

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ
ΤΗ 12 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1962

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
183

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 4258

Περί κυρώσεως τῆς υπογραφείσης ἐν Λονδίῳ Διεθνοῦς Συμβάσεως «περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσῃ» καὶ περὶ ἄλλων τινῶν διατάξεων ἀφορωσῶν εἰς τὴν μεταφορὰν μεταναστῶν.

ΠΑΥΛΟΣ
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Ἐχόντες ὑπ' ὄψει τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 35 τοῦ Συντάγματός καὶ τὴν ἀπὸ . . Σεπτεμβρίου 1962 σύμφωνον γνώμην τῆς κατὰ τὴν παράγραφον 2 τοῦ αὐτοῦ ἄρθρου 35 Ἐιδικῆς Ἐπιτροπῆς ἐκ Βουλευτῶν, προτάσει τοῦ Ἡμετέρου Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου, ἀπεφασίσαμεν καὶ διατάσσομεν:

Ἄρθρον 1.

1. Κυροῦνται ἢ εἰς τὴν Τελικὴν Πράξιν τῆς συνελευθούσης ἐν Λονδίῳ ἀπὸ 17 Μαΐου 1960 μέχρι τὴν 17 Ἰουνίου 1960 Διεθνοῦς Διασκέψεως διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσῃ προσηρητημένη ὡς Α' Παράρτημα, Διεθνῆς Σύμβασις «περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσῃ» υπογραφείσα ἐν Λονδίῳ τὴν 17 Ἰουνίου 1960 μετὰ τῶν συνημμένων αὐτῇ κανονισμῶν, ὧν τὸ κείμενον εἰς τὴν Ἀγγλικὴν καὶ ἐν μεταφράσει εἰς τὴν Ἑλληνικὴν, εἶναι προσηρητημένα τῷ παρόντι. Ἐν περιπτώσει συγκρούσεως μεταξὺ τῶν δύο κειμένων ὑπερισχύει τὸ Ἑλληνικόν.

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

3. Ἐπιτρέπεται ὅπως διὰ τῶν κατ' ἐξουσιοδότησιν τοῦ παρόντος Ν. Διατάγματος ἐκδιδόμενων κανονισμῶν ὁρίζονται διὰ τὰ ἑλληνικὰ πλοῖα ὅρια ἀσφαλείας ἀνώτερα τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τῶν κυρουμένων κειμένων.

Ἄρθρον 2.

Ἀπαγορεύεται ἀπὸ τῆς ἰσχύος τῆς κυρουμένης Συμβάσεως ὁ ἀπόπλους τῶν εἰς τὰς διατάξεις αὐτῆς ὑπαγομένων πλοίων, ὑπὸ Ἑλληνικὴν ἢ ξένας σημαίας, χωρῶν μετεχουσῶν τῆς Συμβάσεως ἐφ' ὅσον δὲν πληροῦν τοὺς δι' αὐτῆς καὶ τῶν συνημμένων αὐτῇ Κανονισμῶν ὁριζομένους ὅρους.

Ἄρθρον 3.

1. Ἀρμόδια Ἄρχαι διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος Ν.Δ. εἶναι, ἐν τῇ ἡμεδαπῇ μὲν, ἡ Ἐπιθεώρησις τῶν Ἐμπορικῶν Πλοίων (Ε.Ε.Π.) καὶ αἱ Λιμενικαὶ Ἀρχαί, ἐν τῇ ἄλλοδαπῇ δέ, προκειμένου περὶ ἑλληνικῶν πλοίων, αἱ παρὰ Προξένους τοποθετημένοι ἀξίωματικοὶ Λιμενικοῦ Σώματος, αἱ ἀτιμῶντες διοικητικὰ καθήκοντα ναυτιλίας καὶ ἐλλείψει τούτων αἱ Ἑλληνικαὶ Προξενικαὶ Ἀρχαί.

2. Ἡ Ε.Ε.Π. καθίσταται ὡσαύτως ἀρμοδία ὅπως:

α) Ἐφαρμῶζῃ τὰς ἐπιτρεπομένας ὑπὸ τῆς κυρουμένης συμβάσεως ἐξαιρέσεις.

