσεως εὑρισκόμεναι κάτωθι τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως δέον νὰ εἶναι ἐπαρκοῦς ἀντοχῆς. Αὗται νὰ κλείωνται στεγανῶς πρὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου καὶ διατηρῶνται κλεισταὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ.

(ii) Αἱ ἀνωτέρω θυρίδες ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει θὰ εἶναι ἐγκατεστημέναι κατὰ τρόπον ὥστε τὸ κατώτατον αὐτῶν σημεῖον νὰ εὑρίσκηται κάτωθι τῆς ἀνωτάτης ἐμφόρτου ἰσάλου τῆς ὑποδιαιρέσεως.

(ια) (i) Τὰ ἐσωτερικὰ στόμια ἐκβολέων τεφρῶν, ἀπορριμμάτων κ.τ.λ. δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ καταλλήλου πώματος.

(ii) Ἐὰν τὸ ἐσωτερικὸν στόμιον εὑρίσκεται κάτωθι τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως, τὸ πῶμα δέον νὰ εἶναι ὑδατοστεγανὸν καὶ προσθέτως ὁ ὀχετὸς ἐκβολέως δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένος δι' αὐτομάτου βαλβίδος ἄνευ ἐπιστροφῆς εἰς προσιτὸν σημεῖον ἄνωθεν τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαιρέσεως. Ὅταν ὁ ἐκβολεὺς δὲν εἶναι ἐν χρήσει, τόσον τὸ πῶμα ὅσον καὶ ἡ βαλβὶς δέον νὰ τηρῶνται κλειστὰ καὶ ἐξησφαλισμένα.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 14

Κατασκευὴ καὶ Ἀρχικαὶ Δοκιμαὶ Στεγανῶν Θυρῶν Παραφωτίδων κλπ.

(α) (i) Τὸ σχέδιον, ταὐλικὰ καὶ ἡ κατασκευὴ ὅλων τῶν στεγανῶν θυρῶν, παραφωτίδων, θυρίδων ἐπιβιβάσεως, θυρίδων φορτώσεως καὶ ἀνθρακεύσεως, βαλβίδων σωλήνων, ἐκβολέων τεφρῶν καὶ ἀπορριμμάτων, περὶ ὧν οἱ παρόντες Κανονισμοί, δέον νὰ τυγχάνωσι τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.

(ii) Τὰ πλαίσια τῶν κατακορύφων στεγανῶν θυρῶν δέον νὰ μὴ παρουσιάζωσι εἰς τὸ κατώτατον αὐτῶν μέρος οὐδεμίαν αὐλάκωσιν, ἔνθα θὰ ἦτο δυνατὸν νὰ συσσωρευθῶσιν ἀκαθαρσίαι ἐμποδίζουσαι τὴν θύραν νὰ κλείῃ καταλλήλως.

(iii) Στεγαναὶ θύραι παρέχουσαι ἄμεσον ἐπικοινωνίαν μὲ χώρους περιέχοντας γαιάνθρακας ὡς καὶ τὰ πλαίσια αὐτῶν δέον νὰ εἶναι κατασκευασμέναι ἐκ χυτοχάλυβος ἢ σφυρηλάτου χάλυβος.

(iv) Κρουνοὶ ἢ βαλβίδες διαμέτρου ἄνω τῶν 3 ἰντσῶν (ἢ 76 χιλιοστομέτρων) διὰ κυρίας καὶ βοηθητικὰς εἰσαγωγὰς ὕδατος καὶ ἐξαγωγὰς ἐξυπηρετούσας τὰς μηχανάς, δέον νὰ εἶναι ἐκ χάλυβος ἢ ὀρειχάλκου ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, ἢ ἐξ ἄλλου ἐγκεκριμμένου ἐλατοῦ ὑλικοῦ.

(v) Συνήθης χυτοσίδηρος δέον νὰ μὴ χρησιμοποιῆται διὰ τοὺς ἄλλους κρουνοὺς καὶ βαλβίδας οἱουδήποτε μεγέθους, ὅταν εἶναι τοποθετημένοι ἐπὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ περιβλήματος κάτωθι τοῦ καταστρώματος στεγανῶν ἢ ὅταν ἔχωσι σχέσιν πρὸς τὴν διάταξιν στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως τοῦ πλοίου.

(β) Ἑκάστη στεγανὴ θύρα δέον νὰ δοκιμάζηται δι' ὑδραυλικῆς πιέσεως ὑδατοστήλης ὕψους μέχρι τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως. Ἡ δοκιμὴ δέον νὰ ἐκτελῆται πρὸ τῆς θέσεως τοῦ πλοίου ἐν ὑπηρεσίᾳ εἴτε πρὸ τῆς τοποθετήσεως τῆς θύρας εἴτε μετὰ τὴν τοποθέτησιν αὐτῆς.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 15

Κατασκευὴ καὶ Ἀρχικαὶ Δοκιμαὶ Στεγανῶν Καταστρωμάτων, Ὀχετῶν κ.τ.λ.

(α) Καταστρώματα, ὀχετοί, σήραγγες, κοῖλαι τρόπιδες καὶ ἀεραγωγοί, ὅταν εἶναι στεγανῆς κατασκευῆς, δέον νὰ εἶναι ἀντοχῆς ἴσης πρὸς τὴν τῶν στεγανῶν φρακτῶν εἰς τὰ ἀντίστοιχα ὕψη. Τὰ χρησιμοποιούμενα μέσα διὰ τὴν ἐπίτευξιν στεγανότητος καὶ αἱ υἱοθετούμεναι διατάξεις διὰ τὸ κλείσιμον τῶν ἀνοιγμάτων αὐτῶν δέον νὰ τυγχάνωσι τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς. Στεγανοὶ ἀεραγωγοὶ καὶ ὀχετοὶ δέον νὰ ἐξικνοῦνται τοὐλάχιστον μέχρι τοῦ καταστρώματος στεγανῶν.

(β) Μετὰ τὸ πέρας τῆς κατασκευῆς, δέον νὰ ἐκτελῆται ἐπὶ τῶν στεγανῶν καταστρωμάτων δοκιμὴ δι' ἐκσφενδονίσεως ὕδατος διὰ σωλῆνος ἢ διὰ κατακλύσεως δι' ὕδατος καθὼς ἐπίσης καὶ δοκιμὴ δι' ἐκσφενδονίσεως ὕδατος διὰ σωλῆνος ἐπὶ τῶν στεγανῶν ὀχετῶν, σηράγγων καὶ ἀεραγωγῶν.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 16

Πλευρικὰ καὶ ἄλλα Ἀνοίγματα κλπ. ἄνωθεν τῆς Γραμμῆς Περιθωρίου Βυθίσεως.

(α) Παραφωτίδες, θυρίδες ἐπιβιβάσεως, θυρίδες φορτώσεως καὶ ἀνθρακεύσεως ὡς καὶ ἄλλα μέσα κλεισίματος ἀνοιγμάτων ἐπὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ περιβλήματος ἄνωθεν τῆς γραμμῆς περιθωρίου βυθίσεως, δέον νὰ εἶναι καταλλήλως ἐσχεδιασμέναι καὶ κατασκευασμέναι καὶ ἐπαρκοῦς ἀντοχῆς, λαμβανομένων ὑπ' ὄψει τῶν χώρων ἐπὶ τῶν ὁποίων εἶναι τοποθετημέναι καὶ τῶν θέσεών των ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἀνωτάτην γραμμὴν φορτώσεως τῆς ὑποδιαιρέσεως.

(β) Τὸ κατάστρωμα στεγανῶν ἢ τὸ ἄνωθεν αὐτοῦ κατάστρωμα δέον νὰ εἶναι ἀδιαπέραστον ὑπὸ εἰσρεόντων ὑδάτων, ὑπὸ τὴν ἔννοιαν ὅτι ὑπὸ συνήθεις συνθήκας πλεύσεως δὲν θὰ εἰσδύσῃ ὕδωρ πρὸς τὰ κάτω. Πάντα τὰ ἐπὶ τοῦ ἐκτεθειμένου καταστρώματος ἀνοίγματα δέον νὰ περιβάλλωνται ὑπὸ τοιχωμάτων ἐπαρκοῦς ὕψους καὶ ἀντοχῆς καὶ νὰ εἶναι ἐφωδιασμένα μὲ ἐπαρκῆ μέσα ἐπιτρέποντα τὸ ταχὺ στεγανὸν κλείσιμον αὐτῶν.

(γ) Θυρίδες ἐκροῆς θαλάσσης καὶ (ἢ) εὐδιαῖοι δέον νὰ τοποθετῶνται εἰς κατάλληλα σημεῖα διὰ τὴν ταχεῖαν ἐκροὴν ὑδάτων ἀπὸ τοῦ ἐκτεθειμένου καταστρώματος ὑπὸ πάσας τὰς καιρικὰς συνθήκας.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 17

Μέσα Ἀντλήσεως

(α) Πᾶν πλοῖον δέον νὰ ἔχῃ πλήρη ἐγκατάστασιν ἀντλήσεως ἱκανὴν νὰ ἀντλῇ ὑφ' ὅλας τὰς συνθήκας μέχρις ἀποστραγγίσεως ἐξ οἱουδήποτε στεγανοῦ διαμερίσματος ὑφ' ὅλας τὰς συνθήκας ἐν τῇ πράξει κατόπιν βλάβης εἴτε ὄρθιον εἶναι τὸ πλοῖον εἴτε κεκλιμμένον. Πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον εἶναι γενικῶς ἀναγκαία ἡ ὕπαρξις πλευρικῶν ἀναρροφήσεων, ἐκτὸς τῶν στενῶν διαμερισμάτων τῶν εὑρισκομένων εἰς τὰ ἄκρα τοῦ πλοίου, ἔνθα μία μόνη ἀναρρόφησις δύναται νὰ θεωρηθῇ ἐπαρκής. Εἰς διαμερίσματα ἀσυνήθους τύπου δυνατὸν νὰ ἀπαιτηθῶσι καὶ πρόσθετοι ἀναρροφήσεις. Δέον νὰ ὑπάρχῃ κατάλληλος διάταξις ἐπιτρέπουσα εἰς τὸ ὕδωρ νὰ ρέῃ ἐλευθέρως πρὸς τοὺς ἀναρροφητικοὺς σωλῆνας τοῦ διαμερίσματος. Κύτη φέροντα μόνωσιν δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένα μὲ ἀποτελεσματικὰ μέσα ἀποστραγγίσεως τῶν ὑδάτων.

(β) (i) Ἐκτός, ὡς προβλέπεται ἀλλαχοῦ τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, τὰ πλοῖα δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ τριῶν τοὐλάχιστον μηχανοκινήτων ἀντλιῶν συνδεομένων μετὰ τῆς κυρίας ἀναρροφητικῆς σωληνώσεως κύτους, ἡ μία ἐκ τῶν ὁποίων δύναται νὰ εἶναι συνδεδεμένη μετὰ τῆς κυρίας μηχανῆς προώσεως. Ὅταν ὁ δείκτης κριτηρίου εἶναι 30 καὶ ἄνω, δέον νὰ ὑπάρχῃ μία πρόσθετος ἀνεξάρτητος μηχανοκίνητος ἀντλία. Εἰς πλοῖα μήκους μικροτέρου τῶν 300 ποδῶν (ἢ 91.5 μ.) καὶ ἔχοντα δείκτην κριτηρίου μικρότερον τοῦ 30, ἡ μία ἐκ τῶν ἀνεξαρτήτων μηχανοκινήτων ἀντλιῶν δύναται νὰ ἀντικατασταθῇ ὑπὸ δύο καταλλήλων χειραντλιῶν μετὰ στροφάλου τοποθετημένων τῆς μιᾶς πρώραθεν καὶ τῆς ἄλλης πρύμνηθεν.

(ii) Ὁ κατωτέρω πίναξ δίδει τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀπαιτουμένων ἀντλιῶν :

Μῆκος τοῦ πλοίου	Μικρότερον τῶν 300 ποδῶν (ἢ 91.5 μ.)		300 ποδῶν (ἢ 91.5 μ.) καὶ ἄνω	
Δείκτης Κριτηρίου	Μικρότερον τοῦ 30	30 καὶ ἄνω	Μικρότερον τοῦ 30	30 καὶ ἄνω
Χειραντλίαι (δυνάμεναι νὰ ἀντικατασταθῶσιν ὑπὸ μιᾶς ἀνεξαρτήτου μηχανοκινήτου ἀντλίας)	2	...	...	...
Κυρία ἀντλία κινουμένη διὰ τῆς μηχανῆς (δυναμένη νὰ ἀντικατασταθῇ ὑπὸ μιᾶς ἀνεξαρτήτου μηχανοκινήτου ἀντλίας) .	I	I	I	I
Ἀνεξάρτητοι μηχανοκίνητοι ἀντλίαι	I	3	2	3

(iii) Ἀντλίαι ὑγιεινῆς, θαλασσέρματος καὶ γενικῆς χρήσεως δύναται νὰ θεωρῶνται ὡς ἀνεξάρτητοι μηχανοκίνητοι ἀντλίαι κύτους, ὅταν εἶναι συνδεδεμέναι πρὸς τὸ δίκτυον ἀντλήσεως κυτῶν.

(γ) Ὅπου εἶναι πρακτικῶς δυνατὸν αἱ μηχανοκίνητοι ἀντλίαι κύτους δέον νὰ τοποθετῶνται εἰς κεχωρισμένα στεγανὰ διαμερίσματα οὕτω πως διατεταγμένα ἢ τοποθετημένα ὥστε τὰ διαμερίσματα ταῦτα νὰ μὴ κατακλύζωνται ἀμέσως συνεπείᾳ τῆς αὐτῆς βλάβης. Ἐὰν αἱ μηχαναὶ καὶ οἱ λέβητες εὑρίσκωνται εἰς δύο ἢ πλείονα στεγανὰ διαμερίσματα, αἱ διὰ τὴν ἄντλησιν τῶν κυτῶν διαθέσιμοι ἀντλίαι δέον νὰ εἶναι κατὰ τὸ δυνατὸν κατανεμημέναι εἰς τὰ διαμερίσματα ταῦτα.

(δ) Ἐπὶ πλοίων μήκους 300 ποδῶν (ἢ 91.5 μ. καὶ ἄνω) ἢ ἐχόντων δείκτην κριτηρίου 30 καὶ ἄνω, ἡ διάταξις δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε μία τοὐλάχιστον μηχανοκίνητος ἀντλία νὰ εἶναι διαθέσιμος πρὸς χρῆσιν ὑφ' ὅλας τὰς συνήθεις συνθήκας, ὑφ' ἃς τὸ πλοῖον θὰ ἦτο δυνατὸν νὰ κατακλυσθῇ ἐν πλῷ. Ὁ ὅρος οὗτος θὰ θεωρηθῇ ὡς ἐκπληρωθεὶς ἐάν :

(i) μία τῶν ἀπαιτουμένων ἀντλιῶν εἶναι ἀντλία κινδύνου ἠγγυημένου ὑποβρυχίου τύπου, λαμβάνουσα ἐνέργειαν κινήσεως ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν ἢ

(ii) αἱ ἀντλίαι καὶ αἱ πηγαὶ ἐνεργείας διὰ τὴν κίνησίν των εἶναι οὕτω πως διατεταγμέναι καθ' ὅλον τὸ μῆκος τοῦ πλοίου ὥστε, ὑπὸ οἱασδήποτε συνθήκας κατακλύσεως, ἃς τὸ πλοῖον ἀπαιτεῖται νὰ ἀντιμετωπίσῃ, μία τοὐλάχιστον ἀντλία, εὑρισκομένη εἰς μὴ βλαβὲν διαμέρισμα, νὰ δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ.

(ε) Ἐξαιρέσει τῶν ἀντλιῶν τῶν προοριζομένων διὰ τὴν ἀποκλειστικὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἀκραίων δεξαμενῶν ζυγοσταθμίσεως, πᾶσα ἀντλία κύτους, εἴτε μηχανοκίνητος εἴτε χειροκίνητος, δέον νὰ εἶναι διατεταγμένη κατὰ τρόπον ἐπιτρέποντα τὴν ὑπ' αὐτῆς ἄντλησιν ὕδατος ἐξ οἱουδήποτε κύτους ἢ διαμερίσματος μηχανῶν τοῦ πλοίου.

(στ) (i) Πᾶσα ἀνεξάρτητος μηχανοκίνητος ἀντλία κύτους δέον νὰ εἶναι ἱκανὴ νὰ ἀποδίδῃ εἰς τὸ ὕδωρ ταχύτητα οὐχὶ μικροτέραν τῶν 400 ποδῶν (ἢ 122μ.) κατὰ λεπτόν. Ἀνεξάρτητοι μηχανοκίνητοι ἀντλίαι κύτους ἐγκατεστημέναι εἰς χώρους μηχανῶν δέον νὰ ἔχωσι ἀνατρροφήσεις ἀπ' εὐθείας ἐκ τῶν χώρων τούτων, ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν ὅτι δὲν θὰ ἀπαιτηθῶσι πλείονες τῶν δύο ἀναρροφήσεων δι' ἕκαστον τῶν χώρων τούτων. Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ ὅπως ἀνεξάρτητοι μηχανοκίνητοι ἀντλίαι κύτους ἐγκατεστημέναι εἰς ἄλλους χώρους ἔχωσι κεχωρισμένας ἀπ' εὐθείας ἀναρροφήσεις. Αἱ ἀπ' εὐθείας ἀναρροφήσεις δέον νὰ εἶναι καταλλή-

λως διατεταγμέναι καὶ αἱ ἐκ τούτων εὑρισκόμεναι εἰς χῶρον μηχανῶν δέον νὰ ἔχωσι διάμετρον οὐχὶ μικροτέραν τῆς κυρίας σωληνώσεως ἀναρροφήσεως κύτους.

(ii) Εἰς πλοῖα καίοντα γοαιάνθρακα. δέον νὰ ὑπάρχῃ εἰς τὸ λεβητοστάσιον, ἐπὶ πλέον τῶν ἄλλων ἀναρροφήσεων τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, εἷς εὔκαμπτος ἀναρροφητικὸς σωλὴν καταλλήλου διαμέτρου καὶ ἀρκετοῦ μήκους, ὁ ὁποῖος νὰ δύναται νὰ συνδεθῇ εἰς τὴν ἀναρρόφησιν μιᾶς ἀνεξαρτήτου ἀντλίας κινουμένης διὰ μηχανικῆς ἐνεργείας.

(ζ) **Κύριαι ἀντλίαι κυκλοφορίας** δέον νὰ ἔχωσι διακλαδώσεις δι' ἀπ' εὐθείας ἀναρρόφησιν ἐφωδιασμένας διὰ βαλβίδων ἄνευ ἐπιστροφῆς καὶ ἐξικνουμένας μέχρι τοῦ κατωτάτου σημείου ἀντλήσεως ἐκ τοῦ χώρου μηχανῶν. Ἡ διάμετρος τῆς διακλαδώσεως δέον νὰ εἶναι τούλάχιστον τὰ δύο τρίτα τῆς διαμέτρου τῆς κυρίας εἰσαγωγῆς θαλασσίου ὕδατος. Ὅταν τὰ καύσιμα εἶναι ἢ ἐνδέχεται νὰ εἶναι, γαιάνθρακες καὶ δὲν ὑπάρχει στεγανὴ φρακτὴ μεταξὺ μηχανοστασίου καὶ λεβητοστασίου, τούλάχιστον μία ἀντλία κυκλοφορίας δέον νὰ ἔχῃ ἀπ' εὐθείας ἐξαγωγὴν εἰς τὴν θάλασσαν, ἢ ἀντ' αὐτῆς, νὰ φέρῃ διακλάδωσιν ἐκβαλλουσαν εἰς τὴν κυρίαν ἐξαγωγήν. Τὰ βάκτρα τῶν βαλβίδων εἰσαγωγῆς θαλάσσης καὶ τῶν ἀπ' εὐθείας ἀναρροφήσεων δέον νὰ ἐκτείνωνται ἀρκετὰ ὑπεράνω τοῦ δαπέδου τοῦ μηχανοστασίου.

(η) (i) Ἅπασαι αἱ σωληνώσεις αἱ ἐξυπηρετοῦσαι τὴν ἄντλησιν ἐκ τῶν χώρων φορτίου ἢ μηχανῶν, δέον νὰ εἶναι ἐντελῶς κεχωρισμέναι τῶν σωληνώσεων τῶν χρησιμευουσῶν διὰ τὴν πλήρωσιν ἢ ἄντλησιν ἐκ τῶν δεξαμενῶν ὕδατος ἢ πετρελαίου.

(ii) Ἀπαγορεύεται ἡ χρῆσις μολυβδίνων σωλήνων ἐντὸς ἢ ὑπὸ τὰς ἀνθρακαποθήκας ἢ δεξαμενὰς καυσίμου πετρελαίου καθὼς καὶ εἰς χώρους μηχανῶν καὶ λεβήτων συμπεριλαμβανομένων χώρων πετρελαιοκινητήρων, ἐντὸς τῶν ὁποίων εἶναι ἐγκατεστημέναι ἀντλίαι πετρελαίου καύσεως ἢ πετρελαιοδεξαμεναὶ ἡμερησίας χρήσεως.

(θ) Ἡ Ἀρχὴ ὀφείλῃ νὰ ἐκδώσῃ κανονισμοὺς ὁρίζοντας τὰς διαμέτρους τῆς κυρίας σωληνώσεως κύτους καὶ τῶν διακλαδώσεων αὐτῆς. Ἡ διάμετρος τῆς κυρίας σωληνώσεως κύτους δύναται νὰ καθορισθῇ κατὰ προσέγγισιν βάσει τοῦ κατωτέρω τύπου :

$$d = \sqrt{\frac{L\,(B + D)}{2500}} + I$$

ἔνθα

d = ἐσωτερικὴ διάμετρος τῆς κυρίας σωληνώσεως κύτους εἰς δακτύλους.
L = μῆκος τοῦ πλοίου εἰς πόδας
B = πλάτος τοῦ πλοίου εἰς πόδας
D = κοῖλον ἢ πλευρικὸν ὕψος τοῦ πλοίου, μετρούμενον μέχρι τοῦ καταστρώματος στεγανῶν εἰς πόδας ἢ

$$d = 1{,}68\ \sqrt{L\,(B + D)} + 25$$

ἔνθα

d = ἐσωτερικὴ διάμετρος τῆς κυρίας σωληνώσεως κύτους εἰς χιλιοστόμετρα.
L = μῆκος τοῦ πλοίου εἰς μέτρα
B = πλάτος τοῦ πλοίου εἰς μέτρα
D = κοῖλον ἢ πλευρικὸν ὕψος τοῦ πλοίου μετρούμενον μέχρι τοῦ καταστρώματος στεγανῶν εἰς μέτρα.

(ι) Ἡ διάταξις τοῦ δικτύου ἀντλήσεως κύτους καὶ θαλασσίου ἕρματος δέον νὰ εἶναι τοιαύτη, ὥστε νὰ ἀποκλείηται ἡ δυνατότης εἰσροῆς ὕδατος ἐκ τῆς θαλάσσης ἢ ἐκ χώρων θαλασσέρματος ἐντὸς τῶν χώρων φορτίου καὶ μηχανῶν ἢ ἐξ ἑνὸς διαμερίσματος εἰς ἄλλο. Εἰδικὴ μέριμνα δέον νὰ λαμβάνηται προκειμένου περὶ δεξαμενῆς κύτους (DECKS TANK) συνδεδεμένης πρὸς τὸ δίκτυον κύτους καὶ θαλασσέρματος ὥστε νὰ μὴ δύναται αὕτη ἐξ ἀβλεψίας νὰ πληρωθῇ διὰ θαλασσίου ὕδατος, ὅταν περιέχῃ φορτίον ἢ νὰ ἐκκενωθῇ διὰ τινος σωλῆνος κύτους, ὅταν περιέχῃ ὑγρὸν ἕρμα.

(ια) Δέον νὰ λαμβάνηται μέριμνα, ὥστε διαμέρισμά τι ἐξυπηρετούμενον ὑπὸ ἀναρροφητικοῦ σωλῆνος κύτους νὰ μὴ δύναται νὰ κατακλυσθῇ, ἐὰν ὁ σωλὴν οὗτος ἀποκοπῇ ἢ ὑποστῇ βλάβην εἰς ἕτερον διαμέρισμα, συνεπείᾳ συγκρούσεως ἢ προσαράξεως. Πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον, ὅπου ὁ σωλὴν οὗτος εὑρίσκεται εἰς ἀπόστασιν ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου ἐγγυτέραν τοῦ ἑνὸς πέμπτου τοῦ πλάτους αὐτοῦ (μετρουμένην κατ' ὀρθὴν γωνίαν πρὸς τὸν διαμήκη ἄξονα εἰς τὸ ὕψος τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαιρέσεως) ἢ ἐὰν διέρχηται ἐντὸς κοίλης τρόπιδος, δέον νὰ ὑπάρχῃ ἐπὶ τοῦ σωλῆνος μία βαλβὶς ἄνευ ἐπιστροφῆς τοποθετημένη εἰς τὸ διαμέρισμα τὸ περιέχον τὸ ἀνοικτὸν ἄκρον τῆς ἀναρροφήσεως.

(ιβ) Ὅλα τὰ κιβώτια διανομῆς, οἱ κρουνοὶ καὶ αἱ βαλβίδες τοῦ συστήματος ἀντλήσεως κυτῶν δέον νὰ εὑρίσκωνται εἰς θέσεις προσιτὰς ἐν παντὶ χρόνῳ καὶ ὑπὸ πάσας τὰς συνήθεις συνθήκας. Ἡ διάταξις αὐτῶν δέον νὰ εἶναι τοιαύτη, ὥστε εἰς περίπτωσιν κατακλύσεως, ἡ μία τῶν ἀντλιῶν κύτους νὰ δύναται νὰ ἀναρροφήσῃ ἐξ οἱουδήποτε διαμερίσματος. Ἐὰν ὑπάρχῃ μία μόνον σωλήνωσις ἐξυπηρετοῦσα πάσας τὰς ἀντλίας, ὁ χειρισμὸς τῶν κρουνῶν ἢ βαλβίδων οἵτινες εἶναι ἀναγκαῖοι διὰ τὰς ἀναρροφήσεις κύτους, δέον νὰ ἐκτελῆται ἀπὸ σημείου εὑρισκομένου ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν. Ἐάν, πλὴν τοῦ κυρίου συστήματος σωληνώσεως ἀναροφήσεως κυτῶν, ὑπάρχῃ καὶ βοηθητικὸν σύστημα κινδύνου, τοῦτο δέον νὰ εἶναι ἀνεξάρτητον τῆς κυρίας σωληνώσεως καὶ νὰ εἶνα οὕτω πως διετεταγμένον ὥστε μία ἀντλία νὰ δύναται νὰ ἐξυπηρετῇ οἱονδήποτε διεμέρισμα διατελοῦν ἐν κατακλύσει.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 18.

Δοκιμαὶ Εὐσταθείας Ἐπιβατηγῶν καὶ Φορτηγῶν Πλοίων

(α) Τὰ ἐπιβατηγὰ καὶ φορτηγὰ πλοῖα δέον νὰ ὑφίστανται μετὰ τὴν συμπλήρωσίν των δοκιμὴν εὐσταθείας ἐπιτρέπουσαν τὸν καθορισμὸν τῶν στοιχείων τῆς εὐσταθείας των. Ὁ πλοίαρχος δέον νὰ ἐφοδιάζεται δι' ὅλων τῶν σχετικῶν στοιχείων τῶν ἀναγκαιούντων διὰ τὸν κατάλληλον χειρισμὸν τοῦ πλοίου καὶ ἀντίγραφον τῶν στοιχείων τούτων θὰ κατατίθεται εἰς τὴν ἐνδιαφερομένην Ἀρχήν.

(β) Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἀπαλλάξῃ ὡρισμένον πλοῖον τῆς τοιαύτης δοκιμῆς εὐσταθείας, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι ὑπάρχουσι διαθέσιμα θετικὰ στοιχεῖα προκύπτοντα ἐκ δοκιμῆς εὐσταθείας ἀδελφοῦ (παρομοίου) πλοίου καὶ ἡ Ἀρχὴ ἤθελε πεισθῇ, ὅτι πάντα τὰ στοιχεῖα, τὰ σχετικὰ διὰ τὴν εὐστάθειαν τοῦ ἀπαλλασσομένου πλοίου, δύνανται νὰ ληφθῶσιν ἐκ τῶν τοιούτων θετικῶν στοιχείων.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 19.

Περιοδικὸς Χειρισμὸς καὶ Ἐπιθεώρησις Στεγανῶν Θυρῶν κ.τ λ.

(α) Εἰς πάντα τὰ πλοῖα, νέα ἢ ὑπάρχοντα, δέον νὰ ἐκτελῶνται ἅπαξ τῆς ἑβδομάδος γυμνάσια χειρισμοῦ στεγανῶν θυρῶν, παραφωτίδων, βαλβίδων καὶ μηχανισμῶν κλεισίματος εὐδιαίων, ἐκβολέων τεφρῶν καὶ ἀπορριμμάτων. Εἰς πλοῖα ἐκτελοῦντα πλόας, διαρκείας μείζονος τῆς μιᾶς ἑβδομάδος, πλῆρες γυμνάσιον δέον νὰ λαμβάνῃ χώραν πρὸ τοῦ ἀπόπλου, ἕτερα δὲ γυμνάσια νὰ ἐπακολουθοῦν διακρκοῦντος τοῦ πλοῦ τούλάχιστον ἅπαξ τῆς ἑβδομάδος, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως χειρίζονται δοκιμαστικῶς καθ' ἑκάστην ὅλαι αἱ στεγαναὶ μηχανοκίνητοι θύραι καὶ γιγγλυμωταὶ θύραι τῶν κυρίων ἐγκαρσίων φρακτῶν, ὅσαι χρησιμοποιοῦνται ἐν πλῷ.

(β) Αἱ στεγαναὶ θύραι καὶ πάντες οἱ μηχανισμοὶ καὶ συστήματα ἐνδείξεως αὐτῶν, ὡς καὶ πᾶσαι αἱ βαλβῖδες, τὸ κλείσιμον τῶν ὁποίων εἶναι ἀναγκαῖον διὰ νὰ καταστῇ διαμέρισμά τι στεγανόν, καὶ πᾶσαι αἱ βαλβῖδες ἡ λειτουργία τῶν ὁποίων εἶναι ἀναγκαία διὰ τὸν χειρισμὸν τῆς ἐγκαρσίας διατάξεως ἰσορροπήσεως τῆς χρησιμοποιημένης ἐν περιπτώσει βλάβης, δέον νὰ ὑφίστανται ἐν πλῷ περιοδικὴν ἐπιθεώρησιν τούλάχιστον ἅπαξ τῆς ἑβδομάδος.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 20.

Ἐγγραφαὶ εἰς Ἡμερολόγιον

(α) Εἰς πάντα τὰ πλοῖα, νέα ἢ ὑπάρχοντα, αἱ γιγγλυμωταὶ θύραι, τὰ ἀφαιρετὰ ἐλάσματα, αἱ παραφωτίδες, αἱ θυρίδες ἐπιβιβάσεως, φορτώσεως καὶ ἀνθρακεύσεως καὶ λοιπὰ ἀνοίγματα, τὰ ὁποῖα συμφώνως πρὸς τοὺς παρόντας Κανονισμούς, δέον νὰ εἶναι κλειστὰ κατὰ τὸν πλοῦν δέον νὰ κλείωνται πρὸ τοῦ ἀπόπλου. Ὁ χρόνος τοῦ κλεισίματος καὶ ὁ χρόνος τοῦ ἀνοίγματος (ἐφ' ὅσον ἐπιτρέπεται ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν τούτων), δέον νὰ ἐγγράφωνται εἰς τὸ ἡμερολόγιον τὸ προβλεπόμενον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(β) Μνεία περὶ ὅλων τῶν γυμνασίων καὶ ἐπιθεωρήσεων τῶν ἀπαιτουμένων ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 19, δέον νὰ γίνεται εἰς τὸ ἡμερολόγιον καὶ νὰ ἀναφέρηται λεπτομερῶς πᾶν διαπιστούμενον ἐλάττωμα.

ΜΕΡΟΣ Γ'.

Ἠλεκτρικαὶ ἐγκαταστάσεις

(Τὸ Μέρος Γ' ἐφαρμόζεται μόνον ἐπὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 21.

Γενικά

(α) Αἱ ἠλεκτρικαὶ ἐγκαταστάσεις δέον νὰ εἶναι τοιαῦται ὥστε :

(i) Αἱ ἀπαραίτητοι ὑπηρεσίαι ἀσφαλείας νὰ τηρῶνται ὑπὸ πάσας τὰς συνθήκας ἐκτάκτου ἀνάγκης, καὶ

(ii) Ἡ ἀσφάλεια τῶν ἐπιβατῶν, τοῦ πληρώματος καὶ τοῦ πλοίου νὰ ἐξασφαλίζηται ἐξ ἀτυχημάτων προερχομένων ἐξ ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας.

(β) Πᾶν πλοῖον, ἐπὶ τοῦ ὁποίου ἡ ἠλεκτρικὴ ἐνέργεια ἀποτελεῖ τὸ μόνον μέσον ἐξασφαλίσεως τῶν βοηθητικῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ἀπαραιτήτων δια τὴν πρόωσιν καὶ τὴν ἀσφάλειάν του, δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ δύο τοὐλάχιστον κυρίων ἠλεκτροπαραγωγῶν ζευγῶν. Ἡ ἰσχὺς τῶν ζευγῶν τούτων δέον νὰ εἶναι τοιαύτη, ὥστε νὰ εἶναι εἰσέτι δυνατὸν νὰ ἐξασφαλισθῇ ἡ λειτουργία τῶν εἰρημένων ὑπηρεσιῶν εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν μία τῶν ἠλεκτροπαραγωγῶν τούτων ζευγῶν ἤθελε παύσῃ νὰ λειτουργῇ.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 22.

Πηγὴ ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας ἀσφαλείας

(α) Ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν δέον νὰ ὑπάρχῃ μία αὐτόνομος πηγὴ ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας διὰ τὴν περίπτωσιν κινδύνου. Αὕτη δέον νὰ εὑρίσκηται ἔξωθι τοῦ φωταγωγοῦ τοῦ μηχανοστασίου. Ἡ διαθέσιμος ἐνέργεια δέον νὰ εἶναι ἀρκετὴ διὰ νὰ τροφοδοτήσῃ πάσας τὰς ὑπηρεσίας, ἃς ἡ Ἀρχὴ ἤθελε κρίνῃ ὡς ἀναγκαίας διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῶν ἐπιβατῶν καὶ τοῦ πληρώματος, ἐν περιπτώσει κινδύνου, λαμβανομένων δεόντως ὑπ' ὄψιν τῶν ὑπηρεσιῶν ἐκείνων, αἵτινες θὰ ἔδει νὰ λειτουργήσωσι ταὐτοχρόνως. Ἰδιαιτέρα προσοχὴ δέον νὰ καταβληθῇ ὅσον ἀφορᾷ τὸν φωτισμὸν ἀσφαλείας εἰς τὰς θέσεις σωσσιβίων λέμβων ἐπὶ τοῦ καταστρώματος καὶ ἐξωτερικῶς τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου, τοὺς διαδρόμους, τὰς κλίμακας καὶ ἐξόδους, εἰς τὰ διαμερίσματα τῶν μηχανῶν καὶ εἰς τὰς θέσεις ἀσφαλείας τὰς καθοριζομένας ἐν τῷ Κανονισμῷ 26, καθὼς ἐπίσης καὶ εἰς τοὺς πλοϊκοὺς φανούς, ἐὰν οὗτοι εἶναι ἀποκλειστικῶς ἠλεκτρικοί.

Ἡ ἐνέργεια δέον νὰ εἶναι ἐπαρκὴς διὰ 36 ὥρας, ἐκτὸς ἐὰν πρόκειται περὶ πλοίων ἐκτελούντων κανονικῶς βραχέα ταξείδια, ὁπότε ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ δεχθῇ βραχυτέραν περίοδον, ἐὰν κρίνῃ ὅτι καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην ἐπιτυγχάνεται ὁ αὐτὸς βαθμὸς ἀσφαλείας. Ἡ πηγὴ ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας ἀσφαλείας δέον νὰ εἶναι : εἴτε, (i) μία στήλη συσσωρευτῶν ἱκανὴ νὰ ὑποβαστάζῃ τὸ φορτίον ἀσφαλείας χωρὶς νὰ χρήζῃ νέας φορτίσεως καὶ ἄνευ ὑπερβολικῆς πτώσεως τῆς τάσεως.

εἴτε, (ii) μία γεννήτρια κινουμένη ὑπὸ καταλλήλου τύπου κινητῆρος μὲ ἀνάφλεξιν διὰ συμπιέσεως, μὲ ἀνεξάρτητον τροφοδότησιν καυσίμου καὶ μὲ σύστημα ἐκκινήσεως ἐγκεκιμμένον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς. Τὸ χρησιμοποιούμενον καύσιμον δέον νὰ μὴ ἔχῃ σημεῖον ἀναφλέξεως κατώτερον τῶν 110° F (ἢ 43,3° C).

(β) Ἡ ἠλεκτρικὴ ἐγκατάστασις ἀσφαλείας δέον νὰ εἶναι τοιαύτη, ὥστε νὰ δύναται νὰ λειτουργῇ ἱκανοποιητικῶς καὶ ὅταν τὸ πλοῖον ἔχῃ κλίσιν 22,5° καὶ / ἢ ὅταν ἡ διαγωγὴ εἶναι 10° ἀπὸ τοῦ ἰσορυθίστου.

(γ) (i) Ὅταν ἡ ἠλεκτρικὴ ἐνέργεια ἀσφαλείας λαμβάνεται ἐκ στήλης συσσωρευτῶν, δέον νὰ ληφθῶσι μέτρα διὰ τὴν ἐξασφάλισιν τῆς αὐτομάτου θέσεως ἐν λειτουργίᾳ τοῦ φωτισμοῦ ἀσφαλείας, ἐν περιπτώσει βλάβης τῆς κυρίας πηγῆς ἐνεργείας.

(ii) Ὅταν ἡ ἠλεκτρικὴ ἐνέργεια ἀσφαλείας λαμβάνεται ἐκ μιᾶς γεννητρίας, δέον νὰ γίνῃ πρόβλεψις καὶ διὰ τὴν ὕπαρξιν προσωρινῆς πηγῆς ἐνεργείας ἀσφαλείας διὰ στήλης συσσωρευτῶν ἐπαρκοῦς χωρητικότητος,

(α) διὰ νὰ τροφοδοτήσῃ τὸ δίκτυον ἀσφαλείας ἐπὶ μίαν ὥραν ἄνευ διακοπῆς, καὶ

(β) διὰ νὰ κλείσῃ τὰς στεγανὰς θύρας (ἐὰν αὗται λειτουργοῦσι δι' ἠλεκτρισμοῦ), ἀλλὰ χωρὶς νὰ εἶναι ἀναγκαῖον νὰ κλεισθῶσιν ὅλαι ταὐτοχρόνως.

Ἡ διάταξις δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε ἡ προσωρινὴ πηγὴ ἐνεργείας ἀσφαλείας νὰ δύναται νὰ τεθῇ ἐν λειτουργίᾳ αὐτομάτως, ἐν περιπτώσει βλάβης τῆς κυρίας πηγῆς ἐνεργείας.

(iii) Δέον νὰ ληφθῶσι μέτρα διὰ τὴν περιοδικὴν δοκιμὴν τῆς αὐτομάτου διατάξεως.

(δ) Τὰ δι' ἠλεκτρισμοῦ λειτουργοῦντα μηχανήματα πηδαλίου δέον νὰ ἐξυπηρετῶνται ὑπὸ δύο γραμμῶν τροφοδοτικῶν καλωδίων ἐκκινούντων ἐκ τοῦ κυρίου πίνακος διανομῆς ἠλεκτρικοῦ ρεύματος. Ἕκαστον τροφοδοτικὸν καλώδιον δέον νὰ ἔχῃ ἐπαρκῆ ἱκανότητα διὰ νὰ ἐξυπηρετήσῃ πάντας τοὺς κινητῆρας οἵτινες δυνατὸν νὰ παραστῇ ἀνάγκη νὰ λειτουργήσωσι ταὐτοχρόνως. Τὰ τροφοδοτικὰ αὐτὰ καλώδια δέον νὰ εἶναι κεχωρισμένα καθ' ὅλον αὐτῶν τὸ μῆκος, ὅσον τὸ δυνατὸν εὐρύτερον. Τὰ κυκλώματα ταῦτα καὶ οἱ κινητῆρες δέον νὰ εἶναι προστατευμένοι μόνον ἐναντίον βραχυκυκλωμάτων.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 23.

Μέτρα διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῶν Ἐπιβατῶν καὶ τοῦ Πληρώματος

(α) (i) Πάντα τὰ ἐκτεθειμένα μεταλλικὰ μέρη τῶν ἠλεκτρικῶν μηχανῶν καὶ ἠλεκτρικοῦ ἐξαρτισμοῦ, ἅτινα δὲν προορίζονται νὰ εὑρίσκωνται ὑπὸ τάσιν ἀλλ' ἐνδέχεται λόγῳ σφάλματος νὰ εὑρεθῶσιν ὑπὸ τάσιν, δέον νὰ εἶναι προσγειωμένα. Πᾶσα συσκευὴ δέον νὰ εἶναι οὕτω πως κατασκευασμένη καὶ ἐγκατεστημένη, ὥστε πᾶς κίνδυνος ἀτυχήματος, ὑπὸ ὁμαλὰς συνθήκας, χρησιμοποιήσεως νὰ ἀποκλείηται.

(ii) Τὰ μεταλλικὰ πλαίσια ὅλων τῶν φορητῶν λυχνιῶν, ἐργαλείων καὶ παρομοίων συσκευῶν, ἅτινα ἀποτελοῦσι μέρος τοῦ ἠλεκτρικοῦ ἐξοπλισμοῦ τοῦ πλοίου καὶ ἅτινα λειτουργοῦσιν ὑπὸ τάσιν 100 βόλτ. καὶ ἄνω, δέον νὰ εἶναι προσγειωμένα διὰ καταλλήλου ἀγωγοῦ τοποθετημένου ἐντὸς τοῦ τροφοδοτικοῦ καλωδίου.

(β) Οἱ ἠλεκτρικοὶ πίνακες διανομῆς ἀνοικτοῦ τύπου δέον νὰ εἶναι οὕτω πως ἐγκατεστημένοι, ὥστε νὰ εἶναι εὐκόλως προσιτοὶ ἔμπροσθεν καὶ ὄπισθεν, ἄνευ κινδύνου τινος διὰ τὸ ὑπηρετοῦν προσωπικόν. Αἱ πλευραὶ καὶ τὰ ὄπισθεν μέρη τῶν πινάκων τούτων δέον νὰ εἶναι ἐπαρκῶς προστατευμέναι καὶ νὰ ὑπάρχῃ μὴ ἀγωγὸν μετακινούμενον πλέγμα ἢ δικτυωτόν. Ἐκτεθειμένα μέρη τῶν ἠλεκτροφόρων ἀγωγῶν προσγειώσεως, τῶν ὁποίων ἡ τάσις ὑπερβαίνει τὰ 250 βόλτ συνεχοῦς ρεύματος ἢ τὰ 150 βόλτ ἐναλλασσομένου ρεύματος, δέον νὰ μὴ εἶναι ἐγκατεστημένα ἔμπροσθεν τῶν πινάκων διανομῆς ἢ τῶν χειριστηρίων ἐλέγχου.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 24

Μέτρα κατὰ τῆς Πυρκαϊᾶς.

(α) Τὸ σκάφος δέον νὰ μὴ χρησιμοποιεῖται ὡς μέσον ἐπιστροφῆς τοῦ ρεύματος διὰ κυκλώματα δυνάμεως, θερμάνσεως καὶ φωτισμοῦ.

(β) Τὰ συστήματα διανομῆς δέον νὰ εἶναι οὕτω πως κατασκευασμένα, ὥστε ἐὰν ἐκραγῇ πυρκαϊᾶ εἰς οἱανδήποτε κυρίαν ζώνην πυρκαϊᾶς νὰ μὴ παρεμποδίζηται ἡ λειτουργία τῶν οὐσιωδῶν ὑπηρεσιῶν εἰς οἱανδήποτε ἄλλην κυρίαν ζώνην πυρκαϊᾶς. Ὁ ὅρος οὗτος θὰ θεωρῆται ὡς ἐκπληρωθε'ς, ἐὰν τὰ κύρια κυκλώματα καὶ τὰ βοηθητικὰ τοιαῦτα, τὰ διερχόμενα ἐξ οἱασδήποτε ζώνης, εἶναι ταὐτοχρόνως κεχωρισμένα καθέτως καὶ ὁριζοντίως ὅσον τὸ δυνατὸν εὐρύτερον.

(γ) (i) Ὅλαι αἱ μεταλλικαὶ ἐπενδύσεις καὶ ὁ ὁπλισμὸς τῶν καλωδίων δέον νὰ εἶναι συνεχῆ ὑπὸ τὴν ἠλεκτρικὴν ἔννοιαν τοῦ ὅρου καὶ νὰ εἶναι προσγειωμέναι.

(ii) Ὅταν τὰ καλώδια δὲν εἶναι οὔτε μεταλλικῶς ἐπενδεδυμένα οὔτε ὡπλισμένα καὶ θὰ ἦτο δυνατὸν ἐκ σφάλματος νὰ ὑπάρξῃ κίνδυνος πυρκαϊᾶς, ἡ Ἀρχὴ δέον νὰ ἀξιώσῃ ὅπως ληφθῶσι εἰδικὰ προφυλακτικὰ μέτρα.

(iii) Ἡ Ἀρχὴ δύναται, πρὸς τὸν σκοπὸν προλήψεως κινδύνου πυρκαϊᾶς, νὰ ἀξιώσῃ τὴν τοποθέτησιν καλωδίων μεταλλικῶς ἐπενδεδυμένων ἢ ὡπλισμένων εἰς ὡρισμένα διαμερίσματα ἢ ὡρισμένας ζώνας τοῦ πλοίου.

(δ) (i) Αἱ ἑνώσεις πάντων τῶν ἀγωγῶν, ἐξαιρέσει τῶν κυκλωμάτων μεταδόσεως χαμηλοῦ βολτάζ, δέον νὰ γίνωνται ἀποκλειστικῶς εἰς κιβώτια συνδέσεως τῶν καλωδίων. Πάντα τὰ κιβώτια ταῦτα ἢ αἱ συρμάτιναι διατάξεις δέον νὰ εἶναι οὕτω πως κατασκευασμέναι, ὥστε νὰ παρεμποδίζωσι τὴν μετάδοσιν πυρκαϊᾶς ἐκ τοῦ κιβωτίου ἢ τῆς διατάξεως.

(ii) Αἱ ἐγκαταστάσεις φωτισμοῦ δέον νὰ εἶναι οὕτω πως διατεταγμέναι, ὥστε νὰ παρεμποδίζηται ἡ ὑψωσις τῆς θερμοκρασίας, ἥτις ἐνδέχεται νὰ προξενήσῃ ζημίας εἰς τὰ καλώδια καθὼς καὶ ἡ ὑπερβολικὴ θέρμανσις τοῦ πέριξ ὑλικοῦ.

(ε) Τὰ καλώδια δέον νὰ στηρίζωνται κατὰ τρόπον ὥστε νὰ ἀποφεύγηται ἡ φθορὰ διὰ τῆς τριβῆς ἢ πᾶσα ἄλλη βλάβη.

(στ) Ἐκτὸς ὡς προβλέπεται ἐν τῇ παραγράφῳ (δ) τοῦ Κανονισμοῦ 22, ἕκαστον κεχωρισμένον κύκλωμα δέον νὰ εἶναι προστατευμένον ἐξ ὑπερφορτίσεων. Ἡ ἱκανότης μεταφορᾶς ρεύματος ἑκάστου κυκλώματος δέον νὰ δεικνύηται κατὰ μόνιμον τρόπον ὡς καὶ ἡ ἀξία ἢ ἡ ρύθμισις τοῦ καταλλήλου ὀργάνου διὰ τὴν προστασίαν κατὰ τῶν ὑπερφορτίσεων.

(ζ) (i) Αἱ στῆλαι συσσωρευτῶν δέον νὰ εἶναι καταλλήλως προστατευμέναι καὶ τὰ δι' αὐτοὺς προοριζόμενα διαμερίσματα νὰ εἶναι καταλλήλως κατασκευασμένα καὶ νὰ ἀερίζωνται ἐπαρκῶς.

(ii) Συσκευαὶ ἐπιδεκτικαὶ παραγωγῆς βραχυκυκλωμάτων δέον νὰ μὴ εἶναι ἐγκατεστημέναι εἰς διαμέρισμα προοριζόμενον κυρίως διὰ στήλας συσσωρευτῶν ,ἐκτὸς ἐὰν εἶναι ἀλεξιφλόγου (ἀντιεκρηκτικοῦ) τύπου.

ΜΕΡΟΣ Δ'.— ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΠΥΡΚΑΪΑΣ ΕΙΣ ΧΩΡΟΥΣ ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΧΩΡΟΥΣ ΥΠΗΡΕΤΙΚΟΥΣ

(Τὸ Μέρος Δ' ἐφαρμόζεται μόνον ἐπὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 25

Ἐφαρμογὴ καὶ Γενικαὶ Διατάξεις

(α) Ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ μέρους τούτου τοῦ παρόντος Κεφαλαίου τελεῖ ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν ὅτι τὰ πλοῖα τὰ μεταφέροντα οὐχὶ πλέον τῶν 36 ἐπιβατῶν ὀφείλουσι νὰ συμμορφοῦνται μόνον πρὸς τοὺς Κανονισμοὺς 28 καὶ 29, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι, ἐκτὸς τῆς ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τῆς παραγράφου (β) τοῦ Κανονισμοῦ 50, θὰ εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ συστήματος ἀνακαλύψεως τῆς πυρκαϊᾶς, ἐγκεκριμμένου τύπου ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ,τὸ ὁποῖον θὰ δεικνύῃ αὐτομάτως εἰς ἓν ἢ περισσότερα σημεῖα ἢ σταθμοὺς τοῦ πλοίου , ἔνθα αἱ ἐνδείξεις αὗται θὰ ἦτο δυνατὸν νὰ γίνωσι ταχέως ἀντιληπταὶ ὑπὸ τῶν ἀξιωματικῶν ἢ τοῦ πληρώματος, τὴν παρουσίαν ἢ ἔνδειξιν ὡς καὶ τὸν τόπον τῆς πυρκαϊᾶς εἰς πάντας τοὺς κλειστοὺς χώρους τοὺς προοριζομένους διὰ τὴν χρῆσιν ἢ ὑπηρεσίαν τῶν ἐπιβατῶν καὶ τοῦ πληρώματος ,ἐξαιρέσει τῶν χώρων οἵτινες δὲν παρουσιάζουσι σοβαρὸν κίνδυνον πυρκαϊᾶς.

(β) Ἡ κυρία κατασκευή, συμπεριλαμβανομένων τῶν καταστρωμάτων καὶ ὑπερστεγασμάτων, δέον νὰ εἶναι ἐκ χάλυβος, ἐκτὸς εἰδικῶν περιπτώσεων καθ' ἃς ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν χρῆσιν παντὸς ἄλλου καταλλήλου ὑλικοῦ.

Ἡ κατασκευὴ αὕτη δέον νὰ εἶναι διηρημένη εἰς κυρίας καθέτους ζώνας διὰ φρακτῶν τύπου »Α» (καθοριζομένων περαιτέρω), καὶ ἐπὶ πλέον θὰ ὑποδιαιρῆται διὰ παρομοίων φρακτῶν ἐξασφαλιζουσῶν τὴν προστασίαν τῶν καθέτων προσβάσεων ἢ ἀποτελουσῶν χωρίσματα τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως ἀπὸ τοῦ χώρου μηχανῶν, τῶν χώρων φορτίου, τῶν ὑπηρετικῶν καὶ λοιπῶν χώρων. Ἐπιπροσθέτως, ἐκτὸς τῶν συστημάτων περιπολίας, τῶν συστημάτων ἀναγγελίας κινδύνου καὶ συσκευῆς σβέσεως τῆς πυρκαϊᾶς, τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τοῦ μέρους Ε' τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἡ μία ἢ ἄλλη ἐκ τῶν ἀκολούθων μεθόδων προστασίας, ἢ συνδυασμὸς τῶν μεθόδων τούτων, τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς, δέον νὰ ἐφαρμόζηται εἰς τοὺς χώρους ἐνδιαιτήσεως καὶ χώρους ὑπηρετικοὺς πρὸς ἀποφυγὴν διαδόσεως ἀρξαμένης πυρκαϊᾶς ἐκτὸς τοῦ χώρου εἰς ὃν αὕτη ἐξεδηλώθη.

Μέθοδος Ι.— Κατασκευὴ ἐσωτερικῶν διαχωριστικῶν διαφραγμάτων συμφώνως πρὸς τὴν διαίρεσιν τύπου «Β» (περαιτέρω καθοριζομένην), γενικῶς ἄνευ ἐγκαταστάσεως ἀνακαλύψεως ἢ σβέσεως διὰ ραντισμοῦ ὕδατος εἰς χώρους ἐνδιαιτήσεως καὶ χώρους ὑπηρετικούς.

Μέθοδος ΙΙ. Ἐγκατάστασις αὐτομάτου ραντιστῆρος καὶ συστήματος σημάνσεως πυρκαϊᾶς διὰ τὴν ἀνακάλυψιν καὶ σβέσιν τῆς πυρκαϊᾶς εἰς πάντα τὰ διαμερίσματα ὅπου ὑπάρχει κίνδυνος νὰ ἐκδηλωθῇ πυρκαϊὰ ἄνευ οὐδενὸς γενικῶς περιορισμοῦ ὅσον ἀφορᾷ τὸν τύπον τῶν διαχωριστικῶν διαφραγμάτων ἐντὸς τῶν οὕτω προστατευμένων ζωνῶν.

Μέθοδος ΙΙΙ. Κατασκευὴ εἰς τὸ ἐσωτερικὸν ἑκάστης κατακορύφου ζώνης συστήματος ὑποδιαιρέσεως τύπων «Α» καὶ «Β» κατανεμημένων ἀναλόγως τῆς σπουδαιότητος τῶν διαστάσεων καὶ τῆς φύσεως τῶν διαφόρων διαμερισμάτων , μετ' αὐτομάτου συστήματος ἀνακαλύψεως τῆς πυρκαϊᾶς εἰς πάντα τὰ διαμερίσματα, ὅπου ὑπάρχει κίνδυνος ἐκδηλώσεως πυρκαϊᾶς καὶ μετὰ περιωρισμένης χρησιμοποιήσεως καυσίμου ὑλικοῦ καὶ λίαν εὐφλέκτων ὑλικῶν καὶ ἐπιπλώσεων καὶ γενικῶς ἄνευ ἐγκαταστάσεως αὐτομάτου συστήματος σβέσεως διὰ ραντισμοῦ ὕδατος.

Λεπτομερεῖς διατάξεις ἀναφέρονται εἰς τοὺς Κανονισμοὺς 27 μέχρι 44, εἰς τοὺς τίτλους τῶν ὁποίων ἀναγράφονται ἡ μέθοδος ἢ αἱ μέθοδοι αἱ ἔχουσαι ἐφαρμογὴν ἐφ' ἑκάστου Κανονισμοῦ.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 26

Ὁρισμοί

Ὅπου ἐν τῷ παρόντι Κεφαλαίῳ ἀναφέρονται αἱ κατωτέρω ἐκφράσεις, δέον νὰ ἑρμηνεύωνται ὡς ἀκολούθως :

(α) »Ὑλικὸν Ἀκαυστον» σημαίνει ὑλικὸν ὅπερ δὲν καίεται οὔτε ἀποδίδει εὐφλέκτους ἀτμοὺς εἰς ἀρκετὴν ποσότητα, δυναμένους νὰ ἀναφλεγῶσιν ἐπὶ τῇ ἐπαφῇ μετὰ ἐνδεικτικῆς (PILOT) φλογὸς, ὅταν θερμανθῇ εἰς θερμοκρασίαν περίπου 1382° F (ἢ 750° C). Πᾶν ἄλλο ὑλικὸν θεωρεῖται «Ὑλικὸν Καύσιμον».