β) Παρέχῃ ἀδείας διὰ τὴν μεταφορὰν μεγαλύτερου ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν εἰς τὰς περιπτώσεις τοῦ ἄρθρου V τῆς κυρουμένης Συμβάσεως.

3. Ἡ ἐκτασις τῆς ἀρμοδιότητος τῶν Λιμενικῶν καὶ Προξενικῶν Ἀρχῶν ὁρίζεται διὰ τῶν κατὰ τὸ ἄρθρον 5 Β. Διαταγμάτων.

Ἄρθρον 4.

1. Αἱ παραβάσεις τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Ν. Δ. τῆς κυρουμένης δι' αὐτοῦ Δ. Συμβάσεως καὶ τῶν εἰς ἐκτέλεσιν αὐτῶν ἐκδιδόμενων κατ' ἐξουσιοδότησιν τοῦ παρόντος Β. Διαταγμάτων καὶ Κανονισμῶν κολάζονται, ἀνεξαρτήτως πάσης ἄλλης ἀπορροῦσης ἐξ ἐτέρας διατάξεως ποινῆς ἢ πειθαρχικῆς διώξεως, διὰ προστίμου μέχρι διακοσίων πενήντα χιλιάδων μεταλλικῶν δραχμῶν, προσδιοριζόμενον κατὰ περίπτωσιν διὰ τῶν κατὰ τὸ ἄρθρον 5 παρ. I ἔδαφ. δ' κανονισμῶν.

2. Τὸ πρόστιμον ἐπιβάλλεται δι' ἀποφάσεως τῆς διαπιστώσεως τὴν παράβασιν Ἀρχῆς περὶ ἧς τὸ ἄρθρον 3 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 ἢ καταθέσεως πρὸς τὴν ἐκδοῦσαν τὴν σχετικὴν ἀπόφασιν ἐπιβολῆς προστίμου Ἀρχῶν ἐγγυητικῆς ἐπιστολῆς, ἀνεγνωρισμένης Τραπεζῆς, δι' ἴσον ποσόν.

4. Κατὰ τῆς ἐπιβαλλούσης τὸ πρόστιμον ἀποφάσεως περὶ ἧς ἡ παράγραφος 3 καὶ ἐντὸς τριάκοντα ἡμερῶν ἀπὸ τῆς κοινοποιήσεώς τῆς, ἐπιτρέπεται ἔφεσις ἐνώπιον τοῦ Συμβουλίου Ἐλέγγου Ναυτικῶν Ἀτυχημάτων (Σ.Ε.Ν.Α.) ἐκδικαζομένης κατὰ τὰ διὰ Β. Δ. ὁρισθησόμενα καὶ προτιμωμένη πάσης ἄλλης ὑποθέσεως. Ὅποσδήποτε ἢ ἔφεσις δὲν ἀναστέλλει τὴν ἐφαρμογὴν τῆς παρ. 3 τοῦ παρόντος ἄρθρου.

Ἄρθρον 5.

1. Διὰ Β. Δ. ἐπιτρέπεται ὅπως:

α) Γίνονται ἀποδεκταὶ συμπληρώσεις καὶ τροποποιήσεις τῆς κυρουμένης Συμβάσεως προβλεπόμεναι ὑπὸ τοῦ ἄρθρου IX αὐτῆς.

β) Ἐξουσιοδοτοῦνται διεθνοῦς κύρους ἑλληνικοὶ ἢ ξένοι νηογνώμονες ἢ ὄργανα διὰ τὴν ἐνέργειαν ἐπιθεωρήσεων ἑλληνικῶν ἐν γένει πλοίων καὶ τὴν ἐκδοσιν τῶν οἰκείων πιστοποιητικῶν ὑπὸ τοὺς ὁριζομένους ὅρους καὶ τὰς λεπτομερείας τῆς ἐξουσιοδοτήσεως.

γ) Ρυθμίζονται θέματα ἀναγόμενα εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρου VII τῆς κυρουμένης Συμβάσεως.

δ) Ἐγκρίνονται καὶ τίθενται ἐν ἰσχύϊ Κανονισμοὶ συντασσόμενοι ὑπὸ τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων, ἀναφερόμενοι εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῶν διὰ τοῦ παρόντος Ν. Δ. κυρουμένων κειμένων ὡς καὶ εἰς τὴν ἀσφάλειαν τῆς ναυσιπλοΐας

πλοίων και πλωτῶν ναυπηγημάτων ἐν γένει μὴ ὑπαγομένων εἰς τὰς διατάξεις τῶν κυρουμένων κειμένων.

ε) Καθορίζονται αἱ περιπτώσεις ἀπαγορεύσεως ἀπόπλου διὰ παραβάσεις ἢ μὴ συμμορφωσιν πρὸς τὰς διατάξεις τῶν κυρουμένων κειμένων καὶ τῶν κατ' ἐξουσιοδότησιν τοῦ παρόντος ἐκδιδόμενων κανονισμῶν.

στ) Ἐπισκεύεται ἐν ὄλῳ ἢ ἐν μέρει ἡ ἐφαρμογὴ τῶν κυρουμένων κειμένων καὶ τῶν ἐκδιδόμενων Κανονισμῶν ἐπὶ κατηγοριῶν καταπλεόντων εἰς ἑλληνικούς λιμένας πλοίων ὑπὸ σημαίας κρατῶν μὴ προσχωρησάντων εἰς τὴν κυρουμένην σύμβασιν.

ζ) Ἀναστέλλεται ἐν ὄλῳ ἢ ἐν μέρει ἡ ἐφαρμογὴ τῶν κυρουμένων κειμένων ἐν περιπτώσει πολέμου.

η) Ρυθμίζεται πᾶσα ἐτέρα λεπτομέρεια ἀναγκαία διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν κυρουμένων κειμένων καὶ τοῦ παρόντος Ν.Δ.

2. Δι' ἀποφάσεων τοῦ Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας δημοσιευόμενον εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως ἐπιτρέπεται ὅπως, ἐγκρίνωνται ἰσοδύναμοι ρυθμίσεις, περὶ ὧν ὁ Κανονισμὸς 5 τοῦ Μέρους Α' τοῦ Κεφαλαίου Ι τῶν Κανονισμῶν τῶν προσηρητημένων εἰς τὴν Σύμβασιν.

3. Β. Διατάγματα καὶ κανονισμοὶ ἐκδοθέντες κατ' ἐξουσιοδότησιν τοῦ Ν. Δ. 2618)1953, παραμένουν ἐν ἰσχύϊ μέχρι ἀντικαταστάσεώς των, πλὴν τῶν διατάξεων τῶν ἀντικειμένων εἰς ἐκείνας τῆς κυρουμένης Συμβάσεως καὶ τοῦ παρόντος.

Αἱ παραβάσεις τῶν κατὰ τὸ προηγούμενον ἐδάφιον τῆς παρούσης παρ. Βασ. Διαταγμάτων καὶ Κανονισμῶν τιμωροῦνται, ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως ἰσχύος τῆς κυρουμένης Δ. Συμβάσεως κατὰ τοὺς ὅρους καὶ τὴν διαδικασίαν τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος.

Ἄρθρον 6.

Ἀπαγορεύεται εἰς οἰονδήποτε Ἑλληνικῆς ἢ ξένης σημαίας πλοῖον νὰ παραλαβάνῃ ἐξ ἑλληνικῶν λιμένων πρὸς μεταφορὰν μετανάστας ἐὰν δὲν εἶναι ἐφοδιασμένον διὰ σχετικῆς ἀδείας ἐκδιδομένης παρὰ τοῦ Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μετ' ἐπιθεώρησιν ἐνεργουμένην ἐν Πειραιεὶ ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π. ἢ δὲν ἦθελε συμμορφωθῆ πρὸς τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 7 καὶ 8 τοῦ παρόντος καὶ τῶν εἰς ἐκτέλεσιν τοῦ ἄρθρου 8 ἐκδιδόμενων Β.Δ. καὶ Κανονισμῶν.

Ἄρθρον 7.

1. Παντὸς πλοίου ὑπὸ ἑλληνικὴν ἢ ξένην σημαίαν μεταφέροντος μετανάστας εἰς ἀριθμὸν μείζονα τῶν τριάκοντα, ἐπιβιβάζεται εἰς Κυβερνητικὸς Ἐπιτροπὸς ὀριζόμενος ἐκάστοτε ὑπὸ τοῦ Ὑπουργοῦ Ε.Ν. ἐκ τῶν Ἀξιωματικῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος.