(β) «Δοκιμὴ Πυρὸς Στάνταρτ» εἶναι ἡ δοκιμὴ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ὁποίας , ἐν τῷ δοκιμαστικῷ κλιβάνῳ ἐπιτυγχάνονται αἱ ἀκόλουθοι κατὰ προσέγγισιν θερμοκρασίαι εἰς μίαν σειρὰν χρόνων :

Εἰς τὸ τέλος τῶν πρώτων :

5	λεπτῶν	— 1000° F	(ἢ 538° C)
10	»	— 1300° F	(ἢ 704° C)
30	»	— 1550° F	(ἢ 843° C)
60	»	— 1700° F	(ἢ 927° C)

(γ) «Διαιρέσεις Τύπου «Α» ἢ «Πυρίμαχοι» εἶναι αἱ διαιρέσεις αἱ ἀποτελούμεναι ἐκ φρακτῶν καὶ καταστρωμάτων αἵτινες εἶναι σύμφωνοι πρὸς τὰ κατωτέρω, ἤτοι :

(i) Νὰ εἶναι κατασκευασμέναι ἐκ χάλυβος ἢ ἐξ ἄλλου ἰσοδυνάμου ὑλικοῦ.

(ii) Νὰ εἶναι ἐπαρκῶς ἐνισχυμέναι.

(iii) Νὰ εἶναι οὕτω πως κατασκευασμέναι ὥστε νὰ δύνανται νὰ παρεμποδίζωσι τὴν δίοδον καπνῶν καὶ φλογῶν μέχρι τέλους τῆς «δοκιμῆς διὰ πυρὸς Στάνταρτ», διαρκείας μιᾶς ὥρας.

(iv) Νὰ παρουσιάζουσι τὸν ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς καθοριζόμενον βαθμὸν μονώσεως, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς φύσεως τῶν παρακειμένων χώρων. Ἐν γένει, ὁσάκις τοιαῦται φρακταὶ καὶ καταστρώματα ἀπαιτεῖται νὰ σχηματίζωσι πυριμάχους διαιρέσεις μεταξὺ χώρων ἐκ τῶν ὁποίων ὁ εἷς ἢ ὁ ἄλλος περιέχουσι παρακειμένας ξυλίνας κατασκευάς, ξυλίνας ἐπενδύσεις ἢ ἄλλο καύσιμον ὑλικόν, δέον νὰ εἶναι οὕτω πως μεμονωμέναι ὥστε οἱαδήποτε ὄψις καὶ ἂν ἐκτεθῇ εἰς τὴν «δοκιμὴν τοῦ πυρὸς Στάνταρτ» ἐπὶ μίαν ὥραν, ἡ μέση θερμοκρασία τῆς μὴ ἐκτεθειμένης ὄψεως νὰ μὴ ὑπερβαίνῃ εἰς οἱανδήποτε στιγμὴν διαρκούσης τῆς δοκιμῆς, τοὺς 250° F (ἢ 139° C) ἄνω τῆς ἀρχικῆς θερμοκρασίας, ἀλλ' οὔτε καὶ ἡ θερμοκρασία εἰς οἱονδήποτε σημεῖον νὰ ἀνέλθῃ ἄνω τῶν 325° F (ἢ 180° C) ἄνω τῆς ἀρχικῆς θερμοκρασίας. Ἡ μόνωσις δύναται νὰ μειωθῇ ἢ καταργηθῇ τελείως εἰς μέρη ὅπου ἡ Ἀρχὴ θεωρεῖ ὅτι ὑπάρχει μικρότερος κίνδυνος πυρκαϊᾶς.

(δ) «Διαιρέσεις Τύπου Β» ἢ ἐπιβραδυντικαὶ τῆς διαδόσεως τοῦ Πυρὸς εἶναι αἱ διαιρέσεις αἱ ἀποτελούμεναι ἐκ φρακτῶν αἵτινες εἶναι οὕτω πως κατασκευασμέναι ὥστε νὰ δύνανται νὰ παρεμποδίζωσι τὴν δίοδον φλογὸς κατὰ τὸ τέλος τῆς πρώτης ἡμισείας ὥρας τῆς «δοκιμῆς πυρὸς στάνταρτ». Ἐπὶ πλέον δέον νὰ παρουσιάζωσι βαθμὸν μονώσεως συμφώνως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς Ἀρχῆς, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς φύσεως τῶν παρακειμένων χώρων. Ἐν γένει, ὁσάκις τοιαῦται φρακταὶ ἀπαιτεῖται νὰ σχηματίζωσι διαιρέσεις ἐπιβραδυντικὰς τοῦ πυρὸς μεταξὺ τῶν θαλάμων, δέον νὰ εἶναι κατασκευασμέναι ἐκ τοιούτου ὑλικοῦ ὥστε οἱαδήποτε ὄψις καὶ ἂν ἐκτεθῇ κατὰ τὴν πρώτην ἡμίσειαν ὥραν τῆς «δοκιμῆς πυρὸς στάνταρτ», νὰ παρεμποδίζηται κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς δοκιμῆς ἡ αὔξησις τῆς θερμοκρασίας ἐπὶ τῆς μὴ ἐκτεθειμένης ὄψεως πλέον τῶν 250° F (ἢ 139° C), ἄνω τῆς ἀρχικῆς θερμοκρασίας. Ὅταν τὰ διαφράγματα εἶναι κατασκευασμένα ἐξ ἀκαύστων ὑλικῶν, ἀρκεῖ νὰ ἐξακριβωθῇ ὅτι ὁ ὅρος ὑψώσεως τῆς ὡς ἄνω μνησθείσης θερμοκρασίας ἐπραγματοποιήθη κατὰ τὰ πρῶτα 15 λεπτὰ τῆς «δοκιμῆς πυρὸς στάνταρτ», ἀλλ' ἡ δοκιμὴ δέον νὰ ἐξακολουθήσῃ μέχρι συμπληρώσεως τῶν 30 λεπτῶν, ἵνα πιστοποιηθῇ, κατὰ τὸν συνήθη τρόπον, ἡ ἀκεραιότης τοῦ διαφράγματος. Ἡ μόνωσις δύναται νὰ ἐλαττωθῇ ἢ καταργηθῇ τελείως, ὅταν ἡ Ἀρχὴ κρίνῃ ὅτι ὑπάρχει μικρότερος κίνδυνος πυρκαϊᾶς.

(ε) «Κύριαι Κάθετοι Ζῶναι» εἶναι αἱ ζῶναι αἵτινες σχηματίζονται ἐκ τῆς διαιρέσεως τοῦ σκάφους, τῶν ὑπερκατασκευασμάτων καὶ τῶν ὑπερστεγασμάτων διὰ κυρίων πυριμάχων διαφραγμάτων, τὸ μέσον μῆκος τῶν ὁποίων, ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, δὲν ὑπερβαίνει γενικῶς τοὺς 131 πόδας (ἢ 40 μ.).

(στ) «Σταθμοὶ Ἐλέγχου» εἶναι οἱ χῶροι εἰς οὓς εἶναι τοποθετημέναι αἱ Ραδιοτηλεγραφικαὶ συσκευαί, αἱ κύριαι συσκευαὶ ναυσιπλοΐας ἢ αἱ κεντρικαὶ ἐγκαταστάσεις ἀνακαλύψεως ἢ σημάνσεως πυρκαϊᾶς ἢ ἡ βοηθητικὴ ἠλεκτρογεννήτρια ἀσφαλείας.

(ζ) «Χῶροι Ἐνδιαιτήσεως» εἶναι οἱ κοινόχρηστοι χῶροι, οἱ διάδρομοι, οἱ χῶροι ὑγιεινῆς, τὰ δωμάτια, τὰ γραφεῖα, τὰ διαμερίσματα πληρώματος, τὰ κομμωτήρια, τὰ ἀπομονωμένα κυλικεῖα, τὰ ἐρμάρια ὑπηρεσίας καὶ ἄλλοι παρόμοιοι χῶροι.

(η) «Κοινόχρηστοι Χῶροι» εἶναι οἱ χῶροι ἐνδιαιτήσεως οἵτινες χρησιμοποιοῦνται ὡς προθάλαμοι, τραπεζαρίαι, αἴθουσαι καὶ παρόμοιοι μονίμως περίκλειστοι χῶροι.

(θ) «Χῶροι Ὑπηρετικοὶ» εἶναι οἱ χῶροι οἱ περιλαμβάνοντες τὰ μαγειρεῖα, τὰ κυλικεῖα, τὰς ἀποθήκας (ἐκτὸς τῶν ἀπομονωμένων κυλικείων καὶ ἐρμαρίων), τὰ δωμάτια ἀποθηκεύσεως ταχυδρομείου καὶ ἀξιῶν καὶ παρόμοιοι χῶροι καὶ ὀχετοὶ ὁδηγοῦντες πρὸς αὐτούς.

(ι) «Χῶροι Φορτίου» εἶναι πάντες οἱ χῶροι οἱ χρησιμοποιούμενοι διὰ φορτία (συμπεριλαμβανομένων τῶν δεξαμενῶν ὑγρῶν φορτίων) καὶ ὀχετοὶ ὁδηγοῦντες πρὸς αὐτούς.

(ια) Οἱ «Χῶροι Μηχανῶν» περιλαμβάνουν πάντας τοὺς χώρους τοὺς περιέχοντας τὰ μηχανήματα προώσεως, τὰ βοηθητικὰ μηχανήματα ἢ τὰ ψυκτικὰ μηχανήματα, τοὺς λέβητας, τὰς ἀντλίας, τὰ συνεργεῖα, τὰς ἠλεκτρομηχανάς, τὰ μηχανήματα ἀερισμοῦ καὶ εὐτρεπισμοῦ τοῦ ἀέρος, τοὺς σταθμοὺς πληρώσεως ἐλαίου καὶ παρομοίους χώρους ὡς καὶ ὀχετοὺς ὁδηγοῦντας πρὸς αὐτούς.

(ιβ) «Χάλυψ ἢ ἄλλα Ἰσοδύναμα Ὑλικά». Ὅπου ἀπαντᾶται ἡ φρᾶσις »Χάλυψ ἢ ἄλλα Ἰσοδύναμα Ὑλικά» αἱ λέξεις «Ἰσοδύναμα Ὑλικά» σημαίνουν πᾶν ὑλικόν, τὸ ὁποῖον ἀφ' ἑαυτοῦ, ἢ συνεπείᾳ μονώσεως, παρουσιάζει ἰδιότητας ἀντοχῆς ἰσοδυνάμους πρὸς τὰς τοῦ χάλυβος, ἀφοῦ ἐκτεθῇ εἰς τὸ πῦρ ἐπὶ τὸ ἀπαιτούμενον χρονικὸν διάστημα (π. χ. τὸ ἀλουμίνιον μεμονωμένον καταλλήλως).

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 27.

Κατασκευὴ (Μέθοδοι I, II καὶ II)

Τὸ σκάφος, τὰ ὑπερκατασκευάσματα, αἱ φρακταὶ τοῦ σκάφους, τὰ καταστρώματα καὶ ὑπερστεγάσματα δέον νὰ εἶναι κατασκευασμένα ἐκ χάλυβος, ἐκτὸς εἰδικῶν περιπτώσεων, καθ' ἃς ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν χρῆσιν ἄλλου καταλλήλου ὑλικοῦ.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 28.

Κύριαι Κάθετοι Ζῶναι (Μέθοδοι, I II καὶ III)

(α) Τὸ σκάφος, τὰ ὑπερκατασκευάσματα καὶ ὑπερστεγάσματα δέον νὰ εἶναι ὑποδιηρημένα διὰ διαιρέσεων τύπου «Α» εἰς κυρίας κατακορύφους ζώνας, τὸ μέσον μῆκος τῶν ὁποίων ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, δέον κατὰ γενικὸν κανόνα νὰ μὴν ὑπερβαίνῃ τοὺς 131 πόδας (ἢ 40μ.). Ὅπου ὑπάρχει ἀνάγκη βαθμίδων ἡ κατασκευὴ των δέον νὰ εἶναι τύπου «Α».

(β) Ἐφ' ὅσον εἶναι δυνατόν, τὰ τμήματα τῶν φρακτῶν τούτων, τὰ εὑρισκόμενα ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν δέον νὰ εἶναι ἐπὶ τῆς αὐτῆς γραμμῆς πρὸς τὰς φρακτὰς στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως τὰς κειμένας ἀμέσως κάτωθι τοῦ καταστρώματος στεγανῶν.

(γ) Αἱ φρακταὶ αὗται δέον νὰ ἐκτείνωνται ἀπὸ καταστρώματος εἰς κατάστρωμα καὶ μέχρι τοῦ ἐξωτερικοῦ περιβλήματος ἢ ἄλλων ὁρίων.

(δ) Ἐπὶ πλοίων προοριζομένων δι' εἰδικοὺς σκοπούς, ὡς ἡ μεταφορὰ αὐτοκινήτων ἢ σιδηροδρομικῶν ὀχημάτων, ἔνθα ἡ κατασκευὴ τοιούτων φρακτῶν θὰ ἦτο ἀσυμβίβαστος πρὸς τὴν ἀποστολὴν τῶν πλοίων τούτων, δέον κατόπιν εἰδικῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς, νὰ ἐγκαθίστανται ἰσοδύναμα μέσα ἐπιτρέποντα τὴν καταστολὴν καὶ τὸν ἐντοπισμὸν τῆς πυρκαϊᾶς.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 29.

Ἀνοίγματα εἰς Φρακτὰς Κυρίων κατακορύφων Ζωνῶν (Μέθοδοι I, II καὶ III)

(α) Ὁσάκις αἱ φρακταὶ κυρίων κατακορύφων ζωνῶν διανοίγονται διὰ τὴν δίοδον ἠλεκτρικῶν καλωδίων, σωλήνων ὀχετῶν κ.τ.λ. ἢ διὰ διαδοκίδας, ζυγὰ ἢ ἄλλα μέρη κατασκευῆς, δέον νὰ λαμβάνονται μέτρα ὅπως μὴ ἐξασθενίζηται ἡ ἀντοχὴ τῶν φρακτῶν τούτων κατὰ τῆς πυρκαϊᾶς.

(β) Φράκται (DAMPERS) δέον νὰ εἶναι τοποθετημένοι εἰς ὀχετοὺς διερχομένους διὰ τῶν φρακτῶν κυρίων κατακορύφων ζωνῶν καὶ νὰ εἶναι ἐφωδιασμένοι διὰ καταλλήλου ἐπιτοπίου χειριστηρίου δυναμένου νὰ λειτουργήσῃ ἐξ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς φρακτῆς. Αἱ θέσεις τοῦ χειρισμοῦ δέον

νὰ εἶναι εὐπρόσιτοι καὶ σημειωμέναι δι' ἐρυθροῦ χρώματος. Δέον νὰ ὑπάρχωσι δεῖκται σημειοῦντες ἐὰν οἱ φράκται εἶναι ἀνοικτοὶ ἢ κλειστοί.

(γ) Πάντα τὰ ἀνοίγματα δέον νὰ ἔχωσι μονίμως προσηρμοσμένα μέσα κλεισίματος, τῶν ὁποίων ἡ ἀντοχὴ εἰς τὸ πῦρ πρέπει νὰ εἶναι τοὐλάχιστον ἴση πρὸς τὴν τῶν φρακτῶν, εἰς ἃς εὑρίσκωνται.

(δ) Ἡ κατασκευὴ ὅλων τῶν θυρῶν καὶ τῶν πλαισίων αὐτῶν ἐπὶ τῶν φρακτῶν τῶν κυρίων κατακορύφων ζωνῶν, ὡς καὶ τὰ μέσα ἄτινα ἐπιτρέπουσι νὰ κρατῶνται αἱ θύραι αὗται κλεισταί, δέον νὰ ἀντέχωσιν εἰς τὸ πῦρ τοὐλάχιστον ὅσον καὶ αἱ φρακταὶ ἐπὶ τῶν ὁποίων εὑρίσκωνται αἱ θύραι αὗται καὶ ἐπὶ πλέον νὰ δύνανται νὰ παρεμποδίζωσι τὴν δίοδον τοῦ καπνοῦ καὶ τῶν φλογῶν. Δὲν ὑπάρχει ἀνάγκη μονώσεως τῶν στεγανῶν θυρῶν.

(ε) Ἑκάστη τῶν θυρῶν τούτων δέον νὰ δύναται νὰ ἀνοίγηται ἐξ ἑκάστης πλευρᾶς τῆς φρακτῆς ὑφ' ἑνὸς μόνον προσώπου. Αἱ θύραι πυρκαϊᾶς, οὐχὶ αἱ στεγαναὶ θύραι, δέον νὰ δύνανται νὰ κλεισθῶσιν ἀφ' ἑαυτῶν δι' ἁπλοῦ καὶ εὐκόλου μέσου ἐλευθερώσεώς των ἀπὸ τῆς ἀνοικτῆς θέσεως. Αἱ θύραι αὗται δέον νὰ εἶναι τύπων καὶ σχεδίων ἐγκεκριμμένων παρὰ τῆς Ἀρχῆς.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 30.

Φρακταὶ κείμεναι εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τῶν Κυρίων Κατακορύφων Ζωνῶν (μὴ ἀπαιτούμεναι διὰ τὴν Μέθοδον ΙΙ)

(α) Μέθοδος Ι.

(i) Εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως, ὅλαι αἱ περικλείουσαι φρακταί, ἐκτὸς ἐκείνων αἱ ὁποῖαι ἀπαιτεῖται νὰ εἶναι διαιρέσεως τύπου «Α», δέον νὰ εἶναι τύπου »Β» καὶ νὰ εἶναι συνδεδεμέναι κατὰ τρόπον ὥστε νὰ ἐξασφαλίζωσι τὴν ἀκεραιότητα τοῦ συνόλου. Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ μίαν δοκιμὴν τοῦ συνόλου τῆς συνδέσεως εἰς τὸ πῦρ. Ἐπὶ πλοίων μεταφερόντων πλέον τῶν 100 ἐπιβατῶν, αἱ διαιρέσεις τύπου »Β» δέον νὰ εἶναι ἐξ ἀκαύστου ὑλικοῦ, ὅπερ, ἐν τούτοις, δύναται νὰ εἶναι ἐπενδεδυμένον διὰ καυσίμου ὑλικοῦ, συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 39.

(ii) Ὅλαι αἱ φρακταὶ διαδρόμων δέον νὰ ἐκτείνωνται ἀπὸ καταστρώματος εἰς κατάστρωμα. Ἀνοίγματα ἀερισμοῦ ἐπιτρέπονται εἰς τὰς φρακτὰς διαδρόμων, κατὰ προτίμησιν εἰς τὸ κατώτερον μέρος. Ὅλαι αἱ λοιπαὶ περικλείουσαι φρακταὶ δέον νὰ ἐκτείνωνται ἀπὸ καταστρώματος εἰς κατάστρωμα κατακορύφως καὶ μέχρι τοῦ ἐξωτερικοῦ περιβλήματος ἢ ἄλλων ὁρίων ἐγκαρσίως, ἐκτὸς ἐὰν ὑπάρχουσιν ἄκαυστοι ἐπιστρώσεις ἢ ἐπενδύσεις, ὁπότε αἱ φρακταὶ δύνανται νὰ καταλήγωσιν εἰς τὰς ἐπιστρώσεις ἢ ἐπενδύσεις.

(β) Μέθοδος ΙΙΙ

(i) Εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως αἱ περικλείουσαι φρακταί, οὐχὶ ἐκεῖναι αἱ ὁποῖαι ἀπαιτεῖται νὰ εἶναι διαιρέσεως τύπου »Α», δέον νὰ εἶναι τύπου «Β» οὕτως ὥστε νὰ σχηματίζωσιν ἓν συνεχὲς δίκτυον φρακτῶν ἐπιβραδυντικῶν τῆς διαδόσεως τῆς πυρκαϊᾶς καὶ εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τοῦ ὁποίου ἡ ἐπιφάνεια οἱουδήποτε διαμερίσματος δέον γενικῶς νὰ μὴ ὑπερβαίνῃ τοὺς 1300 τετρ. πόδας (ἢ 120 τετρ.μ.) μὲ ἀνώτατον ὅριον τοὺς 1600 τετρ. πόδας (ἢ 150 τετρ. μ.)

(ii) Πάντες οἱ κοινόχρηστοι χῶροι ἄνευ ἐσωτερικῶν ὑποδιαιρέσεων, δέον νὰ περιστοιχίζωνται ὑπὸ φρακτῶν τύπου »Β». Ἡ μόνωσις τῶν διαιρέσεων τύπου »Α» καὶ »Β», ἐκτὸς ἐκείνων αἵτινες χωρίζουσι τὰς κυρίας κατακορύφους ζώνας, τοὺς σταθμοὺς ἐλέγχου, τὰ κλιμακοστάσια καὶ τοὺς διαδρόμους, δύναται νὰ παραλειφθῇ ἐκεῖ ὅπου αἱ διαιρέσεις ἀποτελοῦν τὸ ἐξωτερικὸν μέρος τοῦ πλοίου ἢ ὅταν τὸ παρακείμενον διαμέρισμα δὲν παρουσιάζει κίνδυνον πυρκαϊᾶς.

(iii) Ὅλαι αἱ φρακταὶ τῶν διαδρόμων δέον νὰ εἶναι διαιρέσεως τύπου »Β» καὶ νὰ ἐκτείνωνται ἀπὸ καταστρώματος εἰς κατάστρωμα. Ὅταν δὲν ὑπάρχουν ἐπενδύσεις ἢ αἱ ἐπενδύσεις εἶναι κατασκευασμέναι ἐξ ἀκαύστου ὑλικοῦ, θὰ ἐπιτρέπωνται ἀνοίγματα ἀερισμοῦ ἔχοντα ἐσχάρας ἐξ ἀκαύστου ὑλικοῦ. Ὅλαι αἱ λοιπαὶ φρακταὶ περιφράξεως δέον καθ' ὅμοιον τρόπον νὰ ἐκτείνωνται ἀνέπαφοι ἀπὸ καταστρώματος εἰς κατάστρωμα.

(iv) Αἱ διαιρέσεις τύπου «Β» δέον νὰ εἶναι τύπου ἔχοντος πυρήνας ἀκαύστους ἢ συνθέτου τύπου περιέχοντος ἐσωτερικὰ στρώματα ἐκ φύλλων ἀμιάντου ἢ ἀναλόγων ὑλικῶν ἀκαύστων, τὸ δὲ ὅριον ὑψώσεως τῆς θερμοκρασίας, ὅπερ ἀναφέρεται εἰς τοὺς ὁρισμοὺς τῶν διαιρέσεων τύπου »Β» ἐν τῷ Κανονισμῷ 26, δέον νὰ τηρῆται εἰς τὸ τέλος τῆς 30λέπτου δοκιμῆς πυρός.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 31

Χωρισμὸς τῶν χώρων Ἐνδιαιτήσεως ἀπὸ τοὺς Χώρους Μηχανῶν, Φορτίου καὶ Ὑπηρετικοὺς Χώρους (Μέθοδοι Ι, ΙΙ καὶ ΙΙΙ)

Αἱ φρακταὶ καὶ τὰ καταστρώματα αἵτινες χωρίζουσι τοὺς χώρους ἐνδιαιτήσεως ἀπὸ τοὺς χώρους μηχανῶν, φορτίου καὶ ὑπηρετικοὺς χώρους, δέον νὰ εἶναι κατασκευασμέναι συμφώνως πρὸς τὸν τύπον διαιρέσεων »Α». Αἱ φρακταὶ αὗται καὶ τὰ καταστρώματα δέον νὰ ἔχωσι βαθμὸν μονώσεως ἐγκεκριμμένον παρὰ τῆς Ἀρχῆς, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς φύσεως τῶν παρακειμένων χώρων.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 32

Ἐπιστρώσεις Καταστρωμάτων (Μέθοδοι Ι, ΙΙ καὶ ΙΙΙ)

Αἱ ἐπιστρώσεις τῶν καταστρωμάτων ἐντὸς τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως, τῶν σταθμῶν ἐλέγχου, τῶν κλιμάκων καὶ τῶν διαδρόμων, δέον νὰ εἶναι ἐξ ὑλικῶν μὴ εὐκόλως ἀναφλεγομένων καὶ ἐγκεκριμμένων παρὰ τῆς Ἀρχῆς.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 33

Προστασία Κατακορύφων Κλιμάκων

(α) Μέθοδοι Ι καὶ ΙΙΙ

(i) Ὅλαι αἱ κλίμακες δέον νὰ ἔχωσι σκελετὸν ἐκ χάλυβος καὶ νὰ εὑρίσκωνται ἐντὸς περιφραγμάτων ἀποτελουμένων ἐκ διαιρέσεων τύπου »Α» μετ' ἀποτελεσματικῶν μέσων κλεισίματος εἰς ὅλα τὰ ἀνοίγματα ἀπὸ τοῦ κατωτάτου καταστρώματος ἐνδιαιτήσεως μέχρις τοὐλάχιστον ἑνὸς ἐπιπέδου, ἐκ τοῦ ὁποίου δύναταί τις νὰ φθάσῃ ἀπ' εὐθείας εἰς τὸ ἀνοικτὸν κατάστρωμα, ἐκτὸς τῶν ἀκολούθων ἐξαιρέσεων.

(α) Κλίμαξ ἐξυπηρετοῦσα δύο μόνον καταστρώματα δὲν εἶναι ἀναγκαῖον νὰ εἶναι περικεκλεισμένη ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως ἡ ἀκεραιότης τοῦ καταστρώματος ἐξασφαλίζηται διὰ καταλλήλων φρακτῶν ἢ θυρῶν εἰς τὸ ἓν κατάστρωμα.

(β) Κλίμακες δύνανται νὰ ἐγκαθίστανται ἄνευ περιφράγματος εἰς κοινόχρηστον χῶρον ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι θὰ εὑρίσκωνται ἐξ ὁλοκλήρου εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τοῦ χώρου τούτου.

(ii) Τὰ περιφράγματα τῶν κλιμάκων δέον νὰ ἔχωσιν ἄμεσον ἐπικοινωνίαν μετὰ τῶν διοδρόμων καὶ νὰ εἶναι ἀρκετῆς ἐπιφανείας διὰ τὴν ἀποφυγὴν συνωστισμοῦ, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν προσώπων, ἅτινα εἶναι ἐνδεχόμενον νὰ χρησιμοποιήσωσι ταῦτα ἐν περιπτώσει ἀνάγκης. Ταῦτα δέον νὰ περιλαμβάνωσιν ὅσον τὸ δυνατὸν ὀλιγωτέρους χώρους ἐνδιαιτήσεως καὶ ἄλλους κλειστοὺς χώρους ἐντὸς τῶν ὁποίων εἶναι δυνατὸν νὰ ἐκραγῇ πυρκαϊά.

(iii) Αἱ φρακταὶ περιφράξεως κλιμάκων δέον νὰ ἔχωσιν βαθμὸν μονώσεως ἐγκεκριμμένον παρὰ τῆς Ἀρχῆς, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς φύσεως τῶν παρακειμένων χώρων. Τὰ μέσα κλεισίματος τῶν ἀνοιγμάτων εἰς τὰ περιφράγματα κλιμάκων δέον νὰ ἔχωσιν ἀντοχὴν εἰς τὸ πῦρ τοὐλάχιστον ὅσην καὶ αἱ φρακταὶ εἰς τὰς ὁποίας εἶναι προσηρμοσμένα. Αἱ θύραι, οὐχὶ αἱ ὑδατοστεγαναί, δέον νὰ δύνανται νὰ κλεισθῶσιν ἀφ' ἑαυτῶν, ὡς ἀπαιτεῖται διὰ τὰς φρακτὰς τῶν κυρίων καθέτων ζωνῶν.

(β) Μέθοδος ΙΙ.

(i) Αἱ κυρίαι κλίμακες δέον νὰ ἔχωσιν σκελετὸν ἐκ χάλυβος καὶ δέον νὰ εὑρίσκωνται ἐντὸς περιφραγμάτων ἀποτελουμένων ἐκ Διαιρέσεων τύπου »Α» μετ' ἀποτελεσματικῶν μέσων κλεισίματος εἰς ὅλα τὰ ἀνοίγματα ἀπὸ τοῦ κατωτάτου καταστρώματος ἐνδιαιτήσεως μέχρι τοὐλάχιστον ἑνὸς ἐπιπέδου. ἐξ οὗ δύναταί τις νὰ φθάσῃ ἀπ' εὐθείας εἰς τὸ ἀνοικτὸν κατάστρωμα, ἐκτὸς τῶν ἀκολούθων ἐξαιρέσεων.

(α) Κλίμαξ ἐξυπηρετοῦσα δύο μόνον καταστρώματα δὲν εἶναι ἀναγκαῖον νὰ εἶναι περικεκλεισμένη, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως ἡ ἀκεραιότης τοῦ καταστρώματος ἐξασφαλίζηται διὰ καταλλήλων φρακτῶν ἢ θυρῶν εἰς τὸ ἓν κατάστρωμα.

(β) Κλίμακες δύνανται νὰ ἐγκαθίστανται ἄνευ περιφράγματος εἰς κοινόχρηστον χῶρον, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι θὰ εὑρίσκωνται ἐξ ὁλοκλήρου εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τοῦ χώρου τούτου.

(ii) Τὰ περιφράγματα τῶν κλιμάκων δέον νὰ ἔχωσιν ἄμεσον ἐπικοινωνίαν μετὰ τῶν διαδρόμων καὶ νὰ εἶναι ἀρκετῆς ἐπιφανείας διὰ τὴν ἀποφυγὴν συνωστισμοῦ, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν προσώπων, ἅτινα εἶναι ἐνδεχόμενον νὰ χρησιμοποιήσωσι ταῦτα ἐν περιπτώσει ἀνάγκης. Ταῦτα δέον νὰ περιλαμβάνωσιν ὅσον τὸ δυνατὸν ὀλιγωτέρους χώρους ἐνδιαιτήσεως ἢ ἄλλους κλειστοὺς χώρους ἐντὸς τῶν ὁποίων δύναται νὰ ἐκραγῇ πυρκαιά.

(iii) Αἱ φρακταὶ περιφράξεως κλιμάκων δέον νὰ ἔχωσι βαθμὸν μονώσεως ἐγκεκριμμένον παρὰ τῆς Ἀρχῆς, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς φύσεως τῶν παρακειμένων χώρων. Τὰ μέσα κλεισίματος τῶν ἀνοιγμάτων εἰς τὰ περιφράγματα κλιμάκων δέον νὰ ἔχωσιν ἀντοχὴν εἰς τὸ πῦρ τοὐλάχιστον ὅσην καὶ αἱ φρακταὶ εἰς τὰς ὁποίας εἶναι προσηρμοσμένα. Αἱ θύραι, οὐχὶ αἱ ὑδατοστεγαναί, δέον νὰ δύνανται νὰ κλεισθῶσιν ἀφ' ἑαυτῶν, ὡς ἀπαιτεῖται διὰ τὰς φρακτὰς τῶν κυρίων κατακορύφων ζωνῶν.

(iv) Βοηθητικαὶ κλίμακες δέον νὰ ἔχωσι σκελετὸν ἐκ χάλυβος, ἀλλὰ δὲν εἶναι ἀναγκαῖον νὰ εὑρίσκωνται ἐντὸς τῶν περιφραγμάτων, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως ἡ ἀκεραιότης τοῦ καταστρώματος ἐξασφαλίζηται διὰ τῆς ἐγκαταστάσεως συσκευῶν σβέσεως διὰ ραντισμοῦ εἰς τὰς βοηθητικὰς κλίμακας.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 34.

Προστασία Ἀνελκυστήρων (Ἐπιβατῶν καὶ Ὑπηρεσίας), Κάθετοι Ὀχετοὶ Φωτισμοῦ καὶ Ἀερισμοῦ κ.λ.π. (Μέθοδοι I, II καὶ III)

(α) Οἱ ὀχετοὶ ἀνελκυστήρων ἐπιβατῶν καὶ ὑπηρεσίας, οἱ κάθετοι ὀχετοὶ φωτισμοῦ καὶ ἀερισμοῦ τῶν χώρων ἐπιβατῶν κ.τ.λ. δέον νὰ εἶναι διαιρέσεων τύπου «Α». Αἱ θύραι δέον νὰ εἶναι ἐκ χάλυβος ἢ ἄλλου ἀκαύστου ὑλικοῦ καὶ ὅταν κλείωνται δέον νὰ ἐξασφαλίζωσιν ἀντοχὴν κατὰ τοῦ πυρὸς τοὐλάχιστον ὅσην καὶ οἱ ὀχετοὶ εἰς οὓς εἶναι ἐγκατεστημέναι.

(β) Οἱ ὀχετοὶ ἀνελκυστήρων δέον νὰ εἶναι οὕτω πως διατεταγμένοι ὥστε νὰ παρεμποδίζωσι τὴν διέλευσιν καπνοῦ καὶ φλογῶν ἀπὸ ἑνὸς ὑποφράγματος εἰς ἕτερον καὶ νὰ εἶναι ἐφωδιασμένοι διὰ μέσου κλεισίματος ἐπιτρέποντος τὸν περιορισμὸν τοῦ ἑλκυσμοῦ καὶ τῆς διόδου τῶν φλογῶν Ἡ μόνωσις τῶν ὀχετῶν ἀνελκυστήρων τῶν εὑρισκομένων ἐντὸς περιφραγμάτων κλιμάκων δὲν εἶναι ὑποχρεωτική

(γ) Ὅταν ὀχετὸς φωτισμοῦ ἢ ἀερισμοῦ συγκοινωνῇ μεθ' ἑνὸς ἢ πλειόνων χώρων ὑποφραγμάτων καὶ κατὰ τὴν γνώμην τῆς Ἀρχῆς καπνὸς καὶ φλόγες εἶναι ἐνδεχόμενον νὰ διέλθωσιν ἐξ ἑνὸς ὑποφράγματος εἰς ἕτερον, δέον νὰ ἐγκατασταθῶσι καπνοφράκται, καταλλήλως τοποθετημένοι, οὕτως ὥστε ἕκαστος χῶρος νὰ δύναται νὰ ἀπομονωθῇ ἐν περιπτώσει πυρκαϊᾶς

(δ) Πᾶς ἄλλος ὀχετὸς (π.χ. δι' ἠλεκτρικὰ καλώδια) δέον νὰ εἶναι οὕτω πως κατασκευασμένος ὥστε νὰ μὴν ἐπιτρέπῃ τὴν δίοδον εἰς τὸ πῦρ ἀπὸ ἑνὸς ὑποφράγματος ἢ διαμερίσματος εἰς ἕτερον.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 35

Προστασία Σταθμῶν Ἐλέγχου (Μέθοδοι 1,II καὶ III)

Οἱ σταθμοὶ ἐλέγχου δέον νὰ εἶναι κεχωρισμένοι ἀπὸ τοῦ ὑπολοίπου πλοίου διὰ φρακτῶν τύπου »Α» καὶ καταστρωμάτων.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 36

Προστασία Ἀποθηκῶν κλπ. (Μέθοδοι I,II καὶ III)

Αἱ φρακταὶ αἱ περιφράσσουσαι τὰς ἀποθήκας ἀποσκευῶν, ταχυδρομείου, ἐφοδίων, χρωμάτων καὶ λυχνιῶν, τὰ μαγειρεῖα καὶ παρομοίους χώρους δέον νὰ εἶναι διαιρέσεων τύπου «Α».

Χῶροι, περιέχοντες ἐφόδια ἐξαιρετικῶς εὔφλεκτα, δέον νὰ εἶναι διατεταγμένοι κατὰ τοιοῦτον τρόπον, ὥστε νὰ περιορίζουσιν εἰς τὸ ἐλάχιστον τὸν κίνδυνον διὰ τοὺς ἐπιβάτας ἢ τὸ πλήρωμα ἐν περιπτώσει πυρκαϊᾶς.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 37

Παράθυρα καὶ Παραφωτίδες

(α) Μέθοδοι I καὶ III

Ὅλα τὰ παράθυρα καὶ αἱ παραφωτίδες ἐντὸς τῶν χώρων ἐνδιαιτησεως δέον νὰ εἶναι κατασκευασμέναι μὲ μετάλλινα πλαίσια ἢ ἰσοδύναμον ὑλικόν. Ἡ ὕελος δέον νὰ συγκρατεῖται διὰ μεταλλικῶν συνδετήρων ἢ ἰσοδυμάνου μέσου. Ὅλα τὰ παράθυρα ἢ παραφωτίδες αἱ ἀνοίγουσαι πρὸς διαδρόμους ἢ κλίμακας δέον νὰ ἀνταποκρίνωνται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις ἀκεραιότητος τοῦ τύπου τῶν φρακτῶν. εἰς ἃς εἶναι τοποθετημέναι.

(β) Μέθοδος II

Ὅλα τὰ παράθυρα ἢ παραφωτίδες αἱ ἀνοίγουσαι πρὸς διαδρόμους ἢ κλίμακας δέον νὰ ἀνταποκρίνωνται εἰς τὰς ἀπαιτήσεις ἀκεραιότητος τοῦ τύπου τῶν φρακτῶν εἰς ἃς εἶναι τοποθετημέναι.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 38

Συστήματα Ἀερισμοῦ (Μέθοδοι I, II καὶ III)

(α) Αἱ κύριαι εἰσαγωγαὶ καὶ ἐξαγωγαὶ ὅλων τῶν συστημάτων ἀερισμοῦ δέον νὰ ἔχωσι μέσα κλεισίματος προσιτά, ἅτινα νὰ δύνανται νὰ κλείσωσιν ἐν περιπτώσει πυρκαϊᾶς. Ἐν γένει οἱ ἀνεμιστῆρες δέον νὰ εἶναι οὕτω πως διατεταγμένοι, ὥστε οἱ ἀγωγοὶ οἱ ἄγοντες εἰς τὰ διάφορα διαμερίσματα νὰ εὑρίσκωνται ἐντὸς τῆς κυρίας κατακορύφου ζώνης.

(β) Ὅλος ὁ μηχανικὸς ἀερισμός, ἐκτὸς τῶν ἀνεμιστήρων τοῦ χώρου μηχανῶν, δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένος διὰ γενικοῦ διακόπτου, οὕτως ὥστε νὰ εἶναι δυνατὸν νὰ σταματήσωσι πάντες οἱ ἀνεμιστῆρες ἐκ τοῦ ἑνὸς ἢ τοῦ ἄλλου ἐκ τῶν δύο σταθμῶν χειρισμοῦ ,οἱ ὁποῖοι δέον νὰ εἶναι ἀπομεμακρυσμένοι ὁ εἷς ἐκ τοῦ ἑτέρου, ὅσον τὸ δυνατὸν περισσότερον. Ὁ εἷς ἐκ τῶν γενικῶν διακοπτῶν τοῦ μηχανικοῦ ἀερισμοῦ, τοῦ ἐξυπηρετοῦντος τοὺς χώρους μηχανῶν, δέον νὰ εἶναι δυνατὸν νὰ χειρισθῇ ἐκ σημείου ἐκτὸς τοῦ χώρου μηχανῶν. Ἀποτελεσματικὴ μόνωσις δέον νὰ προβλέπηται διὰ τοὺς ἀγωγοὺς ἀερίων καύσεως τῶν κλιβάνων μαγειρείων, εἰς ἃ σημεῖα οἱ ἀγωγοὶ οὗτοι διέρχονται διὰ μέσου χώρων ἐνδιαιτήσεως.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 39

Λεπτομέρειαι Κατασκευῆς (μὴ ἀπαιτούμεναι διὰ τὴν Μέθοδον II)

(α) Μέθοδος I

Ἐξαιρέσει τῶν χώρων φορτίου, ἀποθηκῶν ταχυδρομείου, ἀποσκευῶν ἢ ψυκτικῶν θαλάμων, ὑπηρετικῶν χώρων, ὅλαι αἱ ἐπενδύσεις ,δάπεδα, ἐπιστρώσεις ὀροφῶν καὶ μονώσεις δέον νὰ εἶναι ἐξ ἀκαύστων ὑλικῶν. Προκειμένου ὅμως περὶ πλοίων μεταφερόντων οὐχὶ περισσοτέρους τῶν 100 ἐπιβατῶν ,αἱ ἐπενδύσεις ,δάπεδα καὶ ἐπιστρώσεις ὀροφῶν δὲν εἶναι ἀναγκαῖον νὰ εἶναι ἐξ ἀκαύστων ὑλικῶν, ἐφ' ὅσον ἀνταποκρίνωνται πρὸς τὰς διατάξεις τὰς σχετικὰς πρὸς τὰς φρακτὰς τῶν χώρων ἐντὸς τῶν ὁποίων εὑρίσκονται.

Ὁ ὅλος ὄγκος τῶν καυσίμων ὑλικῶν, δηλ. ἐπενδύσεων, σκαλισμάτων, διακοσμήσεων καὶ διακοσμητικῶν ἐπιστρώσεων εἰς πάντα χῶρον ἐνδιαιτήσεως ἢ κοινόχρηστον δέον νὰ μὴν ὑπερβαίνῃ ὄγκον ἰσοδύναμον ἑνὸς δεκάτου τοῦ δακτύλου (ἢ 2.54 χμ.) πάχους ,εἰς ὁλόκληρον τὴν ἐπιφάνειαν τῶν τοιχωμάτων καὶ τῆς ὀροφῆς .Ἐπιστρώσεις, σκαλίσματα, διακοσμήσεις ἢ διακοσμητικαὶ ἐπιστρώσεις ἐκ καυσίμων ὑλικῶν δέον νὰ μὴ χρησιμοποιῶνται εἰς περιφράγματα διαδρόμων ἢ κλιμάκων.

(β) Μέθοδος III

Ἡ χρῆσις παντὸς εἴδους καυσίμων ὑλικῶν, ὡς ξύλων, διακοσμητικῶν ἐπιστρώσεων, ἐπενδύσεων, παραπετασμά-

των, ταπήτων κ.λ.π. δέον νὰ περιορίζηται. ὅσον εἶναι λογικὸν καὶ ἐπιτρεπτόν. Εἰς μεγάλους χώρους ἐνδιαιτήσεως, τὰ δάπεδα καὶ τὰ στηρίγματα ἐπενδύσεων καὶ ὀροφῶν δέον νὰ εἶναι ἐκ χάλυβος ἢ ἰσοδυνάμου ὑλικοῦ.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 40

Διάφοροι Λεπτομέρειαι (Μέθοδοι Ι, ΙΙ καὶ ΙΙΙ)

(α) (i) Χῶροι ἀέρος περιλαμβανόμενοι ὄπισθεν ὀροφῶν, ἐπιστρώσεων ἢ ἐπενδύσεων δέον νὰ εἶναι καταλλήλως διηρημένοι διὰ καλῶς ἐφαρμοζομένων χωρισμάτων πρὸς παρεμπόδισιν ἐλκυσμοῦ ἀέρος. Ἡ ἀπόστασίς των δέον νὰ μὴν ὑπερβαίνῃ τοὺς 45 πόδας (ἢ 13,70 μ.) κατὰ τὴν διαμήκη ἔννοιαν.

(ii) Κατὰ τὴν κάθετον διεύθυνσιν οἱ τοιοῦτοι χῶροι, συμπεριλαμβανομένων τῶν εὑρισκομένων ὄπισθεν τῶν ἐπενδύσεων τῶν κλιμάκων ὀχετῶν κ.τ.λ., δέον νὰ εἶναι κεκλεισμένοι εἰς ἕκαστον κατάστρωμα.

(β) Ἡ κατασκευὴ τῶν ὀροφῶν καὶ φρακτῶν δέον νὰ εἶναι τοιαύτη, ὥστε νὰ ἐπιτρέπῃ εἰς τὰς ὁμάδας ἐλέγχου πυρκαϊᾶς νὰ ἀνακαλύψωσι πάντα καπνὸν προερχόμενον ἐκ χώρων κεκρυμμένων καὶ ἀπροσίτων, χωρὶς νὰ μειοῦται ἡ ἀποτελεσματικότης τῆς προστασίας κατὰ τοῦ πυρός.

(γ) Αἱ κεκρυμμέναι ἐπιφάνειαι ὅλων τῶν φρακτῶν, ἐπενδύσεων , φατνωμάτων, κλιμάκων, ἐντερονίδων δαπέδων κ.τ.λ. εἰς χώρους ἐνδιαιτήσεως δέον νὰ εἶναι τοιαῦται ὥστε, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς, νὰ περιορίζωσι τὴν ἐξάπλωσιν τῶν φλογῶν κατὰ τρόπον ἱκανοποιητικόν.

(δ) Χρώματα, βερνίκια καὶ παρόμοια παρασκευάσματα ἔχοντα βάσιν τὴν νιτροκυτταρίνην, δέον νὰ μὴ χρησιμοποιῶνται.

(ε) Μόλυβδος δέον νὰ μὴ χρησιμοποιῆται διὰ τὴν κατασκευὴν ἐξωτερικῶν εὐδιαίων, ἀποχετεύσεων καὶ ἄλλων ἐξαγωγῶν κειμένων πλησίον τῆς ἰσάλου γραμμῆς ὡς καὶ ὁπουδήποτε ἡ τῆξις τοῦ μολύβδου, ἐν περιπτώσει πυρκαϊᾶς ἤθελε προκαλέσῃ κίνδυνον κατηκλύσεως.

(στ) Ἠλεκτρικὰ σώματα θερμάνσεως, ἐὰν χρησιμοποιῶνται, δέον νὰ εἶναι τοποθετημένα εἰς ἰδίαν θέσιν, νὰ εἶναι δὲ κατασκευασμένα κατὰ τρόπον, ὥστε νὰ περιορίζωσιν εἰς τὸ ἐλάχιστον τοὺς κινδύνους πυρκαϊᾶς.

Ἀπαγορεύεται ἡ χρησιμοποίησις ἠλεκτρικῶν σωμάτων θερμάνσεως τύπου ἐκτεθειμένου πυρός.

Διάταξις ἐφαρμοζομένη μόνον ἐπὶ τῆς Μεθόδου ΙΙΙ.

(ζ) Ὅλαι αἱ ἐκτεθειμέναι ἐπιφάνειαι εἰς τοὺς χώρους ἐνδιαιτήσεως καὶ αἱ ἐπιχρίσεις αὐτῶν δέον νὰ εἶναι περιωρισμένου βαθμοῦ ἐπεκτάσεως τοῦ πυρὸς κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 41

Κινηματογραφικὴ Συσκευὴ (Μέθοδοι Ι, ΙΙ καὶ ΙΙΙ)

Ἐξαιρέσει τῶν περιπτώσεων καθ' ἃς χρησιμοποιοῦνται μόνον ταινίαι μὴ ἀναφλέξιμοι, ἡ ἐγκατάστασις καὶ χρησιμοποίησις τῶν κινηματογραφικῶν συσκευῶν ἐπὶ πλοίων, δέον νὰ ὑπόκειται εἰς ἰδιαιτέρας προφυλάξεις κατὰ τῆς πυρκαϊᾶς, αἵτινες θὰ καθορίζωνται ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς. Τα ἑρμάρια καὶ αἱ ἀποθῆκαι, ἐφ' ὧν τοποθετῶνται αἱ λίαν ἀναφλέξιμοι ταινίαι, δέον νὰ ἔχωσιν ἀγωγὸν ὁδηγοῦντα πρὸς τὸν ἐλεύθερον ἀέρα, ἔχοντα διατομὴν ἑνὸς τετραγωνικοῦ δακτύλου ἀνὰ 5 λίβρας (10 τετρ. ἑκατοστόμετρα ἀνὰ 3,1)2 χιλιόγραμμα) ἐξελίκτρου ταινίας ἢ ἀναλόγου ἐναποθηκευμένης ὕλης.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 42

Αὐτόματος συσκευὴ σβέσεως διὰ ραντισμοῦ ὕδατος καὶ συστήματα ἀναγγελίας καὶ ἀνακαλύψεως πυρκαϊᾶς (Μέθοδος ΙΙ)

Ἐπὶ πλοίων, ἐφ' ὧν ἐφαρμόζεται ἡ Μέθοδος ΙΙ, δέον νὰ ἐγκαθίσταται αὐτόματος συσκευὴ σβέσεως διὰ ραντισμοῦ ὕδατος καὶ σύστημα ἀναγγελίας τῆς πυρκαϊᾶς τύπου ἐγκεκριμμένου παρὰ τῆς Ἀρχῆς καὶ συμφώνου πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 48. Αἱ ἐγκαταστάσεις αὗται δέον νὰ εἶναι οὕτω πως διατεταγμέναι, ὥστε νὰ προστατεύωσι πάντας τοὺς κλειστοὺς χώρους τοὺς προοριζομένους διὰ τὴν χρῆτιν καὶ ἐξυπηρέτησιν τῶν ἐπιβατῶν ἢ τοῦ πληρώματος, ἐξαιρέσει τῶν χώρων, οἵτινες δὲν παρουσιάζουσιν οὐσιώδη κίνδυνον πυρκαϊᾶς.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 43

Αὐτόματα συστήματα ἀναγγελίας τῆς Πυρκαϊᾶς καὶ Συσκευαὶ Ἀνακαλύψεως τῆς Πυρκαϊᾶς (Μέθοδος ΙΙΙ)

Ἐπὶ πλοίων ὅπου ἐφαρμόζεται ἡ Μέθοδος ΙΙΙ, δέον νὰ ἐγκαθίσταται μία συσκευὴ ἀνακαλύψεως τῆς πυρκαϊᾶς, τύπου ἐγκεκριμμένου παρὰ τῆς Ἀρχῆς, ἥτις δέον νὰ εἶναι ἐγκατεστημένη, οὕτως ὥστε νὰ εἶναι δυνατὸν νὰ ἀνακαλυφθῇ ἡ ὕπαρξις πυρκαϊᾶς εἰς πάντας τοὺς κλειστοὺς χώρους τοὺς προοριζομένους διὰ τὴν χρῆσιν καὶ ἐξυπηρέτησιν τῶν ἐπιβατῶν ἢ τοῦ πληρώματος (ἐξαιρέσει τῶν χώρων οἵτινες δὲν παρουσιάζουσιν οὐσιώδη κίνδυνον πυρκαϊᾶς). Ἡ ἐγκατάστασις αὕτη δέον νὰ σημειώνῃ αὐτομάτως εἰς ἓν ἢ περισσότερα μέρη ἢ σταθμοὺς ἀσφαλείας τοῦ πλοίου, ὅπου οἱ ἀξιωματικοὶ καὶ τὰ μέλη τοῦ πληρώματος δύνανται νὰ ἀντιληφθῶσιν ὅσον τὸ δυνατὸν ταχύτερον τὴν ἐμφάνισιν ἢ ἔνδειξιν πυρκαϊᾶς ὡς καὶ τὴν θέσιν αὐτῆς.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 44

Σχέδια (Μέθοδοι Ι,ΙΙ καὶ ΙΙΙ)

Σχέδια γενικῆς διατάξεως δέον νὰ εἶναι μονίμως ἐκτεθειμένα πρὸς ὁδηγίαν τοῦ Ἀξιωματικοῦ Ὑπηρεσίας τοῦ πλοίου. Ταῦτα δέον νὰ δεικνύωσιν ἐφ' ἑκάστου καταστρώματος τὴν θέσιν τῶν διαφόρων πυριμάχων φρακτῶν, τῶν ζωνῶν τῶν περιφραγμένων διὰ φρακτῶν ἐπιβραδυντικῶν τῆς διαδόσεως τοῦ πυρὸς (ἐὰν ὑπάρχωσι), ὡς καὶ πᾶσαν πληροφορίαν σχετικῶς μὲ τοὺς ἀναγγελτῆρας τῆς πυρκαϊᾶς, τὰς συσκευὰς ἀνακαλύψεως, τοὺς αὐτομάτους σβεστῆρας διὰ ραντισμοῦ ὕδατος (ἐὰν ὑπάρχωσι), τὰς πυροσβεστικὰς συσκευάς, τὰ μέσα εἰσόδου καὶ ἐξόδου τῶν διαφόρων διαμερισμάτων, καταστρωμάτων κ.τ.λ. καὶ τὴν ἐγκατάστασιν ἀερισμοῦ, συμπεριλαμβανομένων τῶν θέσεων, ὅπου ὑπάρχουσιν ἀεροφράκται καὶ τοὺς ἀριθμοὺς τῶν ἀνεμιστήρων τῶν ἐξυπηρετούντων ἑκάστην ζώνην.

ΜΕΡΟΣ Ε'.

Ἀνακάλυψις καὶ κατάσβεσις πυρκαϊᾶς εἰς ἐπιβατηγὰ καὶ Φορτηγὰ πλοῖα

(Τὸ Μέρος Ε' ἐφαρμόζεται ἐπὶ ἐπιβατηγῶν καὶ φορτηγῶν πλοίων, ἐξαιρέσει τοῦ Κανονισμοῦ 50, ἐφαρμοζομένου μόνον ἐπὶ ἐπιβατηγῶν καὶ τοῦ Κανονισμοῦ 51, ἐφαρμοζομένου μόνον ἐπὶ φορτηγῶν πλοίων)

Σημείωσις. Οἱ Κανονισμοὶ 45 μέχρι 49 συμπεριλαμβανομένου, ἐφαρμόζονται ἐπὶ τῶν συσκευῶν καὶ ἐγκαταστάσεων τῶν μνημονευομένων εἰς τοὺς Κανονισμοὺς 50 καὶ 51.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 45.

Ἀντλίαι, Σωληνώσεις θαλασσίου ὕδατος, Λήψεις καὶ Ὀθόνινοι Σωλῆνες

(α) Αἱ ἀντλίαι πυρκαϊᾶς δέον νὰ ἔχωσιν ἀνεξάρτητον κίνησιν. Αἱ ἀντλίαι ὑγιεινῆς, ἔρματος, κυτῶν ἢ ἀντλίαι γενικῆς χρήσεως δύνανται νὰ θεωρηθῶσιν ὡς ἀντλίαι πυρκαϊᾶς. Εἰς πᾶν πλοῖον, ἡ ἱκανότης τῶν διὰ τὴν καταπολέμησιν τῆς πυρκαϊᾶς διατεθειμένων ἀντλιῶν δέον νὰ εἶναι τοὐλάχιστον ἴση πρὸς τὰ δύο τρίτα τῆς ἱκανότητος τῶν ἀντλιῶν κυτῶν, αἵτινες ἀπαιτοῦνται διὰ τὸ πλοῖον τοῦτο. Ἑκάστη ἀντλία δέον νὰ εἶναι ἱκανὴ ὥστε νὰ παράγῃ τοὐλάχιστον δύο ἰσχυρὰς προβολάς, περὶ ὧν γίνεται μνεία εἰς τοὺς παρόντας Κανονισμούς. Ἡ ἐκτόξευσις εἰς ἕκαστον ἀκροσωλήνιον δέον νὰ εἶναι περίπου 40 πόδες (ἢ 12 .μ).

(β) Ὅλαι αἱ ἀντλίαι πυρκαϊᾶς δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμέναι διὰ βαλβίδων ἀσφαλείας. Ἡ διάταξις καὶ ρύθμισις τῶν βαλβίδων τούτων δέον νὰ εἶναι τοιαῦται, ὥστε νὰ ἐμποδίζηται ἡ ὑπερβολικὴ πίεσις ἐπὶ οἱουδήποτε μέρους τοῦ κυρίου συστήματος πυρκαϊᾶς.

(γ) Ἡ διάμετρος τῶν σωληνώσεων δέον νὰ εἶναι ἱκανὴ νὰ ἐξασφαλίσῃ ἐπαρκῆ παροχὴν ὕδατος, ἐπιτρέποντος τὴν

ταὐτοχρονον χρησιμοποίησιν τοὐλάχιστον δύο ὀθονίνων σωλήνων πυρκαϊᾶς καὶ νὰ ὑπολογίζηται ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ἀπαιτουμένης ἱκανότητος τῶν ἀντλιῶν τῶν προοριζομένων διὰ τὴν καταπολέμησιν τῆς πυρκαϊᾶς.

(δ) Ὁ ἀριθμὸς καὶ ἡ θέσις τῶν λήψεων δέον νὰ εἶναι τοιαῦται, ὥστε τοὐλάχιστον δύο ἐκτοξεύσεις ὕδατος, ἐξ ὧν ἡ μία νὰ προέρχηται ἐξ ἑνὸς μόνου τμήματος ὀθονίνου σωλῆνος, νὰ δύνανται νὰ κατευθυνθῶσι ταὐτοχρόνως πρὸς οἱονδήποτε σημεῖον τοῦ πλοίου.

(ε) Οἱ σωλῆνες καὶ αἱ λήψεις δέον νὰ εἶναι οὕτω πως διατεταγμένοι, ὥστε οἱ ὀθόνινοι σωλῆνες νὰ δύνανται εὐχερῶς νὰ συνδεθῶσιν ἐπ' αὐτῶν. Ἐπὶ πλοίων, ἐφ' ὧν ἐνδέχεται νὰ τοποθετηθῇ φορτίον ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, αἱ θέσεις τῶν λήψεων δέον νὰ εἶναι τοιαῦται, ὥστε πάντοτε νὰ εἶναι ἀμέσως προσιταί, οἱ δὲ σωλῆνες νὰ εἶναι κατὰ τοιοῦτον τρόπον διατεταγμένοι ὥστε νὰ ἀποφεύγηται, κατὰ τὸ δυνατόν, ὁ κίνδυνος βλάβης των ἐκ τοῦ φορτίου τούτου.

(στ) Κρουνοὶ ἢ ἐπιστόμια δέον νὰ εἶναι τοποθετημένοι εἰς τοιαύτας θέσεις ἐπὶ τῶν σωλήνων, ὥστε οἱοσδήποτε ὀθόνινος σωλὴν νὰ δύναται νὰ ἀποσυνδεθῇ καθ' ὃν χρόνον αἱ ἀντλίαι πυρκαϊᾶς εὑρίσκονται ἐν λειτουργίᾳ.

(ζ) Οἱ ὀθόνινοι σωλῆνες πυρκαϊᾶς δέον νὰ εἶναι κατασκευασμένοι ἐξ ὑλικοῦ ἐγκεκριμμένου ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς καὶ νὰ εἶναι ἀρκετοῦ μήκους ὥστε νὰ ἐκσφενδονίζωσι προβολὴν ὕδατος εἰς οἱονδήποτε σημεῖον, ἔνθα θὰ ἦτο ἀναγκαία ἡ χρησιμοποίησίς των. Δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένοι διὰ τῶν ἀναγκαίων ἐξαρτημάτων. Ἡ ἐσωτερικὴ διάμετρος τοῦ ἀκροσωληνίου, δέον νὰ μὴ εἶναι μικροτέρα τοῦ 1]2 δακτύλου (12 χιλιοστόμετρα). Οἱ ὀθόνινοι σωλῆνες οἵτινες ἀναφέρονται εἰς τοὺς παρόντας Κανονισμοὺς ὡς »ὀθόνινοι σωλῆνες πυρκαϊᾶς» δέον, ὁμοῦ μετὰ πάντων τῶν ἀναγκαίων ἐξαρτημάτων καὶ ἐργαλείων, νὰ εἶναι ἕτοιμοι πρὸς χρῆσιν εἰς καταφανεῖς θέσεις πλησίον τῶν λήψεων ὕδατος ἢ συνδέσεων.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 46.

Πυροσβεστῆρες

(α) Ὅλοι οἱ πυροσβεστῆρες δέον νὰ εἶναι τύπων καὶ σχεδίων ἐγκεκριμμένων ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς. Ἡ χωρητικότης τῶν φορητῶν πυροσβεστήρων δέον νὰ μὴν εἶναι ἀνωτέρα τῶν 3 γαλλονίων (ἢ 13 1]2 λιτρῶν) καὶ οὐχὶ κατωτέρα τῶν 2 γαλλονίων (ἢ 9 λιτρῶν).

(β) Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀμοιβῶν φορτήσεων δέον νὰ εἶναι σύμφωνος πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς Ἀρχῆς.

(γ) Οἱ περιέχοντες ἀέριον ὑπὸ πίεσιν πυροσβεστῆρες δὲν ἐπιτρέπεται νὰ εὑρίσκωνται ἐντὸς χώρων χρησιμοποιουμένων ὑπὸ τῶν ἐπιβατῶν ἢ τοῦ πληρώματος.

(δ) Οἱ φορητοὶ πυροσβεστῆρες δέον νὰ ἐξετάζωνται περιοδικῶς καὶ νὰ ὑποβάλωνται εἰς τὰς ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ἀπαιτουμένας δοκιμάς.

(ε) Ἕκαστος φορητὸς πυροσβεστὴρ προοριζόμενος νὰ χρησιμοποιηθῇ εἰς ὡρισμένον χῶρον δέον νὰ εἶναι τοποθετημένος πλησίον τῆς εἰσόδου τοῦ χώρου τούτου.

(στ) Τὰ ἐπιστόμια χειρισμοῦ τῶν μονίμων πυροσβεστικῶν συσκευῶν δέον νὰ εἶναι εὐχερῶς προσιτὰ καὶ τοποθετημένα κατὰ τρόπον ὥστε νὰ μὴ καθίστανται ταχέως ἀχρησιμοποίητα ἐξ ἐκρήξεως πυρκαϊᾶς.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 47.

Κατάσβεσις πυρκαϊᾶς δι' Ἀτμοῦ ἢ Ἀερίου εἰς Χώρους Φορτίου καὶ Λεβήτων

(α) Ὅπου προβλέπεται χρῆσις ἀερίου ἢ ἀτμοῦ πρὸς κατάσβεσιν πυρκαϊᾶς ἐντὸς χώρων φορτίου ἢ λεβήτων, αἱ ἀναγκαῖαι σωληνώσεις διοχετεύσεως ἀερίου ἢ ἀτμοῦ δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμέναι δι' ἐπιστομίων ἢ κρουνῶν, εὐχερῶς προσιτῶν ἀπὸ τοῦ καταστρώματος, ὑπὸ πάσας τὰς συνθήκας, νὰ ἐνδείκνυνται δὲ σαφῶς ἐπ' αὐτῶν τὰ ἐξυπηρετούμενα διαμερίσματα ὑφ' ἑκάστης σωληνώσεως. Δέον νὰ λαμβάνωνται τὰ ἀναγκαῖα μέτρα πρὸς παρεμπόδισιν διοχετεύσεως ἐξ ἀπροσεξίας ἀερίου ἢ ἀτμοῦ εἰς οἱονδήποτε διαμέρισμα. Ἐὰν σωλήν τις ὁδηγῆται εἰς χῶρον διὰ τοῦ ὁποίου δυνατὸν νὰ εἰσέρχωνται ἐπιβάται, ὁ σωλὴν οὗτος δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένος διὰ προσθέτου ἐπιστομίου ἢ κρουνοῦ καταλλήλως προστατευμένου.

(β) Ἡ σωλήνωσις δέον νὰ εἶναι οὕτως πως διατεταγμένη ὥστε νὰ ἐξασφαλίζῃ ἀποτελεσματικὴν διανομὴν τοῦ πυροσβεστικοῦ ἀερίου ἢ ἀτμοῦ. Εἰς κύτη μεγάλων διαστάσεων δέον νὰ εἶναι ἐγκατεστημένοι τοὐλάχιστον δύο σωλῆνες, ἐξ ὧν ὁ εἷς εἰς τὸ πρωραῖον καὶ ὁ ἕτερος εἰς τὸ πρυμναῖον μέρος τοῦ κύτους. Ἐν περιπτώσει χρήσεως ἀτμοῦ, οἱ σωλῆνες δέον νὰ φθάνουν μέχρι τοῦ κατωτάτου σημείου τοῦ χώρου.

(γ) (i) Ὁσάκις εἰς χώρους φορτίου χρησιμοποιεῖται διοξείδιον τοῦ ἀνθρακος ὡς μέσον κατασβέσεως τοῦ πυρός, ἡ διαθέσιμος ποσότης ἀερίου δέον νὰ εἶναι ἐπαρκὴς, ὥστε νὰ δίδῃ ἐλάχιστον ὄγκον ἐλευθέρου ἀερίου ἴσον πρὸς τὰ 30 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ὁλικοῦ ὄγκου τοῦ μεγαλυτέρου διαμερίσματος φορτίου ἐν τῷ πλοίῳ, ὅπερ θὰ εἶναι δυνατὸν νὰ κλεισθῇ.

(ii) Ὁσάκις εἰς λεβητοστάσιον χρησιμοποιεῖται διοξείδιον τοῦ ἀνθρακος ὡς μέσον κατασβέσεως τοῦ πυρός, ἡ ποσότης τοῦ διοχετευομένου ἀερίου δέον νὰ εἶναι ἐπαρκὴς ὥστε νὰ δίδῃ ἐλαχίστην ποσότητα ἀερίου ἴσην πρὸς τὰ 30 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ὁλικοῦ ὄγκου τοῦ μεγίστου λεβητοστασίου, τοῦ χώρου μετρουμένου μέχρι τοῦ ἀνωτέρου μέρους τῶν λεβήτων. Ἐὰν τὰ διαμερίσματα μηχανῶν καὶ λεβήτων δὲν εἶναι ἀπολύτως κεχωρισμένα μεταξύ των καὶ ὡς ἐκ τούτου θὰ ἠδύνατο νὰ εἰσρεύσῃ ὑγρὸν καύσιμον ἀπὸ τὸ λεβητοστάσιον εἰς τοὺς ὑδροσυλλέκτας τοῦ μηχανοστασίου τὸ σύνολον τῶν διαμερισμάτων μηχανῶν καὶ λεβήτων δέον νὰ θεωρῆται ὡς ἓν διαμέρισμα.

(iii) Ὁσάκις χρησιμοποιεῖται διοξείδιον τοῦ ἄνθρακος ὡς μέσον κατασβέσεως διὰτοὺς χώρους φορτίου καὶ λεβήτων, ἡ ποσότης τοῦ ἀερίου δὲν εἶναι ἀναγκαῖον νὰ εἶναι μεγαλυτέρα τῆς ἀπαιτουμένης διὰ τὴν προστασίαν τοῦ μεγαλυτέρου τῶν χώρων τούτων, εἴτε οὗτος εἶναι χῶρος φορτίου εἴτε λεβήτων.

(iv) Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς παρούσης παραγράφου (γ) ὁ ὄγκος ἀερίου θὰ ὑπολογίζηται πρὸς 9 κυβικοὺς πόδας κατὰ λίβραν (ἢ 0,56 κυβικὰ μέτρα κατὰ χιλιόγραμμον).

(δ) Ὁσάκις χρησιμοποιεῖται ἀτμὸς ὡς μέσον κατασβέσεως ἐντὸς τῶν κυτῶν, ὁ διατιθέμενος λέβης ἢ λέβητες πρὸς παροχὴν ἀτμοῦ δέον νὰ ἔχωσιν ἱκανότητα ἀτμοπαραγωγῆς τοὐλάχιστον 1 λίβραν ἀτμοῦ καθ' ὥραν ἀνὰ 12 κυβικοὺς πόδας (ἢ 1 χιλιόγραμμον ἀνὰ 0,75 κυβ. μέτρα) τοῦ ὁλικοῦ ὄγκου τοῦ μεγαλυτέρου διαμερίσματος φορτίου τοῦ πλοίου.

(ε) Δέον νὰ προβλέπωνται μέσα διὰ τὴν κράτησιν τῆς λειτουργίας τῶν ἀνεμιστήρων ἀπὸ σημείου ἐκτὸς τοῦ χώρου, ἔνθα λειτουργοῦσι, ὡς καὶ διὰ τὸ κλείσιμον ὅλων τῶν θυρῶν, ἀγωγῶν ἀερισμοῦ, περιφερικῶν χώρων πέριξ τῶν καπνοδόχων καὶ ἄλλων ἀνοιγμάτων τῶν χώρων, ἐντὸς τῶν ὁποίων δυνατὸν νὰ χρησιμοποιηθῶσιν ἀέριον ἢ ἀτμὸς ὡς μέσα κατασβέσεως.

(στ) Δέον νὰ προβλέπηται ἠχητικὸν μέσον προειδοποιήσεως περὶ τῆς διοχετεύσεως διοξειδίου τοῦ ἄνθρακος εἰς πάντα χῶρον ἐργασίας προσωπικοῦ.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 48

Αὐτόματα Συστήματα Ραντισμοῦ δι' Ὕδατος

(α) Τὰ αὐτόματα συστήματα ραντισμοῦ δι' ὕδατος δύνανται νὰ θεωρηθῶσιν ὡς ἱκανοποιητικὰ μέσα κατασβέσεως τοῦ πυρός. Ὅταν εἶναι ἐγκατεστημένον ἓν τοιοῦτον σύστημα, τοῦτο δέον νὰ τηρῆται φορτισμένον διὰ τῆς ἀναγκαίας πιέσεως καὶ νὰ ὑπάρχῃ πρόβλεψις διὰ τὴν ἐξασφάλισιν συνεχοῦς παροχῆς ὕδατος.

(β) Ἡ ἐγκατάστασις δέον νὰ εἶναι ὑποδιηρημένη εἰς τμήματα, ὁ ἀριθμὸς τῶν ὁποίων δέον νὰ ἐγκρίνηται παρὰ τῆς Ἀρχῆς, νὰ προβλέπωνται δὲ αὐτόματοι ἀναγγελτῆρες, ἵνα δεικνύωσιν εἰς ἓν ἢ πλείονα κατάλληλα σημεῖα ἢ σταθμοὺς τὴν ἔναρξιν ἢ ὕπαρξιν ὡς καὶ τὸν τόπον τῆς πυρκαϊᾶς.

(γ) Ἡ ἀντλία ἢ ἀντλίαι, αἱ τροφοδοτοῦσαι δι' ὕδατος τοὺς ραντιστῆρας δέον νὰ εἶναι οὕτω πως συνδεδεμέναι, ὥστε νὰ τίθενται εἰς ἐνέργειαν αὐτομάτως διὰ πτώσεως τῆς πιέσεως ἐν τῷ συστήματι.

(δ) Ἑκάστη ἀντλία δέον νὰ εἶναι ἱκανὴ νὰ τροφοδοτῇ δι' ὕδατος τὸν καθοριζόμενον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ἀριθμὸν ραντιστήρων εἰς ἀρκετὴν ποσότητα καὶ ὑπὸ κατάλληλον πίεσιν, ἵνα ἐξασφαλίζῃ τὴν ταύτόχρονον λειτουργίαν τῶν ραντιστήρων.

(ε) Ὁ ἀριθμὸς τῶν πηγῶν ἐνεργείας, αἵτινες τροφοδοτοῦν τὰς ἀντλίας θαλασσίου ὕδατος, ἀεροσυμπιεστὰς καὶ αὐτομάτους ἀναγγελτῆρας, δέον νὰ μὴν εἶναι κατώτερος τῶν δύο. Ὅταν ἡ ἐνέργεια εἶναι ἠλεκτρική, αὕτη δέον νὰ παρέχηται μέσῳ τοῦ πίνακος ἀσφαλείας καὶ διὰ ἀγωγοῦ ἀποκλειστικῶς διατιθεμένου πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον. Τὸ κύκλωμα δέον νὰ μὴ ἔχῃ ἕτερον διακόπτην ἐκτὸς τοῦ εὑρισκομένου ἐπὶ τοῦ ἐν λόγῳ πίνακος. Ὁ διακόπτης οὗτος δέον νὰ σημειοῦται εὐκρινῶς δι' ἐνδεικτικῆς πλακὸς καὶ νὰ τηρῆται συνήθως κλειστός.

(στ) Οἱ ραντιστῆρες δέον νὰ λειτουργοῦν ὑπὸ θερμοκρασίαν καθοριζομένην παρὰ τῆς Ἀρχῆς. Δέον νὰ προβλεφθοῦν ὅλα τὰ ἀναγκαῖα μέσα διὰ τὴν περιοδικὴν δοκιμὴν πάντων τῶν αὐτομάτων συστημάτων.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 49

Ἀναπνευστικαὶ Συσκευαί, Κράνη Καπνοῦ καὶ Λυχνίαι Ἀσφαλείας

(α) Πᾶσα ἀναπνευστικὴ συσκευὴ ἢ κράνος καπνοῦ δέον νὰ εἶναι τύπου ἐγκεκριμμένου παρὰ τῆς Ἀρχῆς.

(β) Πρὸς ἀποφυγὴν εἰσπνοῆς καπνοῦ ὑπὸ τοῦ φέροντος κράνος ἢ προσωπίδα ἀναπνευστικὴν συνδεδεμένην μὲ σωλῆνα ἀέρος, τὸ μῆκος τοῦ σωλῆνος τούτου δέον νὰ εἶναι ἐπαρκὲς ὥστε νὰ φθάνῃ ἀπὸ τοῦ ἀνοικτοῦ καταστρώματος καὶ μακρὰν ἀπὸ στομίου κύτους ἢ θύρας εἰς οἱονδήποτε μέρος τῶν κυτῶν ἢ τῶν χώρου μηχανῶν.

(γ) Αἱ λυχνίαι ἀσφαλείας δέον νὰ ἔχουν διάρκειαν καύσεως τοὐλάχιστον 3 ὡρῶν καὶ νὰ εἶναι τύπου ἐγκεκριμμένου παρὰ τῆς Ἀρχῆς.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 50

Διατάξεις ἀφορῶσαι τὰ Ἐπιβατηγὰ Πλοῖα Περιπολίαι καὶ Ἀνακαλύψεις πυρκαΐᾶς

(α) Εἰς ὅλα τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα δέον νὰ ὑπάρχῃ ὀργανωμένη κατάλληλος ὑπηρεσία περιπολίας, εἰς τρόπον ὥστε πᾶσα ἔκρηξις πυρκαΐᾶς νὰ δύναται νὰ ἀνακαλυφθῇ ταχέως. Ἀναγγελτῆρες χειροκίνητοι δέον νὰ εἶναι ἐγκατεστημένοι εἰς πάντας τοὺς χώρους ἐνδιαιτήσεως ἐπιβατῶν καὶ πληρώματος, ἵνα δύνανται οἱ περιπλοΐοντες νὰ δώσωσιν ἀμέσως τὸ σῆμα κινδύνου εἰς τὴν γέφυραν ἢ εἰς σταθμὸν ἐλέγχου πυρκαΐᾶς.

(β) Ἐγκεκριμμένον σύστημα ἀγγελίας ἢ ἀνακαλύψεως τῆς πυρκαΐᾶς δέον νὰ εἶναι ἐγκατεστημένον διὰ νὰ δεικνύῃ αὐτομάτως εἰς ἕν ἢ εἰς περισσότερα σημεῖα ἢ σταθμοὺς τοῦ πλοίου ὅπου οἱ ἀξιωματικοὶ καὶ τὸ πλήρωμα θὰ δύνανται νὰ ἀντιληφθῶσιν ὅσον τὸ δυνατὸν ταχύτερον, τὴν ὕπαρξιν ἢ ἔνδειξιν ὡς καὶ τὸν τόπον πυρκαΐᾶς εἰς οἱονδήποτε μέρος τοῦ πλοίου, ὅπερ κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς δὲν εἶναι προσιτὸν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν περιπολίας, ἐκτὸς ἂν ἡ Ἀρχὴ ἤθελε πεισθῇ ὅτι τὸ πλοῖον ἐκτελεῖ ταξείδια τόσον μικρᾶς διαρκείας, ὥστε νὰ εἶναι ἀδικαιολόγητος ἡ ἐφαρμογὴ τῆς παρούσης διατάξεως.

Χῶροι χρησιμοποιούμενοι ὑπὸ τῶν ἐπιβατῶν καὶ τοῦ πληρώματος.

(γ) Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον μὲ ἐγκαταστάσεις, ἐξ ὧν θὰ δύναται νὰ γίνῃ ἀμέσως καὶ ταὐτοχρόνως ἐκτόξευσις δύο ἰσχυρῶν προβολῶν ὕδατος εἰς οἱονδήποτε σημεῖον ἑκάστου καταστρώματος ἢ χώρου χρησιμοποιουμένου παρ' ἐπιβατῶν ἢ πληρώματος, ὅταν ὅλαι αἱ στεγαναὶ θύραι καὶ ὅλαι αἱ θύραι τῶν κυρίων πυριμάχων φρακτῶν εἶναι κλεισταί. Αἱ θύραι τῶν ἐνδιαμέσων φρακτῶν δύνανται νὰ ἔχωσι κατάλληλα ἀνοίγματα ἐφωδιασμένα διὰ καλυμμάτων.

(δ) Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον δι' ἐγκεκριμμένων φορητῶν πυροσβεστήρων καὶ εἰς ἀριθμὸν ὅστις ἤθελε θεωρηθῇ ἐπαρκὴς παρὰ τῆς Ἀρχῆς.

Χῶροι Φορτίου

(ε) Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον δι' ἐγκαταστάσεων, ἐξ ὧν θὰ δύναται νὰ γίνῃ ἄμεσος καὶ ταὐτόχρονος ἐκτόξευσις δύο ἰσχυρῶν προβολῶν ὕδατος εἰς οἱονδήποτε χῶρον φορτίου.

(στ) (i) Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον, ὁλικῆς χωρητικότητος 1.000 κόρων καὶ ἄνω, δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ συσκευῶν κατασβέσεως τοῦ πυρὸς δι' ἀερίου, ἱκανῶν ν' ἀποδίδουν ἐλάχιστον ὄγκον ἐλευθέρου ἀερίου ἴσον πρὸς 30 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ὁλικοῦ ὄγκου τοῦ μεγαλυτέρου κύτους τοῦ πλοίου, ὅπερ θὰ δύναται νὰ κλεισθῇ ἑρμητικῶς. Τὸ ἀέριον τοῦτο δέον νὰ δύναται νὰ διοχετεύηται εὐκόλως δι' ἑνὸς μονίμου συστήματος σωληνώσεως εἰς οἱονδήποτε διαμέρισμα, εἰς ὃ δύναται νὰ τοποθετηθῇ φορτίον. Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν χρῆσιν ἀτμοῦ, ἀντὶ πυροσβεστικοῦ ἀερίου, εἰς ἀτμόπλοια καὶ πλοῖα κινούμενα διὰ μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως, ἐὰν αἱ ἐγκαταστάσεις εἶναι σύμφωνοι πρὸς τὴν παράγραφον (δ) τοῦ Κανονισμοῦ 47.

(ii) Ἐὰν ἡ Ἀρχὴ ἤθελε πεισθῇ ὅτι πλοῖον τι ἐκτελεῖ ταξείδια τοιαύτης μικρᾶς διαρκείας ὥστε νὰ θεωρῆται ἀδικαιολόγητος ἡ ἐφαρμογὴ τῆς ἀνωτέρω διατάξεως, καθὼς ἐπίσης καὶ ἐπὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων ὁλικῆς χωρητικότητος κάτω τῶν 1000 κόρων, αἱ ἐγκαταστάσεις κατασβέσεως τοῦ πυρὸς εἰς χώρους φορτίου δέον νὰ γίνωνται κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς.

Χῶροι Μηχανῶν καὶ Καυσίμων

(ζ) Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον μὲ ἐγκαταστάσεις, ἐξ ὧν θὰ δύναται νὰ γίνῃ ἄμεσος καὶ ταὐτόχρονος ἐκτόξευσις δύο τοὐλάχιστον ἰσχυρῶν προβολῶν ὕδατος ἐντὸς οἱουδήποτε μέρους τῶν γαιανθρακαποθηκῶν, λεβητοστασίων καὶ μηχανοστασίων.

(η) Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον, ἐφωδιασμένον διὰ λεβήτων, θερμαινομένων δι' ὑγροῦ καυσίμου ἢ κινούμενον διὰ μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως, δέον νὰ ἔχῃ εἰς τὰ μηχανοστάσια δύο τοὐλάχιστον λήψεις πυρκαΐᾶς, τὴν μίαν πρὸς τὴν ἀριστερὰν καὶ τὴν ἑτέραν πρὸς τὴν δεξιὰν πλευρὰν τοῦ πλοίου καὶ δι' ἑκάστην λῆψιν ἀντιστοίχους ὀθονίους σωλῆνας ἐφωδιασμένους διὰ συνδέσεων καὶ ἀγωγῶν, ὡς καὶ διὰ προφυσίων καταλλήλων διὰ τὴν ἐκτόξευσιν ὕδατος ἐπὶ τοῦ ὑγροῦ καυσίμου.

(θ) Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον, τοῦ ὁποίου οἱ κύριοι ἢ βοηθητικοὶ λέβητες θερμαίνονται δι' ὑγροῦ καυσίμου, δέον νὰ πληροῖ τοὺς ὅρους τῶν παραγράφων (ζ) καὶ (η) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ὡς καὶ τὰς ἀκολούθους διατάξεις :

(i) Νὰ ὑπάρχῃ εἰς πάντα χῶρον θερμάνσεως ἓν δοχεῖον περιέχον ἄμμον, πριονίδια ἐμβαπτισμένα εἰς νάτριον ἢ ἄλλο ἐγκεκριμμένον ξηρὸν ὑλικὸν καὶ εἰς ποσότητα ἣν ἤθελε καθορίσῃ ἡ Ἀρχή.

(ii) Εἰς πάντα χῶρον θερμάνσεως εἰς τὰ λεβητοστάσια καὶ εἰς πάντα χῶρον, εἰς ὃν εὑρίσκεται τμῆμα τῆς ἐγκαταστάσεως τῆς περιεχούσης ὑγρὸν καύσιμον, νὰ ὑπάρχωσι τοὐλάχιστον δύο ἐγκεκριμμένοι φορητοὶ πυροσβεστῆρες ἀφροῦ ἢ ἄλλου ἐγκεκριμμένου μέσου καταλλήλου διὰ τὴν κατάσβεσιν πυρκαϊᾶς τῶν ὑγρῶν καυσίμων.

(iii) Νὰ ὑπάρχωσι συσκευαὶ ἐγκεκριμμένου τύπου, ἐπιτρέπουσαι τὴν ταχεῖαν παροχὴν καὶ διανομὴν ἀφροῦ ἀνὰ τὸ ἢ τὰ λεβητοστάσια καὶ εἰς πάντα χῶρον ἔνθα εὑρίσκονται ἀντλίαι καυσίμου ἢ δεξαμενῶν ἡμερησίας χρήσεως. Ἡ ποσότης ἀφροῦ, τὴν ὁποίαν αἱ συσκευαὶ αὗται θὰ παρέχωσι, δέον νὰ εἶναι ἐπαρκής, ἵνα καλύπτῃ εἰς βάθος 6 δακτύλων (ἢ 15 ἑκατοστομέτρων) τὴν πλέον ἐκτεταμένην ἐπιφάνειαν, ἐπὶ τῆς ὁποίας θὰ ἦτο δυνατὸν νὰ ἐξαπλωθῇ ὑγρὸν καύσιμον, ἐν περιπτώσει τυχαίας διαρροῆς. Ἀντὶ ἀφροῦ δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ κατασβεστικὸν ἀέριον ἢ μόνιμον σύστημα σβέσεως διὰ ραντίσεως δι' ὕδατος ὑπὸ ὑψηλὴν πίεσιν. Ἐὰν τὸ μηχανοστάσιον δὲν εἶναι τελείως κεχωρισμένον ἀπὸ τὸ λεβητοστάσιον καὶ θὰ ἦτο δυνατὸν νὰ διαρρεύσῃ ὑγρὸν καύσιμον ἀπὸ τοῦ λεβητοστασίου εἰς τὸ μηχανοστάσιον, τότε οἱ χῶροι τοῦ μηχανοστασίου καὶ τοῦ λεβητοστασίου δέον νὰ θεωρῶνται ὡς ἓν διαμέρισμα. Αἱ συσκευαὶ δέον νὰ δύνανται νὰ χειρισθῶσιν ἐξ ἑνὸς ἢ πλειόνων σημείων, εὐχερῶς προσιτῶν, καὶ νὰ

μὴν εἶναι δυνατὸν νὰ εὑρεθῶσι ταχέως ἀπομεμονωμέναι συνεπείᾳ ἐκρήξεως πυρκαϊᾶς.

(iv) Εἰς πλοῖα ἔχοντα ἓν μόνον λεβητοστάσιον νὰ ὑπάρχῃ εἷς πυροσβεστὴρ ἀφροῦ, ἐγκεκριμμένου τύπου καὶ ἐλαχίστης χωρητικότητος 30 γαλλονίων (ἢ 136 λιτρῶν). Εἰς πλοῖα δὲ μὲ πλείονα τοῦ ἑνὸς λεβητοστάσια νὰ ὑπάρχωσι δύο τοιοῦτοι πυροσβεστῆρες. Οἱ πυροσβεστῆρες οὗτοι δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένοι μὲ σωλῆνας ἐπὶ ἐξελίκτρων, ἐπιτρέποντας τὴν προσέγγισιν ἐπὶ παντὸς σημείου τῶν λεβητοστασίων καὶ τῶν χώρων ἔνθα ὑπάρχει οἱονδήποτε τμῆμα τῶν ἐγκαταστάσεων ὑγροῦ καυσίμου. Ὁ πυροσβεστὴρ διοξειδίου τοῦ ἀνθρακος τῶν 100 λιβρῶν (ἢ 45 χιλιογράμμων) δύναται νὰ γίνῃ ἀποδεκτὸς ὡς ἰσοδύναμος πρὸς πυροσβεστῆρα ἀφροῦ τῶν 30 γαλλονίων (ἢ 136 λιτρῶν).

(i) Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον ἑλληνικὸν κινούμενον διὰ μηχανῆς ἐσωτερικῆς καύσεως ὀφείλει, ἐκτὸς τῶν συσκευῶν τῶν προβλεποσένων ὑπὸ τῶν παραγράφων (ζ) καὶ (η) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον εἰς ἕκαστον τῶν χώρων μηχανῶν δι' ἑνὸς τοὐλάχιστον ἐγκεκριμμένου πυροσβεστῆρος ἀφροῦ χωρητικότητος οὐχὶ μικροτέρας τῶν 10 γαλλονίων (ἢ 45 λιτρῶν), ὡς ἐπίσης καὶ δι' ἑνὸς φορητοῦ πυροσβεστῆρος ἀφροῦ ἐγκεκριμμένου τύπου ἀνὰ 1000 B.H.P. τῶν μηχανῶν ἢ μέρους τούτων. Ἐν πάσῃ περιπτώσει ὁ ὁλικὸς ἀριθμὸς τῶν φορητῶν πυροσβεστήρων κατὰ διαμερίσμα δέον νὰ μὴν εἶναι κατώτερος τῶν δύο καὶ δὲν εἶναι ἀναγκαῖον νὰ ὑπερβαίνῃ τοὺς ἕξ. Πυροσβεστὴρ διοξειδίου τοῦ ἄνθρακος τῶν 35 λιβρῶν (ἢ 16 χιλιογράμμων) δύναται νὰ γίνῃ ἀποδεκτὸς ὡς ἰσοδύναμος πρὸς πυροσβεστῆρα ἀφροῦ 10 γαλλονίων (ἢ 45 λιτρῶν).

(ια) Ἐὰν πλοῖον τι ἐπιβατηγόν, κινούμενον διὰ μηχανῆς ἐσωτερικῆς καύσεως ἔχῃ βοηθητικὸν λέβητα, ὀφείλει νὰ συμμορφοῦται πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (θ). Ἐὰν ὁ βοηθητικὸς λέβης εἶναι ἐγκατεστημένος εἰς χῶρον τινα τῶν μηχανῶν, ὁ διὰ τὸν χῶρον τοῦτον προβλεπόμενος ὑπὸ τῆς προηγουμένης παραγράφου μεγάλος πυροσβεστὴρ δέον νὰ ἀντικαθίσταται διὰ πυροσβεστῆρος ἀφροῦ χωρητικότητος τοὐλάχιστον 30 γαλλονίων (ἢ 136 λιτρῶν) ἐφωδιασμένου διὰ καταλλήλων συνδέσεων, σωλήνων ἢ ἄλλων ἐγκεκριμμένων μέσων διανομῆς ἀφροῦ. Πυροσβεστὴρ διοξειδίου τοῦ ἄνθρακος τῶν 100 λιβρῶν (ἢ 45 χιλιογράμμων) δύναται νὰ γίνῃ δεκτὸς ὡς ἰσοδύναμος πρὸς πυροσβεστῆρα ἀφροῦ 30 γαλλονίων (ἢ 136 λιτρῶν).

Ἀντλίαι.

(ιβ) Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον ὁλικῆς χωρητικότητος 4000 κόρων καὶ ἄνω δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον τοὐλάχιστον διὰ τριῶν ἀντλιῶν πυρκαϊᾶς, λειτουργουσῶν δι' ἀτμοῦ ἢ δι' ἄλλης κινητηρίου δυνάμεως, καὶ πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον κάτω τῶν 4000 κόρων ὁλικῆς χωρητικότητος διὰ δύο τοὐλάχιστον ὁμοίων ἀντλιῶν πυρκαϊᾶς. Ἑκάστη ἀντλία πυρκαϊᾶς δέον νὰ εἶναι ἱκανὴ νὰ διοχετεύσῃ τόσην ποσότητα ὕδατος ὅσην ἡ Ἀρχὴ ἤθελε κρίνῃ ἐπαρκῆ διὰ τὴν ταὐτόχρονον ἐκτόξευσιν δύο τοὐλάχιστον ἰσχυρῶν προβολῶν ὕδατος εἰς οἱονδήποτε μέρος τοῦ πλοίου.

(ιγ) Εἰς ἐπιβατηγὰ πλοῖα μήκους 300 ποδῶν καὶ ἄνω (ἢ 91,5 μ.) ἐφωδιασμένα μὲ λέβητας, θερμαινομένους δι' ὑγροῦ καυσίμου ἢ μὲ μηχανὰς ἐσωτερικῆς καύσεως, αἱ εἰσαγωγαὶ θαλασσίου ὕδατος, αἱ ἀντλίαι καὶ αἱ πηγαὶ ἐνεργείας διὰ τὴν λειτουργίαν των δέον νὰ εἶναι διατεταγμέναι κατὰ τρόπον, ὥστε νὰ ἀποφεύγηται ὁ κίνδυνος νὰ τεθοῦν ἐκτὸς λειτουργίας πᾶσαι αἱ ἀντλίαι πυρκαϊᾶς, ἐν ᾗ περιπτώσει ἤθελε ἐκραγῇ πυρκαϊὰ εἷς τι διαμέρισμα. Εἰς πλοῖα μήκους μικροτέρου τῶν 300 ποδῶν (ἢ 91,5 μ.), ἐὰν πυρκαϊά τις εἰς οἱονδήποτε διαμέρισμα ἠδύνατο νὰ θέσῃ ἐκτὸς λειτουργίας πάσας τὰς ἀντλίας δέον νὰ ὑπάρχῃ ἐπὶ τοῦ πλοίου ἕτερον ἰσοδύναμον μέσον κατασβέσεως τοῦ πυρός.

Σωληνώσεις καὶ λήψεις θαλασσίου ὕδατος.

(ιδ) Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον μὲ σωληνώσεις καὶ λήψεις θαλασσίου ὕδατος, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 45.

Ὀθόνινοι Σωλῆνες πυρκαϊᾶς.

(ιε) Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον δι' ὀθονίνων σωλήνων πυρκαϊᾶς εἰς ἀριθμὸν ὃν ἤθελε κρίνει ἡ Ἀρχὴ ἐπαρκῆ. Δι' ἑκάστην λῆψιν δέον νὰ ὑπάρχῃ εἰς τοὐλάχιστον ὀθόνινος σωλὴν πυρκαϊᾶς, οἱ δὲ ὀθόνινοι οὗτοι σωλῆνες θὰ χρησιμοποιῶνται μόνον πρὸς κατάσβεσιν τοῦ πυρὸς ἢ διὰ δοκιμὰς τῶν πυροσβεστικῶν συσκευῶν κατὰ τὰ γυμνάσια πυρκαϊᾶς καὶ τὰς ἐπιθεωρήσεις.

Κράνη Καπνοῦ καὶ Λυχνίαι Ἀσφαλείας.

(ιστ) Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον δέον νὰ φέρῃ δύο τοὐλάχιστον ἐξαρτήσεις, ἑκάστης ἀποτελουμένης ἐκ μιᾶς ἀναπνευστικῆς συσκευῆς ἢ κράνους καπνοῦ, μιᾶς λυχνίας ἀσφαλείας καὶ ἑνὸς πελέκεως πυροσβέστου. Αἱ ἐξαρτήσεις αὗται δέον νὰ εὑρίσκωνται εἰς ἐπαρκῶς ἀπομεμακρυσμένας θέσεις καὶ νὰ εἶναι ἕτοιμοι πρὸς χρῆσιν. Ἐπίσης δέον νὰ εἶναι διαθέσιμον ἓν φορητὸν ἠλεκτρικὸν μηχανοτρύπανον διὰ τὸ ἄνοιγμα εἰσόδου εἰς τὸν χῶρον πυρκαϊᾶς διὰ μέσου καταστρωμάτων, περιβλημάτων ἢ φρακτῶν, ἐν περιπτώσει ἀνάγκης.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 51.

Διατάξεις ἀφορῶσαι τὰ Φορτηγὰ Πλοῖα κ.ο.χ. 1000 καὶ ἄνω.

(α) (i) Πᾶν φορτηγὸν πλοῖον ὁλικῆς χωρητικότητος 2.000 κόρων καὶ ἄνω δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον δι' ἐγκαταστάσεως κατασβέσεως τοῦ πυρὸς δι' ἀερίου, ἐχούσης μόνιμον δίκτυον σωληνώσεως, ἱκανῆς ν' ἀποδίδῃ ἐλάχιστον ὄγκον ἐλευθέρου ἀερίου ἴσον πρὸς 30 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ὁλικοῦ ὄγκου τοῦ μεγαλυτέρου κύτους τοῦ πλοίου, ὅπερ θὰ δύναται νὰ κλεισθῇ ἑρμητικῶς. Τὸ ἀέριον τοῦτο δέον νὰ δύναται νὰ διοχετεύηται εὐκόλως δι' ἑνὸς μονίμου συστήματος σωληνώσεως εἰς οἱονδήποτε διαμέρισμα, εἰς ὃ δύναται νὰ τοποθετηθῇ φορτίον. Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν χρῆσιν ἀτμοῦ, ἀντὶ πυροσβεστικοῦ ἀερίου, εἰς ἀτμόπλοια καὶ πλοῖα κινούμενα διὰ μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως, ἐφ' ὅσον αἱ ἐγκαταστάσεις εἶναι σύμφωνοι πρὸς τὴν παράγραφον (δ) τοῦ Κανονισμοῦ 47. Προκειμένου περὶ δεξαμενοπλοίων, ἡ χρῆσις ἀφροῦ δύναται νὰ γίνῃ ἀποδεκτὴ ὡς ἰσοδύναμος πρὸς τὸ πυροσβεστικὸν ἀέριον ἢ τὸν ἀτμόν.

(ii) Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐξαιρέσῃ τῆς παρούσης διατάξεως τὰ κύτη φορτίου παντὸς πλοίου (ἐκτὸς τῶν δεξαμενῶν τῶν δεξαμενοπλοίων):

(α) Ἐὰν εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ χαλυβδίνων καλυμμάτων εἰς τὰ στόμια αὐτῶν ὡς καὶ δι' ἀποτελεσματικῶν μέσων κλεισίματος πάντων τῶν ἀνεμιστήρων καὶ λοιπῶν ἀνοιγμάτων ὁδηγούντων εἰς τὰ κύτη.

(β) Ἐὰν τὸ πλοῖον εἶναι κατασκευασμένον καὶ ἀποκλειστικῶς προωρισμένον διὰ τὴν μεταφορὰν φορτίων ὡς τὰ μεταλλεύματα ἢ οἱ γαιάνθρακες.

(γ) Ἐὰν ἡ Ἀρχὴ πεισθῇ ὅτι τὸ πλοῖον ἐκτελεῖ ταξείδια διαρκείας τόσον βραχείας, ὥστε θὰ ἦτο παράλογον νὰ ἀπαιτηθῇ ἡ ἐφαρμογὴ τῆς σχετικῆς διατάξεως.

(β) Πᾶν φορτηγὸν πλοῖον ὁλικῆς χωρητικότητος 1000 κόρων καὶ ἄνω δέον :

(i) (α) Νὰ ἔχῃ δύο μηχανοκινήτους ἀντλίας, ἑκάστης δυναμένης νὰ ἐξασφαλίζῃ πλήρη παροχὴν ὕδατος εἰς τοὺς ὀθονίνους σωλῆνας πυρκαϊᾶς καὶ συσκευὰς καὶ ἐξασφαλιζούσας τὴν ἄμεσον καὶ ταὐτόχρονον ἐκτόξευσιν δύο τοὐλάχιστον ἰσχυρῶν προβολῶν ὕδατος πρὸς οἱονδήποτε σημεῖον τοῦ πλοίου. Αἱ συσκευαὶ αὗται δέον νὰ περιλαμβάνωσι τόσους πλήρεις ὀθονίνους σωλῆνας πυρκαϊᾶς, μετὰ τῶν συνδέσμων καὶ τοῦ ἀκροσωληνίου ὅσους ἤθελε κρίνει ἡ Ἀρχὴ ὡς ἐπαρκεῖς.

(β) Ἐὰν ἔχῃ λέβητας θερμαινομένους δι' ὑγροῦ καυσίμου ἢ μηχανὰς ἐσωτερικῆς καύσεως, νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον καὶ μὲ ἕτερα ἰσοδύναμα μέσα κατασβέσεως τοῦ πυρὸς διὰ τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν πυρκαϊά τις εἰς οἱονδήποτε διαμέρισμα ἤθελε θέσει ἐκτὸς λειτουργίας ὅλας τὰς ἀντλίας.

(ii) Νὰ ἔχῃ φορητοὺς πυροσβεστῆρας ἑτοίμους πρὸς ἄμεσον χρῆσιν εἰς τοὺς χώρους τοὺς χρησιμοποιουμένους ὑπὸ τοῦ πληρώματος καὶ τῶν ἐπιβατῶν ἐὰν ὑπάρχωσιν τοιοῦτοι καὶ πάντοτε εἰς ἀριθμὸν οὐχὶ κατώτερον τῶν πέντε.

(iii) Νὰ ἔχῃ ἐξάρτησιν ἀποτελουμένην ἐκ μιᾶς ἀναπνευστικῆς συσκευῆς ἢ κράνους καπνοῦ, μιᾶς λυχνίας ἀσφαλείας, ἑνὸς πελέκεως πυροσβέστου καί, ἐξαιρέσει τῶν δεξαμενοπλοίων, ἕνα φορητὸν ἠλεκτρικὸν μηχανοτρύπανον διὰ τὸ ἄνοιγμα εἰσόδου εἰς τὸν τόπον τῆς πυρκαϊᾶς διὰ μέσου καταστρωμάτων, περιβλημάτων ἢ φρακτῶν, ἐν περιπτώσει ἀνάγκης.

(γ) Πᾶν φορτηγὸν πλοῖον ὁλικῆς χωρητικότητος 1000 κόρων καὶ ἄνω ἔχον λέβητας θερμαινομένους δι' ὑγροῦ καυσίμου ἢ κινούμενον διὰ μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον εἰς τοὺς χώρους μηχανῶν διὰ δύο τοὐλάχιστον λήψεων πυρκαϊᾶς, μίαν εἰς τὴν δεξιὰν καὶ μίαν εἰς τὴν ἀριστερὰν πλευρὰν τοῦ πλοίου, δι' ἑκάστην δὲ λῆψιν νὰ ὑπάρχῃ εἷς πλήρης ὀθόνινος σωλὴν μετὰ τῶν συνδέσμων καὶ ἀγωγοῦ καθὼς καὶ προφυσίου καταλλήλου διὰ τὴν ράντισιν δι' ὕδατος τοῦ ὑγροῦ καυσίμου.

(δ) Ἐπὶ παντὸς φορτηγοῦ πλοίου ὁλικῆς χωρητικότητος 1000 κόρων καὶ ἄνω χρησιμοποιοῦντος ὑγρὰ καύσιμα διὰ τοὺς κυρίους καὶ βοηθητικοὺς λέβητας, δέον νὰ ἐφαρμόζωνται ἐπὶ πλέον αἱ ἀκόλουθοι διατάξεις εἰς τὰ λεβητοστάσια καὶ μηχανοστάσια :

(i) Νὰ ὑπάρχῃ εἰς πάντα χῶρον θερμάνσεως ἕν δοχεῖον περιέχον ἄμμον, πριονίδια ἐμβαπτισμένα εἰς ἀνθρακικὸν νάτριον ἢ ἄλλο ἐγκεκριμμένον ξηρὸν ὑλικὸν εἰς ποσότητα καθοριζομένην ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(ii) Νὰ ὑπάρχωσιν εἰς πάντα χῶρον θερμάνσεως ἑκάστου λεβητοστασίου ὡς καὶ εἰς πάντα χῶρον, εἰς ὃν εὑρίσκεται τμῆμα τῆς ἐγκαταστάσεως ὑγροῦ καυσίμου, δύο τοὐλάχιστον ἐγκεκριμμένου τύπου φορητοὶ πυροσβεστῆρες ἀφροῦ, ἢ ἄλλον ἐγκεκριμμένον κατάλληλον μέσον σβέσεως πυρκαϊᾶς τοῦ ὑγροῦ καυσίμου. Ἐπὶ πλέον δέον νὰ ὑπάρχῃ τοὐλάχιστον εἷς πυροσβεστὴρ τῆς αὐτῆς περιγραφῆς χωρητικότητος 2 γαλλονίων (ἢ 9 λίτρων) δι' ἕκαστον καυστῆρα, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως ἡ συνολικὴ χωρητικότης τῶν ἐπὶ πλέον πυροσβεστήρων μὴ ὑπερβαίνῃ τὰ 10 γαλλόνια (ἢ 45 λίτρα) δι' ἕκαστον λεβητοστάσιον.

(iii) Νὰ ὑπάρχωσι συσκευαὶ ἐγκεκριμμένου τύπου ἐπιτρέπουσαι τὴν ταχεῖαν παροχὴν καὶ διανομὴν ἀφροῦ ἀνὰ τὸ λεβητοστάσιον καὶ εἰς πάντα χῶρον ἔνθα εὑρίσκονται ἀντλίαι καυσίμου ἢ δεξαμεναὶ ἡμερησίας χρήσεως. Ἡ ποσότης ἀφροῦ, τὴν ὁποίαν αἱ συσκευαὶ αὗται δύνανται νὰ παρέχωσι δέον νὰ εἶναι ἐπαρκὴς ὥστε νὰ καλύπτῃ εἰς βάθος 6 ἰντσῶν τὴν πλέον ἐκτεταμένην ἐπιφάνειαν ἐπὶ τῆς ὁποίας θὰ ἦτο δυνατὸν νὰ ἐξαπλωθῇ τὸ ὑγρὸν καύσιμον ἐν περιπτώσει τυχαίας διαρροῆς. Ἀντὶ ἀφροῦ, δύναται νὰ γίνῃ χρῆσις κατασβεστικοῦ ἀερίου ἢ ἀτμοῦ ἢ νὰ χρησιμοποιηθῇ σταθερὸν σύστημα σβέσεως διὰ ραντίσεως δι' ὕδατος ὑπὸ ὑψηλὴν πίεσιν. Ἐν τὸ μηχανοστάσιον καὶ λεβητοστάσιον δὲν εἶναι τελείως κεχωρισμένα μεταξὺ των, καὶ ὡς ἐκ τούτου θὰ ἦτο δυνατὸν νὰ διαρρεύσῃ ὑγρὸν καύσιμον ἐκ τοῦ λεβητοστασίου πρὸς τὸ μηχανοστάσιον, τότε οἱ χῶροι τοῦ μηχανοστασίου καὶ λεβητοστασίου δέον νὰ θεωρῶνται ὡς ἕν διαμέρισμα. Αἱ συσκευαὶ δέον νὰ εἶναι δυνατὸν νὰ χειρισθῶσιν ἐξ ἑνὸς ἢ πλειόνων θέσεων εὐχερῶς προσιτῶν, αἵτινες ὅμως νὰ μὴν εἶναι δυνατὸν νὰ εὑρεθῶσι ταχέως ἀπομεμονωμέναι συνεπείᾳ ἐκκρήξεως πυρκαϊᾶς.

(ε) Ἡ Ἀρχὴ δέον νὰ προσέξῃ ὅλως ἰδιαιτέρως τὴν διάταξιν τῶν πυροσβεστικῶν μέσων, ἅτινα πρόκειται νὰ ἐγκατασταθῶσιν εἰς τὰ λεβητοστάσια καὶ μηχανοστάσια τῶν φορτηγῶν πλοίων ὁλικῆς χωρητικότητος 1000 κόρων καὶ ἄνω ἐπὶ τῶν ὁποίων χρησιμοποιοῦνται ταὐτοχρόνως ὑγρὰ καύσιμα καὶ γαιάνθρακες ὡς καύσιμος ὕλη.

(στ) Πᾶν φορτηγὸν πλοῖον ὁλικῆς χωρητικότητος 1000 κόρων καὶ ἄνω, κινούμενον διὰ μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως, δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον εἰς τὸ μηχανοστάσιον διά :

(i) τῶν συσκευῶν τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τῆς παραγράφου (γ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(ii) ἑνὸς πυροσβεστῆρος ἀφροῦ, ἐγκεκριμμένου τύπου, χωρητικότητος τοὐλάχιστον 10 γαλλονίων (ἢ 45 λίτρων) ἢ ἑνὸς πυροσβεστῆρος διοξειδίου τοῦ ἄνθρακος 35 λιβρῶν (ἢ 16 χιλιογράμμων).

(iii) φορητῶν πυροσβεστήρων, ὧν ὁ ἀριθμὸς καὶ ἡ κατανομὴ θὰ καθορίζηται ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, λαμβανομένων ὑπ' ὄψει τῶν διαστάσεων καὶ τῆς διατάξεως τοῦ μηχανοστασίου, ὡς καὶ τῆς ἱπποδυνάμεως τῶν μηχανῶν. Πάντως οἱ πυροσβεστῆρες οὗτοι δέον νὰ μὴν εἶναι ὀλιγώτεροι τῶν δύο, οὐδὲ εἶναι ἀναγκαῖον νὰ ὑπερβαίνωσι τοὺς ἕξ.

Αἱ διατάξεις τῆς παραγράφου (δ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ δέον νὰ ἐφαρμόζωνται ὅταν τὸ πλοῖον ἔχῃ λέβητα θερμαινόμενον δι' ὑγροῦ καυσίμου.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 52

Δυνατότης ταχείας χρησιμοποιήσεως τῶν συσκευῶν

Αἱ συσκευαὶ κατασβέσεως τοῦ πυρὸς τῶν νέων καὶ ὑφισταμένων ἐπιβατηγῶν καὶ φορτηγῶν πλοίων δέον νὰ διατηρῶνται ἐν καλῇ καταστάσει καὶ νὰ εἶναι ἕτοιμοι πρὸς ἄμεσον χρῆσιν ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 53

Ἀποδοχὴ Ἰσοδυνάμων

Ὅπου εἰς τὸ παρὸν μέρος τοῦ Κεφαλαίου τούτου προβλέπεται εἰδικός τις , τύπος συσκευῆς πυροσβεστικοῦ μέσου ἢ ἐγκαταστάσεως, δύναται ἡ Ἀρχὴ νὰ δεχθῇ πάντα ἕτερον τύπον συσκευῆς ἢ ἐγκαταστάσεως κλπ., ἐφ' ὅσον ἤθελε πεισθῇ ὅτι αὗται δὲν εἶναι ὀλιγώτερον ἀποτελεσματικαί.

ΜΕΡΟΣ ΣΤ'.

Διάφορα

(Τὸ Μέρος ΣΤ' ἐφαρμόζεται μόνον ἐπὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 54

Μέσα Διαφυγῆς

(α) Εἰς πάντας τοὺς χώρους ἐπιβατῶν καὶ πληρώματος, αἱ κλίμακες καὶ ἀναβάθραι δέον νὰ εἶναι διατεταγμέναι κατὰ τρόπον ὥστε νὰ παρέχωσιν εὐχερὲς μέσον διαφυγῆς πρὸς τὸ κατάστρωμα σωσσιβίων λέμβων, ἰδιαιτέρως δὲ νὰ ἐφαρμόζωνται αἱ ἀκόλουθοι διατάξεις :

(i) Κάτωθι τοῦ καταστρώματος στεγανῶν νὰ προβλέπωνται ἐπαρκεῖς εὐκολίαι ἐξόδου ἐξ ἑκάστου ὑδατοστεγανοῦ διαμερίσματος, ἀνεξάρτητοι τῶν ὑδατοστεγανῶν θυρῶν, παρέχουσαι ἐπαρκῆ καὶ εὐχερῶς προσιτὰ μέσα διαφυγῆς.

(ii) Ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν νὰ ὑπάρχωσι τοὐλάχιστον δύο πρακτικῶς χρησιμοποιήσιμα μέσα διαφυγῆς ἐξ ἑκάστου χώρου περικεκλεισμένου ὑπὸ κυρίων πυριμάχων φρακτῶν, ἐκ τῶν ὁποίων τὸ ἕν τοὐλάχιστον μέσον νὰ παρέχῃ ἔξοδον πρὸς μίαν κλίμακα ἀποτελοῦσαν κατακόρυφον διαφυγήν.

(iii) Τὸ πλάτος, ὁ ἀριθμὸς καὶ ἡ διάταξις τῶν κλιμάκων νὰ ἐγκρίνηται παρὰ τῆς Ἀρχῆς.

(β) Δέον νὰ προβλέπωνται πρακτικὰ μέσα διαφυγῆς τοῦ πληρώματος ἐξ ἑκάστου μηχανοστασίου , τῆς σήραγγος ἀτράκτου, λεβητοστασίου καὶ λοιπῶν χώρων ἐργασίας ἀνεξάρτητα τῶν στεγανῶν θυρῶν.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 55

Δύναμις Ἀναποδίσεως

Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον δέον νὰ ἔχῃ ἐπαρκῆ δύναμιν ἀναποδίσεως, ὥστε νὰ ἐξασφαλίζωνται οἱ κατάλληλοι χειρισμοὶ ὑπὸ πάσας τὰς κανονικὰς συνθήκας.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 56

Μηχανισμὸς Κινήσεως Πηδαλίου

(α) Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον μὲ κύριον καὶ βοηθητικὸν μηχανισμὸν κινήσεως πηδαλίου ἐγκεκριμμένον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(β) Ὁ βοηθητικὸς μηχανισμὸς δέον νὰ εἶναι εἰς θέσιν νὰ τεθῇ ταχέως ἐν λειτουργίᾳ ἐν περιπτώσει ἀνάγκης, νὰ εἶναι δὲ στερεᾶς κατασκευῆς καὶ δυνάμεως ἱκανῆς ὥστε νὰ κυβερνᾶται τὸ πλοῖον μὲ ταχύτητα πλεύσιμον. Ὁ ἀνωτέρω μηχανισμὸς δέον νὰ λειτουργῇ διὰ μηχανικῆς ἐνεργείας ἐπὶ τῶν πλοίων ἐκείνων, δι' ἃ ἡ Ἀρχὴ ἤθελεν ἀπαιτήσῃ ἄξονα

πηδαλίου διαμέτρου ἀνωτέρας τῶν 9 ἰντσῶν (ἤ 22.86 χιλιόστομέτρων) εἰς τὸ ὕψος τοῦ οἴακος.

(γ) Δεύτερος κινητὴρ ὅμοιος πρὸς τὸν κύριον κινητῆρα πηδαλίου καὶ συνδέσεως δέον νὰ θεωρῆται ὡς βοηθητικὴ ἐγκατάστασις πηδαλιουχίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙΙ.— ΣΩΣΣΙΒΙΑ ΜΕΣΑ κ.λ.π.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ Ι

'Εφαρμογὴ

(α) Τὸ Κεφάλαιον τοῦτο, ἐκτὸς ὅπου ἄλλως ρητῶς ὁρίζεται ,ἐφαρμόζεται ὡς ἀκολούθως ἐπὶ νέων πλοίων ἐκτελούντων διεθνεῖς πλόας.

Μέρος Α'.— 'Επιβατηγὰ καὶ φορτηγὰ πλοῖα.
Μέρος Β'.— 'Επιβατηγὰ πλοῖα.
Μέρος Γ'.— Φορτηγὰ πλοῖα

(β) Διὰ τὴν περίπτωσιν τῶν ὑπαρχόντων πλοίων τῶν ἐκτελούντων διεθνεῖς πλόας καὶ ἅτινα δὲν συμορφοῦνται ἤδη πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου τὰς ἀφορώσας τὰ νέα πλοῖα, τὰ ληπτέα μέτρα δι' ἕκαστον πλοῖον δέον νὰ καθορίζωνται παρὰ τῆς 'Αρχῆς. πρὸς τὸν σκοπὸν ἐφαρμογῆς ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ δυνατοῦ καὶ λογικοῦ, τὸ βραδύτερον μέχρι 1ης 'Ιανουαρίου 1951 τῶν γενικῶν ἀρχῶν περὶ ὧν ὁ Κανονισμὸς 4 καὶ τῆς ἐπαρκοῦς ἐφαρμογῆς τῶν λοιπῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

ΜΕΡΟΣ Α.— ΓΕΝΙΚΑ

(Τὸ Μέρος Α' ἐφαρμόζεται ἐπὶ ἐπιβατηγῶν καὶ φορτηγῶν πλοίων).