2. Εἰς περίπτωσιν πλοίου ἐπηνδρωμένου δι' ἀλλοδαποῦ πληρώματος, προσλαμβάνεται ἀπαραιτήτως παρ' αὐτοῦ ἐπαρκὲς ἐξ Ἑλλήνων βοήθητικὸν ὑγειονομικὸν προσωπικὸν κατ' ἀναλογίαν πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν παραλαμβανομένων μεταναστῶν, ἑλλὴν δὲ ἰατρός ἔχει τὴν διεύθυνσιν τῆς ὑγειονομικῆς ὑπηρεσίας τοῦ πλοίου εἰς πᾶν ὅ,τι ἀφορᾷ τὴν ὑγεινήν διαθίωσιν καὶ τὴν ἰατροφαρμακευτικὴν καὶ νοσοκομειακὴν περίθαλψιν τῶν μεταφερομένων Ἑλλήνων μεταναστῶν, κατὰ τὰς ὁδηγίας τοῦ Κυβερνητικοῦ Ἐπιτρόπου μεθ' οὗ στενῶς συνεργάζεται.

Ἄρθρον 8

1. Οἱ ὅροι καὶ αἱ ἰδιότητες ἐν γένει τοὺς ὁποίους δέον νὰ καλύπτουν τὰ πλοία προκειμένου νὰ τύχωσιν ἀδείας παραλαβῆς μεταναστῶν, ἡ διαδικασία ἐλέγχου ὑπάρξεως αὐτῶν τῶν πλοίων πρὸ τῆς ἐπιβίβασεως τῶν μεταναστῶν, ὅσον καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ, τὸ προσλαμβανόμενον βοήθητικὸν ἐν γένει προσωπικὸν ἐξ Ἑλλήνων, προκειμένου περὶ πλοίων ἐπηνδρωμένων διὰ ξένων πληρωμάτων, τὰ εἰδικότερα καθήκοντα,

ἀρμοδιότητες καὶ δικαιοδοσίαι τοῦ Κυβερνητικοῦ Ἐπιτρόπου, τῶν ἰατρῶν καὶ τοῦ βοήθητικοῦ προσωπικοῦ ἐν γένει, τὰ τῆς εἰς βάρους τοῦ πλοίου ἀποζημιώσεως τῶν Κυβερνητικῶν Ἐπιτρόπων διὰ τὴν ἐκτὸς τῆς ἔδρας αὐτῶν ἀπομάκρυνσίν των ὡς καὶ πᾶσα λεπτομέρεια ἐν σχέσει πρὸς τοὺς ὅρους οὗ ὅς θὰ πραγματοποιηθῆ ἢ μεταφορᾷ μεταναστῶν κατ' ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Ν.Δ. καθορίζονται διὰ Κανονισμῶν ἐκδιδόμενων κατὰ τὴν διαδικασίαν τοῦ ἄρθρ. 5 παρ. 1 (δ) τοῦ παρόντος Ν.Δ.

2. Διὰ Β. Διαταγμάτων δύναται νὰ ὀρίζονται αἱ περιπτώσεις ἀπαλλαγῆς ἐν ὄλῳ ἢ ἐν μέρει τῶν πλοίων ἐκ τῶν διὰ τοῦ παρόντος Ν.Δ. ἐπιβαλλομένων ὑποχρεώσεων. Προκειμένου περὶ πλοίων ὑπὸ ξένης σημαίας αἱ ἐν λόγῳ ἀπαλλαγὴ χρησιμοποιῶνται μόνον ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀμοιβαιότητος.

Ἄρθρον 9.