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 2

'Ορισμοί

'Εν τῷ Κεφαλαίῳ τούτῳ ὁ ὅρος «βραχὺς διεθνὴς πλοῦς» σημαίνει διεθνῆ πλοῦν, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ὁποίου τὸ πλοῖον δὲν ἀπομακρύνεται πλέον τῶν 200 μιλλίων ἀπὸ λιμένος τινος ἢ θέσεως ὅπου οἱ ἐπιβάται καὶ τὸ πλήρωμα θὰ ἦτο δυνατὸν νὰ τεθῶσιν ἐν ἀσφαλείᾳ καὶ ἐφ' ὅσον ἡ ἀπόστασις μεταξὺ τοῦ τελευταίου λιμένος προσεγγίσεως τῆς Χώρας ἐξ ἧς ἄρχεται τὸ ταξείδιον καὶ τοῦ τελικοῦ λιμένος προορισμοῦ δὲν ὑπερβαίνει τὰ 600 μίλλια.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 3.

'Εξαιρέσεις

(α) 'Εκάστη 'Αρχή, ἐὰν κρίνῃ ὅτι ἡ προστατευτικὴ φύσις καὶ αἱ συνθῆκαι τοῦ ταξειδίου εἶναι τοιαῦται, ὥστε νὰ καθιστῶσι τὴν πλήρη ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Κεφαλαίου ἄσκοπον ἢ περιττήν, δύναται ἀναλόγως νὰ ἐξαιρῇ τῶν διατάξεων τούτων ὡρισμένα πλοῖα ἢ κατηγορίας πλοίων ἀνηκόντων εἰς τὴν χώραν της, ἐφ' ὅσον ταῦτα κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ δὲν ἀπομακρύνονται πλέον τῶν 20 μιλλίων ἀπὸ τῆς πλησιεστέρας ξηρᾶς.

(β) 'Επὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων ἐκτελούντων διεθνεῖς πλόας. χρησιμοποιουμένων δὲ δι' εἰδικὰ ταξείδια μεταφορᾶς μεγάλου ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν ἄνευ κλίνης, ὡς ἐπὶ παραδείγματι μεταφορὰ προσκυνητῶν, ἡ 'Αρχὴ εἰς τὴν Χώραν τῆς ὁποίας ἀνήκουσι τὰ πλοῖα, ἐφ' ὅσον πεισθῇ ὅτι δὲν εἶναι σκόπιμος ἡ ἐφαρμογὴ τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, δύναται νὰ ἐξαιρέσῃ τῆς ἐφαρμογῆς αὐτῶν τὰ πλοῖα ταῦτα ὑπὸ τοὺς κάτωθι ὅρους :

(i) "Οτι θὰ ἐφαρμόζωνται ἐν τῷ μεγίστῳ δυνατῷ μέτρῳ ἀναλόγως τῶν συνθηκῶν τοῦ ταξειδίου, αἱ διατάξεις αἱ ἀφορῶσαι τὰς σωσιβίους λέμβους καὶ λοιπὰ σωσίβια μέσα ὡς καὶ τὰ μέσα προστασίας κατὰ τοῦ πυρός.

(ii) "Οτι πᾶσαι αἱ λέμβοι καὶ τὰ σωσσίβια μέσα θὰ εἶναι ἀμέσως διαθέσιμοι κατὰ τὴν ἔννοιαν τοῦ Κανονισμοῦ 4.

(iii) "Οτι τὸ πλοῖον θὰ εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ μιᾶς σωσσιβίου ζώνης δι' ἕκαστον ἀποβαῖνον ἄτομον.

(iv) "Οτι θὰ ληφθῶσι μέτρα διὰ τὴν ἔκδοσιν γενικῶν κανονισμῶν ἐφαρμοστέων εἰς τὰς εἰδικὰς συνθήκας τῶν ταξειδίων τούτων. 'Η διατύπωσις τῶν Κανονισμῶν τούτων δέον νὰ γίνηται ἀπὸ συμφώνου μετ' ἄλλων συμβαλλομένων Κρατῶν, ἐὰν ὑπάρχωσι τοιαῦτα, ἐνδιαφερομένων ἀμέσως διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν εἰς τοιαύτης φύσεως ταξείδια.

Παρὰ πᾶσαν διάταξιν τῆς παρούσης Συμβάσεως, οἱ Κανονισμοὶ Σίμλα 1931 θὰ παραμείνωσιν ἐν ἰσχύι μεταξὺ τῶν προσχωρησάντων εἰς αὐτὴν Κρατῶν μέχρι τῆς στιγμῆς καθ' ἣν οἱ ἀναφερόμενοι ἐν τῇ παραγράφῳ (β) (iv) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ τεθῶσιν ἐν ἰσχύϊ.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 4.

'Ετοιμότης Σωσιβίων Λέμβων καὶ Πλευστικῶν Συσκευῶν

(α) Αἱ γενικαὶ ἀρχαί, αἱ ρυθμίζουσαι τὰ τοῦ ἐφοδιασμοῦ διὰ σωσσιβίων λέμβων καὶ πλευστικῶν συσκευῶν τοῦ πλοίου, ἐφ' οὗ ἐφαρμόζεται τὸ παρὸν Κεφάλαιον εἶναι ὅτι τὰ μέσα ταῦτα δέον νὰ εἶναι ἀμέσως διαθέσιμα ἐν περιπτώσει ἀνάγκης.

(β) Διὰ νὰ εἶναι ἀμέσως διαθέσιμοι οἱ σωσίβιοι λέμβοι καὶ αἱ πλευστικαὶ συσκευαὶ δέον νὰ πληρῶσι τοὺς κάτωθι ὅρους.

(i) Νὰ δύνανται νὰ καθαιρεθῶσιν εἰς τὴν θάλασσαν ἀσφαλῶς καὶ ταχέως καὶ ὑπὸ δυσμενεῖς ἔτι συνθήκας κλίσεως καὶ διαγωγῆς τοῦ πλοίου.

(ii) Νὰ εἶναι δυνατὴ ἡ ἐπιβίβασις τῶν ἐπιβατῶν ἐπὶ τῶν σωσιβίων λέμβων ταχέως καὶ ἐν πλήρει τάξει.

(iii) 'Η διάταξις ἑκάστης λέμβου καὶ ἑκάστης πλευστικῆς συσκευῆς νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ μὴ παρακωλύεται ὁ χειρισμὸς ἑτέρων λέμβων ἢ πλευστικῶν συσκευῶν.

(γ) "Ολα τὰ σωσίβια μέσα δέον νὰ εὑρίσκωνται εἰς κατάστασιν λειτουργίας καὶ νὰ εἶναι ἕτοιμα πρὸς ἄμεσον χρῆσιν πρὸ τῆς ἀναχωρήσεως τοῦ πλοίου ἐκ τοῦ λιμένος καὶ εἰς πάντα χρόνον κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 5.

Κατασκευὴ σωσιβίων λέμβων

(α) "Ολαι αἱ σωσίβιοι λέμβοι δέον νὰ εἶναι κανονικῆς κατασκευῆς καὶ τοιούτου σχήματος καὶ ἀναλογιῶν, ὥστε νὰ ἐξασφαλίζηται πλήρης εὐστάθεια κατὰ τὴν πλεῦσιν καὶ νὰ ἔχωσιν ἀρκετὸν ὕψος ἐξάλων ὑπὸ πλήρη φόρτον ἀτόμων καὶ ἐφοδίων.

(β) "Ολαι αἱ σωσίβιοι λέμβοι δέον νὰ εἶναι ἀνοικταὶ λέμβοι μετ' ἀκάμπτων πλευρῶν, ἔχουσαι μόνον ἐσωτερικὴν ἄντωσιν. Δέον νὰ εἶναι οὐχὶ μικροτέρου μήκους τῶν 24 ποδῶν (ἤ 7.3 μέτρων) ἐκτὸς ἐάν, λόγῳ τοῦ μεγέθους τοῦ πλοίου ἢ δι' ἄλλους λόγους, ἡ 'Αρχὴ ἤθελε θεωρήσῃ τὴν χρησιμοποίησιν τοιούτων σωσιβίων λέμβων ὡς ἄσκοπον ἢ ἀδύνατον. Εἰς οὐδὲν πλοῖον αἱ σωσίβιοι λέμβοι δύνανται νὰ εἶναι μικροτέρου μήκους τῶν 16 ποδῶν (ἤ 4.9 μέτρων).

(γ) Δὲν εἶναι παραδεκταὶ σωσίβιοι λέμβοι τὸ βάρος τῶν ὁποίων, ὅταν εἶναι πλήρως φορτωμέναι μὲ ἄτομα καὶ ἐξαρτισμόν, ὑπερβαίνῃ τοὺς 20 τόννους (ἤ 20,300 χιλιόγραμμα).

(δ) "Ολαι αἱ σωσίβιοι λέμβοι δι' ἃς ἔχει ἐγκριθῇ νὰ μεταφέρωσι πλέον τῶν 60 προσώπων, δέον νὰ εἶναι εἴτε σωσίβιοι λέμβοι μετὰ κινητῆρος Κλάσεως Α' ἢ Κλάσεως Β' πληροῦσαι τοὺς ὅρους τοῦ Κανονισμοῦ, 9 εἴτε νὰ εἶναι σωσίβιοι λέμβοι ἐφωδιασμέναι δι' ἄλλων ἐγκεκριμμένων μέσων μηχανικῆς προώσεως καὶ νὰ πληρῶσι τοὺς ὅρους τοῦ Κανονισμοῦ 10.

(ε) "Ολαι αἱ σωσίβιοι λέμβοι δέον νὰ εἶναι ἀρκούντως ἰσχυρᾶς κατασκευῆς ὥστε νὰ δύνανται ἀσφαλῶς νὰ καθαιρεθῶσιν εἰς τὴν θάλασσαν ὑπὸ πλήρη φόρτον ἀτόμων κα ἐφοδίων.

(στ) "Ολαι αἱ σωσίβιοι λέμβοι δέον νὰ ἔχωσι μέσην σιμότητα τοὐλάχιστον ἴσην πρὸς 4 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους των.

(ζ) Διὰ τὰς σωσιβίους λέμβους δι' ἃς ὑπάρχει ἔγκρισις νὰ μεταφέρουν 100 καὶ ἄνω πρόσωπα, ὁ ὄγκος τῆς ἀντώσεως δέον νὰ εἶναι ἐπηυξημένος κατὰ τὴν κρίσιν τῆς 'Αρχῆς.

(η) 'Η ἄντωσις ξυλίνης σωσιβίου λέμβου δέον νὰ ἐξασφαλίζηται δι' ὑδατοστεγανῶν ἀεροκιβωτίων, ὁ συνολικὸς ὄγκος τῶν ὁποίων νὰ ἰσοῦται τοὐλάχιστον πρὸς τὸ ἓν δέκατον τῆς κυβικῆς χωρητικότητος τῆς λέμβου.

(θ) 'Η ἄντωσις μεταλλίνης σωσιβίου λέμβου δέον νὰ μὴ εἶναι μικροτέρα τῆς ὡς ἀνωτέρω ἀπαιτουμένης διὰ ξυλίνην

λέμβον τῆς αὐτῆς κυβικῆς χωρητικότητος, τοῦ ὄγκου τῶν ὑδατοστεγῶν ἀεροκιβωτίων αὐξανομένου ἀναλόγως.

(ι) Ὅλα τὰ σέλματα καὶ πλευρικὰ καθίσματα δέον νὰ εἶναι τοποθετημένα εἰς τὴν σωσίβιον λέμβον ὅσον τὸ δυνατὸν χαμηλότερον καὶ αἱ ἀστραγαλίαι νὰ εἶναι οὕτω πως τοποθετημέναι ὥστε τὰ σέλματα νὰ εἶναι πλέον τῶν 2 ποδῶν καὶ 9 ἰντσῶν (ἢ 84 ἑκατοστομέτρων) ἄνωθεν αὐτῶν.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 6

Κυβικὴ Χωρητικότης τῶν Σωσιβίων λέμβων

(α) Ἡ κυβικὴ χωρητικότης μιᾶς σωσιβίου λέμβου δέον νὰ ἐξευρίσκηται διὰ τοῦ κανόνος τοῦ Στέρλιγκ (Σ'μψωνος) ἢ δι' οἱασδήποτε ἄλλης μεθόδου διδούσης τὸν αὐτὸν βαθμὸν ἀκριβείας. Ἡ χωρητικότης σωσιβίου λέμβου μετὰ ἄβακος θὰ ὑπολογίζεται ὡς ἐὰν ἐπρόκειτο περὶ λέμβου μετὰ σφηνοειδοῦς πρύμνης.

(β) Ἐπὶ παραδείγματι, ἡ χωρητικότης εἰς κυβικοὺς πόδας, (ἢ κυβικὰ μέτρα) μιᾶς σωσιβίου λέμβου, ὑπολογιζομένη τῇ βοηθείᾳ τοῦ Κανόνος Στέρλιγκ, δύναται νὰ θεωρηθῇ ὅτι δίδεται διὰ τοῦ κατωτέρω τύπου :

$$\text{Χωρητικότης} = \frac{L}{12}\,(4A + 2B + 4C)$$

L εἶναι τὸ μῆκος τῆς σωσιβίου λέμβου εἰς πόδας (ἢ μέτρα) ἀπὸ τὸ ἐσωτερικὸν τῶν ἐπηγκενίδων τοῦ περιβλήματος ἢ τῶν ἐλασμάτων εἰς τὸ σημεῖον τῆς στείρας μέχρι τοῦ ἀντιστοίχου σημείου τοῦ ποδοστήματος. Προκειμένου περὶ σωσιβίου λέμβου μετὰ ἄβακος, τὸ μῆκος δέον νὰ ὑπολογίζεται ἔσωθεν τοῦ ἄβακος.

A,B,C εἶναι αἱ ἐπιφάνειαι τῶν διατομῶν εἰς τὸ τέταρτον τοῦ μήκους πρώραθεν, εἰς τὸ μέσον καὶ εἰς τὸ τέταρτον τοῦ μήκους πρύμνηθεν καὶ αἵτινες ἀντιστοιχοῦν πρὸς τὰ τρία σημεῖα τὰ προκύπτοντα ἐκ τῆς διαιρέσεως τοῦ L εἰς τέσσαρα ἴσα μέρη (αἱ ἐπιφάνειαι αἱ ἀντιστοιχοῦσαι εἰς τὰ δύο ἄκρα τῆς λέμβου θεωροῦνται ἀμελητέαι).

Αἱ ἐπιφάνειαι A,B,C, δέον νὰ θεωροῦνται ὡς διδόμεναι εἰς τετραγωνικοὺς πόδας (ἢ τετραγωνικὰ μέτρα) διὰ τῆς διαδοχικῆς ἐφαρμογῆς δι' ἑκάστην τῶν τριῶν διατομῶν τοῦ κατωτέρω τύπου :

$$\text{Ἐπιφάνεια} = \frac{h}{12}\,(a + 4b + 2c + 4d + e)$$

h εἶναι τὸ βάθος μετρούμενον εἰς πόδας (ἢ μέτρα) ἔσωθεν τῶν ἐπηγκενίδων τοῦ περιβλήματος ἢ τῶν ἐλασμάτων ἀπὸ τῆς τρόπιδος μέχρι τοῦ ἐπιπέδου τῆς κουπαστῆς ἤ, εἰς τινας περιπτώσεις, μέχρι κατωτέρου ἐπιπέδου, ὡς ὁρίζεται κατωτέρω.

a,b,c,d,e εἶναι τὰ ὁριζόντια πλάτη τῆς σωσιβίου λέμβου μετρούμενα εἰς πόδας (ἢ εἰς μέτρα) εἰς τὰ ἀνώτερα καὶ κατώτερα σημεῖα τοῦ βάθους ὡς καὶ εἰς τὰ τρία σημεῖα τὰ προκύπτοντα ἐκ τῆς διαιρέσεως τοῦ h εἰς τέσσαρα ἴσα μέρη (τοῦ a καὶ e ἀντιστοιχούντων πρὸς τὰ πλάτη εἰς τὸ ἀκρότατον σημεῖον καὶ τοῦ c πρὸς τὸ μεσαῖον σημεῖον τοῦ h).

(γ) Ἐὰν ἡ σιμότης τῆς κουπαστῆς, μετρουμένη εἰς δύο σημεῖα εὑρισκόμενα εἰς τὸ τέταρτον τοῦ μήκους τῆς σωσιβίου λέμβου ἀπὸ τὰ ἄκρα, ὑπερβαίνῃ τὸ ἐν τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τῆς σωσιβίου λέμβου, τὸ διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν ἐπιφανειῶν τῶν διατομῶν A ἢ C λαμβανόμενον βάθος δέον νὰ θεωρῆται ὅτι εἶναι τὸ βάθος εἰς τὸ μέσον πλέον ἓν ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τῆς σωσιβίου λέμβου.

(δ) Ἐὰν τὸ βάθος εἰς τὸ μέσον τῆς σωσιβίου λέμβου ὑπερβαίνῃ τὰ 45 τοῖς ἑκατὸν τοῦ πλάτους, τὸ διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ἐπιφανείας τῆς εἰς τὸ μέσον τῆς λέμβου διατομῆς B λαμβανόμενον βάθος δέον νὰ λογίζηται ὡς ἴσον πρὸς τὰ 45 τοῖς ἑκατὸν τοῦ πλάτους, τὸ δὲ λαμβανόμενον βάθος διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν ἐπιφανειῶν τῶν διατομῶν A καὶ C εἰς τὰ πρωραῖα καὶ πρυμναῖα τέταρτα τοῦ μήκους) εὑρίσκεται διὰ τῆς αὐξήσεως τῆς τιμῆς τοῦ λαμβανομένου βάθους κατὰ ἓν τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τῆς σωσιβίου λέμβου ὑπὸ τὸν περιορισμὸν ὅπως τὰ λαμβανόμενα διὰ τὸν ὑπολογισμὸν βάθη μὴ ὑπερβαίνωσιν ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει τὰ πραγματικὰ βάθη εἰς τὰ σημεῖα τῶν διατομῶν.

(ε) Ἐὰν τὸ βάθος τῆς σωσιβίου λέμβου εἶναι μεγαλύτερον τῶν 4 ποδῶν (ἢ 122 ἑκατοστομέτρων) ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀτόμων ὁ εὑρισκόμενος διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ ἀνωτέρω Κανόνος δέον νὰ μειοῦται κατὰ τὴν ἀναλογίαν τῶν τεσσάρων ποδῶν (ἢ 122 ἑκατοστομέτρων) πρὸς τὸ πραγματικὸν βάθος μέχρις οὗ ἡ σωσίβιος λέμβας δοκιμασθῇ ἱκανοποιητικῶς ἐν τῷ ὕδατι μετὰ τοῦ ἀριθμοῦ τούτου τῶν ἐπιβαινόντων ἀτόμων, φερόντων ἁπάντων σωσιβίους ζώνας.

(στ) Ἑκάστη Ἀρχὴ ὀφείλει νὰ ἐπιβάλῃ διὰ καταλλήλων τύπων, ὅριον ἀριθμοῦ προσώπων, ἅτινα δύνανται νὰ φέρωσιν αἱ σωσίβιοι λέμβοι μὲ λίαν λεπτὰ ἄκρα ὡς καὶ αἱ σωσίβιοι λέμβοι εὐρέος σχήματος.

(ζ) Ἑκάστη Ἀρχὴ δύναται νὰ ἀναγνωρίσῃ εἰς σωσίβιον λέμβον χωρητικότητα ἴσην πρὸς τὸ γινόμενον τοῦ μήκους, πλάτους καὶ βάθους ἐπὶ 0,6 ἐφόσον θὰ εἶναι προφανὲς ὅτι ὁ τύπος οὗτος δὲν δίδει χωρητικότητα μεγαλυτέραν τῆς εὑρισκομένης διὰ τῆς ἀνωτέρω μεθόδου. Αἱ διαστάσεις ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει δέον νὰ μετρῶνται ὡς ἀκολούθως :

Μῆκος. Ἀπὸ τῆς τομῆς τῆς ἔξω ἐπιφανείας τῶν ἐπηγκενίδων τοῦ περιβλήματος μετὰ τῆς στείρας μέχρι τοῦ ἀντιστοίχου σημείου εἰς τὸ ποδόστημα ἤ, προκειμένου περὶ λέμβων μετὰ ἄβακος, μέχρι τῆς πρυμναίας ὄψεως τοῦ ἄβακος.

Πλάτος. Ἀπὸ τῆς ἔξω ἐπιφανείας τῶν ἐπηγκενίδων τοῦ περιβλήματος εἰς τὸ σημεῖον ἔνθα τὸ μέγιστον πλάτος τῆς λέμβου.

Βάθος. Εἰς τὸ μέσον, ἐσωτερικῶς τῶν ἐπηγκενίδων τοῦ περιβλήματος ἀπὸ τῆς τρόπιδος μέχρι τοῦ ἐπιπέδου τῆς κουπαστῆς. Τὸ διὰ τὸν κυβισμὸν ὅμως λαμβανόμενον βάθος ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει δύναται νὰ ὑπερβῇ τὰ 45 τοῖς ἑκατὸν τοῦ πλάτους.

Εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις ὁ πλοιοκτήτης ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ ζητήσῃ τὸν προσδιορισμὸν τοῦ κυβισμοῦ τῆς σωσιβίου λέμβου δι' ἀκριβοῦς μετρήσεως.

(η) Ἡ κυβικὴ χωρητικότης αὐτοκινήτου σωσιβίου λέμβου εὑρίσκεται ἐκ τῆς ὁλικῆς χωρητικότητος διὰ τῆς ἐκπτώσεως ὄγκου ἴσου πρὸς τὸν καταλαμβανόμενον ὑπὸ τοῦ κινητῆρος καὶ τῶν ἐξαρτημάτων του, τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς ἐγκαταστάσεως καὶ τοῦ προβολέως μετὰ τῶν ἐξαρτημάτων των, ἐφ' ὅσον ὑπάρχουσι.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 7

Μεταφορικὴ ἱκανότης Σωσιβίων Λέμβων

(α) Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀτόμων ἅτινα σωσίβιος λέμβος δύναται νὰ περιλάβῃ, εἶναι ἴσος πρὸς τὸν μέγιστον ἀκέραιον ἀριθμὸν τὸν προκύπτοντα ἐκ τῆς διαιρέσεως τῆς εἰς κυβικοὺς πόδας χωρητικότητος διὰ 10 (ἢ τῆς εἰς κυβικὰ μέτρα χωρητικότητος διὰ 0,283).

(β) Ὁ ἀριθμὸς οὗτος δέον νὰ μειοῦται ὅταν εἶναι μεγαλύτερος τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀτόμων δι' ἃ προεβλέφθησαν θέσεις καθημένων. Ὁ τελευταῖος οὗτος ἀριθμὸς δέον νὰ καθορίζηται κατὰ τρόπον ὥστε τὰ ἐπιβαίνοντα ἄτομα, ὅταν κάθηνται μὴ ἐμποδίζωσι κατ' οὐδένα τρόπον τὴν χρῆσιν τῶν κωπῶν.

(γ) Κατὰ τὴν δοκιμὴν πρὸς προσδιορισμὸν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀτόμων ἅτινα σωσίβιος λέμβος εἶναι ἱκανὴ νὰ περιλάβῃ, πρέπει νὰ προϋποτίθεται ὅτι ἕκαστον ἄτομον εἶναι ἐνήλικτον φέρον σωσίβιον ζώνην.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 8

Ἀριθμὸς σωσιβίων λέμβων μετὰ κινητῆρος ἢ ἄλλως πως μηχανικῶς προωθουμένων

(α) Ὅταν ὁ ἀριθμὸς τῶν σωσιβίων λέμβων, ἃς δέον νὰ φέρῃ τὸ πλοῖον, εἶναι 20 ἢ ἀνώτερος, δύο ἐξ αὐτῶν δέον νὰ εἶναι σωσίβιοι λέμβοι μετὰ κινητῆρος Κλάσεως Α' καὶ νὰ ἐκπληρῶσι τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 9.

(β) Ὅταν ὁ ἀριθμὸς τῶν σωσιβίων λέμβων, ἃς δέον νὰ φέρῃ τὸ πλοῖον, εἶναι μείζων τοῦ 13, ἀλλὰ ἐλάσσων τοῦ 20, μία ἐξ αὐτῶν δέον νὰ εἶναι σωσίβιος λέμβος μετὰ κινητῆρος Κλάσεως Α' καὶ μία σωσίβιος λέμβος μετὰ κινητῆρος Κλά-

σεως Α' ἢ Β' καὶ νὰ ἐκπληρῶσι τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 9, ἢ μία σωσίβιος λέμβος μηχανικῶς προωθουμένη, ἐκπληροῦσα τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 10.

(γ) Πάντα τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα, τὰ μὴ ἐφωδιασμένα διὰ σωσιβίων λέμβων μετὰ κινητῆρος, συμφώνως πρὸς τὰς ἀνωτέρω διατάξεις, δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ μιᾶς σωσιβίου λέμβου Κλάσεως Α' ἢ Β', πληρούσης τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 9 ἢ διὰ μιᾶς σωσιβίου λέμβου, μηχανικῶς προωθουμένης ἐγκεκριμμένου τύπου, πληρούσης τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 10.

(δ) Πάντα τὰ φορτηγὰ πλοῖα ὁλικῆς χωρητικότητος 1600 κόρων καὶ ἄνω, δέον νὰ φέρωσιν εἴτε μίαν σωσίβιον λέμβον μετὰ κινητῆρος Κλάσεως Α' ἢ Β', πληροῦσαν τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 9, εἴτε μίαν σωσίβιον λέμβον μηχανικῶς προωθουμένην, πληροῦσαν τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 10.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 9

Προδιαγραφὴ Σωσιβίων Λέμβων μετὰ κινητῆρος

(α) Κλάσις Α'

Ἡ σωσίβιος λέμβος μετὰ κινητῆρος Κλάσεως Α' δέον νὰ πληροῖ τοὺς κάτωθι ὅρους :

(i) Νὰ εἶναι ἐφωδιασμένη διὰ κινητῆρος ἀναφλέξεως διὰ συμπιέσεως ἐγκεκριμμένου τύπου καὶ νὰ ἔχῃ ἐπαρκῆ καύσιμον ὕλην διὰ συνεχῆ ἐργασίαν 24 ὡρῶν, νὰ εἶναι δὲ ἕτοιμος πρὸς λειτουργίαν ἀνὰ πᾶσαν στιγμήν.

(ii) Ὁ κινητὴρ καὶ τὰ ἐξαρτήματα αὐτοῦ νὰ εἶναι καταλλήλως ἐστεγασμένα, ἵνα δύνανται νὰ λειτουργῶσιν ὑπὸ δυσμενεῖς καιρικὰς συνθήκας καὶ νὰ ὑπάρχῃ σύστημα κινήσεως ἀνάποδα.

(iii) Ἡ ταχύτης πρόσω δέον νὰ εἶναι τοὐλάχιστον 6 κόμβων ἐν γαληνιαίᾳ θαλάσσῃ, ὑπὸ πλήρη φόρτον ἀτόμων καὶ ἐφοδίων.

(β) Κλάσις Β'

Ἡ σωσίβιος λέμβος μετὰ κινητῆρος Κλάσεως Β' δέον νὰ πληροῖ τοὺς κάτωθι ὅρους :

(i) Νὰ εἶναι ἐπαρκῶς ἐφωδιασμένη διὰ καυσίμων καὶ νὰ εἶναι ἕτοιμος πρὸς λειτουργίαν ἀνὰ πᾶσαν στιγμήν.

(ii) Ὁ κινητὴρ καὶ τὰ ἐξαρτήματα αὐτοῦ, νὰ εἶναι καταλλήλως ἐστεγασμένα ἵνα δύνανται νὰ λειτουργῶσιν ὑπὸ δυσμενεῖς καιρικὰς συνθήκας καὶ νὰ ὑπάρχῃ σύστημα κινήσεως ἀνάποδα.

(iii) Ἡ ταχύτης πρόσω δέον νὰ εἶναι τοὐλάχιστον 4 κόμβων ἐν γαληνιαίᾳ θαλάσσῃ ὑπὸ πλήρη φόρτον ἀτόμων καὶ ἐφοδίων.

(γ) Ὁ ὄγκος τῶν ἀεροκιβωτίων σωσιβίου λέμβου μετὰ κινητῆρος, δέον νὰ εἶναι τοὐλάχιστον ἴσος πρὸς τὸν ὄγκον των, συμφώνως πρὸς τοὺς παρόντας Κανονισμούς, ἀπαιτουμένων διὰ σωσίβιον λέμβον ὁποία δὲν εἶναι σωσίβιος λέμβος μετὰ κινητῆρος, νὰ ἐπαυξάνεται δέ, ἐὰν ὑπάρχῃ ἀνάγκη, τόσον ὅσον ἀπαιτεῖται διὰ νὰ ἀντισταθμίζῃ τὴν διαφορὰν μεταξύ :

(i) τοῦ βάρους τοῦ κινητῆρος καὶ τῶν ἐξαρτημάτων αὐτοῦ καί, ἐὰν ὑπάρχωσι, τοῦ προβολέως καὶ τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς ἐγκαταστάσεως καὶ τῶν ἐξαρτημάτων αὐτῶν, καὶ

(ii) τοῦ βάρους τῶν προσθέτων ἀτόμων, ἅτινα ἡ σωσίβιος λέμβος θὰ ἠδύνατο νὰ περιλάβῃ ἐπὶ πλέον, ἐὰν ἀφηροῦντο ὁ κινητὴρ καὶ τὰ ἐξαρτήματα αὐτοῦ, καί, ἂν ὑπάρχωσιν, ὁ προβολεύς, ἡ ραδιοτηλεγραφικὴ ἐγκατάστασις καὶ τὰ ἐξαρτήματα αὐτῶν.

(δ) Ὅταν σωσίβιος λέμβος μετὰ κινητῆρος Κλάσεως Α' φέρεται ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐκουσίως, εἰς ἀντικατάστασιν σωσιβίου λέμβου μετὰ κινητῆρος κλάσεως Β' ἢ λέμβου ἄλλου τύπου μηχανικῶς προωθουμένης, καθ' ὑπέρβασιν τοῦ ἀπαιτουμένου ἀριθμοῦ, θὰ ἐφαρμόζωνται αἱ διατάξεις τῆς παραγράφου (β) (i) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ σχετικῶς μὲ τὰ καύσιμα.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 10.

Προδιαγραφὴ τῶν Μηχανικῶς Προωθουμένων Σωσιβίων Λέμβων πλὴν τῶν Σωσιβίων Λέμβων μετὰ κινητῆρος.

Αἱ μηχανικῶς προωθούμεναι σωσίβιοι λέμβοι, πλὴν τῶν σωσιβίων λέμβων μετὰ κινητῆρος, δέον νὰ ἐκπληρῶσι τοὺς κάτωθι ὅρους :

(α) Τὸ προωστικὸν μηχάνημα δέον νὰ εἶναι ἐγκεκριμμένου τύπου καὶ νὰ ἔχῃ ἱκανὴν δύναμιν ἐπιτρέπουσαν εἰς τὴν σωσίβιον λέμβον νὰ ἀπομακρύνεται ταχέως ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου ἅμα τῇ καθελκύσει της, νὰ εἶναι δὲ ἱκανὸν νὰ κρατῇ πορείαν ὑπὸ δυσμενεῖς καιρικὰς συνθήκας. Ἐὰν τὸ μηχάνημα εἶναι χειροκίνητον, δέον νὰ εἶναι ἱκανὸν νὰ χειρίζηται ὑπὸ ἀνειδικεύτων προσώπων καὶ νὰ λειτουργῇ ὅταν ἡ σωσίβιος λέμβος εἶναι κατεκλυσμένη.

(β) Νὰ ὑπάρχῃ πρόβλεψις κινήσεως ἀνάποδα.

(γ) Ὁ ὄγκος τῆς ἐσωτερικῆς ἀντώσεως μιᾶς μηχανικῶς προωθουμένης λέσβου, πλὴν τῶν σωσιβίων λέμβων μετὰ κινητῆρος, δέον νὰ ἐπαυξάνεται διὰ νὰ ἀντισταθμίζῃ τὸ βάθος τοῦ προωστικοῦ μηχανήματος.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 11

Ἐφόδια σωσιβίων λέμβων

α) Τὰ κεκανονισμένα ἐφόδια ἑκάστης σωσιβίου λέμβου δέον νὰ ἀποτελοῦνται ἐκ :

(i) μιᾶς σειρᾶς κωπῶν διὰ μονόκωπον κωπηλασίαν ἀνὰ σέλμα, δύο ἀμοιβῶν κωπῶν καὶ μιᾶς κώπης πηδαλιουχίας, μιᾶς καὶ ἡμισείας σειρᾶς μεταλλικῶν ἢ ξυλίνων σκαλμῶν προσδεδεμένων εἰς τὴν σωσίβιον λέμβον διὰ δετηρίας ἢ ἁλύσεως καὶ ἑνὸς γάντζου.

(ii) Δύο πείρων δι' ἑκάστην ὀπὴν ἐκκενώσεως (οἱ πεῖροι δὲν εἶναι ἀναγκαῖοι ὅταν ὑπάρχωσι εἰδικαὶ αὐτόματοι βαλβίδες) προσδεδεμένων εἰς τὴν σωσίβιον λέμβον διὰ δετηρίας ἢ ἁλύσεως, ἑνὸς ἀντλίου καὶ δύο κάδων ἐξ ἐγκεκριμμένου ὑλικοῦ.

(iii) ἑνὸς πηδαλίου προσδεδεμένου εἰς τὴν σωσίβιον λέμβον καὶ ἑνὸς οἴακος.

(iv) δύο πελέκεων, εἷς εἰς ἕκαστον ἄκρον τῆς σωσιβίου λέμβου.

(v) ἑνὸς φανοῦ μετ' ἐλαίου διὰ 12 ὥρας, δύο κυτίων καταλλήλων πυρείων εἰς ὑδατοστεγὲς κιβώτιον.

(vi) ἑνὸς ἢ πλειόνων ἱστῶν μετὰ γαλβανισμένων συρματίνων προτόνων καὶ ἱστίων (πορτοκαλοχρόων).

(vii) μιᾶς καταλλήλου πυξίδος ἐντὸς πυξιδοθήκης, ἥτις θὰ εἶναι φωτεινὴ ἢ ἐφωδιασμένη διὰ καταλλήλων μέσων φωτισμοῦ.

(viii) ἑνὸς σωσιβίου ρυματίου χαλαρῶς διαβεβλημένου πέριξ καὶ ἔξωθεν τῆς σωσιβίου λέμβου καὶ καλῶς στερεωμένου εἰς τὰ σημεῖα προσδέσεως.

(ix) μιᾶς πλωτῆς ἀγκύρας ἐγκεκριμμένου τύπου.

(x) δύο πεισματίων (μπαροῦμες) ἐπαρκοῦς μήκους. Τὸ ἓν δέον νὰ εἶναι ἐστερεωμένον εἰς τὸ πρωραῖον ἄκρον τῆς σωσιβίου λέμβου μετὰ στρόφου (στρόπου) καὶ σκαλμίσκου, ὥστε νὰ δύναται νὰ χαλαρωθῇ καὶ τὸ ἕτερον νὰ εἶναι σταθερῶς στερεωμένον εἰς τὴν πρύμνην τῆς σωσιβίου λέμβου καὶ ἕτοιμα πρὸς χρῆσιν.

(xi) ἑνὸς δοχείου περιέχοντος ἓν γαλλόνιον (ἢ τέσσαρα καὶ ἥμισυ λίτρα) φυτικοῦ ἢ ζωικοῦ ἐλαίου ἢ ἰχθυελαίου. Τὸ δοχεῖον δέον νὰ εἶναι οὕτω πως κατασκευασμένον ὥστε τὸ ἔλαιον νὰ εἶναι δυνατὸν νὰ χυθῇ εὐκόλως εἰς τὴν θάλασσαν ἡ δὲ κατασκευή του νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ δύναται νὰ προσδεθῇ εἰς τὴν πλωτὴν ἄγκυραν.

(xii) ἑνὸς ἀεροστεγοῦς δοχείου περιέχοντος δύο λίβρας (ἢ ἓν χιλιόγραμμον) τροφίμων δι' ἕκαστον ἄτομον.

(xiii) μιᾶς λίβρας (ἢ ἡμίσεως χιλιογράμμου) συμπεπυκνωμένου γάλακτος ἢ ἰσοδυνάμου του δι' ἕκαστον ἄτομον.

(xiv) ὑδατοστεγῶν δοχείων περιεχόντων τρία τέταρτα τοῦ γαλλονίου (ἢ τρία λίτρα) ποσίμου ὕδατος δι' ἕκαστον ἄτομον καὶ ἑνὸς μικροῦ δοχείου μετὰ δετηρίας.

(xv) δύο σημάτων μετ' ἀλεξιπτώτου ἐγκεκριμμένου τύπου ἱκανῶν νὰ παραγάγωσιν λαμπρὸν ἐρυθρὸν φῶς εἰς ἀρκετὸν ὕψος, ἓξ φώτων χειρὸς ἐγκεκριμμένου τύπου ἅτινα νὰ δίδωσι λαμπρὸν ἐρυθρὸν φῶς.

(xvi) δύο ἐπιπλεόντων καπνογόνων σημάτων ἐγκεκριμμένου τύπου (πρὸς χρῆσιν ἐν καιρῷ ἡμέρας), ἱκανῶν νὰ παραγάγωσι ποσότητα πορτοκαλοχρόου καπνοῦ.

(xvii) μέσων ἐγκεκριμμένου τύπου ἐπιτρεπόντων εἰς τὰ ἐπιβαίνοντα ἄτομα νὰ συγκρατηθῶσιν ἐπὶ τῆς λέμβου ἐὰν αὕτη ἀνατραπῇ, ὑπὸ τὴν μορφὴν παρατροπιδίων ἢ ἐρκάνης παρὰ τὴν τρόπιδα, μετὰ σχοινίνων χειρολαβῶν στερεωμένων ἀπὸ τῆς μιᾶς πλευρᾶς τῆς κουπαστῆς εἰς τὴν ἑτέραν κάτωθι τῆς τρόπιδος τῆς λέμβου ἢ ἄλλων ἐγκεκριμμένων διαρρυθμίσεων.

(xviii) ἑνὸς ὑδατοστεγοῦς κιβωτίου φαρμάκων πρώτων βοηθειῶν ἐγκεκριμμένου τύπου.

(xix) ἑνὸς ἠλεκτρικοῦ φανοῦ καταλλήλου νὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ σήματα μόρς μετὰ δύο ἐφεδρικῶν στηλῶν καὶ δύο ἐφεδρικῶν λαμπτήρων.

(xx) ἑνὸς καθρέπτου σημάνσεως ἐγκεκριμμένου τύπου, πρὸς χρῆσιν ἐν καιρῷ ἡμέρας.

(xxx) ἑνὸς μαχαιριδίου μετ' ἐργαλείου ἀνοίγματος λευκοσιδηρῶν κυτίων, προσδεδεμένου εἰς τὴν λέμβον διὰ δετηρίας.

(xxii) δύο ἐλαφρῶν ἐπιπλεόντων ὁρμιδίων.

(xxiii) μιᾶς χειροκινήτου ἀντλίας ἐγκεκριμμένου τύπου, καὶ

(xxiv) ἑνὸς καταλλήλου κιβωτίου διὰ τὴν φύλαξιν τῶν μικρῶν ἐφοδίων.

(β) Προκειμένου περὶ πλοίων ἐκτελούντων ταξείδια τοιαύτης διαρκείας, ὥστε κατὰ τὴν κρίσιν τῆς ἐνδιαφερομένης Ἀρχῆς, τὰ εἴδη τὰ καθοριζόμενα εἰς τὰ ἐδάφια (VI), (XII), (XIII,) (XX) καὶ (XXI) τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἤθελον θεωρηθῇ μὴ ἀναγκαῖα, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν παράλειψιν αὐτῶν.

(γ) Παρὰ τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, αἱ σωσίβιοι λέμβοι μετὰ κινητῆρος ἢ ἄλλαι μηχανικῶς προωθούμεναι σωσίβιοι λέμβοι ἐγκεκριμμένου τύπου, δὲν εἶναι ἀπαραίτητον νὰ φέρωσι ἱστὸν ἢ ἱστία ἢ κάπας πλείονας τοῦ ἡμίσεως τοῦ κεκανονισμένου ἀριθμοῦ, ἀλλὰ δέον νὰ φέρωσι δύο γάντζους.

(δ) Πᾶσαι αἱ σωσίβιοι λέμβοι, δι' ἃς ὑπάρχει ἔγκρισις νὰ φέρωσι πλέον τῶν 60 ἀτόμων, δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμέναι διὰ καταλλήλων μέσων τὰ ὁποῖα νὰ ἐπιτρέπουν εἰς τὰ εἰς τὴν θάλασσαν εὑρισκόμενα πρόσωπα νὰ ἀναρριχηθῶσιν ἐπὶ τῶν λέμβων.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 12.

Στερέωσις ἐφοδίων σωσιβίων λέμβων

Πάντα τὰ ἐφόδια σωσιβίου λέμβου, ἅτινα δὲν εἶναι κεκλεισμένα ἐντὸς κιβωτίων, δέον νὰ εἶναι καταλλήλως στερεωμένα ἐντὸς τῆς λέμβου ἐξαιρέσει τοῦ γάντζου, ὅστις δέον νὰ τηρῆται ἐλεύθερος διὰ τὴν ἀπομάκρυνσιν ταύτης. Ἡ ἀνάδεσις δέον νὰ γίνεται κατὰ τρόπον, ὥστε νὰ ἐξασφαλίζηται ἡ στερέωσις τῶν ἐφοδίων χωρὶς νὰ παρεμποδίζωνται τὰ ἄγκιστρα ἀναρτήσεως ἢ νὰ ἐμποδίζηται ἡ ταχεῖα φόρτωσις ἢ ἄμεσος εἴσοδος εἰς τὰς σωσιβίους λέμβους.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 13.

Φορηταὶ Ραδιοτηλεγραφικαὶ Συσκευαὶ Σωσιβίων Λέμβων

(α) Πλοῖα φέροντα ὀλιγωτέρας τῶν 20 σωσιβίων λέμβων δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ μιᾶς φορητῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συσκευῆς ἐγκεκριμμένου τύπου συμφώνου πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 14 τοῦ Κεφαλαίου IV. Ἡ συσκευὴ αὕτη δέον νὰ φυλάσσεται εἰς τὸ δωμάτιον χαρτῶν ἢ εἰς ἄλλο κατάλληλον μέρος καὶ νὰ εἶναι ἕτοιμος πρὸς μεταφορὰν εἰς οἱανδήποτε σωσίβιον λέμβον ἐν περιπτώσει ἀνάγκης.

(β) Προκειμένου περὶ πλοίων ἐκτελούντων πλόας τοιαύτης διαρκείας, ὥστε κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς ἡ φορητὴ Ραδιοτηλεγραφικὴ συσκευὴ σωσιβίων λέμβων νὰ εἶναι περιττή, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν παράλειψιν ταύτης.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 14.

Ἐπιβίβασις εἰς Σωσιβίους Λέμβους

Δέον νὰ ληφθῶσι κατάλληλα μέτρα διὰ τὴν ἐπιβίβασιν εἰς τὰς σωσιβίους λέμβους, εἰς ἃ περιλαμβάνονται :

(α) μία κατάλληλος κλίμαξ εἰς ἕκαστον ζεῦγος ἐπωτίδων, ἐπιτρέπουσα τὴν ἐπιβίβασιν εἰς τὰς σωσιβίους λέμβους ὅταν αὗται εὑρίσκωνται ἐν τῷ ὕδατι.

(β) κατάλληλα μέσα φωτισμοῦ τοῦ συστήματος καθελκύσεως καὶ τῶν σωσιβίων λέμβων διαρκούσης τῆς ἐργασίας τῆς καθελκύσεως.

(γ) κατάλληλα μέσα εἰδοποιήσεως τῶν ἐπιβατῶν καὶ τοῦ πληρώματος, ὅτι τὸ πλοῖον πρόκειται νὰ ἐγκαταλειφθῇ, καὶ

(δ) κατάλληλα μέσα εὑρισκόμενα ἔξωθι τοῦ μηχανοστασίου, δυνάμενα νὰ παρεμποδίζωσι τὴν διοχέτευσιν ὕδατος ἐντὸς τῶν σωσιβίων λέμβων.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 15.

Σήμανσις Σωσιβίων Λέμβων καὶ Πλευστικῶν Συσκευῶν

(α) Αἱ διαστάσεις σωσιβίου λέμβου καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀτόμων ἅτινα ἐπιτρέπεται νὰ φέρῃ δέον νὰ σημειοῦται ἐπ' αὐτῆς δι' εὐανάγνωστων καὶ μονίμων ψηφίων. Τὸ ὄνομα τοῦ πλοίου, εἰς τὸ ὁποῖον ἡ σωσίβιος ἀνήκει, δέον νὰ εἶναι γεγραμμένον δι' ἐλαιοχρώματος ἐπὶ τῶν παρειῶν τῆς λέμβου.

(β) Αἱ πλευστικαὶ συσκευαὶ (καὶ αἱ σωσίβιοι σχεδίαι αἱ φερόμεναι ἀντὶ τῶν πλευστικῶν συσκευῶν) δέον νὰ σημαίνωνται καθ' ὅμοιον τρόπον διὰ τοῦ ἐπιτρεπομένου ἀριθμοῦ τῶν ἀτόμων.

(γ) Οὐδεμία σωσίβιος λέμβος ἢ πλευστικὴ συσκευή, θὰ σημαίνηται δι' ἀριθμοῦ ἀτόμων μεγαλυτέρου τοῦ ἐξευρισκομένου διὰ τῆς μεθόδου τῆς καθοριζομένης ὑπὸ τῶν παρόντων Κανονισμῶν.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 16.

Χαρακτηριστικὰ Κυκλικῶν Σωσιβίων

(α) Ἓν κυκλικὸν σωσίβιον δέον νὰ ἐκπληροῖ τοὺς κάτωθι ὅρους :

(i) νὰ εἶναι ἐκ συμπαγοῦς φελλοῦ ἢ ἄλλου ἰσοδυνάμου ὑλικοῦ.

(ii) νὰ εἶναι ἱκανὸν νὰ βαστάζῃ ἐν γλυκεῖ ὕδατι ἐπὶ 24 ὥρας, 32 τοὐλάχιστον λίβρας (ἢ 14,5 χιλιόγραμμα) σιδήρου.

Ἀπαγορεύονται τὰ κυκλικὰ σωσίβια ἐκ χόρτων, ὑπολειμμάτων ἢ τριμμάτων φελλοῦ ἢ οἱουδήποτε ἄλλου κοκκοειδοῦς ὑλικοῦ ἢ τὰ ἔχοντα πλευστότητα ἐξαρτωμένην ἐξ ἀεροθαλάμων, ὧν ἀπαιτεῖται προηγουμένη ἐμφύσησις.

(β) Τὰ κυκλικὰ σωσίβια δέον νὰ φέρωσι ρυμάτια καλῶς στερεωμένα. Ἓν τοὐλάχιστον κυκλικὸν σωσίβιον, ἐφ' ἑκατέρας πλευρᾶς τοῦ πλοίου δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον μὲ σωσίβιον σχοινίον μήκους τὸ ὀλιγώτερον 15 ὀργυιῶν (ἢ 27,5 μέτρων). Ὁ ἥμισυς τοὐλάχιστον ἀριθμὸς κυκλικῶν σωσιβίων καὶ ἐν πάσῃ περιπτώσει οὐχὶ ὀλιγώτερα τῶν 6 δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένα μὲ αὐτόματον συσκευὴν φωτισμοῦ μὴ σβεννυμένην ἐν τῷ ὕδατι, αἱ δὲ συσκευαὶ αὗται δέον νὰ φυλάσσωνται πλησίον τῶν κυκλικῶν σωσιβίων εἰς ἃ ἀνήκουσι μεθ' ὅλων τῶν ἐξαρτημάτων στερεώσεως ἐπὶ τοῦ σωσιβίου.

(γ) Πάντα τὰ κυκλικὰ σωσίβια δέον νὰ εἶναι τοποθετημένα εἰς θέσεις προσιτὰς διὰ πάντα τὰ ἐπιβαίνοντα ἄτομα.

(δ) Τὰ κυκλικὰ σωσίβια δέον νὰ εἶναι πάντοτε ἕτοιμα ἵνα ριφθῶσι ταχέως εἰς τὴν θάλασσαν καὶ νὰ μὴν εἶναι μονίμως ἐστερεωμένα.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 17.

Σωσίβιοι Ζῶναι

(α) Τὰ πλοῖα δέον νὰ φέρωσι δι' ἕκαστον ἐπιβαῖνον ἄτομον μίαν σωσίβιον ζώνην τύπου ἐγκεκριμμένου παρὰ τῆς Ἀρχῆς καὶ ἐπὶ πλέον ἐπαρκῆ ἀριθμὸν σωσιβίων ζωνῶν καταλλήλων διὰ παιδία, ἐκτὸς ἐὰν αἱ ὑπάρχουσαι σωσίβιοι ζῶναι δύνανται νὰ διαρρυθμίζωνται καὶ πρὸς χρῆσιν τῶν παιδίων.

(β) Ἡ σωσίβιος ζώνη δὲν θὰ ἐγκρίνεται ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ἐκτὸς ἐὰν ἐκπληροῖ τοὺς κάτωθι ὅρους :

(i) Ἡ ἐργασία καὶ τὰ ὑλικὰ νὰ εἶναι κατάλληλα.

(ii) Νὰ εἶναι ἱκανὴ νὰ βαστάζῃ ἐν γλυκεῖ ὕδατι ἐπὶ 24 ὥρας 16,5 λίβρας (ἢ 7,5 χιλιόγραμμα) σιδήρου.

(iii) Νὰ ἀναστρέφεται.

(iv) Νὰ δύναται νὰ κρατῇ ἐπάνω τὴν κεφαλὴν προσώπου εὑρισκομένου ἐν τῷ ὕδατι ἐν ἀναισθησίᾳ.

Ἀπαγορεύονται αἱ σωσίβιοι ζῶναι, ἡ πλευστότης τῶν ὁποίων ἐπιτυγχάνεται δι' ἀεροθαλάμων.

(γ) Αἱ σωσίβιοι ζῶναι, δέον νὰ εἶναι τοποθετημέναι εἰς σημεῖα ἀμέσως προσιτὰ καὶ ἡ θέσις των νὰ δεικνύεται σαφῶς.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 18.

Ὁρμιδοβόλος Συσκευὴ

(α) Τὰ πλοῖα δέον νὰ φέρωσι μίαν ὁρμιδοβόλον συσκευὴν τύπου ἐγκεκριμμένου παρὰ τῆς Ἀρχῆς.

(β) Ἡ συσκευὴ δέον νὰ εἶναι ἱκανὴ νὰ ἐκσφενδονίζῃ μετ' ἐπαρκοῦς ἀκριβείας ὁρμίδιον τὸ ὁλιγώτερον 250 ὑαρδῶν (ἢ 230 μέτρων) καὶ νὰ περιλαμβάνῃ τοὐλάχιστον τέσσαρα βλήματα καὶ τέσσαρα ὁρμίδια.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 19.

Σήματα Κινδύνου τοῦ Πλοίου

Τὰ πλοῖα δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένα μὲ μέσα ἐγκεκριμμένα παρὰ τῆς Ἀρχῆς ἐπιτρέποντα ταῦτα νὰ κάμωσιν ἀποτελεσματικὰ σήματα κινδύνου κατὰ τὴν ἡμέραν καὶ τὴν νύκτα. Εἰς ταῦτα περιλαμβάνωνται καὶ τὰ ἀλεξίπτωτα σήματα, ἱκανὰ νὰ παραγάγωσιν ἓν λαμπρὸν ἐρυθρὸν φῶς εἰς μέγα ὕψος.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 20.

Πίναξ Συναγερμοῦ καὶ Καθήκοντα ἐν περιπτώσει Κινδύνου

(α) Εἰδικὰ καθήκοντα, ἐν περιπτώσει κινδύνου, δέον νὰ ἀνατεθῶσιν εἰς ἕκαστον μέλος τοῦ πληρώματος.

(β) Ὁ πίναξ συναγερμοῦ δέον νὰ καθορίζῃ πάντα τὰ εἰδικὰ ταῦτα καθήκοντα καὶ ἰδίως νὰ δεικνύῃ εἰς ποίαν θέσιν θὰ μεταβῇ ἕκαστον μέλος τοῦ πληρώματος καὶ τὰ καθήκοντα τὰ ὁποῖα θὰ ἐκτελέσῃ.

(γ) Ὁ πίναξ συναγερμοῦ δέον νὰ καταρτίζηται πρὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου. Ἀντίγραφα τούτου δέον νὰ τοιχοκολλῶνται εἰς διάφορα μέρη τοῦ πλοίου καὶ ἰδίως εἰς τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος.

(δ) Ὁ πίναξ συναγερμοῦ δέον νὰ καθορίζῃ τὰ καθήκοντα τῶν διαφόρων μελῶν τοῦ πληρώματος ἐν σχέσει πρὸς :

(i) τὸ κλείσιμον τῶν στεγανῶν θυρῶν, τῶν ἐπιστομίων καὶ τῶν συστημάτων κλεισίματος τῶν εὐδιαίων, χοανῶν ἀπορρίψεως τεφρῶν κλπ.

(ii) τὸν ἐφοδιασμὸν τῶν σωσιβίων λέμβων, συμπεριλαμβανομένων τῆς φορητῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συσκευῆς καὶ γενικῶς τῶν πλευστικῶν συσκευῶν.

(iii) τὴν καθαίρεσιν τῶν σωσιβίων λέμβων ἐκ τῶν ἐπωτίδων.

(iv) τὴν γενικὴν ἑτοιμασίαν τῶν ἄλλων λέμβων καὶ πλευστικῶν συσκευῶν.

(v) τὴν συγκέντρωσιν τῶν ἐπιβατῶν.

(vi) τὴν κατάσβεσιν τοῦ πυρός.

(ε) Ὁ πίναξ συναγερμοῦ δέον νὰ καθορίζῃ τὰ καθήκοντα τῶν θαλαμηπόλων, ἐν σχέσει πρὸς τοὺς ἐπιβάτας ἐν ὥρᾳ κινδύνου. Τὰ καθήκοντα ταῦτα περιλαμβάνουσιν :

(i) εἰδοποίησιν τῶν ἐπιβατῶν.

(ii) μέριμναν διὰ τὴν ἔνδυσιν αὐτῶν καὶ ὀρθὴν τοποθέτησεν τῶν σωσιβίων ζωνῶν.

(iii) συγκέντρωσιν τῶν ἐπιβατῶν εἰς τὰς θέσεις συναγερμοῦ.

(iv) τήρησιν τῆς τάξεως εἰς τοὺς διαδρόμους καὶ τὰς κλίμακας καὶ γενικῶς ἐποπτείαν τῆς κινήσεως τῶν ἐπιβατῶν.

(v) μέριμναν διὰ τὴν τοποθέτησιν κλινοσκεπασμάτων εἰς τὰς σωσιβίους λέμβους.

(στ) Ὁ Πίναξ συναγερμοῦ δέον νὰ καθορίζῃ εἰδικὰ σήματα κλήσεως ὁλοκλήρου τοῦ πληρώματος εἰς τὰς θέσεις λέμβων καὶ πυρκαϊᾶς καὶ νὰ περιγράφῃ τὰ σήματα ταῦτα λεπτομερῶς.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 21.

Συναγερμοὶ καὶ Γυμνάσια

(α) (i) Εἰς τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα δέον νὰ ἐνεργῶνται, ἐφ' ὅσον εἶναι δυνατόν, ἅπαξ τῆς ἑβδομάδος συναγερμὸς τοῦ πληρώματος διὰ γυμνάσιον λέμβων καὶ πυρκαϊᾶς. Εἰς ἐπιβατηγὰ πλοῖα, ὧν ὁ πλοῦς διαρκεῖ πλέον τῆς ἑβδομάδος, αἱ ἀσκήσεις αὗται δέον νὰ λαμβάνωσι χώραν πρὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου ἐκ τοῦ τελευταίου λιμένος ἀναχωρήσεως.

(ii) Εἰς τὰ φορτηγὰ πλοῖα συναγερμὸς τοῦ πληρώματος διὰ γυμνάσιον λέμβων καὶ πυρκαϊᾶς δέον νὰ ἐνεργῶνται κατὰ διαστήματα οὐχὶ μεγαλύτερα τοῦ μηνός.

(iii) Αἱ ἡμερομηνίαι καθ' ἃς τὰ γυμνάσια ταῦτα λαμβάνουσι χώραν δέον νὰ ἀναγράφωνται εἰς τὸ καθορισθησόμενον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς Ἡμερολόγιον καὶ ἐὰν ἑβδομάδα τινα (διὰ τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα) ἢ μῆνα (διὰ τὰ φορτηγὰ πλοῖα) δὲν ἔλαβε χώραν τὸ γυμνάσιον, δέον νὰ γίνηται ἐγγραφὴ ἐκθέτουσα τὸν λόγον δι' ὃν δὲν ἐγένετο τὸ γυμνάσιον.

(β) Εἰς ἐπιβατηγὰ πλοῖα, ἐξαιρέσει ἐκείνων ἅτινα ἐκτελοῦσι βραχεῖς διεθνεῖς πλόας, γυμνάσιον συναγερμοῦ ἐπιβατῶν δέον νὰ λαμβάνῃ χώραν ἐντὸς 24 ὡρῶν ἀπὸ τοῦ ἀπόπλου ἐκ τοῦ λιμένος.

(γ) Διάφοροι ὁμάδες λέμβων δέον νὰ χρησιμοποιῶντι ἐκ περιτροπῆς κατὰ τὰ διαδοχικὰ γυμνάσια λέμβων. Τὰ γυμνάσια καὶ αἱ ἐπιθεωρήσεις δέον νὰ ἐκτελῶνται κατὰ τρόπον ἐπιτρέποντα εἰς τὸ πλήρωμα νὰ λάβῃ πλήρη ἐπίγνωσιν τῶν καθηκόντων του καὶ νὰ ἐξασκηθῇ εἰς τὴν ἐκτέλεσίν των.

(δ) Ὡς σῆμα κλήσεως τῶν ἐπιβατῶν εἰς τὰς θέσεις συναγερμοῦ ὁρίζεται πλείονες τῶν ἓξ βραχεῖς διαδοχικοὶ συριγμοὶ ἀκολουθούμενοι ὑφ' ἑνὸς παρατεταμένου συρίγματος τῆς συρίκτρας ἢ σειρῆνος τοῦ πλοίου. Εἰς ἐπιβατηγὰ πλοῖα, ἐξαιρέσει ἐκείνων ἅτινα ἐκτελοῦσι βραχεῖς διεθνεῖς πλόας, τὸ σῆμα τοῦτο συμπληροῦται δι' ἄλλων ἠλεκτρικῶν σημάτων κατανεμημένων καθ' ὅλον τὸ πλοῖον καὶ τιθεμένων εἰς λειτουργίαν ἀπὸ τῆς γεφύρας. Ἡ ἔννοια τῶν διαφόρων σημάτων τῶν ἀφορώντων τοὺς ἐπιβάτας μετ' ἀκριβῶν ὁδηγιῶν, περὶ τοῦ τί ὀφείλουσι νὰ πράξωσιν ἐν περιπτώσει κινδύνου, δέον νὰ ἐξηγῶνται σαφῶς εἰς διαφόρους γλώσσας διὰ πινακίδων ἀνηρτημένων εἰς τὰς καμπίνας καὶ τὰ ἐμφανῆ μέρη τῶν λοιπῶν διαμερισμάτων ἐπιβατῶν.

ΜΕΡΟΣ Β'.

Ἐπιβατηγὰ πλοῖα

(Τὸ Μέρος Β' ἐφαρμόζεται μόνον ἐπὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 22.

Σωσίβιοι Λέσβοι καὶ Πλευστικαὶ Συσκευαί

(α) Ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τῶν διατάξεων τῶν κατωτέρω παραγράφων τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, εἰς τὰς σωσιβίους λέμβους τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων δέον νὰ ὑπάρχωσι θέσεις δι' ὅλα τὰ ἐπιβαίνοντα τοῦ πλοίου πρόσωπα καὶ ἐπὶ πλέον νὰ ὑπάρχωσι πλευστικαὶ συσκευαὶ διὰ τὸ 25 τοῖς ἑκατὸν τῶν ἐπιβαινόντων τοῦ πλοίου ἀτόμων. Παρ' οὐδενὸς ἐπιβατηγοῦ πλοίου δύναται νὰ ἀξιωθῇ ἡ ὕπαρξις σωσιβίων λέμβων πλειόνων τῶν ἀναγκαιουσῶν διὰ νὰ περιλάβωσι πάντα τὰ ἐπὶ τοῦ πλοίου ἄτομα.

(β) Ἐπὶ πλοίων ἐκτελούντων βραχεῖς διεθνεῖς πλόας, αἱ σωσίβιοι λέμβοι καὶ πλευστικαὶ συσκευαὶ δέον νὰ ἐκπληρῶσι τὰς σχετικὰς μὲ τὰ πλοῖα ταῦτα διατάξεις τῶν Κανονισμῶν 23 καὶ 24. Ἐάν, ὡς ἐκ τοῦ ὄγκου τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως, ἡ Ἀρχὴ θεωρῇ ἀναγκαίαν τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν καθ' ὑπέρβασιν τῆς χωρητικότητος τῶν σωσιβίων λέμβων, δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τοῦτο, ἐφ' ὅσον τὸ πλοῖον πληροῖ τὰς διατάξεις τὰς ἐφαρμοζομένας διὰ τὴν κατηγορίαν ταύτην τῶν πλοίων, αἵτινες περιέχονται ἐν τῷ Κανονισμῷ 1 (δ) τοῦ Κεφαλαίου ΙΙ.

(γ) Ἀρχή τις δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ εἰς ὡρισμένα πλοῖα ἢ κατηγορίας πλοίων, ἔχοντα πιστοποιητικὰ βραχέος διεθνοῦς πλοῦ, νὰ ἐκτελῶσι πλόας ἄνω τῶν 600 μιλλίων, ἀλλὰ μὴ ὑπερβαίνοντας τὰ 1200 μίλλια, ἐφ' ὅσον τὰ πλοῖα ταῦτα ἐκπληροῦσι τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καὶφέρουσι σωσιβίους λέμβους, δυνάμενας νὰ περιλάβωσι τοὐλάχιστον τὰ 75 τοῖς ἑκατὸν τῶν ἐπιβαινόντων ἀτόμων.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 23.

Ἀριθμὸς Ἐπωτίδων καὶ Χωρητικότης Σωσιβίων Λέμβων καὶ Πλευστικῶν Συσκευῶν.

(α) (i) Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον δέον νὰ ἔχῃ ἀριθμὸν ζευγῶν ἐπωτίδων, ἀναλόγως τοῦ μήκους του, ὡς καθορίζεται ἐν τῇ Στήλῃ Α' τοῦ ἐν τῷ Κανονισμῷ 24 Πίνακος, ἐφ' ὅσον δὲν ἀπαιτεῖται ἀριθμὸς ζευγῶν ἐπωτίδων μεγαλύτερος τοῦ ἀριθμοῦ τῶν σωσιβίων λέμβων τῶν τῶν ἀναγκαιουσῶν διὰ τὴν ἐπιπβίβασιν πάντων τῶν ἐν τῷ πλοίῳ ἀτόμων.

(ii) Ἐφ' ἑκάστου ζεύγους ἐπωτίδων δέον νὰ ἀνακρεμᾶται μία σωσίβιος λέμβος. Ἐὰν αἱ σωσίβιοι αὗται λέμβοι δὲν ἐπαρκῶσι διὰ τὴν ἐπιβίβασιν πάντων τῶν ἐν τῷ πλοίῳ ἀτόμων, δέον νὰ τοποθετῶνται πρόσθετα ζεύγη ἐπωτίδων μετὰ σωσιβίων λέμβων, ἐφ' ὅσον τοῦτο εἶναι δυνατόν. Ἐὰν αἱ ὑπάρχουσαι εἰς τὰς ἐπωτίδας σωσίβιοι λέμβοι δὲν ἐπαρκῶσι διὰ πάντα τὰ ἐν τῷ πλοίῳ ἄτομα, δέον νὰ τοποθετῶνται πρόσθετοι σωσίβιοι λέμβιοι ὑπὸ τὰς λέμβους τὰς κρεμαμένας ἐκ τῶν ἐπωτίδων, οὕτως ὥστε νὰ ἐξασφαλίζηται ἡ ἐπιβίβασις πάντων τῶν ἐν τῷ πλοίῳ ἀτόμων.

(iii) Ὅταν, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς, δὲν εἶναι πρακτικῶς ἐφαρμόσιμος ἢ λογικὴ ἡ τοποθέτησις ἐπὶ πλοίου τινὸς τοῦ ἀριθμοῦ ζευγῶν ἐπωτίδων τοῦ προβλεπομένου ὑπὸ τῆς Στήλης Α' τοῦ ἐν τῷ Κανονισμῷ 24 Πίνακος, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ, εἰς ἐξαιρετικὰς περιπτώσεις, μικρότερον ἀριθμὸν ζευγῶν ἐπωτίδων, ὡς καθορίζιται ἐν τῇ Β' τοῦ Πίνακος.

(β) (i) Ἐπιβατηγὸν πλοῖον ἐκτελοῦν βραχεῖς διεθνεῖς πλόας δέον νὰ εἶναι ἐφωδιαμένον μὲ ἀριθμὸν ζευγῶν ἐπωτίδων, ἀναλόγως τοῦ μήκους του, ὡς καθορίζεται εἰς τὴν Στήλην Α' τοῦ ἐν τῷ Κανονισμῷ 24 Πίνακος. Ἐφ' ἑκάστου ζεύγους ἐπωτίδων δέον νὰ ἀνακρεμᾶται μία σωσίβιος λέμβος. Αἱ σωσίβιοι αὗται λέμβοι δέον νὰ ἔχωσι τὴν ἐλαχίστην χωρητικότητα τὴν καθοριζομένην εἰς τὴν Στήλην Γ' τοῦ Πίνακος ἢ χωρητικότητα ἐπαρκοῦσαν διὰ τὴν ἐπιβίβασιν πάντων τῶν ἐν τῷ πλοίῳ ἀτόμων, ἐὰν ὁ ἀριθμὸς τούτων εἶναι μικρότερος. Ἐπὶ πλοίων, δι' ἃ ὑπάρχει ἔγκρισις νὰ μεταφέρουν ἀριθμὸν ἐπιβατῶν καθ' ὑπέρβασιν τῆς χωρητικότητος τῶν σωσιβίων λέμβων τῆς καθοριζομένης ἐν τῇ Στήλῃ Γ', δέον νὰ ὑπάρχωσιν ὑπὸ τὰς ἐπωτίδας πρόσθετοι σωσίβιοι λέμβοι ἢ πλευστικαὶ συσκευαὶ ἐγκεκριμμένου τύπου, εἰς τρόπον ὥστε δι' ὅλων τῶν σωσιβίων λέμβων καὶ τῶν πλευστικῶν συσκευῶν νὰ ἐξασφαλίζηται ἐπάρκεια θέσεων διὰ πάντα τὰ ἐν τῷ πλοίῳ ἄτομα. Ἐπὶ πλέον, δέον νὰ ὑπάρχωσι πλευστικαὶ συσκευαὶ διὰ τὸ 10 τοῖς ἑκατὸν πάντων τῶν ἐπιβαινόντων ἀτόμων.

(ii) Ὅταν, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς, δὲν εἶναι πρακτικῶς ἐφαρμόσινος ἢ λογικὴ ἡ ὕπαρξις ἐπὶ πλοίου τινός, ἐκτελοῦντος βραχεῖς διεθνεῖς πλόας, τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ζευγῶν ἐπωτίδων τοῦ προβλεπομένου ὑπὸ τῆς Στήλης Α' τοῦ ἐν τῷ Κανονισμῷ 24 Πίνακος, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ, εἰς ἐξαιρετικὰς περιπτώσεις, μικρότερον ἀριθμὸν ζευγῶν ἐπωτίδων, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως ὁ ἀριθμὸς οὗτος μὴ εἶναι κατώτερος τοῦ ἐν τῇ Στήλῃ Β' τοῦ Πίνακος προβλεπομένου καὶ ἡ συνολικὴ χωρητικότης τῶν ἐν τῷ πλοίῳ σωσιβίων λέμβων μὴ εἶναι κατωτέρα τῆς ἐν τῇ Στήλῃ Γ' ἐλαχίστης χωρητικότητος ἢ τῆς χωρητικότητος τῆς ἀπαιτουμένης διὰ τὴν ἐπιβίβασιν πάντων τῶν ἐν τῷ πλοίῳ ἀτόμων, ἐὰν ὁ ἀριθμὸς τούτων εἶναι μικρότερος.

(γ) Τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα δέον νὰ φέρωσι δύο λέμβους ἀνακρεμαμένας εἰς τὰς ἐπωτίδας—μίαν ἐφ' ἑκάστην πλευρᾶς τοῦ πλοίου—πρὸς χρῆσιν ἐν περιπτώσει ἀνάγκης. Αἱ λέμβοι αὗται δέον νὰ εἶναι τύπου ἐγκεκριμμένου παρὰ τῆς Ἀρχῆς καὶ τὸ μῆκος των νὰ μὴν ὑπερβαίνῃ τοὺς 26 πόδας (ἢ 8 μέτρα). Αὗται δύνανται νὰ ληφθῶσιν ὑπ' ὄψει διὰ τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν διατάξεων τοῦ Κανονισμοῦ 22, ἐφ' ὅσον πληρῶσι ἐπακριβῶς τοὺς ὅρους τοῦ παρόντος Κεφαλαίου περὶ σωσιβίων λέμβων. Αἱ λέμβοι αὗται δέον νὰ εἶναι ἕτοιμοι πρὸς ἄμεσον χρῆσιν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ. Ἐπὶ πλοίων ἐπὶ τῶν ὁποίων αἱ διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 26 (i) ἐκπληροῦνται διὰ τὴν ἐφαρμογῆς μέσων εἰς τὰς πλευρὰς τῶν σωσιβίων λέμβων, δὲν ἀπαιτεῖται ὅπως ἐφαρμόζωνται ὅμοια μέσα καὶ ἐπὶ τῶν δύο λέμβων, περὶ ὧν προβλέπει ὁ παρὼν Κανονισμός.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 24.

Πίναξ Ἐπωτίδων καὶ Χωρητικότητος Σωσιβίων Λέμβων

Ὁ κατωτέρω πίναξ καθορίζει ἀναλόγως τοῦ μήκους τοῦ πλοίου.

(Α) Τὸν ἐλάχιστον ἀριθμὸν ζευγῶν ἐπωτίδων, ἃς δέον νὰ ἔχῃ τὸ πλοῖον καὶ ἐφ' ὧν δέον νὰ ἀνακρεμᾶται μία σωσίβιος λέμβος, συμφώνως πρὸς τὸν ἀνωτέρω Κανονισμὸν 23.

(Β) Τὸν μικρότερον ἀριθμὸν ζευγῶν ἐπωτίδων τὸν ἐπιτρεπόμενον ἐξαιρετικῶς, συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 23, καί,

(Γ) Τὴν ἀπαιτουμένην ἐλαχίστην χωρητικότητα σωσιβίων λέμβων διὰ πλοῖον ἐκτελοῦν βραχεῖς διεθνεῖς πλόας.

Μῆκος καταμετρήσεως τοῦ πλοίου						(Α) Ελάχιστ. ἀριθμὸς ζευγῶν ἐπωτίδων	(Β) Μικρότερος ἀριθ. ζευγῶν ἐπωτίδων ἐξαιρετικῶς ἐπιτρεπόμενος	(Γ) Ἐλαχίστη χωρητικότ. σωσιβίων λέμβων	
Πόδες			Μέτρα					Κυβικοὶ πόδες	Κυβικὰ μέτρα
100	καὶ κάτω	120	31	καὶ κάτω	37	2	2	400	11
120	»	140	37	»	43	2	2	650	18
140	»	160	43	»	49	2	2	900	26
160	»	175	49	»	53	3	3	1.150	33
175	»	190	53	»	58	3	3	1.350	38
190	»	205	58	»	63	4	4	1.550	44
205	»	220	63	»	67	4	4	1.750	50
220	»	230	67	»	70	5	4	1.850	52
230	»	245	70	»	75	5	4	2.150	61
245	»	255	75	»	78	6	5	2.400	68
255	»	270	78	»	82	6	5	2.700	76
270	»	285	82	»	87	7	5	3.000	85
285	»	300	87	»	91	7	5	3.300	94
300	»	315	91	»	96	8	6	3.600	102
315	»	330	96	»	101	8	6	3.900	110
330	»	350	101	»	107	9	7	4.300	122
350	»	370	107	»	113	9	7	4.750	135
370	»	390	113	»	119	10	7	5.150	146
390	»	410	119	»	125	10	7	5.550	157
410	»	435	125	»	133	12	9	6.050	171
435	»	460	133	»	140	12	9	6.550	185
460	»	490	140	»	149	14	10	7.150	202
490	»	520	149	»	159	14	10	7.800	221
520	»	550	159	»	168	16	12	8.400	238
550	»	580	168	»	177	16	12		
580	»	610	177	»	186	18	13		
610	»	640	186	»	195	18	13		
640	»	670	195	»	204	20	14		
670	»	700	204	»	213	20	14		
700	»	730	213	»	223	22	15		
730	»	760	223	»	232	22	15		
760	»	790	232	»	241	24	17		
790	»	820	241	»	250	24	17		
820	»	855	250	»	261	26	18		
855	»	890	261	»	271	26	18		
890	»	925	271	»	282	28	19		
925	»	960	282	»	293	28	19		
960	»	995	293	»	303	30	20		
995	»	1.030	303	»	314	30	20		

Σημείωσις ἐπὶ (Α) καὶ (Β). Ὅταν τὸ μῆκος τοῦ πλοίου ὑπερβαίνει τοὺς 1030 πόδας (ἢ 314 μέτρα), ἡ Ἀρχὴ δέον νὰ καθορίζῃ τὸν ἐλάχιστον ἀριθμὸν ζευγῶν ἐπωτίδων διὰ τὸ πλοῖον τοῦτο.

Σημείωσις ἐπὶ (Γ). Ὅταν τὸ μῆκος τοῦ πλοίου εἶναι μικρότερον τῶν 100 ποδῶν (ἢ 31 μέτρων) ἢ μεγαλύτερον τῶν 550 ποδῶν (ἢ 168 μέτρων), ἡ κυβικὴ χωρητικότης τῶν σωσιβίων λέμβων δέον νὰ καθορίζεται ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 25.

Συσκευὴ Ἀσυρμάτου καὶ Προβολεὺς εἰς τὰς Σωσιβίου Λέμβους μετὰ κινητῆρος.

(α) Πᾶσα σωσίβιος λέμβος μετὰ κινητῆρος Κλάσεως Α' φερομένη κατ' ἐφαρμογὴν τῶν παραγράφων (α) καὶ (β) τοῦ Κανονισμοῦ 8, δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένη διὰ ραδιοτηλεγραφικῆς ἐγκαταστάσεως πληρούσης τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καὶ τοῦ Κανονισμοῦ 13 τοῦ Κεφαλαίου IV καὶ διὰ προβολέως πληροῦντος τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (στ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(β) Ἡ ραδιοτηλεγραφικὴ ἐγκαταστάσις δέον νὰ εἶναι ἐγκατεστημένη ἐντὸς θαλάμου ἀρκούντως μεγάλου διὰ νὰ περιλάβῃ τὴν ἐγκατάστασιν καὶ τὸ πρόσωπον τὸ χειριζόμενον ταύτην.

(γ) Δέον νὰ ληφθῶσι μέτρα ὥστε ἡ λειτουργία τοῦ πομποῦ καὶ τοῦ δέκτου μὴ παρεμποδίζεται ἐκ τοῦ κινητῆρος ὅταν οὗτος ἐργάζεται εἴτε ὅταν φορτίζῃ συσσωρευτὰς εἴτε μή.

(δ) Ὁ συσσωρευτὴς ραδιοτηλεγράφου δὲν πρέπει νὰ χρησιμοποιῆται διὰ τὴν τροφοδότησιν τοῦ συστήματος προκινήσεως τοῦ κινητῆρος ἢ ἀναφλέξεως.

(ε) Ὁ κινητὴρ τῆς σωσιβίου λέμβου δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένος διὰ γεννητρίας διὰ τὴν ἐπαναφόρτισιν τοῦ συσσωρευτοῦ ραδιοτηλεγράφου καὶ διὰ πᾶσαν ἄλλην χρῆσιν.

(στ) Ὁ προβολεὺς δέον νὰ ἔχῃ ἕνα λαμπτῆρα τοὐλάχιστον 80 βάττ, ἕνα ἱκανοποιητικὸν ἀνακλαστῆρα καὶ πηγὴν ἐνεργείας δυναμένην νὰ φωτίσῃ ἐπαρκῶς ἀντικείμενον ἀνοικτοῦ χρώματος μεγέθους 60 ποδῶν (ἢ 18 μέτρων) εἰς ἀπόστασιν 200 γυαρδῶν (ἢ 180 μέτρων), ἐπὶ συναλικὴν χρονικὴν περίοδον 6 ὡρῶν καὶ ἥτις νὰ δύναται νὰ λειτουργήσῃ συνεχῶς ἐπὶ 3 ὥρας τοὐλάχιστον.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 26.

Τοποθέτησις καὶ Χειρισμὸς Σωσιβίων Λέμβων

(α) Αἱ σωσίβιοι λέμβοι δέον νὰ τοποθετῶνται τῇ ἐγκρίσει τῆς Ἀρχῆς κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε :

(i) νὰ δύνανται νὰ καθαιρεθῶσιν εἰς τὸν βραχύτατον δυνατὸν χρόνον.

(ii) νὰ μὴ παρεμποδίζωσι κατ' οὐδένα τρόπον τὸν ταχὺν χειρισμὸν τῶν ἄλλων σωσιβίων λέμβων, αἵτινες εἶναι ἀνηρτημέναι εἰς τὰς ἐπωτίδας ἢ τοποθετημέναι ὑπὸ τὰς σωσιβίους λέμβους τὰς ἀνηρτημένας εἰς ἐπωτίδας ἢ νὰ παρεμποδίζωσι τὸν χειρισμὸν τῶν πλευστικῶν συσκευῶν ἢ τὴν συγκέντρωσιν τῶν ἐπιβαινόντων ἐν τῷ πλοίῳ ἀτόμων εἰς τὰς θέσεις καθαιρέσεως ὡς καὶ τὴν ἐπιβίβασιν αὐτῶν, καί,

(iii) νὰ δύναται νὰ ἐπιβιβασθῇ καὶ ὑπὸ τὰς δυσμενεστέρας συνθήκας κλήσεως καὶ διαγωγῆς τοῦ πλοίου ἀπὸ ἀπόψεως χειρισμοῦ σωσιβίων λέμβων, ὅσον τὸ δυνατὸν μεγαλύτερος ἀριθμὸς ἐπιβατῶν.

(β) Ἐφ' ὅσον εἶναι δυνατὸν ἕκαστον ζεῦγος ἐπωτίδων θὰ ἐξυπηρετῇ μίαν μόνον σωσίβιον λέμβον. Εἰς πλοῖα ἔνθα ἡ διάταξις αὕτη δὲν εἶναι δυνατή, αἱ σωσίβιοι λέμβοι δύνανται, ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τῶν προηγουμένων διατάξεων, νὰ τοποθετῶνται ἡ μία ἄνωθεν τῆς ἄλλης ἢ, ὑπὸ ὡρισμένους ὅρους οὓς ἡ Ἀρχὴ θὰ ἠδύνατο νὰ ἐπιβάλῃ, νὰ τοποθετῶνται ἡ μία ἐντὸς τῆς ἄλλης. Πάντως, ὅταν αἱ οὕτω διατεταγμέναι σωσίβιοι λέμβοι ἀπαιτεῖται ν' ἀνυψωθῶσιν πρὶν ἢ καθαιρεθῶσιν, δέον νὰ ὑπάρχωσι μηχανικὰ μέσα ἀνυψώσεως αὐτῶν.

(γ) Ὅταν μία σωσίβιος λέμβος εἶναι τοποθετημένη κάτωθι ἄλλης σωσιβίου λέμβου, δέον νὰ ὑπάρχουν ἐγκεκριμμένα ἀφαιρετὰ στηρίγματα ἢ ἄλλα μέσα ἐγκεκριμένου κύπου δι' ὧν νὰ ἐξασφαλίζηται ὅπως τὸ βάρος τῆς ὑπερθεν σωσιβίου λέμβου μὴ κατανέμηται κακῶς ἐπὶ τῆς κάτωθι σωσιβίου λέμβου.

(δ) Σωσίβιοι λέμβοι δύνανται νὰ τοποθετῶνται καὶ ἐπὶ πλειόνων καταστρωμάτων ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως λαμβάνωνται τὰ κατάλληλα μέτρα διὰ τὴν ἀποφυγὴν τῆς ἐμπλοκῆς τῶν σωσιβίων λέμβων τῶν τοποθετουμένων εἰς κατωτέρον κατάστρωμα πρὸς τὰς τοποθετημένας εἰς ἀνώτερον τοιοῦτον.

(ε) Δὲν ἐπιτρέπεται ἡ τοποθέτησις σωσιβίων λέμβων εἰς τὰς παρειὰς τοῦ πλοίου. Αὗται δέον νὰ τοποθετῶνται εἰς τοιαύτας θέσεις ὥστε νὰ ἐξασφαλίζηται ἡ ἀσφαλὴς καθαίρεσίς των.

(στ) Αἱ ἐπωτίδες δέον νὰ εἶναι ἐγκεκριμένου τύπου καὶ τοποθετημέναι καταλλήλως συμφώνως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς Ἀρχῆς. Ἡ διάταξις τῶν ἐπωτίδων εἴτε ἐφ' ἑνὸς εἴτε ἐπὶ πλειόνων καταστρωμάτων, δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐπιτρέπῃ τὴν ἀσφαλῆ καθαίρεσιν τῶν σωσιβίων λέμβων τῶν τοποθετημένων ὑπ' αὐτὰς χωρὶς νὰ παρεμποδίζηται ἡ λειτουργία ἄλλων ἐπωτίδων.

(ζ) Εἰς πλοῖα μήκους μεγαλυτέρου τῶν 150 ποδῶν (ἢ 46 μέτρων) αἱ ἐπωτίδες δέον νὰ εἶναι :

(i) Τοῦ τύπου προσαγωγῆς ἢ βαρύτητος διὰ τὸν χειρισμὸν σωσιβίων λέμβων βάρους οὐχὶ μεγαλυτέρου τῶν 4 τόννων (ἢ 4064 χιλιογράμμων) εἰς θέσιν καθαιρέσεως ἄνευ ἐπιβατῶν.

(ii) Τοῦ τύπου βαρύτητος διὰ τὸν χειρισμὸν σωσιβίων λέμβων βάρους μεγαλυτέρου τῶν 4 τόννων (ἢ 4064 χιλιογράμμων) εἰς θέσιν καθαιρέσεως ἄνευ ἐπιβατῶν.

(η) Εἰς πλοῖα τῶν ὁποίων τὸ μῆκος δὲν ὑπερβαίνει τοὺς 150 πόδας (ἢ 46 μέτρα), αἱ ἐπωτίδες, ἐὰν εἶναι ἀκτινωτοῦ τύπου, δέον νὰ εἶναι ἐφωδιαμέναι δι' ἐγκεκριμένων μέσων τὰ ὁποῖα θὰ ἐμποδίζωσιν αὐτὰς νὰ ἐξέρχωνται τῶν ὑποβάθρων των.

(θ) Αἱ ἐπωτίδες, τὰ σύσπαστα, τὰ ἀγόμενα καὶ ἡ ὑπόλοιπος ἐξάρτισις δέον νὰ εἶναι τοιαύτης ἀντοχῆς ὥστε αἱ σωσίβιοι λέμβοι νὰ δύνανται νὰ καθαιρεθῶσιν ἀσφαλῶς μὲ πλήρη φόρτον ἀτόμων καὶ ἐφοδίων ὑπὸ κλίσιν τοῦ πλοίου 15° πρὸς οἱανδήποτε διεύθυνσιν.

(ι) Εἰς πλοῖα εἰς τὰ ὁποῖα τὸ κατάστρωμα λέμβων εὑρίσκεται πλέον τῶν 15 ποδῶν (ἢ 4.60 μέτρων) ἄνωθεν τοῦ μεγίστου βυθίσματος ἐν θαλασσίῳ ὕδατι, δέον νὰ ληφθῶσι μέτρα διὰ τὴν διευκόλυνσιν τῆς καθαιρέσεως τῶν σωσιβίων λέμβων ὑπὸ δυσμενεῖς συνθήκας κλίσεως.

(ια) Αἱ σωσίβιοι λέμβοι, ἐξαιρουμένων τῶν λέμβων κινδύνου τῶν ἀναφερομένων ἐν τῷ Κανονισμῷ 23, δέον νὰ ἐξυπηρετῶνται δι' ἀγομένων συρματοσχοίνων ὡς καὶ βαρούλκων ἐγκεκριμμένου τύπου, ἀλλ' ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν τοποθέτησιν ἐπὶ τῶν πλοίων ἀγομένων σχοινίων μανίλλας μετὰ ἢ ἄνευ βαρούλκων ὅταν, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν π.χ. τοῦ ὕψους τοῦ καταστρώματος λέμβων ἄνωθεν τοῦ ἐλαχίστου ἀφόρτου βυθίσματος ἐν θαλασσίῳ ὕδατι, πεισθῇ ὅτι τὰ ἀγόμενα σχοινία μανίλλας εἶναι κατάλληλα.

(ιβ) Δύο σωσίβια σχοινία δέον νὰ εἶναι προσδεδεμένα εἰς τὰ ἄκρα τῶν ἐπωτίδων, τὰ δὲ ἀγόμενα καὶ σωσίβια σχοινία νὰ εἶναι ἐπαρκοῦς μήκους, ὥστε νὰ φθάνωσι μέχρι τῆς θαλάσσης, ὅταν τὸ πλοῖον εἶναι εἰς τὸ ἐλάχιστον αὐτοῦ βύθισμα καὶ ὑπὸ κλίσιν 15° πρὸς οἱανδήποτε διεύθυνσιν. Οἱ κατώτεροι τρόχιλοι ἀγομένων δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένοι δι' ἑνὸς καταλλήλου δακτυλίου ἢ ἐπιμήκους κρίκου πρὸς ἀγκίστρωσιν ἐκ τῶν γάντζων, ἐκτὸς ἐὰν ὑπάρχῃ μηχανισμὸς ἀποσυνθέσεως ἐγκεκριμμένου τύπου.

(ιγ) Αἱ ἀνακρεμασμέναι ἐκ τῶν ἐπωτίδων σωσίβιοι λέμβοι δέον νὰ ἔχωσι τὰ ἀγόμενα αὐτῶν ἕτοιμα πρὸς χρῆσιν καὶ νὰ ἔχωσι ληφθῇ μέτρα διὰ τὴν ταχεῖαν, ἀλλ' οὐχὶ ἀπαραιτήτως καὶ ταὐτόχρονον, ἀπαγκίστρωσιν τῶν σωσιβίων λέμβων ἀπὸ τῶν ἀγομένων. Τὰ σημεῖα ἀγκιστρώσεως τῶν σωσιβίων λέμβων ἀπὸ τῶν ἀγομένων δέον νὰ εἶναι διατεταγμένα κατὰ τρόπον. ὥστε νὰ ἐξασφαλίζηται ἡ εὔκολος ἐλευθέρωσις τῶν σωσιβίων λέμβων ἀπὸ τῶν ἐπωτίδων.

(ιδ) Ἐὰν τὸ αὐτὸ ζεῦγος ἐπωτίδων ἐξυπηρετῇ πλείονας τῆς μιᾶς λέμβου, δέον νὰ προβλέπωνται κεχωρισμένα ἀγόμενα διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν ἑκάστης σωσιβίου λέμβου, ἐκτὸς ἐὰν τὰ ἀγόμενα εἶναι ἐκ συρματοσχοίνου. Τὰ χρησιμοποιούμενα μέσα δέον νὰ εἶναι τοιαῦτα ὥστε νὰ ἐξασφαλίζωσι τὴν ταχεῖαν καὶ διαδοχικὴν καθαίρεσιν τῶν σωσιβίων λέμβων. Ὅταν ὑπάρχωσι μηχανικὰ μέσα ἀνολκῆς τῶν ἀγομένων, δέον ἐπίσης νὰ ὑπάρχωσι καὶ ἀποτελεσματικὰ χειροκίνητα μέσα.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 27.

Φωτισμὸς Καταστρωμάτων, Σιωσβίων λέμβων κλπ.

(α) Δέον νὰ ὑπάρχῃ πρόβλεψις, ἠλεκτρικοῦ φωτισμοῦ ἢ ἄλλου συστήματος φωτισμοῦ ἐπαρκοῦς διὰ πάσας τὰς ἀπαιτήσεις ἀσφαλείας εἰς τὰ διάφορα μέρη ἑνὸς ἐπιβατηγοῦ πλοίου καὶ ἰδίᾳ εἰς τὰ καταστρώματα, ἐφ' ὧν εἶναι τοποθετημέναι αἱ σωσίβιοι λέμβοι. Ἐπίσης νὰ ὑπάρχῃ πρόβλεψις διὰ τὸν φωτισμὸν τοῦ μηχανισμοῦ καθαιρέσεως καὶ τῶν σωσιβίων λέμβων κατὰ τὴν καθαίρεσιν των καὶ εὐθὺς μετὰ ταύτην. Ἡ αὐτόνομος πηγὴ ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας ἀσφαλείας, ἡ προβλεπομένη ἐν τῷ Κανονισμῷ 22 τοῦ Κεφαλαίου II, δέον νὰ εἶναι ἱκανὴ νὰ τροφοδοτήσῃ, ὅταν παραστῇ ἀνάγκη, τὸ φωτιστικὸν τοῦτο σύστημα.

(β) Ἡ ἔξοδος ἀπὸ παντὸς κυρίου διαμερίσματος κατειλημμένου παρ' ἐπιβατῶν ἢ πληρώματος δέον νὰ εἶναι συνεχῶς φωτισμένη δι' ἑνὸς λαμπτῆρος ἀσφαλείας. Τὸ σύστημα τροφοδοτήσεως τῶν λαμπτήρων τούτων δέον νὰ εἶναι διαρρυθμισμένον κατὰ τρόπον ὥστε νὰ εἶναι δυνατὸν νὰ τροφοδοτηθῇ καὶ ἀπὸ τὴν πηγὴν ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας ἀσφαλείας, τὴν ἀναφερομένην εἰς τὴν παράγραφον (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἐν περιπτώσει βλάβης τῆς κυρίας πηγῆς φωτισμοῦ τοῦ πλοίου.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 28.

Ἐπάνδρωσις σωσιβίων λέμβων.

(α) Ἐφ' ἑκάστης σωσιβίου λέμβου δέον νὰ τοποθετῆται, ὡς λέμβαρχος, εἷς ἀξιωματικὸς καταστρώματος ἢ πτυχιοῦχος σωσιβίου λέμβου καὶ εἰς βοηθὸς αὐτοῦ. Ὁ λέμβαρχος δέον νὰ ἔχῃ πίνακα τοῦ πληρώματος τῆς λέμβου καὶ νὰ βεβαιοῦται ὅτι οἱ ὑπὸ τὰς διαταγάς του ἄνδρες γνωρίζουν τὰ διάφορα καθήκοντά των.

(β) Δι' ἑκάστην μηχανοκίνητον σωσίβιον λέμβον δέον νὰ ὁρίζηται εἷς ἱκανὸς χειριστὴς μηχανῆς.

(γ) Εἰς ἑκάστην σωσίβιον λέμβον ἐφωδιαμένην δι' ἐγκαταστάσεων ἀσυρμάτου καὶ προβολέως συμφώνως πρὸς

τὸν Κανονισμὸν 25, δέον νὰ ὁρίζηται εἷς χειριστὴς ἱκανὸς νὰ χειρίζηται τὰς ἐγκαταστάσεις ταύτας.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 29.

Πτυχιοῦχοι ἄνδρες σωσιβίων λέμβων.

(α) Εἰς τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα δέον νὰ ὑπάρχῃ δι' ἑκάστην σωσίβιον λέμβον κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἀριθμὸς ἀνδρῶν σωσιβίων λέμβων τοὐλάχιστον ἴσος πρὸς τὸν καθοριζόμενον ὑπὸ τοῦ κατωτέρω πίνακος :

Ἀριθμὸς ἀτόμων προβλεπόμενος κατὰ σωσίβιον λέμβον	Ὁ ἐλάχιστος ἀριθμὸς Πτυχιούχων ἀνδρῶν σωσιβίων λέμβων δέον νὰ εἶναι :
Ὀλιγώτερα τῶν 41 ἀτόμων	2
Ἀπὸ 41 μέχρι 61 ἀτόμων	3
Ἀπὸ 62 μέχρι 85 ἀτόμων	4
Ἄνω τῶν 85 ἀτόμων	5

(β) Ἡ κατανομὴ τῶν πτυχιούχων ἀνδρῶν σωσιβίων λέμβων ἐφ' ἑκάστης λέμβου ἐπαφίεται εἰς τὴν κρίσιν τοῦ πλοιάρχου.

(γ) Διὰ τοῦ ὅρου «πτυχιοῦχος σωσιβίου λέμβου» νοεῖται πᾶν μέλος τοῦ πληρώματος ὅπερ κατέχει πτυχίον ἱκανότητος ἐκδιδόμενον τῇ ἐγκρίσει τῆς Ἀρχῆς.

(δ) Πρὸς ἀπόκτησιν τοῦ πτυχίου τούτου, ὁ ὑποψήφιος δέον νὰ ἀποδείξῃ ὅτι ἐξεπαιδεύθη εἰς πάντας τοὺς χειρισμοὺς τοὺς σχετιζομένους μὲ τὴν καθαίρεσιν τῶν σωσιβίων λέμβων καὶ τὴν χρῆσιν τῶν κωπῶν, ὅτι εἶναι ἐνήμερος τοῦ πρακτικοῦ χειρισμοῦ αὐτῶν τούτων τῶν λέμβων καὶ ἐπὶ πλέον ὅτι εἶναι ἱκανὸς νὰ ἐννοῇ καὶ νὰ ἐκτελῇ τὰς διατγὰς τὰς σχετικὰς μὲ τὰς σωσιβίους λέμβους.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 30.

Πλευστικαὶ Συσκευαὶ καὶ Σωσίβιοι Σχεδίαι.

(α) Ὁ ὅρος «πλευστικαὶ συσκευαὶ» σημαίνει πλωτὸν μέσον (ἐκτὸς τῶν σωσιβίων λέμβων, τῶν κυκλικῶν σωσιβίων καὶ τῶν σωσιβίων ζωνῶν) προωρισμένον νὰ βαστάζῃ ὡρισμένον ἀριθμὸν ἀτόμων ἅτινα εὑρίσκονται ἐν τῇ θαλάσσῃ, νὰ εἶναι δὲ τοιαύτης κατασκευῆς ὥστε νὰ διατηρῇ τὸ σχῆμα του καὶ τὰς ἰδιότητάς του.

(β) Οὐδεὶς τύπος πλευστικῆς συσκευῆς δύναται νὰ ἐγκριθῇ ἐὰν δὲν πληροῖ τοὺς κάτωθι ὅρους :

(i) Νὰ εἶναι τοιούτου μεγέθους καὶ ἀντοχῆς ὥστε νὰ δύναται νὰ ριφθῇ εἰς τὸ ὕδωρ ἀπὸ τῆς θέσεως ἔνθα εἶναι τοποθετημένη χωρὶς νὰ ὑποστῇ βλάβην τινά.

(ii) Νὰ μὴν ὑπερβαίνῃ τὰς 400 λίβρας (ἢ 180 χιλιόγραμμα) εἰς βάρος, ἐκτὸς ἐὰν διατίθενται κατάλληλα μέσα, ἱκανοποιοῦντα τὴν Ἀρχήν, διὰ τὴν ρ'ῖψιν τῆς συσκευῆς εἰς τὸ ὕδωρ χωρὶς νὰ ἀρθῇ αὕτη διὰ τῆς χειρός.

(iii) Νὰ εἶναι ἐξ ὑλικῶν καὶ κατασκευῆς ἐγκεκριμένης.

(iv) Νὰ εἶναι εὔχρηστος καὶ εὐσταθὴς μὲ οἱανδήποτε ὄψιν καὶ ἂν ἐπιπλέῃ.

(v) Τὰ ἀεροκιβώτια ἢ ἰσοδύναμοι πλωτῆρες νὰ εὑρίσκωνται ὅσον τὸ δυνατὸν ἐγγύτερον πρὸς τὰς πλευρὰς τῆς συσκευῆς καὶ ἡ πλευστότης των νὰ μὴν ἐξαρτᾶται ἐκ προηγουμένης ἐμφυσήσεως.

(vi) Νὰ εἶναι ἐφωδιασμένη διὰ πεισματίου καὶ νὰ ἔχῃ γύρωθεν χαλαρὸν ρυμάτιον ἰσχυρῶς δεδεμένον εἰς τὰ σημεῖα προσδέσεως.

(γ) Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀτόμων, δι' ἃ μία πλευστικὴ συσκευὴ εἶναι ἐγκεκριμμένη, δέον νὰ εἶναι ὁ μικρότερος τῶν δύο ἀριθμῶν τῶν εὑρισκομένων διὰ τῆς διαιρέσεως :

(i) τοῦ ἀριθμοῦ τῶν λιβρῶν σιδήρου, ὃν εἶναι ἱκανὴ νὰ βαστάσῃ ἐν γλυκεῖ ὕδατι διὰ 32 (ἢ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν χιλιογράμμων διαιρουμένου διὰ 14,5) ἢ :

(ii) τῆς περιμέτρου τῆς συσκευῆς εἰς πόδας (ἢ ἐκφραζομένης εἰς ἑκατοστόμετρα διὰ 30,5.,

(δ) Σωσίβιοι σχεδίαι δύνανται νὰ ὑπάρχωσι, ἀντὶ τῶν πλευστικῶν συσκευῶν, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως ἑκάστη σωσίβιος σχεδία πληροῖ, ἐκτὸς τῶν διατάξεων τῶν ἐδαφίων (ii), (iii), (iv), (v) καὶ (vi) τῆς παραγράφου (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, καὶ τοὺς κάτωθι ὅρους :

(i) Νὰ εἶναι τοιαύτης ἀντοχῆς ὥστε νὰ δύναται νὰ καθαιρεθῇ ἢ ριφθῇ εἰς τὸ ὕδωρ ἀπὸ τῆς θέσεως, ἔνθα εἶναι τοποθετημένη, χωρὶς νὰ ὑποστῇ βλάβην τινά.

(ii) Νὰ ἔχῃ ἀεροκιβώτια ἢ ἰσοδυνάμους πλωτῆρας, οὐχὶ μικροτέρους τῶν τριῶν κυβικῶν ποδῶν (ἢ 85 κυβικῶν δεκαμέτρων) δι' ἕκαστον ἄτομον, ὅπερ εἶναι ἐγκεκριμμένον νὰ φέρῃ.

(iii) Νὰ ἔχῃ ἐπιφάνειαν καταστρώματος, τοὐλάχιστον τεσσάρων τετραγωνικῶν ποδῶν (ἢ 3,720 τετραγωνικῶν ἑκατοστομέτρων) δι' ἕκαστον πρόσωπον, ὅπερ εἶναι ἐγκεκριμμένον νὰ φέρῃ καὶ νὰ ὑποβαστάζῃ ἀποτελεσματικῶς τὰ φερόμενα ἄτομα ἔξω τοῦ ὕδατος.

(iv) Νὰ εἶναι ἐφωδιασμένη διὰ δύο βραχειῶν κωπῶν (σχήματος πτύου).

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 31.

Ἀριθμὸς Κυκλικῶν Σωσιβίων.

Ὁ ἐλάχιστος ἀριθμὸς κυκλικῶν σωσιβίων, δι' ὧν δέον νὰ εἶναι ἐφωδιαμένα τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα, δίδεται ὑπὸ τοῦ κάτωθι πίνακος :

Μῆκος Πλοίου εἰς Πόδας	Μῆκος Πλοίου εἰς Μέτρα	Ἐλάχιστος ἀριθμὸς κυκλικῶν σωσιβίων
Κάτω τῶν 200	Κάτω τῶν 61	8
200 καὶ κάτω τῶν 400	61 καὶ κάτω τῶν 122	12
400 καὶ κάτω τῶν 600	122 καὶ κάτω τῶν 183	18
600 καὶ κάτω τῶν 800	183 καὶ κάτω τῶν 244	24
800 καὶ ἄνω	244 καὶ ἄνω	30

ΜΕΡΟΣ Γ'.

Φορτηγὰ πλοῖα

(Τὸ Μέρος Γ' ἐφαρμόζεται μόνον ἐπὶ φορτηγῶν πλοίων)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 32.

Ἀριθμὸς καὶ χωρητικότης σωσιβίων λέμβων

(α) Φορτηγὰ πλοῖα, πλὴν τῶν πλοίων-ἐργοστασίων, τῶν χρησιμοποιουμένων κατὰ τὴν θήραν τῶν φαλαινῶν, δέον νὰ ἔχωσι σωσιβίους λέμβους, ἀνακρεμασμένας εἰς ἐπωτίδας ἐφ' ἑκάστης πλευρᾶς τοῦ πλοίου, τοιαύτης χωρητικότητος ὥστενὰ δύνανται νὰ περιλάβωσι πάντα τὰ ἐν τῷ πλοίῳ ἄτομα.

(β) Πᾶν πλοῖον χρησιμοποιούμενον ὡς πλοῖον-ἐργοστάσιον κατὰ τὴν θήραν τῶν φαλαινῶν, δέον νὰ φέρῃ σωσιβίους λέμβους, ἀνακρεμασμένας εἰς ἐπωτίδας ἐφ' ἑκάστης πλευρᾶς τοῦ πλοίου, τοιαύτης χωρητικότητος, ὥστε νὰ δύνανται νὰ περιλάβωσι πάντα τὰ μέλη πληρώματος τὰ ναυτολογημένα πρὸς ἐπάνδρωσιν τοῦ πλοίου. Ἐπὶ πλέον, ἕκαστον τοιοῦτον πλοῖον δέον νὰ φέρῃ σωσιβίους λέμβους χωρητικότητος ἱκανῆς νὰ περιλάβῃ τὸ σύνολον τῶν προσθέτων ἀτόμων, τὰ ὁποῖα ἐπιβαίνουν τοῦ πλοίου. Αἱ πρόσθετοι αὗται σωσίβιοι λέμβοι δέον, ὅταν τοῦτο εἶναι δυνατόν, νὰ εἶναι ἀνακρεμασμέναι εἰς ἐπωτίδας. Ἐὰν δὲν εἶναι ἀνακρεμασμέναι εἰς ἐπωτίδας, δέον νὰ εἶναι τοποθετημέναι κάτωθι τῶν ἀνακρεμασμένων εἰς ἐπωτίδας σωσιβίων λέμβων.

(γ) Πᾶν δεξαμενόπλοιον ὁλικῆς χωρητικότητος 3.000 κόρων καὶ ἄνω δέον νὰ φέρῃ οὐχὶ ὀλιγωτέρας τῶν τεσσάρων σωσιβίων λέμβων ἀνακρεμασμένας εἰς ἐπωτίδας, ἐξ ὧν δύο δέον νὰ εἶναι τοποθετημέναι πρύμνηθεν καὶ δύο εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 33.

Ἐπωτίδες καὶ Μέσα Καθαιρέσεως

(α) Εἰς τὰ φορτηγὰ πλοῖα αἱ ἀνακρεμασμέναι εἰς ἐπωτίδας σωσίβιοι λέμβοι δέον νὰ εἶναι τοποθετημέναι κατὰ τρόπον ἱκανοποιοῦντα τὴν Ἀρχήν.

(β) Δὲν ἐπιτρέπεται ἡ τοποθέτησις σωσιβίων λέμβων εἰς τὸ πρωραῖον μέρος τοῦ πλοίου. Αὗται δέον νὰ εἶναι τοποθετημέναι εἰς τοιαύτας θέσεις ὥστε νὰ ἐξασφαλίζηται ἡ ἀσφαλὴς καθαίρεσίς των.

(γ) Αἱ ἐπωτίδες δέον νὰ εἶναι ἐγκεκριμμένου τύπου καὶ

νὰ εἶναι καταλλήλως τοποθετημέναι, συμφώνως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς Ἀρχῆς.

(δ) Εἰς πλοῖα μήκους μεγαλυτέρου τῶν 150 ποδῶν (ἢ 46 μέτρων) αἱ ἐπωτίδες δέον νὰ εἶναι :

(i) τοῦ τύπου προσαγωγῆς ἢ βαρύτητος διὰ τὸν χειρισμὸν σωσιβίων λέμβων βάρους οὐχὶ μεγαλυτέρου τῶν 4 τόννων (ἢ 4,064 χιλιογράμμων) εἰς θέσιν καθαιρέσεως ἄνευ ἐπιβατῶν.

(ii) τοῦ τύπου βαρύτητος διὰ τὸν χειρισμὸν σωσιβίων λέμβων βάρους μεγαλυτέρου τῶν 4 τόννων (ἢ 4,064 χιλιογράμμων) εἰς θέσιν καθαιρέσεως ἄνευ ἐπιβατῶν.

(ε) Εἰς φορτηγὰ πλοῖα τῶν ὁποίων τὸ μῆκος δὲν ὑπερβαίνει τοὺς 150 πόδας (ἢ 46 μέτρα), αἱ ἐπωτίδες, ἐὰν εἶναι ἀκτινωτοῦ τύπου, δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμέναι δι' ἐγκεκριμμένων μέσων, τὰ ὁποῖα θὰ ἐμποδίζωσιν αὐτὰς νὰ ἐξέρχωνται τῶν ὑποβάθρων των.

(στ) Αἱ ἐπωτίδες, τὰ σύσπαστα, τὰ ἀγόμενα καὶ ἡ ὑπόλοιπος ἐξάρτισις δέον νὰ εἶναι τοιαύτης ἀντοχῆς, ὥστε αἱ σωσίβιοι λέμβοι νὰ δύνανται νὰ καθαιρεθῶσιν ἀσφαλῶς μὲ πλήρη φόρτον ἀτόμων καὶ ἐφοδίων ὑπὸ κλίσιν τοῦ πλοίου 15° πρὸς οἱανδήποτε διεύθυνσιν.

(ζ) Εἰς φορτηγὰ πλοῖα εἰς τὰ ὁποῖα τὸ κατάστρωμα λέμβων εὑρίσκεται πλέον τῶν 15 ποδῶν (ἢ 4,60 μέτρων) ἄνωθεν τοῦ μεγίστου βυθίσματος ἐν θαλασσίῳ ὕδατι, δέον νὰ ληφθῶσι μέτρα διὰ τὴν διευκόλυνσιν τῆς καθαιρέσεως τῶν σωσιβίων λέμβων ὑπὸ δυσμενεῖς συνθήκας κλίσεως.

(η) Αἱ σωσίβιοι λέμβοι δέον νὰ ἐξυπηρετῶνται δι' ἀγομένων συρματοσχοίνων καὶ βαρούλκων ἐγκεκριμμένου τύπου, ἀλλ' ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν τοποθέτησιν ἐπὶ τῶν πλοίων ἀγομένων σχοινίων Μανίλλας μετὰ ἢ ἄνευ βαρούλκων ὅταν, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν π.χ. τοῦ ὕψους τοῦ καταστρώματος λέμβων, ἄνωθεν τοῦ ἐλαχίστου ἀφόρτου βυθίσματος ἐν θαλασσίῳ ὕδατι, πεισθῇ ὅτι τὰ ἀγόμενα σχοινία Μανίλλας εἶναι κατάλληλα.

(θ) Δύο σωσίβια σχοινία δέον νὰ εἶναι προσδεδεμένα εἰς τὰ ἄκρα τῶν ἐπωτίδων, τὰ δὲ ἀγόμενα καὶ σωσίβια σχοινία νὰ εἶναι ἐπαρκοῦς μήκους ὥστε νὰ φθάνωσι μέχρι τῆς θαλάσσης, ὅταν τὸ πλοῖον εἶναι εἰς τὸ ἐλάχιστον αὐτοῦ βύθισμα καὶ ὑπὸ κλίσιν 15° πρὸς οἱανδήποτε διεύθυνσιν. Οἱ κατώτεροι τρόχιλοι ἀγομένων δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένοι δι' ἑνὸς καταλλήλου δακτυλίου ἢ ἐπιμήκους κρίκου πρὸς ἀγκύστρωσιν ἐκ τῶν γάντζων, ἐκτὸς ἐὰν ὑπάρχῃ μηχανισμὸς ἀποσυνδέσεως ἐγκεκριμμένου τύπου.

(ι) Αἱ ἀνακρεμασμέναι ἐκ τῶν ἐπωτίδων σωσίβιοι λέμβοι δέον νὰ ἔχωσιν τὰ ἀγόμενα αὐτῶν ἕτοιμα πρὸς χρῆσιν καὶ νὰ ἔχωσι ληφθῇ μέτρα διὰ τὴν ταχεῖαν, ἀλλ' οὐχὶ ἀπαραιτήτως καὶ ταὐτόχρονον, ἀπαγκίστρωσιν τῶν σωσιβίων λέμβων ἀπὸ τῶν ἀγομένων. Τὰ σημεῖα ἀγκιστρώσεως τῶν σωσιβίων λέμβων ἀπὸ τῶν ἀγομένων δέον νὰ εἶναι διατεταγμένα κατὰ τρόπον ὥστε νὰ ἐξασφαλίζηται ἡ εὔκολος ἐλευθέρωσις τῶν σωσιβίων λέμβων ἀπὸ τῶν ἐπωτίδων.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 34.

Ἀριθμὸς Κυκλικῶν Σωσιβίων

(α) Δέον νὰ ὑπάρχωσιν ἐν τῷ πλοίῳ τοὐλάχιστον 8 ἐγκεκριμμένα κυκλικὰ σωσίβια τύπου πληροῦντος τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 16. Πάντα τὰ κυκλικὰ σωσίβια δέον νὰ φέρωσι χαλαρὰ ρυμάτια καλῶς στερεωμένα εἰς τὰ σημεῖα προσδέσεως.

(β) Τοὐλάχιστον ὁ ἥμισυς ἀριθμὸς κυκλικῶν σωσιβίων δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένος μὲ ἐγκεκριμμένας αὐτομάτους συσκευὰς φωτισμοῦ μὴ σβεννυμένας ἐν τῷ ὕδατι. Αἱ συσκευαὶ αὗται δέον νὰ φυλάσσωνται πλησίον τῶν κυκλικῶν σωσιβίων, εἰς ἃ ἀνήκουσιν μετὰ τῶν ἀπαραιτήτων ἐξαρτημάτων στερεώσεως ἐπὶ τοῦ σωσιβίου. Τοὐλάχιστον ἓν κυκλικὸν σωσίβιον ἐφ' ἑκάστης πλευρᾶς τοῦ πλοίου, δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ σωσιβίου σχοινίου μήκους τοὐλάχιστον 15 ὀργυιῶν (ἢ 27,5 μέτρων).

(γ) Προκειμένου περὶ δεξαμενοπλοίων, αἱ αὐτόματοι συσκευαὶ φωτισμοῦ δέον νὰ εἶναι τύπου λειτουργοῦντος δι' ἠλεκτρικοῦ συσσωρευτοῦ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ IV.

Ραδιοτηλεγραφία καὶ ραδιοτηλεφωνία

ΜΕΡΟΣ Α'.

Ἐφαρμογὴ καὶ ὁρισμοί

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 1

Ἐφαρμογή

(α) Τὸ παρὸν Κεφάλαιον ἐφαρμόζεται ἐπὶ πάντων τῶν πλοίων περὶ ὧν ἡ παροῦσα Σύμβασις, ἐκτὸς ἂν ἄλλως ρητῶς προβλέπεται.

(β) Οὐδεμία διάταξις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου ἐμποδίζει τὴν χρῆσιν, ὑπὸ πλοίου τινὸς ἢ πλωτοῦ ναυπηγήματος εὑρισκομένων ἐν κινδύνῳ, οἱουδήποτε μέσου εὑρισκομένου εἰς τὴν διάθεσίν των πρὸς τὸν σκοπὸν νὰ προσελκύσωσι τὴν προσοχήν, γνωρίσωσι τὴν θέσιν των καὶ ἐπιτύχωσι βοήθειαν.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 2

Ὁρισμοί

Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἐκτὸς ἂν ἄλλως ρητῶς ὁρίζεται :

(α) «Κανονισμοὶ Ῥαδιοτηλεγραφίας» σημαίνει τοὺς Γενικοὺς Κανονισμοὺς Ῥαδιοεπικοινωνίας τοὺς προσηρτημένους εἰς τὴν Διεθνῆ Σύμβασιν Τηλεπικοινωνίας (Μαδρίτη, 1932) ἢ πάντα ἄλλον Κανονισμὸν ὅστις ἀντικατέστησε ἢ δύναται ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρὸν ἐν τῷ μέλλοντι νὰ ἀντικαθιστᾷ τοὺς Κανονισμοὺς τούτους.

(β) «Προειδοποιητικὸν Σῆμα Κινδύνου» (Alarm Signal) σημαίνει τὸ αὐτόματον προειδοποιητικὸν σῆμα κινδύνου ὡς τοῦτο καθορίζεται ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν τῶν σχετικῶν μὲ τὴν Ῥαδιοτηλεγραφίαν.

(γ) «Αὐτόματος Δέκτης Σήματος Κινδύνου» (Auto alarm) σημαίνει τὸν ἐγκεκριμμένον αὐτόματον δέκτην, ὅστις τίθεται εἰς λειτουργίαν διὰ τῆς λήψεως τοῦ προειδοποιητικοῦ σήματος κινδύνου.

(δ) «Συχνότητες Κινδύνου» (Distress Frequencies) σημαίνει τὰς συχνότητας κινδύνου τὰς καθωρισμένας διὰ τὴν ραδιοτηλεγραφίαν καὶ ἀντιστοίχως διὰ τὴν ραδιοτηλεφωνίαν ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ῥαδιοτηλεγραφίας. *

(ε) «Σῆμα Κινδύνου» (Distress Signal) σημαίνει τὸ σῆμα κινδύνου τὸ καθοριζόμενον ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ῥαδιοτηλεγραφίας.

(στ) «Πτυχιοῦχος Χειριστής» σημαίνει πρόσωπον κατέχον κατάλληλον πτυχίον, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν Ῥαδιοτηλεγραφίας.

(ζ) Ὑπάρχουσα ἐγκατάστασις εἶναι ἐκείνη ἡ ὁποία εἶναι ἤδη ἐγκατεστημένη ἐπὶ τοῦ πλοίου κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(η) Νέα ἐγκατάστασις εἶναι ἐκείνη ἡ ὁποία ἀντικαθιστᾷ ὑπάρχουσαν ἐγκατάστασιν ἢ ἡ ἐγκαθισταμένη μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 3.

Ραδιοτηλεγραφικὴ Ἐγκατάστασις

Ἐπιβατηγὰ πλοῖα ἀνεξαρτήτως μεγέθους καὶ φορτηγὰ πλοῖα ὁλικῆς χωρητικότητος 1600 κόρων καὶ ἄνω, ἐκτὸς ἐὰν ἐξαιροῦνται ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 5, δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ ραδιοτηλεγραφικῆς ἐγκαταστάσεως πληρούσης τοὺς ὅρους τῶν Κανονισμῶν 9 καὶ 10.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 4.

Ραδιοτηλεφωνικὴ Ἐγκατάστασις

Φορτηγὰ πλοῖα ὁλικῆς χωρητικότητος 500 κόρων καὶ

---

* Αἱ συχνότητες, αἱ καθωρισμέναι διὰ σήμερον, εἶναι 500) KC)S (Ραδιοτηλεγραφία), ὅταν δὲ ἰσχύσουν οἱ Κανονισμοὶ Ῥαδιοτηλεγραφίας οἱ προσηρτημένοι εἰς τὴν Διεθνῆ Σύμβασιν Τηλεπικοινωνίας ('Ατλάντικ Σίτυ, 1947) θὰ εἶναι 2,182 KC)S διὰ τὴν Ραδιοτηλεφωνίαν.

ἄνω, ἀλλὰ κάτω τῶν 1600 κόρων ὁλικῆς χωρητικότητος, ἐκτὸς ἐὰν κέκτηνται ραδιοτηλεγραφικὴν ἐγκατάστασιν πληροῦσαν τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν 9 καὶ 10, δέον, ἐφ' ὅσον δὲν ἐξαιροῦνται ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 6. νὰ εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ ραδιοτηλεφωνικῆς ἐγκαταστάσεως πληρούσης τοὺς ὅρους τοῦ Κανονισμοῦ 15.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 5.

Ἐξαιρέσεις ἐκ τοῦ Κανονισμοῦ 3.

(α) Τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη θεωροῦσι ὅτι ἐνδείκνυται ἰδιαιτέρως νὰ μὴ παρεκκλίνουν τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ Κανονισμοῦ 3. Οὐχ' ἧττον, ὅμως ἑκάστη Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐξαιρέσῃ ἐν μέρει ἢ ὑπὸ ὅρους ἢ καὶ ἐν ὅλῳ ἐκ τῶν διατάξεων τοῦ Κανονισμοῦ 3 ὡρισμένα ἐπιβατηγὰ καὶ φορτηγὰ πλοῖα, ἀνήκοντα εἰς τὴν Χώραν της.

(β) Αἱ δυνάμει τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἐπιτρεπόμεναι ἐξαιρέσεις θὰ χορηγῶνται μόνον εἰς πλοῖα ἐκτελοῦντα ταξείδια κατὰ τὰ ὁποῖα ἡ μεγίστη ἀπόστασις τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς ἀκτῆς, τὸ μῆκος τοῦ ταξειδίου, ἡ ἔλλειψις γενικῶν ναυτικῶν κινδύνων καὶ αἱ ἄλλαι συνθῆκαι αἱ ἐπιτρέπουσαι τὴν ἀσφάλειαν εἶναι τοιαῦται ὥστε νὰ καθιστῶσι τὴν πλήρη ἐφαρμογὴν τοῦ Κανονισμοῦ 3 μὴ δεδικαιολογημένην ἢ μὴ ἀναγκαίαν.

(γ) Ἑκάστη Ἀρχὴ ὀφείλει νὰ ὑποβάλῃ εἰς τὸν Ὀργανισμὸν μετὰ τὴν πρώτην Ἰανουαρίου ἑκάστου ἔτους καὶ ὅσον τὸ δυνατὸν ταχύτερον ἔκθεσιν περιλαμβάνουσαν πάσας τὰς χορηγηθείσας ἐξαιρέσεις κατὰ τὰς παραγράφους (α) καὶ (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ προηγουμένου ἡμερολογιακοῦ ἔτους.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 6.

Ἐξαιρέσεις ἐκ τοῦ Κανονισμοῦ 4.

Ἑκάστη Ἀρχή, ἐὰν θεωρῇ ὅτι τὸ δρομολόγιον καὶ αἱ συνθῆκαι ταξειδίου εἶναι τοιαῦται, ὥστε νὰ καθιστῶσι τὴν ὕπαρξιν ραδιοτηλεφωνικῆς ἐγκαταστάσεως μὴ δεδικαιολογημένην ἢ μὴ ἀναγκαίαν, δύναται νὰ ἐξαιρέσῃ τὰ πλοῖα τὰ ἀνήκοντα εἰς τὴν Χώραν της ἐκ τῶν διατάξεων τοῦ Κανονισμοῦ 4.

ΜΕΡΟΣ Β'.

ΦΥΛΑΚΑΙ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 7

Φυλακαὶ Ραδιοτηλεγράφου

(α) (i) Πᾶν πλοῖον ὑποχρεούμενον, κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 3, νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ Ραδιοτηλεγραφικῆς ἐγκαταστάσεως, ὀφείλει νὰ ἔχῃ, ὅταν εὑρίσκεται ἐν πλῷ, ἕνα τοὐλάχιστον πτυχιοῦχον χειριστήν,* ἐὰν δὲ δὲν εἶναι ἐφωδιασμένον δι' αὐτομάτου δέκτου σήματος κινδύνου, ὀφείλει κατὰ τοὺς ὅρους τῶν διατάξεων τῆς παραγράφου (δ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, νὰ ἐξασφαλίζῃ συνεχῆ ἀκρόασιν ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συχνότητος κινδύνου ἐν τῇ ζώνῃ τῶν μεσαίων συχνοτήτων διὰ πτυχιούχου χειριστοῦ χρησιμοποιοῦντος ἀκουστικὴν μέθοδον ἀκροάσεως.

(ii) Ὁπωσδήποτε, ἵνα διευκολυνθῇ ἡ ἐγκατάστασις αὐτομάτων δεκτῶν σήματος κινδύνου, κατὰ τὴν προδιαγραφὴν τοῦ Κανονισμοῦ 11, ἐπὶ ὑπαρχόντων ἐπιβατηγῶν πλοίων κάτω τῶν 3000 κόρων ὁλικῆς χωρητικότητος καὶ ἐπὶ ὑπαρχόντων φορτηγῶν πλοίων κάτω τῶν 5500 κόρων ὁλικῆς χωρητικότητος, μὴ ἐφωδιασμένων δι' αὐτομάτου δέκτου σήματος κινδύνου, αἱ Ἀρχαὶ δύνανται νὰ ἐπιτρέψωσι εἰς τὰ πλοῖα ταῦτα τὸν περιορισμὸν τῶν ὡρῶν ἀκροάσεως, ὡς προβλέπεται εἰς τὰς παραγράφους (β) καὶ (γ) (i) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἐπὶ χρονικὸν διάστημα μὴ ὑπερβαῖνον τὰ δύο ἔτη ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ἀφ' ἧς ἄρχεται ἡ ἰσχὺς τῆς παρούσης συμβάσεως

* Σημ.— Εἷς τινας χώρας ὀνομάζεται ἀξιωματικὸς ραδιοτηλεγραφητής.

Ἐπιβατηγὰ πλοῖα

(β) Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον ὑποχρεούμενον, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 3, νὰ ἔχῃ ραδιοτηλεγραφικὴν ἐγκατάστασιν, ἐὰν εἶναι ἐφωδιασμένον μὲ αὐτόματον δέκτην σήματος κινδύνου, ὀφείλει, ὑπὸ τοὺς ὅρους τῶν διατάξεων τῆς παραγράφου (δ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καὶ ὅταν εὑρίσκεται ἐν πλῷ, νὰ ἐξασφαλίζῃ ὑπηρεσίαν ἀκροάσεως ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συχνότητος κινδύνου ἐν τῇ ζώνῃ τῶν μέσων συχνοτήτων διὰ πτυχιούχου χειριστοῦ χρησιμοποιοῦντος ἀκουστικὴν μέθοδον ἀκροάσεως, ὡς ἀκολούθως :

(i) ἐὰν μεταφέρῃ ἢ εἶναι ἐγκεκριμμένον νὰ μεταφέρῃ 250 ἐπιβάτας ἢ ὀλιγωτέρους, ὑπηρεσίαν ἀκροάσεως τοὐλάχιστον 8 ὡρῶν ἐν συνόλῳ καθ' ἡμέραν.

(ii) ἐὰν μεταφέρῃ ἢ εἶναι ἐγκεκριμμένον νὰ μεταφέρῃ περισσοτέρους τῶν 250 ἐπιβατῶν καὶ ἐκτελῇ ταξείδια διαρκείας μεγαλειτέρας τῶν 16 ὡρῶν μεταξὺ δύο διαδοχικῶν λιμένων, ὑπηρεσίαν ἀκροάσεως τοὐλάχιστον 16 ὡρῶν ἐν συνόλῳ καθ' ἡμέραν. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην τὸ πλοῖον δέον νὰ ἔχῃ τοὐλάχιστον δύο πτυχιούχους χειριστάς.

(iii) ἐὰν μεταφέρῃ ἢ εἶναι ἐγκεκριμμένον νὰ μεταφέρῃ περισσοτέρους τῶν 250 ἐπιβατῶν καὶ ἐκτελῇ ταξείδια διαρκείας μικροτέρας τῶν 16 ὡρῶν μεταξὺ δύο διαδοχικῶν λιμένων, ὑπηρεσίαν ἀκροάσεως τοὐλάχιστον 8 ὡρῶν ἐν συνόλῳ καθ' ἡμέραν.

Φορτηγὰ Πλοῖα.

(γ)(i) Πᾶν φορτηγὸν πλοῖον ὑποχρεούμενον συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 3, νὰ ἔχῃ ραδιοτηλεγραφικὴν ἐγκατάστασιν, ἐὰν εἶναι ἐφωδιασμένον μὲ αὐτόματον δέκτην ὀχήματος κινδύνου, ὀφείλει, ὑπὸ τοὺς ὅρους τῶν διατάξεων τῆς παραγράφου (δ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καὶ ὅταν εὑρίσκεται ἐν πλῷ νὰ ἐξασφαλίζῃ ὑπηρεσίαν ἀκροάσεως ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συχνότητος κινδύνου ἐν τῇ ζώνῃ τῶν μέσων συχνοτήτων διὰ πτυχιούχου χειριστοῦ χρησιμοποιοῦντος ἀκουστικὴν μέθοδον ἀκροάσεως, ὡς ἀκολούθως :

(α) ἐὰν εἶναι 5500 κόρων ὁλικῆς χωρητικότητος καὶ ἄνω, τοὐλάχιστον 8 ὡρῶν καθ' ἡμέραν.

(β) ἐὰν εἶναι 1600 κόρων ὁλικῆς χωρητικότητος καὶ ἄνω, ἀλλὰ κάτω τῶν 5500 κόρων ὁλικῆς χωρητικότητος τοὐλάχιστον 8 ὡρῶν ἐν συνόλῳ καθ' ἡμέραν. Αἱ Ἀρχαί, αἵτινες λόγῳ ἰδιαιτέρων συνθηκῶν εὑρίσκονται ἐν ἀδυναμίᾳ νὰ ἐπιβάλωσι ὑπηρεσίαν ἀκροάσεως 8 ὡρῶν, ὀφείλουσι νὰ λαμβάνωσι μέτρα διὰ τὴν ἐξασφάλισιν τοῦ μεγίστου δυνατοῦ ὁρίου ὡρῶν ἀκροάσεως, ὅπερ δέον νὰ μὴ εἶναι κατώτερον τῶν 2 ὡρῶν ἐν συνόλῳ καθ' ἡμέραν. *

(ii) Πᾶν φορτηγὸν πλοῖον 500 κόρων ὁλικῆς χωρητικότητος καὶ ἄνω ἀλλὰ κάτω τῶν 1600 κόρων ὁλικῆς χωρητικότητος, ἐφωδιασμένον διὰ ραδιοτηλεγραφικῆς ἐγκαταστάσεως συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 4, δέον νὰ ἔχῃ τοὐλάχιστον ἕνα πτυχιοῦχον χειριστὴν καὶ ὀφείλει, ὑπὸ τοὺς ὅρους τῶν διατάξεων τῆς παραγράφου (δ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ὅταν εὑρίσκεται ἐν πλῷ, νὰ ἐξασφαλίζῃ ὑπηρεσίαν ἀκροάσεως ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συχνότητος κινδύνου ἐν τῇ ζώνῃ τῶν μέσων συχνοτήτων διὰ πτυχιούχου χειριστοῦ χρησιμοποιοῦντος ἀκουστικὴν μέθοδον ἀκροάσεως ἐπὶ τόσα χρονικὰ διαστήματα ὅσα ἤθελον καθορισθῇ ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(δ) Κατὰ τὰς ὥρας κατὰ τὰς ὁποίας ὁ πτυχιοῦχος χειριστὴς ὑποχρεοῦται, δυνάμει τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, νὰ ἀκροᾶται ἐπὶ τῆς συχνότητος κινδύνου, δύναται οὗτος νὰ διακόπτῃ τὴν τοιαύτην ἀκρόασιν, ὅταν ἐνεργῇ ἀνταπόκρισιν ἐπὶ ἄλλων συχνοτήτων ἢ ἐκτελῇ ἄλλα οὐσιώδη καθήκοντα σχετικὰ μὲ τὸν ἀσύρματον. Τοῦτο ὅμως δύναται νὰ πράττῃ μόνον ἐὰν τῷ εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατον νὰ ἐξασφαλίζῃ τὴν ἀκρόασιν διὰ τινος ἄλλου μέσου, ὡς δι' ἀκουστικῶν

(*) Ἡ Ὁλλανδικὴ Ἀρχὴ θεωρεῖ πρακτικῶς ἀδύνατον νὰ συμμορφωθῇ πλήρως πρὸς τὴν διάταξιν τοῦ ἐδαφίου τούτου, ὅσον ἀφορᾷ τὰ φορτηγὰ πλοῖα ὁλικῆς χωρητικότητος 1600 κόρων καὶ ἄνω καὶ κάτω τῶν 3500 κόρων ὁλικῆς χωρητικότητος. Οὐχ' ἧττον, ἡ Ἀρχὴ αὕτη εἶναι σύμφωνος ὅπως λάβῃ μέτρα διὰ τὴν ἐξασφάλισιν τοῦ δυνατοῦ ἀριθμοῦ ὡρῶν ἀκροάσεως ἐπὶ τῶν πλοίων τούτων.

ἢ διὰ μεγαφώνου. Ὅταν ἡ ἀκρόασις αὕτη εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατος δέον νὰ τίθενται ἐν λειτουργίᾳ ὁ αὐτόματος δέκτης σήματος κινδύνου, ἐὰν ὑπάρχῃ τοιοῦτος ἐν τῷ πλοίῳ. Αἱ διατάξεις τῆς παρούσης παραγράφου δὲν ἀπαλλάσσουν τὰ πλοῖον τῆς ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τῶν Κανονισμῶν Ραδιοτηλεγραφίας τῶν σχετικῶν πρὸς τὰς «περιόδους σιγῆς».

(ε) Πάντα τὰ πλοῖα τὰ ἐφωδιασμένα δι' αὐτομάτου δέκτου σήματος κινδύνου ὀφείλουν, ὅταν εὑρίσκονται ἐν πλῷ νὰ ἔχουν τοῦτον ἐν λειτουργίᾳ καθ' ὃν χρόνον δὲν ἐκτελεῖται φυλακὴ ἀκροάσεως συμφώνως πρὸς τὰς παραγράφους (β), (γ) ἢ (δ).

(στ) Αἱ περίοδοι ἀκροάσεως αἱ προβλεπόμεναι ὑπὸ τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν καθωρισμένων ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, δέον νὰ τηρῶνται κατὰ προτίμησιν κατὰ τὰς ὥρας τὰς καθοριζομένας ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοτηλεγραφίας διὰ τὴν ραδιοτηλεγραφικὴν ὑπηρεσίαν.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 8.

Φυλακαὶ Ραδιοτηλεφώνου

Πᾶν πλοῖον ἐφωδιασμένον διὰ ραδιοτηλεφωνικῆς ἐγκαταστάσεως, συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 4, ὀφείλει διὰ λόγους ἀσφαλείας, νὰ ἔχῃ ἕνα τοὐλάχιστον πτυχιοῦχον χειριστὴν ὅστις δύναται νὰ εἶναι μέλος τοῦ πληρώματος καὶ κάτοχος πτυχίου ραδιοτηλεφωνητοῦ, ἵνα ἐξασφαλίζῃ, ὅταν τὸ πλοῖον εὑρίσκεται ἐν πλῷ, ὑπηρεσίαν ἀκροάσεως ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεφωνικῆς συχνότητος κινδύνου ἐν τῇ ζώνῃ τῶν μέσων συχνοτήτων κατὰ τὰς χρονικὰς περιόδους, ἃς ἤθελε καθορίσῃ ἡ Ἀρχή.

ΜΕΡΟΣ Γ'.

Τεχνικαὶ Διατάξεις

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 9.

Ραδιοτηλεγραφικοὶ Σταθμοὶ

(α) Ὁ ραδιοτηλεγραφικὸς σταθμὸς τοῦ πλοίου δέον νὰ εἶναι κατὰ τοιοῦτον τρόπον τοποθετημένος, ὥστε οὐδεμία ἐπιβλαβὴς παρεμβολή, προερχομένη ἐξ ἐξωτερικοῦ θορύβου, μηχανικῆς ἢ ἄλλης προελεύσεως, νὰ παρεμποδίζῃ τὴν κατάλληλον λῆψιν τῶν ραδιοτηλεγραφικῶν σημάτων. Ὁ σταθμὸς δέον νὰ εἶναι τοποθετημένος ἐν τῷ πλοίῳ ὅσον τὸ δυνατὸν ὑψηλότερον, ὥστε νὰ ἐξασφαλίζηται ὁ μέγιστος δυνατὸς βαθμὸς ἀσφαλείας.

(β) Μεταξὺ τοῦ ραδιοτηλεγραφικοῦ θαλάμου καὶ τῆς γεφύρας καὶ ἄλλου τινὸς μέρους, ἐὰν ὑπάρχῃ, ἐξ ὧν κυβερνᾶται τὸ πλοῖον, δέον νὰ ὑπάρχῃ ἓν διπλοῦν σύστημα κλήσεως καὶ ἐπικοινωνίας διὰ φωνῆς, ὅπερ νὰ εἶναι ἀνεξάρτητον τοῦ κυρίου δικτύου συνεννοήσεως ἐν τῷ πλοίῳ.

(γ) Εἰς τὸν θάλαμον ραδιοτηλεγραφίας δέον νὰ ὑπάρχῃ στερεῶς τοποθετημένον ἓν ὡρολόγιον ἀσφαλοῦς λειτουργίας, μὲ δίσκον διαμέτρου οὐχὶ μικροτέρας τῶν 5 δακτύλων (12,5 ἑκατοστομέτρων) καὶ ἐφωδιασμένον διὰ κεντρικοῦ δείκτου σημειοῦντος τὰ δευτερόλεπτα. Ἡ θέσις τοῦ ὡρολογίου δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε ὁλόκληρος ὁ δίσκος νὰ εἶναι εὐκόλως καὶ ἐπακριβῶς ὁρατὸς παρὰ τοῦ χειριστοῦ ἀπὸ τῆς θέσεως ἔνθα ἐργάζεται καὶ τῆς θέσεως δοκιμῆς τοῦ αὐτομάτου δέκτου σήματος κινδύνου.

(δ) Εἰς τὸν θάλαμον ραδιοτηλεγραφίας δέον νὰ ὑπάρχῃ καλὸς ἐφεδρικὸς φωτισμός, μονίμως ἐγκατεστημένος, καὶ κατὰ τρόπον ὥστε νὰ φωτίζῃ ἱκανοποιητικῶς τὰς συσκευὰς χειρισμοῦ καὶ ἐλέγχου τῆς κυρίας καὶ ἐφεδρικῆς ραδιοτηλεγραφικῆς ἐγκαταστάσεως καθὼς καὶ τὸ ὡρολόγιον τὸ προβλεπόμενον ὑπὸ τῆς παραγράφου (γ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(ε) Ἐὰν ὑπάρχῃ χωριστὸς ἐφεδρικὸς θάλαμος ραδιοτηλεγραφίας, δέον καὶ οὗτος νὰ πληροῖ τὰς διατάξεις τῶν παραγράφων (β), (γ) καὶ (δ).

(στ) Ὁ ραδιοτηλεγραφικὸς σταθμὸς τοῦ πλοίου δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένος διὰ τῶν ἀναγκαίων ἀνταλλακτικῶν, ἐργαλείων καὶ συσκευῶν ἐλέγχου πρὸς διατήρησιν τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς ἐγκαταστάσεως εἰς καλὴν κατάστασιν λειτουργίας κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 10

Ραδιοτηλεγραφικαὶ Ἐγκαταστάσεις

(α) Ἐκτός, ἂν ἄλλως ρητῶς προβλέπεται ἐν τῷ παρόντι Κανονισμῷ :

(i) Ἡ ραδιοτηλεγραφικὴ ἐγκατάστασις δέον νὰ συνίσταται ἀπὸ μίαν κυρίαν καὶ μίαν ἐγκατάστασιν ἀσφαλείας (ἐφεδρικήν), ἠλεκτρικῶς κεχωρισμένας καὶ ἠλεκτρικῶς ἀνεξαρτήτους ἀπ' ἀλλήλων.

(ii) Δέον νὰ ὑπάρχουν καὶ νὰ εἶναι ἐγκατεστημέναι μία κυρία κεραία καὶ μία κεραία ἀσφαλείας. Ἡ Ἀρχὴ ὅμως δύναται νὰ ἐξαιρέσῃ πᾶν πλοῖον ἀπὸ τῶν διατάξεων τῶν σχετικῶν πρὸς τὴν κεραίαν ἀσφαλείας, ἐὰν πεισθῇ ὅτι ἡ ἐγκατάστασις τῆς κεραίας ταύτης δὲν εἶναι δυνατὴ οὔτε σκόπιμος, ἀλλ' ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει, δέον νὰ ὑπάρχῃ ἐν τῷ πλοίῳ μία ἀμοιβὸς πλήρης κεραία πρὸς ἄμεσον ἀντικατάστασιν.

Ἡ κυρία κεραία δέον νὰ προστατεύηται καταλλήλως ἀπὸ θραῦσιν συνεπείᾳ κραδασμῶν τοῦ ἱστοῦ ἢ τῶν ἱστῶν.

(iii) Ἡ κυρία ἐγκατάστασις δέον νὰ περιλαμβάνῃ ἕνα κύριον πομπόν, κύριον δέκτην καὶ κυρίαν πηγὴν ἐνεργείας.

(ια) Ἡ ἐγκατάστασις ἀσφαλείας (ἐφεδρικὴ) δέον νὰ περιλαμβάνῃ ἕνα πομπὸν ἀσφαλείας, δέκτην ἀσφαλείας καὶ πηγὴν ἐνεργείας ἀσφαλείας.

(β) Διὰ τὰς ὑφισταμένας ἐγκαταστάσεις ἐπὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων, ἡ ἐφαρμογὴ τῆς διατάξεως περὶ χωριστοῦ πομποῦ ἀσφαλείας καὶ χωριστῆς πηγῆς ἐνεργείας ἀσφαλείας δύναται νὰ ἀναβληθῇ ἐπὶ χρονικὸν διάστημα, μὴ ὑπερβαῖνον τὰ τρία ἔτη ἀπὸ τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως, ἐφ' ὅσον ὁ κύριος πομπὸς καὶ ἡ κυρία πηγὴ ἐνεργείας πληροῦσιν ὅλους τοὺς ὅρους τοὺς σχετικοὺς μὲ τὸν πομπὸν ἀσφαλείας καὶ τὴν πηγὴν ἐνεργείας ἀσφαλείας, ὡς καθορίζονται ἐν τῷ παρόντι Κανονισμῷ.

(γ) Ὅσον ἀφορᾷ :

(i) Τὰς ὑπαρχούσας ἐγκαταστάσεις ἐπὶ φορτηγῶν πλοίων καὶ

(ii) Τὰς νέας ἐγκαταστάσεις ἐπὶ φορτηγῶν πλοίων 500 κ.ο.χ. καὶ ἄνω ἀλλὰ μικροτέρων τῶν 1600 κ.ο.χ., ἐὰν ὁ κύριος πομπὸς καὶ ἡ κυρία πηγὴ ἐνεργείας πληροῦσι πάντας τοὺς ἀπαιτουμένους ὅρους διὰ τὸν πομπὸν ἀσφαλείας καὶ τὴν πηγὴν ἐνεργείας ἀσφαλείας, οἱ τελευταῖοι οὗτοι δὲν εἶναι ὑποχρεωτικοί.

(δ) Ἡ κυρία ἐγκατάστασις καὶ ἡ ἐγκατάστασις ἀσφαλείας (ἐφεδρικὴ) δέον νὰ εἶναι δυνατὸν νὰ συνδεθοῦν ταχέως εἴτε μετὰ τῆς κυρίας κεραίας εἴτε μετὰ τῆς κεραίας ἀσφαλείας, ἐὰν ὑπάρχῃ τοιαύτη.

(ε) Πάντα τὰ μέρη τῆς ἐγκαταστάσεως ἀσφαλείας (ἐφεδρικῆς) δέον νὰ εἶναι τοποθετημένα ὅσον τὸ δυνατὸν ὑψηλότερον ἐν τῷ πλοίῳ διὰ τὴν ἐξασφάλισιν τῆς μεγίστης δυνατῆς ἀσφαλείας.

(στ) Οἱ κύριοι πομποὶ καὶ οἱ πομποὶ ἀσφαλείας (ἐφεδρικοὶ) δέον νὰ εἶναι ἱκανοὶ νὰ ἐκπέμπωσι ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συχνότητος καὶ νὰ χρησιμοποιῶσι μίαν κατηγορίαν ἐκπομπῆς ἐκ τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοτηλεγραφίας, ἐν τῇ ζώνῃ τῶν μέσων συχνοτήτων, διὰ τὴν περίπτωσιν κινδύνου καὶ νὰ ἔχωσι ποσοστὸν διαμορφώσεως οὐχὶ κατώτερον τοῦ 70 ο]ο. Ἐπὶ πλέον, ὁ κύριος πομπὸς δέον νὰ εἶναι ἱκανὸς νὰ ἐκπέμπῃ ἐπὶ τῶν συχνοτήτων καὶ νὰ χρησιμοποιῇ μίαν κατηγορίαν ἐκπομπῆς ἐκ τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοτηλεγραφίας ἐν τῇ ζώνῃ τῶν μέσων συχνοτήτων, διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῆς ναυσιπλοΐας.

(ζ) Εἰς τὰς νέας ἐγκαταστάσεις οἱ κύριοι πομποὶ καὶ οἱ πομποὶ ἀσφαλείας (ἐφεδρικοὶ) δέον νὰ ἔχωσι μίαν συχνότητα διαμορφώσεως ἀνωτέραν τῶν 450 καὶ κατωτέραν τῶν 1350 κύκλων κατὰ δευτερόλεπτον.

(η) Οἱ κύριοι πομποὶ καὶ οἱ πομποὶ ἀσφαλείας (ἐφεδρικοὶ) δέον νὰ ἔχωσι τὴν ἐλαχίστην κανονικὴν ἐμβέλειαν τὴν καθοριζομένην κατωτέρω, ἤτοι δέον νὰ εἶναι ἱκανοὶ νὰ μεταδίδωσιν ἐν καιρῷ ἡμέρας εἰς τὰς καθοριζομένας ἀποστάσεις

σαφῶς ἀντιληπτὰ σήματα ἀπὸ πλοίου εἰς πλοῖον καὶ ὑπὸ κανονικοὺς ὅρους καὶ συνθήκας.* (Σαφῶς ἀντιληπτὰ σήματα δύνανται κανονικῶς νὰ λαμβάνωνται ἐὰν ἡ τιμὴ R. M.S. τῆς ἐντάσεως τοῦ πεδίου εἰς τὸν δέκτην εἶναι τοὐλάχιστον 50 μικροβόλτ κατὰ μέτρον).

	Ἐλαχίστη κανονικὴ ἐμβέλεια εἰς μίλλια	
	Κύριος πομπὸς	Βοηθητικὸς πομπὸς
Πάντα τὰ ἐπιβατηγὰ καὶ φορτηγὰ πλοῖα 1,600 κ.ο.χ. καὶ ἄνω....	150	100
Φορτηγὰ πλοῖα κάτω τῶν 1,600 κ.ο.χ.....	100	75

(θ) (i) Ὁ κύριος καὶ βοηθητικὸς δέκτης δέον νὰ εἶναι ἱκανοὶ νὰ λαμβάνωσι τὴν ραδιοτηλεγραφικὴν συχνότητα καὶ τὰς κατηγορίας ἐκπομπῆς τὰς καθοριζομένας ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοτηλεγραφίας ἐν τῇ ζώνῃ τῶν μέσων συχνοτήτων, διὰ τὴν περίπτωσιν κινδύνου.

(ii) Ἐπὶ πλέον, ὁ κύριος δέκτης δέον νὰ ἐπιτρέπῃ τὴν λῆψιν τῶν συχνοτήτων καὶ τῶν κατηγοριῶν ἐκπομπῶν τῶν χρησιμοποιουμένων διὰ τὴν μετάδοσιν τῶν σημάτων ὥρας, τῶν μετεωρολογικῶν δελτίων καὶ ὅλων τῶν ἄλλων ἀνακοινώσεων τῶν σχετικῶν μὲ τὴν ἀσφάλειαν τῆς ναυσιπλοΐας, τὰς ὁποίας ἡ Ἀρχὴ ἤθελε κρίνει ἀναγκαίας,.

(iii) Ὁ αὐτόματος δέκτης σήματος κινδύνου δύναται νὰ χρησιμοποιεῖται ὡς δέκτης ἀσφαλείας.

(ι) Ὁ κύριος δέκτης δέον νὰ ἔχῃ ἱκανὴν εὐαισθησίαν διὰ νὰ παράγῃ σήματα εἰς ἀκουστικὰ ἢ εἰς μεγάφωνον καὶ ὅταν ἀκόμη ἡ τάσις εἰσόδου τοῦ δέκτου εἶναι μόνον 100 μικροβόλτ. Ὁ δέκτης ἀσφαλείας δέον νὰ ἔχῃ τὴν ἰδίαν εὐαισθησίαν ἐκτὸς τῶν περιπτώσεων καθ' ἃς χρησιμοποιεῖται ἐγκεκριμμένος αὐτόματος δέκτης σήματος κινδύνου ὡς δέκτης ἀσφαλείας.

(ια) Ὅταν τὸ πλοῖον εὑρίσκεται ἐν πλῷ, δέον νὰ ὑπάρχῃ ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν διαθέσιμος ἠλεκτρικὴ ἐνέργεια ἐπαρκής, ὥστε νὰ θέτῃ εἰς λειτουργίαν τὴν κυρίαν ἐγκατάστασιν ὑπὸ τὴν κανονικὴν ἐμβέλειαν τὴν προβλεπομένην ὑπὸ τῆς παραγράφου (η) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ὡς καὶ νὰ δύναται νὰ φορτίζῃ τοὺς συσσωρευτὰς τοὺς ἀποτελοῦντας μέρος τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς ἐγκαταστάσεως. Ἡ τάσις τροφοδοτήσεως τῆς κυρίας ἐγκαταστάσεως δέον νὰ τηρῆται ὅσον τὸ δυνατὸν ἐγγὺς τῆς κανονικῆς τάσεως καὶ εἰ δυνατὸν μεταξὺ τῶν ± 10 τοῖς ἑκατὸν αὐτῆς.

(ιβ) Ἡ ἐγκατάστασις ἀσφαλείας (ἐφεδρικὴ) δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένη διὰ πηγῆς ἐνεργείας ἀνεξαρτήτου τῆς κινητηρίου δυνάμεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ἠλεκτρικοῦ του δικτύου. Ἡ πηγὴ ἐνεργείας δέον κατὰ προτίμησιν νὰ ἀποτελῆται ἐκ συστοιχίας συσσωρευτῶν καὶ νὰ δύναται, ὑφ' οἱασδήποτε περιστάσεις, νὰ λειτουργήσῃ ταχέως καὶ νὰ θέσῃ εἰς λειτουργίαν τὸν πομπὸν ἀσφαλείας (ἐφεδρικὸν) καὶ δέκτην ἐπὶ ἓξ τοὐλάχιστον συνεχεῖς ὥρας ὑπὸ ὁμαλὰς συνθήκας λειτουργίας. Δέον ἐπίσης νὰ δύναται νὰ βαστάσῃ πάντα τὰ πρόσθετα φορτία τὰ ἀναφερόμενα κατωτέρω.

(ιγ) Ἡ πηγὴ ἐνεργείας ἀσφαλείας δύναται νὰ χρησιμοποιῆται μόνον διὰ νὰ τροφοδοτῇ :

(i) Τὴν ἐγκατάστασιν ἀσφαλείας καὶ τὴν συσκευὴν αὐτομάτου χειρισμοῦ τοῦ σήματος κινδύνου τὴν καθοριζομένην ἐν τῇ παραγράφῳ (ιθ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(ii) Τὸν φωτισμὸν ἀσφαλείας περὶ οὗ ἡ παράγραφος (δ) τοῦ Κανονισμοῦ 9.

(iii) Τὸν αὐτόματον δέκτην σήματος κινδύνου, καὶ

(iv) Τὸ ραδιογωνιόμετρον.

(ιδ) Παρὰ τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (ιγ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, Ἀρχή τις δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ εἰς φορτηγὰ πλοῖα τὴν χρῆσιν τῆς πηγῆς ἐνεργείας ἀσφαλείας διὰ τὴν τροφοδότησιν μικροῦ ἀριθμοῦ κυκλωμάτων ἀσφαλείας χαμηλῆς ἰσχύος ἐξ ὁλοκλήρου ἐντοπισμένων εἰς τὸ ἀνώτερον μέρος τοῦ πλοίου, ὡς ὁ φωτισμὸς ἀσφαλείας ἐπὶ τοῦ καταστρώματος λέμβων, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως ταῦτα εἶναι δυνατὸν νὰ διακοπῶσιν εὐχερῶς, ἐὰν ὑπάρξῃ ἀνάγκη.

(ιε) Ἡ πηγὴ ἐνεργείας ἀσφαλείας καὶ ὁ πίναξ διανομῆς αὐτῆς δέον νὰ εἶναι εὐκόλως προσιτοὶ εἰς τὸν ραδιοτηλεγραφητὴν καὶ, ἐφ' ὅσον εἶναι δυνατόν, νὰ εἶναι τοποθετημένοι ἐγγὺς τοῦ θαλάμου ραδιοτηλεγραφίας.

(ιστ) Καθ' ὃν χρόνον τὸ πλοῖον εὑρίσκεται ἐν πλῷ, αἱ συστοιχίαι συσσωρευτῶν, εἴτε ἀποτελοῦσιν αὗται μέρος τῆς κυρίας ἐγκαταστάσεως εἴτε τῆς ἐγκαταστάσεως ἀσφαλείας (ἐφεδρικῆς), δέον νὰ φορτίζωνται καθ' ἑκάστην ἡμέραν μὲ τὴν κανονικὴν πλήρη φόρτισιν.

(ιζ) Ἡ ραδιοτηλεγραφικὴ ἐγκατάστασις δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένη διὰ μηχανισμοῦ ἐπιτρέποντος τὴν μετάβασιν ἀπὸ τῆς ἐκπομπῆς εἰς τὴν λῆψιν καὶ ἀντιθέτως ἄνευ διακοπῆς διὰ τῆς χειρός. Ἡ ἐφαρμογὴ τῆς διατάξεως ταύτης δύναται νὰ ἀναβληθῇ ἐπὶ ἓν ἔτος ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(ιη) Δέον νὰ ληφθῶσι πάντα τ' ἀναγκαῖα μέτρα διὰ τὴν κατὰ τὸ δυνατὸν περιστολὴν καὶ ἐξουδετέρωσιν τῶν αἰτίων τῶν ραδιοτηλεγραφικῶν παρεμβολῶν, τῶν προερχομένων ἐξ ἠλεκτρικῶν καὶ ἄλλων συσκευῶν ἐν τῷ πλοίῳ.

(ιθ) Διὰ τὴν ἐκπομπὴν τοῦ σήματος κινδύνου, δέον νὰ ὑπάρχῃ, ἐκτὸς τῶν μέσων ἐκπομπῆς διὰ τῆς χειρός, μία συσκευὴ αὐτομάτου χειρισμοῦ ἱκανὴ νὰ κινήσῃ τὴν κυρίαν ἐγκατάστασιν καὶ τὴν ἐγκατάστασιν ἀσφαλείας (ἐφεδρικήν). Ἐὰν ἡ συσκευὴ χειρισμοῦ λειτουργῇ δι' ἠλεκτρισμοῦ δέον νὰ δύναται νὰ λειτουργῇ ἐκ τῆς πηγῆς ἐνεργείας ἀσφαλείας. Ἡ ἐφαρμογὴ τῆς διατάξεως ταύτης δύναται νὰ ἀναβληθῇ ἐπὶ δύο ἔτη ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(κ) Ὅταν τὸ πλοῖον εὑρίσκεται ἐν πλῷ, ὁ πομπὸς ἀσφαλείας, ἐὰν δὲν χρησιμοποιῆται δι' ἐπικοινωνίαν, δέον νὰ δοκιμάζεται καθ' ἑκάστην ἐπὶ μιᾶς καταλλήλου τεχνητῆς κεραίας καὶ ἅπαξ τοὐλάχιστον κατὰ ταξείδιον ἐπὶ τῆς κεραίας ἀσφαλείας, ἐὰν ὑπάρχῃ τοιαύτη. Ἡ πηγὴ ἐνεργείας ἀσφαλείας δέον ἐπίσης νὰ δοκιμάζεται καθ' ἑκάστην.

(κα) Παρὰ τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 4, Ἀρχή τις δύναται, προκειμένου περὶ φορτηγῶν πλοίων κάτω τῶν 1600 κόρων ὁλικῆς χωρητικότητος, νὰ μὴ ἐμμείνῃ εἰς τὴν αὐστηρὰν ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τοῦ Κανονισμοῦ 9 καὶ τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει ἡ ποιότης τῆς ἐγκαταστάσεως εἶναι κατωτέρα τῆς ἀπαιτουμένης ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 15 τοῦ ἀφορῶντος τὰς

* Ἐν ἀδυναμίᾳ ἀμέσου μετρήσεως τῆς ἐντάσεως τοῦ πεδίου τὰ ἀκόλουθα δεδομένα δύνανται νὰ χρησιμοποιῶνται διὰ τὸν κατὰ προσέγγισιν καθορισμὸν τῆς κανονικῆς ἐμβελείας.

Κανονικὴ ἐμβέλεια εἰς μίλλια	Μέτρα - Ἀμπὲρ †	Συνολικὴ ἰσχὺς κεραίας (βάττ) ††
200	128	200
175	102	125
150	76	71
125	58	41
100	45	25
75	34	14

† Ὁ ἀριθμὸς οὗτος παριστᾷ τὸ γινόμενον τοῦ μεγίστου ὕψους τῆς κεραίας ἄνωθεν τῆς μεγίστης γραμμῆς φορτώσεως εἰς μέτρα ἐπὶ τὸ ρεῦμα τῆς κεραίας εἰς ἀμπὲρ (τιμὴ R.M.S.).

Αἱ τιμαὶ αἱ διδόμεναι εἰς τὴν δευτέραν στήλην τοῦ πίνακος ἀντιστοιχοῦν εἰς μίαν μέσην τιμὴν τῆς σχέσεως,

$$\frac{\text{πραγματικὸν ὕψος κεραίας}}{\text{μέγιστον ὕψος κεραίας}} = 0{,}47$$

Ἡ σχέσις αὕτη ποικίλλει ἀναλόγως τῶν τοπικῶν συνθηκῶν τῆς κεραίας καὶ δύναται νὰ ποικίλλῃ μεταξὺ 0,3 καὶ 0,7 περίπου.

†† Αἱ τιμαὶ αἱ διδόμεναι εἰς τὴν τρίτην στήλην τοῦ πίνακος ἀντιστοιχοῦν πρὸς μίαν μέσην τιμὴν τῆς σχέσεως,

$$\frac{\text{Ἰσχὺς ἀκτινοβολουμένη ὑπὸ τῆς κεραίας}}{\text{Συνολικὴ ἰσχὺς κεραίας}} = 0{,}08$$

Ἡ σχέσις αὕτη ποικίλλει σημαντικῶς ἀναλόγως τῶν τιμῶν τοῦ πραγματικοῦ ὕψους τῆς κεραίας καὶ τῆς ἀντιστάσεως κεραίας.

ραδιοτηλεφωνικὰς ἐγκαταστάσεις καὶ καθ' ὃ μέτρον ὁ Κανονισμος οὗτος εἶναι ἐφαρμόσιμος.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 11

Αὐτόματοι Δέκται Σήματος Κινδύνου

(α) Πᾶς νέος τύπος αὐτομάτου δέκτου σήματος κινδύνου ὅστις θέλει ἐγκριθῇ μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς θέσεως ἐν ἰσχύι τῆς παρούσης Συμβάσεως, ἵνα χρησιμοποιηθῇ συμφώνως πρὸς τὸν παρόντα Κανονισμόν, δέον νὰ πληροῖ κατ' ἐλάχιστον τοὺς ἀκολούθους ὅρους :

(i) Ἐν ἀπουσίᾳ οἱασδήποτε παρεμβολῆς, δέον νὰ εἶναι ἱκανὸς νὰ τίθεται ἐν λειτουργίᾳ, ἄνευ ρυθμίσεως διὰ τῆς χειρός, ὑπὸ παντὸς σήματος κινδύνου μεταδιδομένου ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συχνότητος κινδύνου ἐν τῇ ζώνῃ τῶν μέσων συχνοτήτων χρησιμοποιουμένων τῶνκατηγοριῶν ἐκπομπῆς τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοτηλεγραφίας διὰ τὸ σῆμα κινδύνου, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως ἡ συχνότης μὴ ἀπομακρύνηται πλέον τῶν 8 KCS ἀπὸ τῆς ὀνομαστικῆς συχνότητος καὶ ἡ ἔντασις τοῦ σήματος εἰς τὴν εἴσοδον τοῦ δέκτου εἶναι ἀνωτέρα τῶν 100 μικροβόλτ καὶ κατωτέρα τοῦ 1 βόλτ.

(ii) Ἐν ἀπουσίᾳ οἱασδήποτε παρεμβολῆς, δέον νὰ τίθεται ἐν λειτουργίᾳ ἀπὸ τρεῖς ἢ τέσσαρας συνεχεῖς παύλας, ὁπότε αἱ παῦλαι ποικίλλουν εἰς διάρκειαν ἀπὸ 3,5 δευτερόλεπτα μέχρις 6 περίπου δευτερόλεπτα, ἡ διάρκεια δὲ τοῦ διαλείμματος ποικίλει μεταξὺ 1,5 δευτερολέπτου καὶ τῆς μικροτέρας δυνατῆς τιμῆς, κατὰ πρυοτίμησιν μὴ ὑπερβαινούσης τὰ 10 χιλιοστὰ τοῦ δευτερολέπτου.

(iii) Δέον νὰ μὴ τίθεται ἐν λειτουργίᾳ ὑπὸ τῶν ἀτμοσφαιρικῶν παρασίτων ἢ ὑπὸ παντὸς ἄλλου σήματος πλὴν τοῦ σήματος κινδύνου, ἐφ' ὅσον τὰ λαμβανόμενα σήματα δὲν ἀποτελοῦν πραγματικὸν σῆμα ἐμπίπτον εἰς τὰ ἀναφερόμενα ἐν τῷ ἐδ. (ii) ὅρια λειτουργίας.

(iv) Ἡ ἐπιλεκτικότης τοῦ αὐτομάτου δέκτου κινδύνου δέον νὰ εἶναι τοιαύτη, ὥστε νὰ παρουσιάζῃ μίαν εὐαισθησίαν πρακτικῶς ὁμοιόμορφον εἰς μίαν ζώνην 8 KCS ἑκατέρωθεν τῆς συχνότητος κινδύνου καί, ἔξω τῆς ζώνης ταύτης, μίαν εὐαισθησίαν μειουμένην ὅσον τὸ δυνατὸν ταχέως, συμφώνως πρὸς τοὺς καλυτέρους ὅρους τῆς τεχνικῆς.

(v) Ἐν περιπτώσει ἀτμοσφαιρικῶν παρασίτων ἢ παρεμβολῆς, ὁ αὐτόματος δέκτης κινδύνου δέον νὰ ρυθμίζηται εἰ δυνατὸν αὐτομάτως οὕτως ὥστε εἰς διάστημα λογικῶς βραχὺ νὰ ἐγγίζῃ τὰ ὅρια ἐντὸς τῶν ὁποίων τὸ σῆμα κινδύνου δύναται εὐκολώτερον νὰ διακριθῇ.

(vi) Ὅταν ἡ συσκευὴ τίθεται εἰς λειτουργίαν ὑπὸ σήματος κινδύνου ἢ ἐν περιπτώσει βλάβης τῆς συσκευῆς, ὁ αὐτόματος δέκτης δέον νὰ παράγῃ συνεχῆ ἠχητικὴν εἰδοποίησιν ἀκουομένην εἰς τὸν θάλαμον ραδιοτηλεγραφίας, εἰς τὸν θάλαμον τοῦ χειριστοῦ καὶ ἐπὶ τῆς γεφύρας. Ἡ εἰδοποίησις δέον νὰ δίδεται εἰ δυνατὸν καὶ εἰς περίπτωσιν ἀδυναμίας οἱουδήποτε μέρους τοῦ ὅλου συστήματος τοῦ δέκτου κινδύνου. Εἷς μόνον διακόπτης δέον νὰ ἐπιτρέπῃ τὴν διακοπὴν τῆς εἰδοποιήσεως καὶ ὁ διακόπτης οὗτος δέον νὰ εὑρίσκεται εἰς τὸν θάλαμον τῆς ραδιοτηλεγραφίας.

(vii) Πρὸς τὸ σκοπὸν περιοδικῶν δοκιμῶν τοῦ αὐτομάτου δέκτου κινδύνου, ἡ συσκευὴ δέον νὰ περιλαμβάνῃ μίαν γεννήτριαν ἐκ τῶν προτέρων ρυθμισμένην ἐπὶ τῆς συχνότητος κινδύνου καὶ ἓν μηχάνημα χειρισμοῦ ἐπιτρέπον τὴν παραγωγὴν σήματος κινδύνου, τοῦ ὁποίου ἡ ἐλαχίστη ἔντασις ἀναφέρεται εἰς τὸ ἐδάφιον (i).

(viii) Ὁ αὐτόματος δέκτης δέον νὰ εἶναι ἱκανὸς νὰ ἀντέχῃ εἰς τοὺς κραδασμούς, τὴν ὑγρασίαν καὶ τὰς μεταβολὰς τῆς θερμοκρασίας τὰς ἀντιστοιχούσας εἰς τὰς πλέον δυσκόλους συνθήκας τὰς συναντωμένας ὑπὸ πλοίων ἐν θαλάσσῃ καὶ δέον νὰ εἶναι εἰς θέσιν νὰ ἐξακολουθῇ νὰ λειτουργῇ καὶ ὑπὸ τὰς συνθήκας ταύτας.

(β) Πρὸ τῆς ἐγκρίσεως νέου τινὸς τύπου αὐτομάτου δέκτου κινδύνου, ἡ ἐνδιαφερομένη Ἀρχὴ δέον νὰ πεισθῇ, διὰ πρακτικῶν δοκιμῶν γιγνομένων ὑπὸ συνθήκας λειτουργίας ἀντιστοιχούσας πρὸς τὰς ἐν τῇ πράξει, ὅτι ἡ συσκευὴ εἶναι σύμφωνος πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(γ) Εἰς πλοῖα ἐφωδιασμένα δι' αὐτομάτου δέκτου κινδύνου, ὁ ραδιοτηλεγραφητὴς ὀφείλει νὰ δοκιμάζῃ τὴν ἱκανότητα πρὸς λειτουργίαν τοῦ αὐτομάτου δέκτου κινδύνου τοὐλάχιστον ἅπαξ κατὰ 24ωρον ἐν πλῷ καὶ νὰ ἀναφέρῃ εἰς τὸν πλοίαρχον ἢ τὸν ἀξιωματικὸν φυλακῆς ἐπὶ τῆς γεφύρας, ἐὰν ὁ αὐτόματος δέκτης κινδύνου εὑρίσκεται εἰς κατάστασιν λειτουργίας ἢ ὄχι.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 12.

Ραδιογωνιόμετρα

(α) Τὸ ραδιογωνιόμετρον τὸ προβλεπόμενον ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 12 τοῦ Κεφαλαίου V δέον νὰ εἶναι καλῆς ἀποδόσεως καὶ ἱκανὸν νὰ δέχεται σήματα μὲ ἐλάχιστον θόρυβον τοῦ δέκτου καὶ νὰ λαμβάνῃ διοπτεύσεις ἐκ τῶν ὁποίων θὰ εἶναι δυνατὸν νὰ καθορισθῶσι ἡ ἀληθὴς διόπτευσις καὶ διεύθυνσις.

(β) Δέον νὰ δύναται νὰ δέχεται σήματα ἐπὶ τῶν μέσων συχνοτήτων τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοτηλεγραφίας διὰ τὰς περιπτώσεις κινδύνου καὶ ραδιογωνιομετρήσεως καὶ τῶν ναυτιλιακῶν ραδιοφάρων.

(γ) Ἐν ἀπουσίᾳ παρεμβολῶν, ἡ συσκευὴ δέον νὰ ἔχῃ ἀρκετὴν εὐαισθησίαν ἵνα ἐπιτρέψῃ τὴν λῆψιν ἀκριβῶν διοπτεύσεων ἐπὶ σήματος ἔχοντος ἔντασιν πεδίου 50 μικροβόλτ κατὰ μέτρον.

(δ) Δέον νὰ ὑπάρχῃ κατάλληλον μέσον ἐπικοινωνίας μεταξὺ τοῦ ραδιογωνιομέτρου καὶ τῆς γεφύρας.

(ε) Πάντα τὰ ραδιογωνιόμετρα δέον νὰ διαμετρῶνται κατὰ τὴν πρώτην ἐγκατάστασίν των, συμφώνως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς Ἀρχῆς, ἡ δὲ διαμέτρησις δέον νὰ ἐλέγχηται ὁσάκις ἤθελον ἐπενεχθῇ τροποποιήσεις εἰς τὴν θέσιν οἱασδήποτε κεραίας ἢ οἱουδήποτε κατασκευάσματος ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, ἅτινα θὰ ἠδύναντο νὰ ἐπηρεάσωσι σοβαρῶς τὴν ἀκρίβειαν τοῦ ραδιογωνιομέτρου. Τὰ χαρακτηριστικὰ τῆς διαμετρήσεως δέον νὰ ἐλέγχωνται κατ' ἔτος ἢ κατὰ χρονικὰ διαστήματα ὅσον τὸ δυνατὸν ἐγγύτερα πρὸς τὸ ἔτος. Νὰ κρατῆται βιβλίον τῶν διαμετρήσεων τούτων ὡς καὶ πάντων τῶν γενομένων ἐλέγχων περὶ τῆς ἀκριβείας των.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 13.

Ραδιοτηλεγραφικὴ συσκευὴ ἐπὶ σωσιβίων λέμβων μὲ κινητῆρα

(α) Αἱ συσκευαί, περὶ ὧν προβλέπει ὁ Κανονισμὸς 25 τοῦ Κεφαλαίου III, δέον νὰ εἶναι ἱκαναὶ νὰ ἐκπέμπωσι καὶ νὰ λαμβάνωσιν ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συχνότητος τῆς καθοριζομένης ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοτηλεγραφίας διὰ τὴν περίπτωσιν κινδύνου εἰς τὴν ζώνην μέσων συχνοτήτων. Ὁ πομπὸς δέον νὰ δύναται νὰ χρησιμοποιῇ μίαν κατηγορίαν ἐκπομπῶν ἐκ τῶν καθωρισμένων ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοτηλεγραφίας διὰ τὰς περιπτώσεις κινδύνου εἰς τὴν ζώνην μέσων συχνοτήτων καὶ νὰ ἔχῃ ποσοστὸν διαμορφώσεως τοὐλάχιστον 70 τοῖς ἑκατόν. Ὁ δέκτης δέον νὰ δύναται νὰ λαμβάνῃ τὰς κατηγορίας ἐκπομπῶν τὰς καθωρισμένας ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοτηλεγραφίας διὰ τὴν περίπτωσιν κινδύνου εἰς τὴν ζώνην μέσων συχνοτήτων. Ἐπὶ νέων ἐγκαταστάσεων αἱ συσκευαὶ δέον ἐπίσης νὰ δύνανται νὰ ἐκπέμπωσιν ἐπὶ τῆς ὑψηλῆς συχνότητος καὶ εἰς τὴν κατηγορίαν ἐκπομπῆς τὴν καθωρισμένην ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοτηλεγραφίας διὰ τὰς διαφυγούσας τὸν κίνδυνον λέμβους. Ἀρχή τις δύναται νὰ ἀναβάλῃ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς διατάξεως τῆς σχετικῆς μὲ τὴν ὑψηλὴν συχνότητα ἐπὶ χρονικὸν διάστημα μὴ ὑπερβαῖνον τὸ ἔτος ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς θέσεως ἐν ἰσχύι τῆς παρούσης συμβάσεως.

(β) Αἱ συσκευαὶ δέον νὰ εἶναι τοιαύτης κατασκευῆς ὥστε νὰ δύνανται νὰ χρησιμοποιηθῶσιν ἐν περιπτώσει κινδύνου παρὰ μὴ πεπειραμένου προσώπου. Ὁ πομπὸς δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένος διὰ μηχανισμοῦ αὐτομάτου χειρισμοῦ πρὸς μεταβίβασιν τοῦ προειδοποιητικοῦ σήματος κινδύνου καὶ τοῦ σήματος κινδύνου, καθὼς καὶ διὰ χειριστηρίου πρὸς μεταβίβασιν διὰ τῆς χειρός. Ἀρχή τις δύναται νὰ ἀναβάλῃ τὴν

ἐφαρμογὴν τῆς διατάξεως τῆς σχετικῆς πρὸς τὸ αὐτόματον χειριστήριον ἐπὶ χρονικὸν διάστημα μὴ ὑπερβαίνον τὸ ἔτος ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(γ) Δέον νὰ ὑπάρχωσιν ἐπὶ τῆς λέμβου μία προσαρμοστὴ κεραία καθὼς καὶ τὰ ἀναγκαῖα στηρίγματα διὰ νὰ κρατοῦν ταύτην εἰς τὸ ἀνώτατον δυνατὸν ὕψος. Ἐπὶ πλέον δέον νὰ ὑπάρχῃ, εἰ δυνατόν, ἐπὶ τῆς λέμβου μία κεραία φερομένη ὑπὸ ἀετοῦ ἢ ἀεροστάτου.

(δ) Ἐπὶ τῆς συχνότητος κινδύνου ὁ πομπὸς δέον νὰ ἔχῃ ἐλαχίστην κανονικὴν ἐμβέλειαν (ὡς καθορίζεται εἰς τὴν παράγραφον (η) τοῦ Κανονισμοῦ 10) 25 μιλλίων ὅταν χρησιμοποιῇ τὴν προσαρμοστὴν κεραίαν*.

(ε) Εἰς νέας ἐγκαταστάσεις ἡ συχνότης διαμορφώσεως δέον νὰ εἶναι μεταξὺ 450 καὶ 1,350 κύκλων κατὰ δευτερόλεπτον.

(στ) Ἡ συσκευὴ ραδιοτηλεγραφίας δέον νὰ λειτουργῇ διὰ συστοιχίας συσσωρευτῶν ἱκανότητος ἐπαρκοῦς νὰ τροφοδοτῇ τὸν πομπὸν ἐπὶ τέσσαρας συνεχεῖς ὥρας, ὑπὸ ὁμαλὰς συνθήκας λειτουργίας. Ἐὰν ὁ συσσωρευτὴς εἶναι τύπου ἐπαναφορτίσεως, δέον νὰ ὑπάρχωσι μέσα ἐπιτρέποντα τὴν φόρτισιν τοῦ συσσωρευτοῦ ἐκ τοῦ ἠλεκτρικοῦ δικτύου τοῦ πλοίου. Ἐπὶ πλέον δέον νὰ ὑπάρχωσι τὰ κατάλληλα μέσα διὰ τὴν φόρτισιν τοῦ συσσωρευτοῦ μετὰ τὴν καθαίρεσιν τῆς λέμβου εἰς τὴν θάλασσαν.

(ζ) Ὅταν ἡ ἐνέργεια ἡ ἀναγκαία διὰ τὴν συσκευὴν ραδιοτηλεγραφίας καὶ τὸν προβολέα λαμβάνεται ἐκ τοῦ ἰδίου συσσωρευτοῦ, ὁ συσσωρευτὴς οὗτος δέον νὰ ἔχῃ ἀρκετὴν χωρητικότητα ὥστε, νὰ ἐπαρκῇ διὰ τὸ προσθετὸν φορτίον τοῦ προβολέως.

(η) Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ καὶ καθ' ἑβδομάδα εἷς πτυχιοῦχος χειριστὴς δέον νὰ μεριμνᾷ διὰ τὴν πλήρη φόρτισιν τοῦ συσσωρευτοῦ, ἐὰν οὗτος εἶναι τύπου ἐπαναφορτίσεως καὶ ἐν πάσῃ περιπτώσει δέον νὰ δοκιμάζῃ τὸν πομπὸν χρησιμοποιῶν κατάλληλον τεχνητὴν κεραίαν.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 14.

Φορηταὶ ραδιοτηλεγραφικαὶ συσκευαὶ διὰ σωσιβίους λέμβους

(α) Αἱ συσκευαὶ αἱ προβλεπόμεναι ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 13 τοῦ Κεφαλαίου ΙΙΙ δέον νὰ εἶναι ἱκαναὶ νὰ ἐκπέμπωσι καὶ νὰ λαμβάνωσι ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συχνότητος τῆς καθοριζομένης ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοτηλεγραφίας διὰ τὴν περίπτωσιν κινδύνου εἰς τὴν ζώνην μέσων συχνοτήτων. Ὁ πομπὸς δέον νὰ δύναται νὰ χρησιμοποιῇ μίαν κατηγορίαν ἐκπομπῶν ἐκ τῶν καθωρισμένων ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοτηλεγραφίας διὰ τὴν περίπτωσιν κινδύνου εἰς τὴν ζώνην μέσων συχνοτήτων καὶ δέον νὰ ἔχῃ ποσοστὸν διαμορφώσεως τοὐλάχιστον 70 τοῖς ἑκατόν. Ὁ δέκτης δέον νὰ δύναται νὰ λαμβάνῃ τὰς κατηγορίας ἐκπομπῶν τὰς καθωρισμένας ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοτηλεγραφίας διὰ τὴν περίπτωσιν κινδύνου εἰς τὴν ζώνην μέσων συχνοτήτων. Ἐπὶ νέων ἐγκαταστάσεων, αἱ συσκευαὶ δέον ἐπίσης νὰ δύνανται νὰ ἐκπέμπωσιν ἐπὶ τῆς ὑψηλῆς συχνότητος καὶ εἰς τὴν κατηγορίαν ἐκπομπῆς τὴν καθωρισμένην ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοτηλεγραφίας διὰ τὰς διαφυγούσας τὸν κίνδυνον λέμβους. Ἀρχή τις δύναται νὰ ἀναβάλῃ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς διατάξεως, τῆς σχετικῆς μὲ τὴν ὑψηλὴν συχνότητα, προκειμένου περὶ νέων ἐγκαταστάσεων ἐπὶ χρονικὸν διάστημα μὴ ὑπερβαῖνον τὸ ἔτος ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(β) Αἱ συσκευαὶ δέον νὰ εἶναι τοιαύτης κατασκευῆς ὥστε νὰ δύνανται νὰ χρησιμοποιηθῶσιν ἐν περιπτώσει ἀνάγκης παρὰ μὴ πεπειραμένου προσώπου. Ὁ πομπὸς δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένος διὰ μηχανισμοῦ αὐτομάτου χειρισμοῦ πρὸς μεταβίβασιν τοῦ προειδοποιητικοῦ κινδύνου καὶ τοῦ σήματος κινδύνου καθὼς καὶ διὰ χειριστηρίου πρὸς μεταβίβασιν διὰ τῆς χειρός. Προκειμένου περὶ νέων ἐγκαταστάσεων, Ἀρχή τις δύναται νὰ ἀναβάλῃ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς διατάξεως τῆς σχετικῆς πρὸς τὸ αὐτόματον χειριστήριον ἐπὶ χρονικὸν διάστημα μὴ ὑπερβαῖνον τὸ ἔτος ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς παρούσης Συμβάσεως, προκειμένου δὲ περὶ ὑπαρχουσῶν ἐγκαταστάσεων ἐπὶ χρονικὸν διάστημα μὴ ὑπερβαῖνον τὰ τρία ἔτη ἀπὸ τῆς θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(γ) Εἰς τὰς νέας ἐγκαταστάσεις, ἡ συχνότης διαμορφώσεως δέον νὰ εἶναι μεταξὺ 450 καὶ 1,350 κύκλων κατὰ δευτερόλεπτον.

(δ) Αἱ συσκευαὶ δέον νὰ εἶναι εὐχερῶς φορηταί, ὑδατοστεγαναὶ καὶ ἱκαναὶ νὰ πλέωσιν ἐπὶ τοῦ θαλασσίου ὕδατος. Ἐπίσης δέον νὰ δύνανται νὰ ρυφθῶσιν εἰς τὴν θάλασσαν χωρὶς νὰ ὑποστῶσι ζημίας.

(ε) Ὁ πομπὸς δέον νὰ παρέχῃ τοὐλάχιστον 10 βάττ εἰς τὴν ἄνοδον τοῦ τελικοῦ σταδίου καὶ κατὰ προτίμησιν νὰ τροφοδοτῆται ὑπὸ γεννητρίας λειτουργούσης διὰ τῆς χειρός. Ἐὰν τροφοδοτῆται ὑπὸ συσσωρευτῶν, οὗτοι δέον νὰ εἶναι σύμφωνοι πρὸς τὰς διατάξεις τὰς ἐκδοθείσας ὑπὸ τῆς Ἀρθῆς καὶ δι' ὧν νὰ ἐξασφαλίζηται ὅπως οἱ συσωρευταὶ εἶναι τύπου διαρκείας καὶ ἐπαρκοῦς ἱκανότητος.

(στ) Ὁ ἐξαρτισμὸς δέον νὰ συμπεριλαμβάνῃ μίαν κεραίαν εἴτε αὐτοστηριζομένην εἴτε δυναμένην νὰ στηρίζηται ἐπὶ τοῦ ἱστοῦ τῆς σωσιβίου λέμβου εἰς τὸ ἀνώτατον δυνατὸν ὕψος.

(ζ) Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ καὶ καθ' ἑβδομάδα, εἷς πτυχιοῦχος χειριστὴς δέον νὰ μεριμνᾷ διὰ τὴν πλήρη φόρτισιν τοῦ συσσωρευτοῦ, ἐὰν οὗτος εἶναι τύπου ἐπαναφορτίσεως καὶ ἐν πάσῃ περιπτώσει δέον νὰ δοκιμάζῃ τὸν πομπὸν χρησιμοποιῶν κατάλληλον τεχνητὴν κεραίαν.

(η) Ἡ ἐν τῷ παρόντι Κανονισμῷ ἔκφρασις »νέα ἐγκατάστασις» σημαίνει ἐγκατάστασιν τοποθετουμένην εἰς πλοῖον τι μετὰ τὴν θέσιν ἐν ἰσχύϊ τῆς παρούσης Συμβάσεως.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 15

Ραδιοτηλεφωνικαὶ Ἐγκαταστάσεις

(α) Ὁ ραδιοτηλεφωνικὸς σταθμὸς τοῦ πλοίου δέον νὰ εἶναι ἐγκατεστημένος εἰς τὸ ἀνώτερον μέρος τοῦ πλοίου καί, ἐὰν δὲν εἶναι ἐγκατεστημένος ἐπὶ τῆς γεφύρας, πρέπει νὰ ὑπάρχῃ κατάλληλος ἐπικοινωνία τούτου μετὰ τῆς γεφύρας.

(β) Ἡ ἐγκατάστασις δέον νὰ εἶναι ἱκανὴ νὰ μεταδίδῃ καὶ νὰ λαμβάνῃ ραδιοτηλεφωνήματα ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεφωνικῆς συχνότητος κινδύνου καὶ τοὐλάχιστον ἐπὶ μιᾶς ἄλλης διαθεσίμου συχνότητος διὰ τοὺς ναυτικοὺς ραδιοτηλεχωνικοὺς σταθμοὺς εἰς τὴν ζώνην μέσων συχνοτήτων, συμφώνως πρὸς τοὺς Κανονισμοὺς Ραδιοτηλεγραφίας. Ὑπὸ ὁμαλὰς συνθήκας λειτουργίας, τὸ ποσοστὸν διαμορφώσεως δέον νὰ εἶναι τοὐλάχιστον 70 τοῖς ἑκατὸν εἰς τὴν μεγίστην ἔντασιν.

(γ) Ὁ πομπὸς δέον νὰ ἔχῃ μίαν κανονικὴν ἐλαχίστην ἐμβέλειαν 150 μιλλίων, δηλαδὴ νὰ δύναται νὰ ἐκπέμπῃ εἰς τὴν ἐμβέλειαν ταύτην σήματα σαφῶς ἀντιληπτὰ ἀπὸ πλοίου εἰς πλοῖον ἐν καιρῷ ἡμέρας καὶ ὑπὸ κανονικοὺς ὅρους καὶ συνθήκας. (Σαφῶς ἀντιληπτὰ σήματα δύνανται κανονικῶς νὰ λαμβάνωνται ἐὰν ἡ τιμὴ R.M.S. τῆς ἐντάσεως τοῦ πεδίου, τῆς παραγομένης εἰς τὸν δέκτην ὑπὸ τοῦ φέροντος μὴ διαμορφωμένου κύματος, εἶναι τοὐλάχιστον 25 μικροβόλτ κατὰ μέτρον). *

(δ) Ὁ δέκτης δέον νὰ ἔχῃ ἀρκετὴν εὐαισθησίαν, ὥστε νὰ δύναται νὰ λαμβάνῃ εἰς τὸ μεγάφωνον σῆμα εἰσόδου μέχρι 50 μικροβόλτ.

(ε) Ὅταν τὸ πλοῖον εὑρίσκεται ἐν πλῷ, δέον νὰ ὑπάρχῃ μία πηγὴ ἐνεργείας διαθέσιμος ἀνὰ πᾶσαν στιγμήν, ἱκανὴ

---

[*] Ἐν ἐλλείψει μετρήσεως τῆς ἐντάσεως τοῦ πεδίου, δύναται νὰ γίνῃ δεκτὸν ὅτι ἡ ἐμβέλεια αὕτη θέλει ἐπιτευχθῆ, ἐὰν τὸ γινόμενον τοῦ ὕψους τῆς κεραίας ὑπεράνω τοῦ ἐπιπέδου τῆς θαλάσσης ἐπὶ τὴν ἔντασιν τῆς κεραίας εἶναι 10 μέτρα–ἀμπέρ.

* Ἐν ἐλλείψει μετρήσεως τῆς ἐντάσεως τοῦ πεδίου, δύναται νὰ γίνῃ δεκτὸν ὅτι ἡ ἐμβέλεια αὕτη θέλει ἐπιτευχθῆ μὲ ἰσχὺν 15 Βάττ, ἐπὶ τῆς κεραίας (κῦμα φέρον, μὴ διαμορφωμένον) μὲ ἀπόδοσιν τῆς κεραίας 27 τοῖς ἑκατόν.

νὰ θέσῃ τὴν ἐγκατάστασιν ἐν λειτουργίᾳ εἰς τὴν κανονικὴν ἐμβέλειαν τὴν καθοριζομένην ὑπὸ τῆς παραγράφου (γ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. Ἐὰν ὑπάρχουν συσσωρευταί, δέον νὰ ἔχωσιν ἀρκετὴν ἱκανότητα ἵνα θέσουν τὸν πομπὸν καὶ δέκτην ἐν λειτουργίᾳ ὑπὸ ὁμαλὰς συνθήκας ἐκμεταλλεύσεως τοὐλάχιστον ἐπὶ ἓξ συνεχεῖς ὥρας. Εἰς νέας ἐγκαταστάσεις δέον νὰ προβλεφθῇ βοηθητικὴ πηγὴ ἐνεργείας εἰς τὸ ἀνώτερον μέρος τοῦ πλοίου, ἐκτὸς ἐὰν ἡ κυρία πηγὴ ἐνεργείας εἶναι ἤδη τοποθετημένη ἐκεῖ.

(στ) Ἐν πλῷ, οἱ συσσωρευταί, ἐὰν ὑπάρχουν, δέον νὰ κρατῶνται ἐπαρκῶς φορτισμένοι, ἵνα ἀνταποκρίνωνται εἰς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (ε) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

ΜΕΡΟΣ Δ'.

Ἡμερολόγιον Ραδιοτηλεγραφίας.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 16

Ἡμετρολόγιον ἀσυρμάτου

Τὸ ἡμερολόγιον ἀσυρμάτου (ἡμερολόγιον ὑπηρεσίας ἀσυρμάτου), ὅπερ ἀπαιτεῖται παρὰ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοτηλεγραφίας, δέον νὰ τηρῆται εἰς τὸν θάλαμον ἀσυρμάτου διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ. Τοῦτο δέον τίθεται πρὸς ἐπιθεώρησιν εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ προσωπικοῦ τῆς Ἀρχῆς, τοῦ τεταγμένου διὰ τοιαύτας ἐπιθεωρήσεις. Ἕκαστος Ραδιοτηλεγραφητὴς δέον νὰ ἀναγράφῃ ἐν τῷ ἡμερολογίῳ ἀσυρμάτου τὸ ὄνομά του, τὰς ὥρας ἐνάρξεως καὶ λήξεως τῆς φυλακῆς του καθὼς καὶ πάντα τὰ γεγονότα, ἅτινα ἔλαβον χώραν διαρκούσης τῆς φυλακῆς του, τὰ σχετικὰ μὲ τὴν ὑπηρεσίαν ἀσυρμάτου καὶ ἅτινα ἔχουν ἐνδιαφέρον διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῆς ζωῆς ἐν θαλάσσῃ. Ἐκτὸς τῶν ἐγγραφῶν τῶν ἀπαιτουμένων παρὰ τὴν Κανονισμῶν Ραδιοτηλεγραφίας, δέον νὰ ἀναγράφωνται ἐν τῇ ἡμερολογίῳ ἀσυρμάτου καὶ τὰ ἑξῆς :

Ἡμερολόγιον Ραδιοτηλεγράφου.

(i) λεπτομέρειαι περὶ τῆς συντηρήσεως, συμπεριλαμβανομένης τῆς φορτίσεως τῶν συσσωρευτῶν, κατὰ τὸν ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς καθοριζόμενον τύπον.

(ii) ἡμερησία ἔκθεσις ἀναφέρουσα ὅτι ἐτηρήθησαν αἱ διατάξεις τῆς παραγράφου (ιστ) τοῦ Κανονισμοῦ 10.

(iii) λεπτομέρειαι περὶ τῶν γενομένων δοκιμῶν τοῦ πομποῦ ἀσφαλείας καὶ τῆς πηγῆς ἐνεργείας ἀσφαλείας, συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον (κ) τοῦ Κανονισμοῦ 10.

(iv) ἐπὶ πλοίων ἐφωδιασμένων δι' αὐτομάτου δέκτου σήματος κινδύνου, λεπτομέρειαι περὶ τῶν γενομένων δοκιμῶν, συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον (ζ) τοῦ Κανονισμοῦ ΙΙ.

(v) λεπτομέρειαι περὶ τῆς συντηρήσεως, συμπεριλαμβανομένης τῆς φορτίσεως τῶν συσσωρευτῶν (ἐὰν ἔλαβε χώραν,) καθὼς καὶ τῶν δοκιμῶν τῶν πομπῶν τῶν ἐγκατεστημένων εἰς σωσιβίους λέμβους μετὰ κινητῆρος, συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον (η) τοῦ Κανονισμοῦ 13.

(vi) λεπτομέρειαι περὶ τῆς συντηρήσεως, συμπεριλαμβανομένης τῆς φορτίσεως τῶν συσσωρευτῶν (ἐὰν ἔλαβε χώραν), καθὼς καὶ τῶν δοκιμῶν τῶν φορτητῶν πομπῶν τῶν σωσιβίων λάμβων, συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον (ζ) τοῦ Κανονισμοῦ 14.

Ἡμερολόγιον Ραδιοτηλεφώνου

(vii) ἐπὶ πλοίων ἐφωδιασμένων διὰ ραδιοτηλεφωνικῆς ἐγκαταστάσεως, λεπτομέρειαι περὶ τῆς συντηρήσεως, συμπεριλαμβανομένης τῆς φορτίσεως τῶν συσσωρευτῶν (ἐὰν ὑπάρχουν) συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον (στ) τοῦ Κανονισμοῦ 15.

(viii) λεπτομέρειαι περὶ τῆς συντηρήσεως, συμπεριλαμβανομένης τῆς φορτίσεως τῶν συσσωρευτῶν (ἐὰν ἔλαβε χώραν) καὶ τῶν δοκιμῶν τῶν φορητῶν πομπῶν τῶν σωσιβίων λέμβων, συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον (ζ) τοῦ Κανονισμοῦ 14.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ V.

Ἀσφάλεια Ναυσιπλοΐας

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 1

Ἐφαρμογὴ

Ἀνεξαρτήτως τῶν διατάξεων τοῦ Κανονισμοῦ 3 τοῦ Κεφαλαίου Ι, τὸ παρὸν Κεφάλαιον, ἐκτὸς ἂν ἄλλως ρητῶς ὁρίζεται ἐν τῷ Κεφαλαίῳ τούτῳ, ἐφαρμόζεται ἐπὶ πάντων τῶν πλοίων, δι' ὅλα τὰ ταξείδια, ἐξαιρέσει τῶν πολεμικῶν πλοίων.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 2

Μηνύματα Κινδύνου

(α) Ὁ πλοίαρχος παντὸς πλοίου, ὅπερ συναντᾷ ἐπικινδύνους πάγους, ἐπικίνδυνα συντρίμματα ναυαγίου ἢ πάντα ἄλλον ἄμεσον κίνδυνον διὰ τὴν ναυσιπλοΐαν ἢ τροπικὴν καταιγίδα, ὑποχρεοῦται νὰ πληροφορήσῃ περὶ τούτου διὰ παντὸς μέσου, ὅπερ εὑρίσκεται εἰς τὴν διάθεσίν του, πάντα τὰ ἐν τῇ γειτνιαζούσῃ περιοχῇ πλοῖα καθὼς καὶ τὰς ἁρμοδίας ἀρχὰς τῆς πλησιεστέρας ἀκτῆς, μεθ' ἧς δύναται νὰ ἐπικοινωνήσῃ. Ὁ τρόπος διὰ τοῦ ὁποίου δίδεται ἡ πληροφορία δὲν εἶναι ὑποχρεωτικός. Δύναται νὰ μεταδοθῇ εἴτε εἰς ἁπλῆν γλῶσσαν (κατὰ προτίμησιν Ἀγγλικὴν) εἴτε μέσῳ τοῦ Διεθνοῦς Κώδικος Σημάτων (Τμῆμα Ἀσυρμάτου). Δέον νὰ ἐκπέμπηται πρὸς πάντα τὰ γειτνιάζοντα πλοῖα καὶ νὰ ἀποστέλληται εἰς τὸ πρῶτον σημεῖον τῆς ἀκτῆς, μεθ' οὗ εἶναι δυνατὸν νὰ γίνῃ ἐπικοινωνία, μὲ τὴν παράκλησιν ὅπως μεταδοθῇ εἰς τὴν ἁρμοδίαν Ἀρχήν.

(β) Ἑκάστη Ἀρχὴ δέον νὰ λάβῃ πάντα τὰ μέτρα ἅτινα κρίνει ἀναγκαῖα διὰ νὰ ἐξασφαλίσῃ ὅπως πᾶσα λαμβανομένη πληροφορία, ἀφορῶσα κίνδυνον περὶ οὗ ἡ προηγουμένη παράγραφος, φέρεται ταχέως εἰς γνῶσιν ἐκείνων τοὺς ὁποίους ἀφορᾷ καὶ μεταδίδεται εἰς ἄλλας ἐνδιαφερομένας Ἀρχάς.

(γ) Ἡ μεταβίβασις μηνυμάτων ἀφορώντων τοὺς ἀνωτέρω κινδύνους εἶναι ἐλευθέρα πάσης πλήρωμῆς διὰ τὰ ἐνδιαφερόμενα πλοῖα,

(δ) Πάντων τῶν μηνυμάτων τῶν διαβιβαζομένων δυνάμει τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ δέον νὰ προηγῆται τὸ Σῆμα Ἀσφαλείας, χρησιμοποιουμένης τῆς διαδικασίας τῆς καθοριζομένης ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοτηλεγραφίας.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 3

Περιεχόμενον Μηνυμάτων Κινδύνου

Αἱ ἀκόλουθοι πληροφορίαι πρέπει νὰ περιέχωνται εἰς τὰ μηνύματα κινδύνου ,καὶ εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις μὲ ὥραν τὴν Μέσην Ὥραν Γκρήνουϊτς.

(α) Πάγοι, Συντρίμματα Ναυαγίου καὶ ἄλλοι ἄμεσοι Κίνδυνοι διὰ τὴν Ναυσιπλοΐαν.

(i) τὸ εἶδος τοῦ πάγου, τοῦ συντρίμματος ἢ κινδύνου ὅστις παρετηρήθη.

(ii) ἡ θέσις τοῦ πάγου, τοῦ συντιμματος ἢ κινδύνου, ὅπου τελευταίως παρετηρήθη.

(iii) ὁ χρόνος καὶ ἡ ἡμερομηνία, καθ' ἣν ἐγένετο ἡ παρατήρησις.

(β) Τροπικαὶ Ὑφέσεις (Λαίλαπες εἰς τὰς Δυτικὰς Ἰνδίας, Τυφῶνες εἰς τὴν Σινικὴν θάλασσαν, Κυκλῶνες εἰς τὰ Ἰνδικὰ ὕδατα καὶ κακοκαιρίαι ὁμοίας φύσεως εἰς ἄλλας περιοχάς).

(i) Ἀνακοίνωσις ὅτι συνηντήθη τροπικὴ ὄφεσις. Ἡ ὑποχρέωσις αὕτη δέον νὰ ἑρμηνεύηται ἐν εὐρεῖ πνεύματι καὶ ἡ πληροφορία νὰ διαβιβάζηται ὁσάκις ὁ πλοίαρχος ἔχει πάντα λόγον νὰ πιστεύῃ ὅτι ὑφίσταται τροπικὴ ὄφεσις ἐν τῇ γειτνιαζούσῃ περιοχῇ.

(ii) Μετεωρολογικαὶ Πληροφορίαι. Πᾶς πλοίαρχος δέον νὰ προσθέτῃ εἰς τὸ εἰδοποιητικόν του μήνυμα ὅσον τὸ δυνατὸν περισσότερα μετεωρολογικὰ στοιχεῖα ἐκ τῶν ἀκολούθων πρακτικῶς δυνατῶν.

— τὴν Μέσην Ὥραν Γκρήνουιτς, τὴν ἡμερομηνίαν καὶ τὴν θέσιν τοῦ πλοίου, καθ' ἣν στιγμὴν ἐγένετο ἡ παρατήρησις.

— τὴν βαρομετρικὴν πίεσιν (καθοριζομένην εἰς χιλιοβαρίδας, δακτύλους ἢ χιλιοστόμετρα, διορθωμένην ἢ μὴ).

— τὴν βαρομετρικὴν τάσιν (τὴν ἐπελθοῦσαν ἀλλαγὴν εἰς τὴν βαρομετρικὴν πίεσιν κατὰ τὰς τρεῖς τελευταίας ὥρας).

— τὴν πραγματικὴν διεύθυνσιν τοῦ ἀνέμου.

— τὴν δύναμιν ἀνέμου (κλίμαξ BEAUFORT).

— τὴν κατάστασιν τῆς θαλάσσης (εὐθαλασσία, μετρία, τεταραγμένη, τρικυμία).

— τὴν ἀποθαλασσίαν (ἐλαφρά, μετρία, ἰσχυρὰ) καὶ τὴν πραγματικὴν διεύθυνσιν, ἐξ ἧς προέρχεται. Ἡ περίοδος ἢ τὸ μῆκος τῆς ἀποθαλασσίας (βραχεῖα, μέση, μακρὰ) εἶναι ἐπίσης χρήσιμος.

— τὴν ἀληθῆ πορείαν καὶ ταχύτητα τοῦ πλοίου.

(γ) Μεταγενέστεραι Παρατηρήσεις. Ὁσάκις ὁ πλοίαρχος ἀναφέρει τροπικὴν ἢ ἄλλην τινὰ ἐπικίνδυνον ὕφεσιν, εὐκταῖον θὰ εἶναι, οὐχὶ ὅμως καὶ ὑποχρεωτικόν, ὅπως ἐξακολουθήσῃ νὰ ἐνεργῇ παρατηρήσεις καὶ ἐξαποστέλλει ταύτας, εἰ δυνατὸν καθ' ὥραν, καὶ ἐν πάσῃ περιπτώσει κατὰ διαστήματα οὐχὶ μεγαλύτερα τῶν τριῶν ὡρῶν, καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς παραμονῆς τοῦ πλοίου ἐν τῇ ζώνῃ τῆς καταιγίδος.

Παραδείγματα

Πάγος;

ΤΤΤ Πάγος, Μέγα παγόβουνον ἐθεάθη εἰς 4605 Β 4410 Δ. ὥραν 0800 GMT Μαΐου 15.

Συντρίμματα Ναυαγίου

ΤΤΤ Σύντριμμα. Παρατηρηθὲν σύντριμμα σχεδὸν ἐν ἀποπλεύσει εἰς 4006 Β. 1243 Δ. ὥραν 1630 Ἀπριλίου 21.

Κίνδυνος εἰς Ναυσιπλοΐαν

ΤΤΤ Ναυσιπλοΐα. Πυρσωρὶς Ἄλφα οὐχὶ εἰς θέσιν της. 1800 GMT Ἰανουαρίου 3.

Τροπικὴ Ὕφεσις

ΤΤΤ Ὕφεσις 0030 GMT Αὔγουστος 18.2204 Β., 11354 Α. Βαρόμετρον διωρθωμένον 994 χιλιοβαρίδες τάσις εἰς πτῶσιν 6 χιλιοβαρίδες, Ἄνεμος ΒΔ, δύναμις 9, ἰσχυραὶ ριπαί. Ἰσχυραὶ ἀποθαλασσίαι ἀνατολικῶς. Ταχύτης 067,5 κόμβοι.

ΤΤΤ Ὕφεσις. Ἐνδείξεις προσεγγίσεως λαίλαπος. 1300 GMT Σεπτεμβρίου 14. 2200 Β. 7236 Δ. Βαρόμετρον διορθωμένον 29, 64 δακτύλους, τάσις πτώσεως 0,015 δακτύλους. Ἄνεμος ΒΑ, δύναμις 8. Συχνοὶ καταιγισμοὶ βροχῆς. Ταχύτης 035,9 κόμβοι.

ΤΤΤ Ὕφεσις. Συνθῆκαι δεικνύουσαι σχηματισμὸν ἰσχυροῦ κυκλῶνος. 0200 GMT Μαΐου 4,1620 Β, 9203 Α. Βαρόμετρον μὴ διωρθωμένον 753 χιλιοστόμετρα, τάσις πτώσεως 5 χιλιοστόμετρα. Ἄνεμος Ν πρὸς Δ δύναμις 5. Ταχύτης 300, 8 κόμβοι.

ΤΤΤ Ὕφεσις. Τυφὼν πρὸς Ν.Α. 0300 GMT Ἰουνίου12. 1812 Β. 12605 Α. Βαρόμετρον πίπτον ταχέως. Ἄνεμος αὐξάνων ἀπὸ Β.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 4

Μετεωρολογικαὶ Ὑπηρεσίαι

(α) Τὰ συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἐνθαρρύνουν τὴν συλλογὴν ὑπὸ τῶν ἐν πλῷ πλοίων μετεωρολογικῶν στοιχείων καὶ νὰ μεριμνοῦν διὰ τὴν ἐξέτασιν, διάδοσιν καὶ ἀνταλλαγὴν αὐτῶν κατὰ τὸν λυσιτελέστερον τρόπον διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς ναυσιπλοΐας. Αἱ Ἀρχαὶ δέον νὰ ἐνθαρρύνωσι τὴν χρῆσιν ὀργάνων μεγάλου βαθμοῦ ἀκριβείας καὶ νὰ διευκολύσωσι τὸν ἔλεγχον τῶν τοιούτων ὀργάνων, ὅταν ζητεῖται τοῦτο.

(β) Ἰδιαιτέρως, τὰ συμβαλλόμενα Κράτη, ἀναλαμβάνουσι νὰ συνεργάζωνται διὰ τὴν ἐφαρμογὴν ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ δυνατοῦ τῶν κάτωθι μετεωρολογικῶν διατάξεων.

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

(ii) Ἡμερησία ἔκδοσις διὰ τοῦ ἀσυρμάτου μετεωρολογικῶν δελτίων καταλλήλων διὰ τὴν Ναυτιλίαν καὶ περιεχόντων πληροφορίας περὶ τῶν ὑφισταμένων συνθηκῶν καιροῦ καὶ πάγου προγνωστικῶν καὶ ὁσάκις τοῦτο εἶναι δυνατόν, ἀρκετὰς προσθέτους πληροφορίας χρησίμους διὰ τὴν ἐκπόνησιν ἐν πλῷ ἁπλῶν μετεωρολογικῶν χαρτῶν.

(iii) Ἐκπόνησις καὶ ἔκδοσις τῶν ἀναγκαιούντων δημοσιευμάτων διὰ τὴν ἀποτελεσματικὴν διεξαγωγὴν μετεωρολογικῶν ἐργασιῶν ἐν πλῷ.

(iv) Μέριμνα ὅπως πλοῖα τινα κατόπιν ἐπιλογῆς ἐφοδιασθῶσι διὰ δεδοκιμασμένων ὀργάνων (π. χ. βαρομέτρου, βαρογράφου, ψυχρομέτρου καὶ καταλλήλων συσκευῶν διὰ τὴν μέτρησιν τῆς θερμοκρασίας τῆς θαλάσσης), προοριζομένων διὰ τὴν ὑπηρεσίαν ταύτην, ἵνα λαμβάνωσι μετεωρολογικὰς παρατηρήσεις, καθ' ὡρισμένας συμβατικὰς ὥρας (τοὐλάχιστον τετράκις τῆς ἡμέρας, ὁσάκις τὸ ἐπιτρέπουσιν αἱ περιστάσεις). Σύστασις εἰς ἄλλα πλοῖα πρὸς λῆψιν παρατηρήσεων ὑπὸ ἄλλην μορφήν, ἰδίᾳ ὅταν εὑρίσκονται εἰς περιοχὰς ἔνθα ἡ ναυσιπλοΐα εἶναι ἀραιά. Τὰ πλοῖα ταῦτα θὰ μεταδίδωσι τὰς παρατηρήσεις των διὰ τοῦ ἀσυρμάτου πρὸς ὄφελος τῶν διαφόρων Μετεωρολογικῶν Ὑπηρεσιῶν, ἐπαναλαμβάνοντα τὰς πληροφορίας των πρὸς ὄφελος τῶν ἐν τῇ γειτνιαζούσῃ περιοχῇ εὑρισκομένων πλοίων. Ὅταν γειτνιάζουσι πρὸς τροπικὴν ὕφεσιν ἢ ὑπολογιζομένην τροπικὴν ὕφεσιν, τὰ πλοῖα δέον νὰ ἐνθαρρυνθῶσιν ὅπως λαμβάνωσι καὶ μεταδίδωσι, ὁσάκις εἶναι δυνατόν, τὰς παρατηρήσεις των κατὰ συχνότερα διαστήματα, λαμβανομένου ἐν τούτοις ὑπ' ὄψιν ὅτι οἱ ἀξιωματικοὶ τοῦ πλοίου δυνατὸν νὰ εἶναι ἀπησχολημένοι εἰς καθήκοντα ναυσιπλοΐας κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς καταιγίδος.

(v) Ἐξασφάλισις λήψεως καὶ μεταδόσεως διὰ τῶν παρακτίων ραδιοτηλεγραφικῶν σταθμῶν μετεωρολογικῶν μηνυμάτων ἐκ τῶν πλοίων καὶ πρὸς τὰ πλοῖα. Εἰς τὰ πλοῖα ἅτινα εὑρίσκονται εἰς ἀδυναμίαν νὰ ἐπικοινωνήσωσιν ἀπ' εὐθείας μὲ τὴν ἀκτὴν δέον νὰ συνιστᾶται ὅπως μεταδ.δωσι τὰ μετεωρολογικά των μηνύματα μέσῳ τῶν ὠκεανοπόρων πλοίων μετεωρολογικῆς ὑπηρεσίας ἢ ἄλλων πλοίων, ἅτινα εὑρίσκονται εἰς ἐπαφὴν μὲ τὴν ἀκτήν.

(vi) Σύστασις εἰς πάντας τοὺς Πλοιάρχους ὅπως εἰδοποιῶσι τὰ πέριξ πλοῖα καθὼς καὶ τοὺς παρακτίους σταθμούς, ὁσάκις συναντῶσιν ἄνεμον ταχύτητος 50 κόμβων καὶ ἄνω (δύναμις 10 εἰς τὴν κλίμακα BEAUFORT).

(vii) Προσπάθεια ἐπιτεύξεως ὁμοιομόρφου διαδικασίας ὅσον ἀφορᾷ τὰς καθωρισμένας ἤδη διεθνεῖς μετεωρολογικὰς ὑπηρεσίας καί, ὁσάκις τοῦτο εἶναι δυνατόν, συμμόρφωσις πρὸς τὰς συστάσεις τῆς Διεθνοῦς Μετεωρολογικῆς Ὀργανώσεως, εἰς ἣν τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη θὰ δύνανται νὰ ἀναφέρωνται πρὸς μελέτην καὶ συμβουλὴν ἐπὶ παντὸς ζητήματος μετεωρολογικῆς φύσεως, ὅπερ δυνατὸν νὰ ἀνακύψῃ κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(γ) Αἱ πληροφορίαι αἱ προβλεπόμεναι ἐν τῷ παρόντι Κανονισμῷ δέον νὰ δίδωνται ὑπὸ τὸν τύπον τὸν προβλεπόμενον διὰ τὴν μετάδοσίν των καὶ θὰ μεταδίδωνται κατὰ τὴν τάξιν προτεραιότητος τὴν προβλεπομένην ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ῥαδιοτηλεγραφίας. Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐκπομπῆς πρὸς »πάντας τοὺς σταθμούς» μετεωρολογικῶν πληροφοριῶν, προγνωστικῶν καὶ προειδοποιήσεων, πάντες οἱ σταθμοὶ ἀσυρμάτου πλοίων ὀφείλουσι νὰ συμμορφῶνται πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν Ῥαδιοτηλεγραφίας.

(δ) Προγνωστικά, προειδοποιήσεις συνοπτικαὶ καὶ ἄλλαι μετεωρολογικαὶ ἐκθέσεις, προοριζόμεναι διὰ πλοῖα, δέον νὰ ἐκπέμπωνται καὶ διαδίδωνται ὑπὸ τῆς ἐθνικῆς ὑπηρεσίας ἀπὸ τὴν κατηλληλοτέραν θέσιν πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν διαφόρων ζωνῶν καὶ περιοχῶν, συμφώνως πρὸς τὰ ὁριζόμενα εἰς ἀμοιβαίας συμφωνίας μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων Κρατῶν.

ΚΑΟΟΝΙΣΜΟΣ 5

Ὑπηρεσία Περιπολίας Πάγων

(α) Τὰ συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωσιν νὰ διατηροῦν ὑπηρεσίαν περιπολίας πάγων καὶ ὑπηρεσίαν μελέτης καὶ παρατηρήσεων τῆς καταστάσεως τῶν

πάγων ἐν τῷ Βορείῳ Ἀτλαντικῷ Καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς ἐποχῆς τῶν πάγων τὰ νοτιοανατολικά, νότια καὶ νοτιοδυτικὰ ὅρια τῶν περιοχῶν τῶν παγοβούνων, πλησίον τῶν Μεγάλων Ὑφάλων τῆς Νέας Γῆς, δέον νὰ ἐπιτηρῶνται πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως πληροφοροῦνται τὰ διερχόμενα πλοῖα περὶ τῆς ἐκτάσεως τῆς ἐπικινδύνου ταύτης περιοχῆς, πρὸς μελέτην τῆς καταστάσεως τῶν πάγων γενικῶς καὶ πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως παρέχεται βοήθεια εἰς πλοῖα καὶ πληρώματα ἔχοντα ἀνάγκην τοιαύτης καὶ εὑρισκόμενα ἐντὸς τῆς ἀκτίνος δράσεως τῶν περιπολικῶν πλοίων. Κατὰ τὸ ὑπόλοιπον ἔτος. ἡ μελέτη 4αὶ παρατήρησις τῆς καταστάσεως τῶν πάγων θὰ ἐξακολουθῇ ἐφ' ὅσον κρίνεται ἀναγκαῖον.

(β) Εἰς πλοῖα καὶ ἀεροσκάφη χρησιμοποιούμενα εἰς τὴν ὑπηρεσίαν περιπολίας, μελέτης καὶ παρατηρήσεως τῆς καταστάσεως τῶν πάγων δύνανται νὰ ἀνατεθῶσιν ὑπὸ τοῦ ἐποπτεύοντος Κράτους καὶ ἄλλα καθήκοντα ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως τὰ καθήκοντα ταῦτα μὴ παρεμποδίζωσι τὴν κυρίαν ἀποστολὴν των ἢ μὴ αὐξάνουσιν τὰ ἔξοδα τῆς ὑπηρεσίας ταύτης.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 6

Περιπολία Πάγων. Διοίκησις καὶ Δαπάναι

(α) Ἡ Κυβέρνησις τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς δέχεται νὰ συνεχίσῃ τὴν διαχείρισιν τῆς ὑπηρεσίας περιπολίας πάγων καὶ τὴν μελέτην καὶ παρατήρησιν τῆς καταστάσεως τῶν πάγων καθὼς καὶ τὴν μετάδοσιν τῶν συγκεντρουμένων πληροφοριῶν. Τὰ ἰδιαιτέρως ἐνδιαφερόμενα Συμβαλλόμενα Κράτη, διὰ τὰς ὑπηρεσίας ταύτας, ἀναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωσιν νὰ συνεισφέρωσιν εἰς τὰς δαπάνας συντηρήσεως καὶ λειτουργίας τῶν ὑπηρεσιῶν τούτων. Ἑκάστη εἰσφορὰ δέον νὰ ὑπολογίζηται, ἐφ' ὅσον τοῦτο εἶναι δυνατόν, βάσει τῆς ὁλικῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων ἑκάστου συνεισφέροντος κράτους τῶν διερχομένων διὰ τῆς περιοχῆς τῶν παγοβούνων τῶν ἐπιτηρουμένων ὑπὸ τῆς Ὑπηρεσίας Περιπολίας Πάγων. Ἡ Ἐπιτροπὴ Ἀσφαλείας τῆς Ναυσιπλοΐας προσκαλεῖται νὰ ἀναλάβῃ τὴν ἐξακρίβωσιν τῶν χωρητικοτήτων τούτων καὶ πληροφορήσῃ τὰ συνεισφέροντα Κράτη. Τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη, τὰ ἰδιαιτέρως ἐνδιαφερόμενα, ἀναλαμβάνουσι νὰ συνεισφέρωσιν εἰς τὰς δαπάνας συντηρήσεως καὶ λειτουργίας τῶν ὑπηρεσιῶν τούτων κατὰ τὰς ἀναλογίας τῶν ἀντιστοίχων εἰσφορῶν των, τῶν συμφωνηθεισῶν κατὰ τοὺς ὅρους τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ τοῦ 1929, μέχρις ὅτου αἱ τοιαῦται εἰσφοραὶ τροποποιηθῶσιν, ὡς προβλέπεται ὑπὸ τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(β) Ἕκαστον συνεισφέρον Κράτος ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ τροποποιῇ ἢ διακόπτῃ τὴν εἰσφορὰν του ὡς ἐπίσης καὶ ἄλλα Συμβαλλόμενα Κράτη δύνανται νὰ ἀναλάβωσιν ὅπως συνεισφέρωσιν εἰς τὴν δαπάνην. Τὸ συνεισφέρον Κράτος, ὅπερ θέλῃ κάμῃ χρῆσιν τοῦ δικαιώματος τούτου, θὰ ἐξακολουθῇ νὰ ὑποχρεοῦται διὰ τὴν τρέχουσαν εἰσφορὰν του μέχρι τῆς 1ης Σεπτεμβρίου, ἥτις ἕπεται τῆς ἡμερομηνίας καθ' ἣν εἰδοποιησε περὶ τῆς ἐπιθυμίας αὐτοῦ ὅπως τροποποιήσῃ ἢ διακόψῃ τὴν εἰσφορὰν του. Ἵνα ἔχῃ ἰσχὺν τὸ δικαίωμα τοῦτο, ἡ εἰδοποίησις πρὸς τὸ διαχειριζόμενον Κράτος δέον νὰ γίνῃ τοὐλάχιστον ἓξ μῆνας πρὸ τῆς ρηθείσης Ιης Σεπτεμβρίου.

(γ) Ἐὰν, καθ' οἱονδήποτε χρόνον, ἡ Κυβέρνησις τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἐπιθυμήσῃ νὰ διακόψῃ τὰς ὑπηρεσίας ταύτας ἢ ἐὰν ἕν τῶν συνεισφερόντων Κρατῶν ἐκφράσῃ τὴν ἐπιθυμίαν νὰ ἀπαλλαγῇ τῆς εὐθύνης διὰ τὴν χρηματικὴν εἰσφορὰν του ἢ νὰ τροποποιήσῃ ταύτην ἢ ἄλλο τι Συμβαλλόμενον Κράτος ἤθελε ἐπιθυμήσῃ ὅπως ἀναλάβῃ νὰ εἰσφέρῃ εἰς τὴν δαπάνην, τὰ συνεισφέροντα Κράτη θέλουσι διακανονίσει τὸ ζήτημα συμφώνως πρὸς τὰ ἀμοιβαῖα αὐτῶν συμφέροντα.

(δ) Τὰ συνεισφέροντα Κράτη θὰ ἔχωσι τὸ δικαίωμα, κατόπιν κοινῆς συμφωνίας, νὰ προβαίνωσιν ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρὸν εἰς τροποποιήσεις τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ὡς καὶ τοῦ Κανονισμοῦ 5, ὅσας ἤθελον κρίνῃ ἐπιθυμητάς.

(ε) Ὅπου ὁ παρὼν Κανονισμὸς προβλέπει ὅτι μέτρόν τι δύναται νὰ λαμβάνεται κατόπιν συμφωνίας μεταξὺ τῶν συνεισφερόντων Κρατῶν, πᾶσαι αἱ ὑποβαλλόμεναι προτάσεις παρ' οἱουδήποτε Συμβαλλομένου Κράτους, πρὸς λῆψιν τοῦ μέτρου τούτου, δέον νὰ κοινοποιῶνται πρὸς τὸ διαχειριζόμενον Κράτος, ὅπερ θὰ ἐπικοινωνῇ μετὰ τῶν ἄλλων συνεισφερόντων Κρατῶν. Ἵνα ἐξακριβώνῃ κατὰ πόσον δέχονται τὰς τοιαύτας προτάσεις. Τὰ ἀποτελέσματα τῆς γενομένης συνεννοήσεως δέον νὰ κοινοποιῶνται πρὸς τὰ ἄλλα συνεισφέροντα Κράτη καθὼς καὶ πρὸς τὸ Συμβαλλόμενον Κράτος, ὅπερ ὑπέβαλε τὰς προτάσεις. Ἰδιαιτέρως ἡ κλίμαξ τῶν ἀντιστοίχων συνεισφορῶν τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν, τῶν εἰδικῶς ἐνδιαφερομένων εἰς τὰς δαπάνας τῆς Ὑπηρεσίας, δέον νὰ ἀναθεωρῆται παρὰ τῶν Κρατῶν τούτων κατόπιν συνεννοήσεων λαμβανουσῶν χώραν κατὰ διαστήματα μὴ ὑπερβαίνοντα τὰ τρία ἔτη. Τὸ διαχειριζόμενον Κράτος δέον νὰ λαμβάνῃ τὴν πρωτοβουλίαν τῶν ἀναγκαίων πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον μέτρων.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 7.

Ταχύτης εἰς τὴν περιοχὴν τῶν Πάγων

Ὁσάκις σημαίνεται ἐπὶ τῆς πορείας ἢ πλησίον ταύτης παρουσίᾳ πάγων ὁ πλοίαρχος παντὸς πλοίου ὑποχρεοῦται κατὰ τὴν νύκτα νὰ μετριάσῃ τὴν ταχύτητα τοῦ πλοίου ἢ νὰ μεταβάλῃ τὴν πορείαν του, ὥστε νὰ διέλθῃ μακρὰν τῆς ἐπικινδύνου ζώνης.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 8.

Πορεῖαι Βορείου Ἀτλαντικοῦ

(α) Ἡ κρατήσασα πρακτικὴ νὰ ἀκολουθῶνται ὡρισμέναι πορεῖαι διὰ τὸν διάπλουν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, κατ' ἀμφοτέρας τὰς διευθύνσεις, ἔχει συντελέση εἰς τὴν ἀσφάλειαν τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ καὶ θὰ πρέπει αὗται νὰ συνιστῶνται εἰς πάντα τὰ πλοῖα.

(β) Ἡ ἐκλογὴ τῶν πορειῶν καὶ ἡ σχετικὴ πρωτοβουλία ἐπαφίεται εἰς τὴν εὐθύνην τῶν ἐνδιαφερομένων ἀτμοπλοϊκῶν Ἑταιρειῶν. Τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη θέλουσι συνδράμει τὰς Ἑταιρείας, ὁσάκις αἰτεῖται τοῦτο, διὰ τῆς παροχῆς πάσης πληροφορίας ἣν τυχὸν κατέχουσι σχετικῶς μὲ τὰς ἀνωτέρω πορείας.

(γ) Τὰ συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουν νὰ ἐπιβάλουν εἰς τὰς Ἑταιρείας τὴν ὑποχρέωσιν νὰ δημοσιεύουν τὰς κανονικὰς πορείας, ἃς προτίθενται νὰ ἀκολουθήσουν τὰ πλοῖα των ὡς καὶ τὰς ἑκάστοτε μεταβολὰς τῶν πορειῶν τούτων. Ἐπίσης νὰ ἐξασκοῦν ὅλην τὴν ἐπιρροήν των, παροτρύνωντα πάντας τοὺς ἰδιοκτήτας πλοίων διαπλεόντων τὸν Ἀτλαντικὸν νὰ ἀκολουθῶσιν, ἐφ' ὅσον αἱ περιστάσεις τὸ ἐπιτρέπουν, τὰς ἀνεγνωρισμένας πορείας καὶ νὰ προτρέπουν τοὺς ἰδιοκτήτας πάντων τῶν πλοίων τῶν διαπλεόντων τὸν Ἀτλαντικὸν ἀπὸ ἢ πρὸς λιμένας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἢ τοῦ Καναδᾶ πλησίον τῶν Μεγάλων Ὑφάλων τῆς Νέας Γῆς, ὅπως ἀποφεύγουν, ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ δυνατοῦ, κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς ἁλιείας, τὰς περιοχὰς ἁλιείας τῆς Νέας Γῆς βορείως τοῦ πλάτους 43ο Β. καὶ νὰ διέρχωνται ἔξω τῶν περιοχῶν εἰς ἃς εἶναι γνωστὴ ἢ κρίνεται πιθανὴ ἡ ὕπαρξις ἐπικινδύνων πάγων.

(δ) Τὸ Κράτος τὸ διαχειριζόμενον τὴν ὑπηρεσίαν περιπολίας πάγων παρακαλεῖται νὰ εἰδοποιῇ τὴν ἐνδιαφερομένην Ἀρχὴν δι' οἱονδήποτε πλοῖον αὐτῆς, ὅπερ ἤθελε παρατηρηθῇ ἐκτὸς κανονικῆς, ἀνεγνωρισμένης ἢ ἀναγγελθείσης πορείας ἢ ἤθελε διασχίσει τὰς ὡς ἄνω ὑφάλους ἁλιείας κατὰ τὴν ἐποχὴν ἁλιείας ἢ ἐκτελοῦν ταξείδιον ἀπὸ ἢ πρὸς λιμένας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἢ τοῦ Καναδᾶ ἤθελε διασχίσει περιοχὰς γνωστὰς ἢ νομιζομένας ὡς ἐπικινδύνους λόγῳ παρουσίας πάγων.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 9.

Κακὴ χρῆσις Σημάτων Κινδύνου

Ἀπαγορεύεται εἰς πάντα τὰ πλοῖα καὶ ἀεροσκάφη ἡ χρῆσις διεθνοῦς σήματος κινδύνου, ἐκτὸς τῆς περιπτώσεως πρὸς ἔνδειξιν ὅτι πλοῖον τι ἢ ἀεροσκάφος εὑρίσκεται ἐν κινδύνῳ ὡς καὶ ἡ χρῆσις παντὸς σήματος, οὗτινος δύναται νὰ ἐπέλθῃ σύγχισις πρὸς διεθνὲς σῆμα κινδύνου.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 10.

Μηνύματα Κινδύνου—Διαδικασία

(α) Ὁ πλοίαρχος παντὸς πλοίου εὑρισκομένου ἐν πλῷ, εὐθὺς ὡς ἤθελε λάβη ἐκ πηγῆς τινος μύνημα ὅτι πλοῖον τι ἢ ἀεροσκάφος ἢ αἱ διαφυγοῦσαι λέμβοι των εὑρίσκονται ἐν κινδύνῳ, ὑποχρεοῦται νὰ σπεύσῃ πάσῃ δυνάμει εἰς βοήθειαν τῶν κινδυνευόντων προσώπων, εἰδοποιῶν ταῦτα, εἰ δυνατόν, περὶ τούτου. Ἐν περιπτώσει ἀδυναμίας ἢ ἐάν, λόγῳ τῶν ἰδιαιτέρων συνθηκῶν ὑφ' ἃς εὑρίσκεται, δὲν θεωρεῖ σκόπιμον ἢ ἀναγκαῖον νὰ σπεύσῃ εἰς βοήθειάν των, ὀφείλει νὰ ἀναγράψῃ ἐν τῷ ἡμερολογίῳ τοῦ πλοίου τὴν αἰτίαν δι' ἣν δὲν σπεύδει εἰς βοήθειαν τῶν κινδυνευόντων προσώπων.

(β) Ὁ πλοίαρχος πλοίου εὑρισκομένου ἐν κινδύνῳ, ἀφοῦ συνεννοηθῇ, ἐφ' ὅσον τοῦτο εἶναι δυνατόν, μετὰ τῶν πλοιάρχων τῶν πλοίων ἅτινα ἀπήντησαν εἰς τὴν ὑπ' αὐτοῦ γενομένην ἐπίκλησιν βοηθείας, ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ ἐπιτάξῃ ἓν ἢ πλείονα ἐκ τῶν πλοίων τούτων, ἅτινα θεωρεῖ ὡς τὰ πλέον ἱκανὰ νὰ παράσχωσι βοήθειαν, ὁ δὲ πλοίαρχος ἢ πλοίαρχοι τῶν ἐπιταχθέντων πλοίων ὑποχρεοῦνται νὰ συμμορφωθῶσι πρὸς τὴν ἐπίταξιν, ἐξακολουθοῦντες νὰ πλέωσι μεθ' ὅλης τῆς ταχύτητος πρὸς βοήθειαν τῶν κινδυνευόντων προσώπων.

(γ) Ὁ Πλοίαρχος πλοίου τινὸς ἀπαλλάσσεται τῆς ὑπὸ τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἐπιβαλλομένης ὑποχρεώσεως εὐθὺς ὡς πληροφορηθῇ ὅτι ἓν ἢ πλείονα πλοῖα, ἐκτὸς τοῦ ἰδικοῦ του, ἐπετάχθησαν καὶ συνεμορφώθησαν πρὸς τὴν ἐπίταξιν.

(δ) Ὁ Πλοίαρχος πλοίου τινὸς ἀπαλλάσσεται τῆς ὑποχρεώσεως τῆς ἐπιβαλλομένης ὑπὸ τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καί, ἐὰν τὸ πλοῖον του ἔχει ἐπιταχθῇ, τῆς ὑποχρεώσεως τῆς ἐπιβαλλομένης ὑπὸ τῆς παραγράφου (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἐὰν πληροφορηθῇ παρὰ τῶν κινδυνευόντων προσώπων ἢ τοῦ πλοιάρχου ἄλλου καταφθάσαντος τὰ πρόσωπα ταῦτα πλοίου ὅτι ἡ βοήθεια δὲν εἶναι πλέον ἀναγκαία.

(ε) Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ δὲν ἀντιτίθενται πρὸς τὴν Διεθνῆ Σύμβασιν περὶ ἑνοποιήσεως κανόνων τινων ἀφορώντων τὴν βοήθειαν καὶ τὴν Διάσωσιν ἐν Θαλάσσῃ, τὴν ὑπογραφεῖσαν ἐν Βρυξέλλαις τὴν 23ην Σεπτεμβρίου 1910, ἰδίᾳ δὲ τὴν ὑποχρέωσιν πρὸς παροχὴν βοηθείας τὴν ἐπιβαλλομένην ὑπὸ τοῦ Ἄρθρου 11 τῆς Συμβάσεως ταύτης.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 11.

Φανοὶ Σημάτων

Πάντα τὰ πλοῖα ἄνω τῶν 150 κόρων ὁλικῆς χωρητικότητος, ὅταν ἐκτελοῦν διεθνῆ ταξείδια, ὀφείλουν νὰ φέρωσι φανὸν σημάτων ἡμέρας καλῆς ἀποδόσεως.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 12.

Ραδιογωνιόμετρον

(α) Πάντα τὰ πλοῖα ὁλικῆς χωρητικότητος 1600 κόρων καὶ ἄνω, ἐκτελοῦντα διεθνῆ ταξείδια, δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ ραδιογωνιομέτρου συμφώνου πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 12 τοῦ Κεφαλαίου IV, οὐχ' ἧττον ὅμως ἡ ἐγκατάστασις τῆς τοιαύτης συσκευῆς ἐπὶ πλοίων 1600 μέχρι 5000 κόρων ὁλικῆς χωρητικότητος δύναται νὰ ἀναβληθῇ ἐπὶ μίαν διετίαν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως, ἐὰν ἡ Ἀρχὴ ἤθελε κρίνει ὅτι ἡ προθεσμία αὕτη εἶναι ἀναγκαία.

(β) Πᾶσα Ἀρχή, ἐν ταῖς ζώναις, ἔνθα ἤθελε κρίνει ὡς ἄσκοπον καὶ περιττὴν τὴν ὕπαρξιν τῆς συσκευῆς ταύτης, δύναται νὰ ἀπαλλάξῃ τῆς παρούσης διατάξεως πάντα τὰ πλοῖα τὰ κάτω τῶν 5000 κόρων ὁλικῆς χωρητικότητος, λαμβανομένου πάντως σοβαρῶς ὑπ' ὄψει ὅτι τὸ ραδιογωνιόμετρον ἀποτελεῖ πολύτιμον βοήθημα, τόσον ὡς ναυτιλιακὸν ὄργανον ὅσον καὶ ὡς μέσον καθορισμοῦ τῆς θέσεως τῶν πλοίων, ἀεροπλάνων ἢ διαφυγουσῶν λέμβων.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 13.

Ἐπάνδρωσις

Τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουσι, ἕκαστον διὰ τὰ πλοῖα τῆς ἐθνικότητός του, νὰ τηρῶσι ἐν ἰσχύϊ ἤ, ἐὰν εἶναι ἀνάγκη, νὰ υἱοθετῶσι πάντα τὰ μέτρα πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως ἐξασφαλίζωσιν, ἀπὸ ἀπόψεως ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ, τὴν ἐφ' ὅλων τῶν πλοίων ὕπαρξιν ἐπαρκοῦς εἰς ἀριθμὸν καὶ εἰδικότητας πληρώματος.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 14.

Βοηθήματα Ναυσιπλοΐας

Τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωσιν νὰ μεριμνοῦν διὰ τὴν ἐγκατάστασιν καὶ συντήρησιν βοηθημάτων ναυσιπλοΐας, συμπεριλαμβανομένων τῶν ραδιοφάρων καὶ ἠλεκτρονικῶν βοηθημάτων, καθ' ὅ μέτρον, κατὰ τὴν γνώμην των, δικαιολογεῖ ὁ ὄγκος τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως καὶ ἀπαιτεῖ ὁ βαθμὸς τοῦ κινδύνου, νὰ ἐξασφαλίζωσιν δέ ὅπως αἱ πληροφορίαι, αἱ σχετικαὶ πρὸς τὰ βοηθήματα ταῦτα, τίθενται εἰς τὴν διάθεσιν παντὸς ἐνδιαφερομένου.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 15.

Ἀναζήτησις καὶ Διάσωσις

(α) Ἕκαστον Συμβαλλόμενον Κράτος ἀναλαμβάνει τὴν τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἐξασφαλίσῃ τὴν λῆψιν πάντων τῶν ἀναγκαιούντων μέτρων διὰ τὴν ἐπιτήρησιν τῶν ἀκτῶν καὶ τὴν διάσωσιν κινδυνευόντων προσώπων ἐν τῇ γύρωθεν τῶν ἀκτῶν του θαλάσσῃ. Εἰς τὰ μέτρα ταῦτα δέον νὰ συμπεριλαμβάνωνται ἡ ἵδρυσις, λειτουργία καὶ συντήρησις τόσων ἐγκαταστάσεων ναυτιλιακῆς ἀσφαλείας, ὅσαι ἤθελον κριθῆ πρακτικαὶ καὶ ἀναγκαῖαι, λαμβάνον ὑπ' ὄψιν τὴν πυκνότητα τῆς ναυτικῆς κινήσεως καὶ τοὺς κινδύνους ναυσιπλοΐας, καὶ δέον ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ δυνατοῦ, νὰ προσφέρωσι ἐπαρκῆ μέσα ἐντοπισμοῦ καὶ διασώσεως τῶν κινδυνευόντων προσώπων.

(β) Ἕκαστον Συμβαλλόμενον Κράτος ἀναλαμβάνει νὰ παρέχῃ πληροφορίας ἀφορώσας τὰς εὐκολίας διασώσεως, ἅτινας διαθέτει καθὼς καὶ τὰς προβλέψεις τροποποιήσεως τῶν ἐν λόγῳ εὐκολιῶν, ἐὰν ὑπάρχουσιν τοιαῦται.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 16

Σήματα Σταθμῶν Διασώσεως

Τὰ ἀκόλουθα σήματα δέον νὰ χρησιμοποιῶνται παρὰ τῶν σταθμῶν διασώσεως, κατὰ τὰς συνεννοήσεις των μετὰ κινδυνευόντων πλοίων, καὶ παρὰ τῶν κινδυνευόντων πλοίων, κατὰ τὰς συνεννοήσεις των μετὰ τῶν σταθμῶν διασώσεως.

(α) Ἀπαντήσεις παρακτίων σταθμῶν εἰς σήματα κινδύνου ἐκπεμπόμενα παρὰ τινος πλοίου.

Σῆμα	Σημασία
Τὴν ἡμέραν – σῆμα λευκοῦ καπνοῦ. Τὴν νύκτα – σκυταλὶς λευκῶν ἀστέρων.	«Σᾶς βλέπομεν – βοήθεια θὰ σᾶς παρασχεθῇ ὅσον τὸ δυνατὸν ταχύτερον».

(β) Σήματα ἀποβιβάσεως πρὸς ὁδηγίαν μικρῶν λέμβων μεταφερουσῶν τὸ πλήρωμα ναυαγήσαντος πλοίου :

Σῆμα	Σημασία
Τὴν ἡμέραν–Κατακόρυφος κίνησις λευκῆς σημαίας ἢ τῶν βραχιόνων. Τὴν νύκτα - Κατακόρυφος κίνησις λευκοῦ φωτὸς ἢ λευκῆς φλογός. Γραμμὴ καταφυγῆς (ἔνδειξις κατευθύνσεως) δύναται νὰ δοθῇ διὰ τῆς τοποθετήσεως σταθεροῦ λευκοῦ φωτὸς ἢ λευκῆς φλογὸς χαμηλότερον καὶ εἰς εὐθεῖαν γραμμὴν μὲ τὸν παρατηρητην.	«Αὐτὴ εἶναι ἡ καλυτέρα θέσις δι' ἀποβίβασιν».
Τὴν ἡμέραν–Ὁριζόντιος κίνησις λευκῆς σημαίας ἢ τῶν βραχιόνων ἐκτεινομένων ὁριζοντίως. Τὴν νύκτα–Ὁριζόντιος κίνησις λευκοῦ φωτὸς ἢ λευκῆς φλογός.	«Ἡ ἀποβίβασις ἐνταῦθα εἶναι ἐξαιρετικῶς ἐπικίνδυνος».
Τὴν ἡμέραν – Ὁριζόντιος κίνησις λευκῆς σημαίας, ἀκολουθουμένη ὑπὸ τῆς τοποθετήσεως τῆς λευκῆς σημαίας εἰς τὸ ἔδαφος καὶ δευτέρας λευκῆς σημαίας τοποθετουμένης πρὸς τὴν ὑποδεικνυομένην διεύθυνσιν. Τὴν νύκτα – Ὁριζόντιος κίνησις λευκοῦ φωτὸς ἢ λευκῆς φλογός, ἀκολουθουμένη ὑπὸ τῆς τοποθετήσεως τοῦ λευκοῦ φωτὸς ἢ τῆς λευκῆς φλογὸς εἰς τὸ ἔδαφος καὶ ἑτέρου λευκοῦ φωτὸς ἢ λευκῆς φλογὸς τοποθετουμένης πρὸς τὴν ὑποδεικνυομένην διεύθυνσιν.	«Εἶναι ἐξαιρετικῶς ἐπικίνδυνος ἡ ἀποβίβασις ἐνταῦθα. Εὐνοϊκωτέρα θέσις πρὸς ἀποβίβασιν εὑρίσκεται εἰς τὴν ὑποδεικνυομένην διεύθυνσιν».

(γ) Σήματα χρησιμοποιητέα ἐν συσχετισμῷ πρὸς τὴν χρησιμοποίησιν παρακτίων μέσων διασώσεως :

Σῆμα	Σημασία
Τὴν ἡμέραν – Κατακόρυφος κίνησις λευκῆς σημαίας ἢ τῶν βραχιονων. Τὴν νύκτα – Κατακόρυφος κίνησις λευκοῦ φωτὸς ἢ λευκῆς φλογός.	Γενικῶς – «Καταφατικὸν» Εἰδικῶς – «Κρατεῖται σχοινίον σκυταλίδος.» «Ἕνουρος τρόχιλος προσεδέθη.» «Ῥῦμα προσεδέθη» «Ἄνθρωπος εὑρίσκεται ἐντὸς σωσιβίου συσκευῆς.» «Ἕλξατε»
Σῆμα	Σημασία
Τὴν ἡμέραν – Ὁριζόντιος κίνησις λευκῆς σημαίας ἢ τῶν βραχιόνων ἐκτεινομένων ὁριζοντίως. Τὴν νύκτα – Ὁριζόντιος κίνησις λευκοῦ φωτὸς ἢ λευκῆς φλογός.	Γενικῶς – «Ἀρνητικόν» Εἰδικῶς - «Χαλαρώσατε» «Κράτει ἔλξιν»

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 17.

Κλίμακες Πλοηγῶν

Πάντα τὰ πλοῖα τὰ ἐκτελοῦντα ταξείδια, κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ὁποίων εἶναι ἐνδεχόμενον νὰ ἐπιβιβασθῶσιν πλοηγοί, ὀφείλουν νὰ συμμορφοῦνται πρὸς τὰς ἀκολούθους διατάξεις τὰς ἀφορώσας τὰς κλίμακας πλοηγῶν.

(α) Ἡ κλίμαξ δέον νὰ κρατῆται εἰς καλὴν κατάστασιν καί, κατὰ τὸ δυνατόν, νὰ μὴ χρησιμοποιῆται εἰμὴ πρὸς ἐπιβίβασιν καὶ ἀποβίβασιν τῶν πλοηγῶν καὶ λοιπῶν ὑπηρεσιακῶν προσώπων, ὁσάκις τὸ πλοῖον καταπλέει ἢ ἀποπλέει ἐκ τινος λιμένος.

(β) Ἡ κλίμαξ δέον νὰ εἶναι ἀρκετοῦ μήκους καὶ στερεά.

(γ) Αἱ βαθμίδες δέον νὰ εἶναι ἀρκετοῦ πλάτους.

(δ) Δύο χειραγωγοί, καταλλήλως στερεωμένοι, δέον, ὁσάκις αἱ περιστάσεις τὸ ἀπαιτοῦσι, νὰ χρησιμοποιῶνται ὁμοῦ μετὰ τῶν κλιμάκων.

(ε) Δέον νὰ ληφθῶσι τοιαῦτα μέτρα, ὥστε ὁ πλοηγὸς νὰ δύναται νὰ διέρχεται ἀκινδύνως ἀπὸ τῆς κεφαλῆς τῆς κλίμακος εἰς τὸ κατάστρωμα τοῦ πλοίου.

(στ) Ἐὰν παρίσταται ἀνάγκη, δέον νὰ τοποθετῶνται δοκοὶ κατὰ κανονικὰ διαστήματα διὰ νὰ ἐμποδίζωσι τὴν κλίμακα νὰ περιελιχθῇ.

(ζ) Τὴν νύκτα, δέον νὰ κρατῆται ἕτοιμος πρὸς χρῆσιν εἷς φανὸς ἐκπέμπων φῶς ἔξωθι τοῦ πλοίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ VI.

Μεταφορὰ Σιτηρῶν καὶ ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 1.

Ἐφαρμογή

Τὸ παρὸν Κεφάλαιον ἐφαρμόζεται ἐπὶ πάντων τῶν πλοίων τῶν ὑπαγομένων εἰς τοὺς παρόντας Κανονισμούς, ἐκτὸς ἂν ἄλλως ρητῶς ὁρίζεται.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 2.

Μεταφορὰ Σιτηρῶν

(α) Ἡ λέξις «σιτηρὰ» περιλαμβάνει τὸν σῖτον, τὸν ἀραβόσιτον, τὴν βρώμην, τὴν σίκαλιν, τὴν κριθήν, τὴν ὄρυζαν, τοὺς ἐρεβίνθους καὶ τοὺς σπόρους.

(β) Ὅταν φορτώνωνται σιτηρὰ ἐπὶ πλοίου τινὸς δέον νὰ λαμβάνωνται ὅλαι αἱ ἀναγκαῖαι καὶ λογικαὶ προφυλάξεις πρὸς παρεμπόδισιν τῆς μετατοπίσεως τῶν σιτηρῶν.

(γ) Πᾶν διαμέρισμα, ὅπερ εἶναι ἐξ ὁλοκλήρου πεπληρωμένον διὰ σιτηρῶν εἰς χῦμα, δέον :

(i) νὰ τροφοδοτῆται διὰ τροφοδοτικῶν ὀχετῶν καταλλήλου κατασκευῆς τῶν ὁποίων ἡ χωρητικότης νὰ μὴ εἶναι μικροτέρα τῶν 2 1]2 τοῖς ἑκατὸν οὔτε μεγαλυτέρα τῶν 8 τοῖς ἑκατὸν τῆς χωρητικότητος τοῦ ἐξυπηρετουμένου διαμερίσματος, καὶ

(ii) νὰ διαιρῆται διὰ διαμήκους διαφράγματος ἢ ξυλίνου τοιούτου, ὅπερ δέον νὰ εἶναι καταλλήλως στερεωμένον καὶ στεγανὸν διὰ τὰ σιτηρά, μετὰ κανονικῶν ἀνοιγμάτων μεταξὺ τῶν ζυγῶν. Εἰς τὰ κύτη τὰ τοιαῦτα ξύλινα διαφράγματα δέον νὰ ἐκτείνωνται πρὸς τὰ κάτω ἀπὸ τῆς κάτω ὄψεως τοῦ καταστρώματος μέχρις ἀποστάσεως ἴσης τοὐλάχιστον τοῦ ἑνὸς τρίτου τοῦ βάθους τοῦ κύτους ἢ 8 πόδας (2.440 μ.), προτιμωμένης τῆς μεγαλυτέρας τῶν δύο τούτων ἀποστάσεων. Εἰς τὰ διαμερίσματα, τὰ μεταξὺ δύο καταστρωμάτων, τὰ διαφράγματα δέον νὰ ἐκτείνωνται ἀπὸ καταστρώματος εἰς κατάστρωμα. Εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις δέον νὰ ἐκτείνωνται μέχρι τῆς ἀνωτέρας ἐπιφανείας τοῦ τροφοδοτικοῦ ὀχετοῦ τοῦ κύτους ἢ τοῦ διαμερίσματος ἐν τῷ ὁποίῳ εὑρίσκονται.

(δ) Εἰς πᾶν διαμέρισμα, μερικῶς πεπληρωμένον διὰ σιτηρῶν εἰς χῦμα, τὰ σιτηρὰ θὰ ἰσοπεδοῦνται καὶ θὰ τίθενται ἐπὶ τούτων σιτηρὰ εἰς σάκκους ἢ ἄλλο κατάλληλον φορτίον μέχρις ὕψους τοὐλάχιστον 4 ποδῶν (1.220 μ.) ἄνωθεν τῆς ἐπιφανείας τῶν σιτηρῶν εἰς χῦμα. Τὰ σιτηρὰ εἰς σάκκους ἢ τὸ ἄλλο φορτίον θὰ τοποθετῶνται ἐπὶ καταλλήλων δαπέδων ἐκτεινομένων ἐφ' ὅλης τῆς ἐπιφανείας τῶν σιτηρῶν εἰς χῦμα. Ἐπὶ πλέον, τὸ διαμέρισμα τοῦτο δέον νὰ διαιρῆται διὰ διαμήκους διαφράγματος ἢ ξυλίνου τοιούτου, τοποθετημένου ἐπὶ τῆς γραμμῆς τῆς τρόπιδος, ὅπερ θὰ ἐκτείνηται ἀπὸ τοῦ κατωτάτου μέρους τοῦ κύτους ἢ τοῦ καταστρώματος, ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, μέχρις ὕψους ἱκανοῦ νὰ παρεμποδίσῃ τὴν μετατόπισιν τῶν σιτηρῶν εἰς χῦμα. Ἡ ἐγκατάστασις διαμήκους διαφράγματος ἢ ξυλίνου τοιούτου δὲν εἶναι ἀναγκαία, ἐὰν ὁ ὄγκος τῶν σιτηρῶν εἰς χῦμα δὲν ὑπερβαίνῃ τὸ τρίτον τῆς χωρητικότητος τοῦ διαμερίσματος, ἢ, ἐν περιπτώσει διαμερίσματος διηρημένου ὑπὸ σήραγγος ἄξονος, τὸ ἥμισυ τῆς χωρητικότητος τοῦ διαμερίσματος.

(ε) Σιτηρὰ εἰς χῦμα, πλὴν βρώμης, ἐλαφρᾶς κριθῆς καὶ βαμβακοσπόρου, δέον νὰ μὴ μεταφέρωνται ἐντὸς τῶν ὑποφραγμάτων πλοίου μὲ δύο καταστρώματα ἢ ἐντὸς τῶν ἀνωτάτων ὑποφραγμάτων πλοίων ἐχόντων περισσότερα τῶν δύο καταστρωμάτων, εἰμὴ μόνον ἐντὸς τροφοδοτικῶν ὀχετῶν καταλλήλως κατασκευασμένων διὰ τὴν τροφοδότησιν τῶν κατωτέρων διαμερισμάτων. Εἶναι δυνατὸν νὰ στοιβαχθῶσι σιτηρὰ εἰς χῦμα εἰς χώρους ἐκτὸς τῶν ἐπιτρεπομένων ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως :

(i) Στοιβαχθῶσιν εἰς ἕνα ἢ πλείονα τμήματα εἰδικῶς πρὸς τοῦτο διασκευασμένα καὶ ἐφωδιασμένα διὰ τροφοδοκῶν ὀχετῶν, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (γ) (i).

(ii) Τὸ κῦτος ἢ διαμέρισμα τὰ εὑρισκόμενα ὑπὸ τὸ ἢ τὰ τμήματα κλεισθῶσι καλῶς, ἀφιεμένου ἐλευθέρου τοῦ τροφοδοτικοῦ ὀχετοῦ τοῦ ἐξυπηρετοῦντος τὸ κῦτος ἢ τὸ διαμέρισμα τοῦτο.

(iii) Ἡ οὕτω μεταφερομένη ποσότης σιτηρῶν μὴ ὑπερβαίνῃ τὴν χωρητικότητα τὴν καθωρισμένην ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(στ) Ἑκάστη Ἀρχὴ δύναται, ἐὰν θεωρηθῇ ὅτι ἡ φύσις καὶ αἱ συνθῆκαι τοῦ ταξειδίου εἶναι τοιαῦται ὥστε νὰ μὴν εἶναι λογικὴ καὶ ἀναγκαία ἡ ἐφαρμογὴ μιᾶς οἱασδήποτε τῶν διατάξεων τῶν παραγράφων (γ) καὶ (δ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, νὰ ἀπαλλάξῃ τῶν εἰδικῶν τούτων διατάξεων ὡρισμένα πλοῖα ἢ ὡρισμένας κατηγορίας πλοίων.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 3.

Μεταφορὰ Ἐπικινδύνων Ἐμπορευμάτων

(α) Ὁ ὅρος «ἐπικίνδυνα φορτία» περιλαμβάνει :

(i) Τὰς ἐκρηκτικὰς ὕλας

(ii) Τὰ πεπιεσμένα, ὑγροποιημένα καὶ τὰ διαλελυμένα ἀέρια

(iii) Τὰς διαβρωτικὰς ὕλας

(iv) Τὰ δηλητήρια

(v) Τὰς ὕλας, αἵτινες ἀναδίδουσιν εὐφλέκτους ἀτμούς

(vi) Τὰς ὕλας, αἵτινες καθίστανται ἐπικίνδυνοι ἅμα τῇ ἐπαφῇ τοῦ ἀέρος ἢ ὕδατος

(vii) Τὰ ἰσχυρὰ ὀξείδια

(viii) Τὰς ὕλας, αἵτινες ὑπόκεινται εἰς αὐτόματον ἀνάφλεξιν.

(ix) Πᾶσαν ἄλλην οὐσίαν, ἣν ἡ πεῖρα ἀπέδειξε ἢ δυνατὸν νὰ ἀποδείξῃ, ὅτι εἶναι τοιαύτης ἐπικινδύνου φύσεως ὥστε νὰ ἔχωσιν ἐφαρμογὴν αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(β) Ἀπαγορεύεται ἡ μεταφορὰ ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων, ἐκτὸς ἐὰν ἐκτελῆται συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(γ) Οὐδεμία ἐκρηκτικὴ ὕλη ἐκτὸς τῶν κατωτέρω ἀναφερομένων δύναται νὰ μεταφερθῇ ἐπὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων.

(i) φυσίγγια ἀσφαλείας καὶ καψύλια ἀσφαλείας.

(ii) μικραὶ ποσότητες ἐκρηκτικῶν ὑλῶν μὴ ὑπερβαίνουσαι τὰς 20 λίβρας (9 χιλιόγραμμα) συνολικῶς.

(iii) ἐκρηκτικαὶ ὕλαι, τὸ πολὺ μέχρι 10 cwt. (450 χιλιογράμμων) ἐγκεκριμμένης συσκευασίας ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐπιβατηγοῦ πλοίου ἐκτελοῦντος βραχὺν πλοῦν.

(δ) Παρὰ τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (γ) δύνανται νὰ μεταφερθῶσιν ἐκρηκτικαὶ ὕλαι δι' ἐπιβατηγῶν πλοίων, ἐφ' ὧν ἐφαρμόζονται εἰδικὰ ἐγκεκριμμένα μέτρα ἀσφαλείας.

(ε) Ἐπὶ παντὸς πλοίου μεταφέροντος ὑγρὰ εὔφλεκτα δέον νὰ λαμβάνωνται πᾶσαι αἱ ἀναγκαῖαι προφυλάξεις κατὰ τῆς πυρκαϊᾶς καὶ τῶν ἐκρήξεων.

(στ) Οὐσίαι, αἵτινες ὑπόκεινται εἰς αὐτόματον ἀνάφλεξιν (συμπεριλαμβανομένων τῆς φορβῆς καὶ ἄλλων φυτικῶν προϊόντων ἰδίως ὅταν εἶναι ὑγραὶ) δὲν θὰ μεταφέρωνται, εἰμὴ ἀφοῦ ληφθῶσι κατάλληλοι προφυλάξεις πρὸς ἀποφυγὴν ἐκρήξεως πυρκαϊᾶς.

(ζ) Πᾶν ἐπικίνδυνον ἐμπόρευμα προσφερόμενον εἰς πλοῖον πρὸς μεταφορὰν δέον νὰ συνοδεύηται ὑπὸ γραπτῆς δηλώσεως τοῦ φορτωτοῦ περιεχούσης ἀκριβῆ περιγραφὴν τοῦ φορτίου, συμφώνως πρὸς τὴν χρησιμοποιουμένην ἐν τῇ παραγράφῳ (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ταξινόμησιν.

(η) Ἐξαιρέσει τῶν δεμάτων διαφόρων χημικῶν προϊόντων εἰς μικρὰς ποσότητας, αἱ φορτώσεις ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων δέον νὰ φέρωσι σημεῖον ἢ διακριτικὴν ἐπιγραφὴν δεικνύουσαν τὴν ἐπικίνδυνον φύσιν τῶν εἰδῶν τούτων. Ἕκαστον τῶν δεμάτων τοῦ φορτίου δέον νὰ εἶναι σημειωμένον ὡς ἀνωτέρω, ἐκτὸς ἐὰν πρόκειται περὶ μεγάλης φορτώσεως δυναμένης νὰ στοιβαχθῇ καὶ νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς μία μερίς.

(θ) Ἕκαστον πλοῖον, μεταφέρον ἐπικίνδυνα ἐμπορεύματα, δέον νὰ φέρῃ εἰδικὸν πίνακα ἐμφαίνοντα ταῦτα, συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(ι) Ἕκαστον Συμβαλλόμενον Κράτος δέον νὰ δημοσιεύσῃ ἢ νὰ προκαλέσῃ τὴν δημοσίευσιν λεπτομερεῦς Κανονισμοῦ προοριζομένου διὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. Ὁ λεπτομερὴς οὗτος Κανονισμὸς θὰ καθορίζῃ τὰ τῆς συσκευασίας καὶ τοῦ τρόπου στοιβασίας τῶν ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων, ὅταν μεταφέρωνται μετ' ἄλλων προϊόντων καθὼς καὶ τοὺς κανόνας στοιβασίας τῶν διαφόρων κατηγοριῶν ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων.

(ια) Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ δὲν ἐφαρμόζονται ἐπὶ τῶν ἐφοδίων καὶ ὑλικῶν ἐξαρτισμοῦ τῶν πλοίων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Ὑπόδειγμα Πιστοποιητικοῦ Ἀσφαλείας δι' Ἐπιβατηγὰ πλοῖα.

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

(Ἐπίσημος Σφραγὶς) (Ἐκδίδον Κράτος)

Διὰ ἕνα / βραχὺν ——— διεθνῆ πλοῦν

Ἐκδοθὲν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς
ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ 1948.

Ὄνομα πλοίου	Διεθνὲς Διακριτικὸν Σῆμα	Λιμὴν νηολογήσεως	Ὁλικὴ χωρητικότης	Λεπτομέρειαι ταξειδίων (ἐὰν ὑπάρχωσι) ἐγκεκριμμέναι συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 22 (γ) τοῦ Κεφαλαίου III

Ἡμεῖς (Ὄνομα Κυβερνήσεως ἢ πιστοποιούσης Ἀρχῆς) πιστοποιοῦμεν :

I. Ὅτι τὸ ἀνωτέρω πλοῖον δεόντως ἐπεθεωρήθη συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς ὡς ἄνω Συμβάσεως.

II. Ὅτι ἡ ἐπιθεώρησις ἀπέδειξεν ὅτι τὸ πλοῖον συνεμορφώθη πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν τῆς ρηθείσης Συμβάσεως ὅσον ἀφορᾷ:

1) τὸ σκάφος, τοὺς κυρίους καὶ βοηθητικοὺς λέβητας καὶ τὰς μηχανάς.

2) τὴν διάταξιν καὶ λεπτομερείας στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως.

3) τὰς κατωτέρω ἐμφόρτους ἰσάλους ὑποδιαιρέσεως.

Ἐμφορτοι ἴσαλοι στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως καθορισθεῖσαι καὶ σημανθεῖσαι ἐπὶ τῆς πλευρᾶς εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου (Κανονισμὸς 10 Κεφαλαίου II)	Ὕψος Ἐξάλων	Ἐφαρμόζεται ὅταν οἱ χῶροι ἐπιβατῶν περιλαμβάνουν τοὺς κάτωθι χώρους δυναμένους νὰ χρησιμοποιηθοῦν εἴτε δι' ἐπιβάτας εἴτε διὰ φορτία.
C. 1	...	...
C. 2	...	...
C. 3	...	...

III. Ὅτι τὰ σωσσίβια μέσα ἐπαρκοῦσι διὰ συνολικὸν ἀριθμὸν..... ἀτόμων κατ' ἀνώτατον ὅριον ἤτοι:

....σωσίβιοι λέμβοι (συμπεριλαμβανομένων ..... σωσιβίων λέμβων μετὰ κινητῆρος ἢ μηχανικῶς προωθουμένων σωσιβίων λέμβων) κατάλληλοι διὰ .....ἄτομα καὶ.....σωσίβιοι λέμβοι μετὰ κινητῆρος καὶ ραδιοτηλεγραφικῆς ἐγκαταστάσεως καὶ προβολέως (περιλαμβανόμεναι εἰς τὸν ἀνωτέρω ἀναφερόμενον συνολικὸν ἀριθμὸν σωσιβίων λέμβων) ἀπαιτοῦν .....πτυχιούχους ἄνδρας σωσιβίων λέμβων.

....σωσίβιοι σχεδίαι κατάλληλοι διὰ.....ἄτομα.

....πλευστικαὶ συσκευαὶ ἱκαναὶ νὰ φέρωσιν ..... ἄτομα.

....κυκλικὰ σωσίβια.

....σωσίβιοι ζῶναι.

IV. Ὅτι αἱ σωσίβιοι λέμβοι ἦσαν ἐφωδιασμέναι συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν.

V. Ὅτι τὸ πλοῖον ἦτο ἐφωδιασμένον διὰ μιᾶς ὁρμιδοβόλου συσκευῆς καὶ διὰ φορητῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συσκευῆς σωσιβίου λέμβου, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν.

VI. Ὅτι τὸ πλοῖον ἔχει συμμορφωθῇ πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν, ὅσον ἀφορᾷ τὰς Ραδιοτηλεγραφικὰς ἐγκαταστάσεις, ἤτοι :

	Ἀπαιτούμενα κατὰ τὸν Κανονισμὸν	Διατιθέμενα ἐν τῷ πλοίῳ
Ὧραι ἀκροάσεως Ραδιοτηλεγραφητοῦ	...	...
Ἀριθμὸς Ραδιοτηλεγραφητῶν	...	...
Ἐὰν ὑπάρχῃ αὐτόματος δέκτης σήματος κινδύνου	...	...
Ἐὰν ὑπάρχῃ κυρία ἐγκατάστασις	...	...
Ἐὰν ὑπάρχῃ βοηθητικὴ ἐγκατάστασις ...	...	...
Ἐὰν ὑπάρχουν κύριος καὶ βοηθητικὸς πομποὶ ἠλεκτρικῶς κεχωρισμένοι ἢ συνδεδεμένοι	...	...
Ἐὰν ὑπάρχῃ ραδιογωνιόμετρον	...	...
Ἀριθμὸς ἐπιβατῶν δι' ὃν ἐξεδόθη τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν	...	...

VII. Ὅτι τὸ πλοῖον συνεμορφώθη πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν, ὅσον ἀφορᾷ τὰς συσκευὰς ἀνακαλύψεως καὶ σβέσεως πυρκαϊᾶς καὶ ὅτι ἦτο ἐφωδιασμένον διὰ πλοϊκῶν φώτων καὶ σχημάτων, ὡς καὶ μέσων ἐκπομπῆς ἠχητικῶν σημάτων καὶ σημάτων κινδύνου, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν ὡς καὶ τοῦ Διεθνοῦς Κανονισμοῦ Ἀποφυγῆς Συγκρούσεων.

VIII. Ὅτι τὸ πλοῖον συνεμορφώθη πρὸς ὅλας τὰς λοιπὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν, ὅσαι ἐφαρμόζονται ἐπὶ τούτου.

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἐκδίδεται κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς Κυβερνήσεως καὶ ἰσχύει μέχρι .....

Ἐξεδόθη ἐν τῇ 19

Ἔπεται ἡ σφραγὶς ἢ ὑπογραφὴ τῆς Ἀρχῆς τῆς ἐξουσιοδοτημένης διὰ τὴν ἔκδοσιν τοῦ πιστοποιητικοῦ τούτου.»

(Σφραγὶς)

Ἐὰν τὸ πιστοποιητικὸν ὑπογράφηται, προστίθεται ἡ ἀκόλουθος παράγραφος:

Ὁ ὑπογεγραμμένος δηλῶ ὅτι εἶμαι δεόντως ἐξουσιοδοτημένος ὑπὸ τῆς ἀνωτέρω Κυβερνήσεως νὰ ἐκδώσω τὸ παρὸν Πιστοποιητικόν.

(Ὑπογραφὴ)

Ὑπόδειγμα Πιστοποιητικοῦ διὰ φορτηγὰ πλοῖα
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΞΑΡΤΙΣΜΟΥ

(Ἐπίσημος Σφραγὶς) (Ἐκδίδον Κράτος)

ἐκδοθὲν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς
ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ 1948

Ὄνομα πλοίου	Διεθνὲς Διακριτικὸν Σῆμα	Λιμὴν Νηολογήσεως	Ὁλικὴ χωρητικότης

Ἡμεῖς (Ὄνομα Κυβερνήσεως ἢ πιστοποιούσης Ἀρχῆς) πιστοποιοῦμεν,

I. Ὅτι τὸ ἀνωτέρω πλοῖον δεόντως ἐπεθεωρήθη, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς ὡς ἄνω Συμβάσεως.

II. Ὅτι ἡ ἐπιθεώρησις ἀπέδειξεν ὅτι τὰ σωσίβια μέσα ἐπαρκοῦσι διὰ συνολικὸν ἀριθμὸν.....ἀτόμων κατ' ἀνώτατον ὅριον, ἤτοι :

....σωσίβιοι λέμβοι εἰς τὴν ἀριστερὰν πλευρὰν κατάλληλοι διὰ.....ἄτομα.

....σωσίβιοι λέμβοι εἰς τὴν δεξιὰν πλευρὰν κατάλληλοι διὰ.....ἄτομα.

....σωσίβιοι λέμβοι μετὰ κινητῆρος ἢ σωσίβιοι λέμβοι μηχανικῶς προωθούμεναι (περιλαμβανόμεναι εἰς τὸν ἀνωτέρω ἀναφερόμενον συνολικὸν ἀριθμὸν σωσιβίων λέμβων).

....κυκλικὰ σωσίβια.

....σωσίβιοι ζῶναι.

III. Ὅτι αἱ σωσίβιοι λέμβοι ἦσαν ἐφωδιασμέναι συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν προσηρτημένων εἰς τὴν Σύμβασιν Κανονισμῶν.

IV. Ὅτι τὸ πλοῖον ἦτο ἐφωδιασμένον διὰ μιᾶς ὁρμιδοβόλου συσκευῆς καὶ διὰ φορητῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συσκευῆς σωσιβίου λέμβου, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν.

V. Ὅτι ἡ ἐπιθεώρησις ἀπέδειξεν ὅτι τὸ πλοῖον συνεμορφώθη πρὸς τὰς διατάξεις τῆς εἰρημένης Συμβάσεως, ὅσον ἀφορᾷ τὰς συσκευὰς κατασβέσεως τῆς πυρκαϊᾶς, καὶ ὅτι ἦτο ἐφωδιασμένον διὰ πλοϊκῶν φώτων καὶ σχημάτων ὡς καὶ μέσων ἐκπομπῆς ἠχητικῶν σημάτων καὶ σημάτων κινδύνου, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν ὡς καὶ τοῦ Διεθνοῦς Κανονισμοῦ πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων.

VI. Ὅτι τὸ πλοῖον συνεμορφώθη πρὸς ὅλας τὰς λοιπὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν, ὅσαι ἐφαρμόζονται ἐπὶ τούτου.

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἐκδίδεται κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς.....Κυβερνήσεως καὶ ἰσχύει μέχρι

Ἐξεδόθη ἐν..... τῇ.....19.....

Ἕπεται ἡ σφραγὶς ἢ ὑπογραφὴ τῆς Ἀρχῆς τῆ; ἐξουσιοδοτημένης διὰ τὴν ἔκδοσιν τοῦ πιστοποιητικοῦ τούτου. (Σφραγὶς).

Ἐὰν τὸ πιστοποιητικὸν ὑπογράφηται, προστίθεται ἡ ἀκόλουθος παράγραφος.

Ὁ ὑπογεγραμμένος δηλῶ ὅτι εἶμαι δεόντως ἐξουσιοδοτημένος ὑπὸ τῆς ἀνωτέρω Κυβερνήσεως νὰ ἐκδώσω τὸ παρὸν Πιστοποιητικόν.

(Ὑπογραφὴ)

Ὑπόδειγμα Πιστοποιητικοῦ Ἀσφαλείας Ραδιοτηλεφωνίας

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑΣ

Ἐπίσημος Σφραγὶς) (Ἐκδίδον Κράτος

Ἐκδοθὲν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς

ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ 1948

Ὄνομα πλοίου	Διεθνὲς Διακριτικὸν Σῆμα	Λιμὴν Νηολογήσεως	Ὁλικὴ χωρητικότης

Ἡμεῖς (ὄνομα Κυβερνήσεως ἢ Πιστοποιούσης Ἀρχῆς) πιστοποιοῦμεν :

Ὅτι τὸ ἀνωτέρω πλοῖον ἐκπληροῖ τοὺς ὅρους τῶν Κανονισμῶν τῶν προσηρτημένων εἰς τὴν ὡς ἄνω Σύμβασιν, ὅσον ἀφορᾷ τὴν ραδιοτηλεφωνίαν.

	Ἀπαιτούμενοι ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν	Διετιθέμενοι ἐν τῷ πλοίῳ.
Ὧραι ἀκροάσεως ραδιοτηλεγραφητοῦ.....	...	...
Ἀριθμὸς ραδιοτηλεγραφητῶν.....	...	...

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἐκδίδεται κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς..... Κυβερνήσεως καὶ ἰσχύει μέχρι.....

Ἐξεδόθη ἐν τῇ 19

Ἕπεται ἡ σφραγὶς ἢ ὑπογραφὴ τῆς Ἀρχῆς τῆς ἐξουσιοδοτημένης διὰ τὴν ἔκδοσιν τοῦ πιστοποιητικοῦ τούτου (Σφραγίς)

Ἐὰν τὸ πιστοποιητικὸν ὑπογράφηται, προστίθεται ἡ ἀκόλουθος παράγραφος.

Ὁ ὑπογεγραμμένος δηλῶ ὅτι εἶμαι δεόντως ἐξουσιοδοτημένος ὑπὸ τῆς ἀνωτέρω Κυβερνήσεως νὰ ἐκδώσω τὸ παρὸν πιστοποιητικόν.

(Ὑπογραφή)

Ὑπόδειγμα Πιστοποιητικοῦ Ἀσφαλείας Ραδιοτηλεγραφίας

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΙΑΣ

(Ἐπίσημος Σφραγὶς) (Ἐκδίδον Κράτος)

Ἐκδοθὲν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ 1948

Ὄνομα πλοίου	Διεθνὲς Διακριτικὸν Σῆμα	Λιμὴν Νηολογήσεως	Ὁλικὴ χωρητικότ.

Ἡμεῖς (ὄνομα Κυβερνήσεως ἢ πιστοποιούσης Ἀρχῆς) πιστοποιοῦμεν :

Ὅτι τὸ ἀνωτέρω πλοῖον πληροῖ τοὺς ὅρους τῶν Κανονισμῶν τῶν προσηρτημένων εἰς τὴν ὡς ἄνω Σύμβασιν, ὅσον ἀφορᾷ τὴν Ραδιοτηλεγραφίαν:

	Ἀπαιτούμενα κατὰ τοὺς κανονισμοὺς	Διατιθέμενα ἐν τῷ πλοίῳ
Ὧραι ἀκροάσεως ραδιοτηλεγραφητοῦ	...	...
Ἀριθμὸς ραδιοτηλεγραφητῶν	...	...
Ἐὰν ὑπάρχῃ αὐτόματος δέκτης σήματος κινδύνου	...	...
Ἐὰν ὑπάρχῃ κυρία ἐγκατάστασις	...	...
Ἐὰν ὑπάρχῃ βοηθητικὴ ἐγκατάστασις	...	...
Ἐὰν ὑπάρχουν κύριος καὶ βοηθητικὸς πομποὶ ἠλεκτρικῶς κεχωρισμένοι ἢ συνδεδεμένοι	...	...
Ἐὰν ὑπάρχῃ ραδιογωνιόμετρον	...	...

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἐκδίδεται κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς .....Κυβερνήσεως καὶ ἰσχύει μέχρι τῆς.....

Ἐξεδόθη ἐν.....τῇ.....19

Ἕπεται ἡ σφραγὶς ἢ ὑπογραφὴ τῆς Ἀρχῆς τῆς ἐξουσιοδοτημένης διὰ τὴν ἔκδοσιν τοῦ πιστοποιητικοῦ τούτου.

(Σφραγὶς)

Ἐὰν τὸ πιστοποιητικὸν ὑπογράφηται προστίθεται ἡ ἀκόλουθος παράγραφος.

Ὁ ὑπογεγραμμένος, δηλῶ ὅτι εἶναι δεόντως ἐξουσιοδοτημένος ὑπὸ τῆς ἀνωτέρω Κυβερνήσεως νὰ ἐκδώσω τὸ παρὸν πιστοποιητικόν.

(Ὑπογραφὴ)

Ὑπόδειγμα Πιστοποιητικοῦ Ἀπαλλαγῆς

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΠΑΛΛΑΓΗΣ

(Ἐπίσημος Σφραγὶς) (Ἐκδίδον Κράτος)

Ἐκδοθὲν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς

ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ, 1948

Ὄνομα πλοίου,	Διεθνὲς Διακριτικὸν Σῆμα,	Λιμὴν Νηολογήσεως,	Ὁλικὴ χωρητικότ.

Ἡμεῖς (ὄνομα Κυβερνήσεως ἢ πιστοποιούσης Ἀρχῆς) πιστοποιοῦμεν :

Ὅτι τὸ ἀνωτέρω πλοῖον, δυνάμει τοῦ Κανονισμοῦ..... τοῦ Κεφαλαίου..... τῶν προσηρτημένων εἰς τὴν ὡς ἄνω Σύμβασιν Κανονισμῶν, ἔχει ἐξαιρεθῇ τῶν διατάξεων* .....τῆς Συμβάσεως διὰ τὰ ταξείδια ἀπὸ .....εἰς .....

Ἀναγράψατε ἐνταῦθα τοὺς ὅρους, ἐὰν ὑπάρχωσι, ὑφ' οὓς χορηγεῖται τὸ πιστοποιητικὸν ἀπαλλαγῆς.

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἐκδίδεται κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς ..... Κυβερνήσεως καὶ ἰσχύει μέχρι.....

Ἕπεται ἡ σφραγ΄ς, ἡ ὑπογραφὴ τῆς ἐξουσιοδοτουμένης διὰ τὴν ἔκδοσιν Ἀρχῆς.

(Σφραγὶς)

Ἐὰν τὸ πιστοποιητικὸν ὑπογράφηται προστίθεται ἡ ἀκόλουθος παράγραφος :

Ὁ κάτωθι ὑπογεγραμμένος δηλῶ ὅτι εἶμαι δεόντως ἐξουσιοδοτημένος ὑπὸ τῆς ἀνωτέρω Κυβερνήσεως νὰ ἐκδώσω τὸ παρὸν πιστοποιητικόν.

(Ὑπογραφὴ)

(*) Ἀναφέρατε ἐνταῦθα τὰ Κεφάλαια καὶ τοὺς Κανονισμοὺς μετὰ τῶν σχετικῶν παραγράφων.

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

(2)

Περὶ ἀντικαταστάσεως τῶν ἄρθρων 6 καὶ 7 τοῦ Βασιλικοῦ Διατάγματος τῆς 16 Ἰανουαρίου 1919 «περὶ ἐκτελέσεως τοῦ Νόμου 1597 τοῦ 1918 «περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως τοῦ περὶ φορολογίας τοῦ οἰνοπνεύματος νόμου 971 τοῦ 1917».

ΠΑΥΛΟΣ
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Ἔχοντες ὑπ' ὄψιν:

1) Τὴν παρ. 1 τοῦ ἄρθρ. 12 τοῦ Βασιλικοῦ Διατάγματος τῆς 14)2)1939 «περὶ Κώδικος τῶν Νόμων περὶ Φορολογίας τοῦ Οἰνοπνεύματος».

2) Τὸ ἄρθρον 11 τοῦ Ν. Διατάγματος 2401)1953 «περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως τοῦ Κώδικος τῶν Νόμων περὶ Φορολογίας τοῦ Οἰνοπνεύματος καὶ ἑτέρων νόμων ἁρμοδιότητος τοῦ Γενικοῦ Χημείου τοῦ Κράτους».

3) Τὴν ὑπ' ἀριθ. 301)424 α τοῦ 1953 σύμφωνον γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου Φορολογίας τοῦ Οἰνοπνεύματος.

4) Τὴν ὑπ' ἀριθ. 469)1953 γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου Ἐπικρατείας, προτάσει τοῦ Ἡμετέρου Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου, ἀπεφασίσαμεν καὶ διατάσσομεν :

Ἄρθρον 1.

Τὸ ἄρθρον 6 τοῦ Β. Δ)τος τῆς 16.1.1919 «περὶ ἐκτελέσεως τοῦ νόμου 1597 τοῦ 1918 «περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως τοῦ περὶ Φορολογίας τοῦ οἰνοπνεύματος νόμου 971 τοῦ 1917» ἀντικαθίσταται ὡς ἕπεται :

Ἄρθρον 6.

1. Ἡ διὰ τῶν ἑκάστοτε ἐκδιδομένων διαταγμάτων τῆς διατιμήσεως καὶ δι' ἕκαστον ἐργοστάσιον καθοριζομένη τιμὴ χονδρικῆς πωλήσεως τοῦ ἀφορολογήτου οἰνοπνεύματος, ἰσχύει διὰ παράδοσιν τοῦ οἰνοπνεύματος εἰς τὸ ἐργοστάσιον τοῦτο ἢ τὰς ἐν τῇ αὐτῇ πόλει ἢ τῇ περιοχῇ αὐτῆς συνεστημένας ἀποθήκας τοῦ αὐτοῦ ἐργοστασίου καὶ ἐφαρμόζεται διὰ τὴν ἐν αὐτοῖς παράδοσιν τοῦ οἰνοπνεύματος τούτου.

2. Ἡ ἑκάστοτε καθοριζομένη τιμὴ χονδρικῆς πωλήσεως τοῦ φορολογημένου οἰνοπνεύματος ἰσχύει δι' ἅπαντα τὰ Οἰνοπνευματοποιεῖα Β' κατηγορίας, ὡς καὶ τὰς ἀποθήκας ἀποταμιεύσεως τῶν Οἰνοπνευματοποιείων, τὰς ὑφισταμένας ἐν πόλει ἢ τῇ περιοχῇ τῆς πόλεως, ἐν ᾗ ὑπάρχει οἰνοπνευματοποιεῖον Β' κατηγορίας λειτουργοῦν ἢ μήπω ἐξαντλῆσαν τὸ κατὰ τὴν παῦσιν τῶν ἐργασιῶν ἀπόθεμα οἰνοπνεύματος καὶ ἐφαρμόζεται διὰ τὴν ἐν αὐτοῖς παράδοσιν τοῦ οἰνοπνεύματος τούτου. Εἰς τὴν τιμὴν ταύτην προστίθενται καὶ οἱ λοιποὶ φόροι καὶ δικαιώματα, οἱ ἐπιβαρύνοντες ἑκάστοτε τὸ οἰνόπνευμα, τὸ προερχόμενον ἐκ τοῦ Οἰνοπνευματοποιείου Β' κατηγορίας, τοῦ ἐν τῇ πόλει ταύτῃ λειτουργοῦντος, καὶ εἰς τὴν περιφέρειαν τοῦ ὁποίου γίνεται ἡ διάθεσις τοῦ οἰνοπνεύματος, ἀνεξαρτήτως τοῦ Οἰνοπνευματοποιείου ἐξ οὗ προέρχεται.

3. Θεωροῦνται ὡς ἐν τῇ περιοχῇ πόλεώς τινος αἱ ἀποθῆκαι οἰνοπνεύματος, αἱ κείμεναι εἰς ἀπόστασιν οὐχὶ μείζονα τοῦ ἑνὸς χιλιομέτρου ἀπὸ τοῦ ἄκρου αὐτῆς.

4. Προκειμένου περὶ χονδρικῆς πωλήσεως φορολογημένου ἢ ἀφορολογήτου οἰνοπνεύματος ἐξ ἀποθηκῶν ἀποταμιεύσεως οἰνοπνευματοποιείων εἰς πόλεις, ἔνθα δὲν λειτουργεῖ οἰνοπνευματοποιεῖον Β' κατηγορίας, ἡ τιμὴ τούτου, ἐφ' ὅσον δὲν ὁρίζεται εἰδικῶς ἐν τῷ ἑκάστοτε ἐκδιδομένῳ διατάγματι τῆς διατιμήσεως, κανονίζεται ὑπὸ τῆς κατὰ τόπους Ἀστυνομικῆς Ἀρχῆς καὶ τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ οἰκείου Παραρτήματος τοῦ Γενικοῦ Χημείου τοῦ Κράτους, ἢ τοῦ Οἰκονομικοῦ Ἐφόρου, ἢ ἐν ἐλλείψει τούτων τοῦ Εἰρηνοδίκου. Ἡ οὕτω καθοριζομένη τιμὴ εἶναι ἴση πρὸς τὴν ἐν τῇ διατιμήσει ὁριζομένην ἑκάστοτε τοιαύτην, προστιθεμένων εἰς αὐτὴν καὶ τῶν λοιπῶν φόρων καὶ δικαιωμάτων καὶ τῶν μεταφορικῶν ἐξόδων, τῶν ἐπιβαρυνόντων ἑκάστοτε τὸ οἰνόπνευμα, τὸ προερχόμενον ἐκ τοῦ ἐγγύτερον πρὸς τὴν πόλιν διαθέσεως λειτουργοῦντος οἰνοπνευματοποιείου Β' κατηγορίας, ἀνεξαρτήτως τοῦ οἰνοπνευματοποιείου, ἐξ οὗ προέρχεται.

Δι' ἀποφάσεως τοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν, προτάσει τοῦ Γενικοῦ Χημείου τοῦ Κράτους, καθορισθήσεται ποῖα οἰνοπνευματοποιεῖα Β' κατηγορίας εὑρίσκονται ἐγγύτερον τῶν ἑκασταχοῦ ἀποθηκῶν ἀποταμιεύσεως οἰνοπνεύματος.

Ἄρθρον 2.

Τὸ ἄρθρον 7 τοῦ Β. Δ)τος τῆς 16.1.1919 «περὶ ἐκτελέσεως τοῦ νόμου 1597 τοῦ 1918 «περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως τοῦ περὶ φορολογίας τοῦ οἰνοπνεύματος Νόμου 971 τοῦ 1917» ἀντικαθίσταται ὡς ἕπεται :

Ἄρθρον 7.

1. Ἡ ἑκάστοτε καθοριζομένη τιμὴ χονδρικῆς πωλήσεως τοῦ φωτιστικοῦ οἰνοπνεύματος ἰσχύει δι' ἅπαντα τὰ ἐργοστάσια παραγωγῆς τοιούτου οἰνοπνεύματος καὶ διὰ παράδοσιν αὐτοῦ εἰς τὰ ἐργοστάσια ταῦτα.

2. Ἡ ἑκάστοτε ἐν τῇ διατιμήσει καθοριζομένη τιμὴ λιανικῆς πωλήσεως τοῦ κυανοῦ ἢ ἐρυθροῦ χρώματος φωτιστικοῦ οἰνοπνεύματος ἰσχύει διὰ πώλησιν τοιούτου οἰνοπνεύματος ἐκ πρατηρίων τῶν ἐργοστασίων, κειμένων εἰς πόλεις ἢ μέρη, ἔνθα λειτουργοῦσιν οἰνοπνευματοποιεῖα, παράγοντα τοιοῦτον οἰνόπνευμα.

3. Προκειμένου περὶ χονδρικῆς πωλήσεως φωτιστικοῦ οἰνοπνεύματος ἐξ ἀποθηκῶν Οἰνοπνευματοποιείων κειμένων εἰς πόλεις, ἔνθα δὲν λειτουργεῖ Οἰνοπνευματοποιεῖον Β' κατηγορίας, ἡ τιμὴ τούτου, ἐφ' ὅσον δὲν ὁρίζεται εἰδικῶς ἐν τῷ ἑκάστοτε ἐκδιδομένῳ Β. Διατάγματι τῆς διατιμήσεως, ὁρίζεται ὑπὸ τῶν ἐν παραγράφῳ 4 τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ παρόντος ὁριζομένων ἀρχῶν. Ἡ οὕτω καθοριζομένη τιμὴ εἶναι ἴση πρὸς τὴν ἐν τῇ ἑκάστοτε διατιμήσει καθοριζομένην τιμὴν χονδρικῆς πωλήσεως ἐν τοῖς ἐργοστασίοις, εἰς ἣν προστίθεται καὶ ποσοστὸν κέρδους 2 ο)ο, ἐπὶ πλέον δὲ καὶ αἱ πραγματικαὶ δαπάναι μεταφορᾶς ἀπὸ τοῦ ἐγγυτέρου τῆς πόλεως διαθέσεως λειτουργοῦντος Οἰνοπνευματοποιείου Β' κατηγορίας.

4. Προκειμένου περὶ λιανικῆς πωλήσεως φωτιστικοῦ οἰνοπνεύματος ὑπὸ λοιπῶν καταστημάτων, πωλούντων τοιοῦτον οἰνόπνευμα, ἡ τιμὴ τούτου εἶναι ἴση πρὸς τὴν ἐν τῇ ἑκάστοτε διατιμήσει καθοριζομένην τιμὴν χονδρικῆς πωλήσεως ἐν τοῖς ἐργοστασίοις, εἰς ἣν προστίθεται α) ποσοστὸν κέρδους 9ο)ο, εἰς ὃ συμπεριλαμβάνεται καὶ ἡ φύρα μεταφορᾶς καὶ β) αἱ πραγματικαὶ δαπάναι μεταφορᾶς αὐτοῦ ἀπὸ τοῦ ἐγγυτέρου τῆς πόλεως τῆς διαθέσεως λειτουργοῦντος Οἰνοπνευματοποιείου Β' κατηγορίας.

Εἰς τὸν ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν Ἡμέτερον Ὑπουργὸν ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος, οὗτινος ἡ ἰσχὺς ἄρχεται ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεώς του εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 6 Σεπτεμβρίου 1953

ΠΑΥΛΟΣ

Β.

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΠΑΠΑΓΟΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ

Θ. ΚΑΨΑΛΗΣ, Π. ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ, Δ. ΜΠΑΜΠΑΚΟΣ, Π. ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ, Α. ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΔΑΚΗΣ, Κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ, Χ. ΨΑΡΡΟΣ, Κ. ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΣ, Λ. ΛΑΜΠΡΙΑΝΙΔΗΣ, Σ. ΔΗΜΑΡΑΤΟΣ, Σ. ΓΕΩΡΓΟΥΛΗΣ, Σ. ΓΥΑΛΙΣΤΡΑΣ, Λ. ΕΥΤΑΞΙΑΣ, Α. ΚΑΡΑΘΟΔΩΡΟΣ.

(3)

Περὶ ἀναγκαστικῆς ἀπαλλοτριώσεως γηπέδου ἐκτάσεως 1.018 τ. μ. διὰ τὴν ἐπέκτασιν τῆς αὐλῆς τοῦ διδακτηρίου τοῦ Δημοτικοῦ Σχολείου Σκοτεινῆς—Ἀργολίδος.

ΠΑΥΛΟΣ
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Ἔχοντες ὑπ' ὄψιν : 1) τὸν Α.Ν. 1731)39 «περὶ ἀναγκαστικῶν ἀπαλλοτριώσεων» ὡς οὗτος ἐκωδικοποιήθη διὰ τοῦ ὑπὸ 29.4.53 Β. Διατάγματος (Φ.Ε.Κ. 109)30.4.53), 2) τὸν Α.Ν. 1850)39 «περὶ συστάσεως Ταμείων ἀνεγέρσεως Διδακτηρίων» καὶ 3) τὴν ὑπ' ἀριθ. 575)17.6.53 πρᾶξιν τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου, προτάσει τῶν Ἡμετέρων ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν καὶ τῆς Ἐθνικῆς Παιδείας καὶ Θρησκευμάτων Ὑπουργῶν, ἀπεφασίσαμεν καὶ διατάσσομεν :

Κηρύσσομεν ἀναγκαστικῶς ἀπαλλοτριωτέον διὰ δημοσίαν ὠφέλειαν, ἤτοι διὰ τὴν ἐπέκτασιν τῆς αὐλῆς τοῦ διδακτηρίου τοῦ Δημοτικοῦ Σχολείου Σκοτεινῆς Ἀργολίδος, γήπεδον ἐκτάσεως 1.018 τ.μ. ἐμφαινόμενον εἰς τὸ ἀπὸ 7.4.52 τοπογραφικὸν διάγραμμα τοῦ Μηχανικοῦ Χ. Κοτζαμπασούλη καὶ φερόμενον ὡς ἀνῆκον εἰς τοὺς 1) Βασίλειον Ἰωάν. Μπακοπάνον, 2) Γεώργ. Δημ. Σκούρην καὶ 3) Χαρίκλειαν χήραν Θεοδώρου Παπαθανασίου.

Ἡ ὡς ἄνω ἀπαλλοτρίωσις γίνεται ὑπὲρ καὶ δαπάναις τοῦ Σχολικοῦ Ταμείου τοῦ Δημοτικοῦ Σχολείου Σκοτεινῆς Ἀργολίδος.

Εἰς τὸν αὐτὸν ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν Ὑπουργὸν ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 18 Αὐγούστου 1953.

ΠΑΥΛΟΣ
Β.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΠΙ ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΥΦΥΡΓΟΣ **Α. ΕΥΤΑΞΙΑΣ**

ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΑΙΔΕΙΑΣ Κ.Α.Π. **Κ. ΚΑΛΛΙΑΣ**

ΕΚ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