1. Εἰς ἄς περιπτώσεις ἐκ τῆς κατὰ τὸν Α.Ν. 1774)1939 «περὶ διοικητικοῦ ἐλέγχου ναυτικῶν ἀτυχημάτων» ἐνεργηθείσης προανακρίσεως προκύπτει ὑπαιτιότης τοῦ πλοιάρχου ἢ μέλους τοῦ πληρώματος διὰ ναυτικὸν ἀτύχημα ἐπιβατηγῶ πλοίου ἢ φορητοῦ τοιοῦτου μεταφέροντος πλείονας τῶν 12 ἐπιβάτας, συνιστάμενον εἰς ἀπώλειαν αὐτοῦ εἴτε εἰς σοβαρὰς ζημίας τοῦ σκάφους ἢ τῆς μηχανῆς ἢ πρόσκρουσιν ἢ προσάραξιν ἢ σύγκρουσιν, ἐξ ὧν ἐτέθη εἰς κίνδυνον ἢ ἀσφάλεια τῶν ἐπιβατῶν, ἀπαγορεύεται εἰς τοὺς ὑπαιτίους ἢ ἄσκησις τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος μέχρι ἐκδικάσεως ὑπὸ τοῦ κατὰ τὸν Ποινικὸν καὶ Πειθαρχικὸν Κώδικα Ε.Ν. Ἀνακριτικοῦ Συμβουλίου Ε.Ν. δι' ἕνα ἕκαστον τῆς ἀποδιδόμενης αὐτῷ εὐθύνης, τῆς ἀπαγορεύσεως αἰρουμένης εἰς ἄς περιπτώσεις διὰ τοῦ πορίσματος τῆς ἐπιληφθείσης τακτικῆς ἀνακρίσεως Ἀνακριτικῆς Ἐπιτροπῆς ἢ τοῦ Συμβουλίου Ἐλέγχου Ναυτικῶν Ἀτυχημάτων (Σ.Ε.Ν.Α.) δὲν ἀποδίδονται ἐπιβαρυντικὰ στοιχεῖα δόλου ἢ βλαπτικῆς ἀμελείας.

2. Ὑποθέσεις Ναυτικῶν Ἀτυχημάτων συνεπαγόμεναι ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τῆς παραγρ. 1 τοῦ παρόντος ἄρθρου, εἰσάγονται εἰς τὴν Ἀνακριτικὴν Ἐπιτροπὴν, τὸ Συμβούλιον Ἐλέγχου Ναυτικῶν Ἀτυχημάτων (Σ.Ε.Ν.Α.) ὡς καὶ εἰς τὸ Ἀνακριτικὸν Συμβούλιον Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ ἐκδικάζονται παρ' αὐτῶν κατὰ προτεραιότητα.

Ἄρθρον 10.

Ἄπαντα τὰ ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Ν. Δ. προβλεπόμενα Β. Διατάγματα ἐκδίδονται τῇ προτάσει τοῦ ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Ὑπουργοῦ.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 12 Νοεμβρίου 1962

ΠΑΥΛΟΣ

Β.

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ

Κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

Π. ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ

Ε. ΑΒΕΡΩΦ — **ΤΟΣΙΤΣΑΣ**, **Κ. ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ**, **ΓΡ. ΚΑΣΙΜΑΤΗΣ**, **ΣΠ. ΘΕΟΤΟΚΗΣ**, **Π. ΠΙΠΙΝΕΛΗΣ**, **Α. ΜΠΟΥΡΝΙΑΣ**, **Α. ΒΡΑΝΟΠΟΥΛΟΣ**, **Α. ΒΟΥΡΔΟΥΜΠΑΣ**, **Α. ΣΤΡΑΤΟΣ**, **ΣΤ. ΚΩΤΙΑΔΗΣ**, **Κ. Μ. ΧΡΥΣΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ**, **Α. ΜΑΚΡΗΣ**, **Ι. ΜΠΟΥΤΟΣ**, **Α. ΔΑΒΑΚΗΣ**, **Α. ΑΔΗΡΑΝΤΗΣ**, **ΑΘ. ΤΑΛΙΑΔΟΥΡΟΣ**, **Π. ΣΤΑΥΡΟΠΟΥΛΟΣ**.

Ἐθεωρήθη καὶ ἐτέθη ἡ μεγάλη τοῦ Κράτους σφραγίς.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 12 Νοεμβρίου 1962

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

Κ. ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE
SAFETY OF LIFE AT SEA, 1960

The Governments of the Argentine Republic, the Commonwealth of Australia, the Kingdom of Belgium, the United States of Brazil, the People's Republic of Bulgaria, Cameroun, Canada, the Republic of China, the Republic of Cuba, the Czechoslovak Republic, the Kingdom of Denmark, the Dominican Republic, the Republic of Finland, the French Republic, the Federal Republic of Germany, the Kingdom of Greece, the Hungarian People's Republic, the Republic of Iceland, the Republic of India, Ireland, the State of Israel, the Italian Republic, Japan, the Republic of Korea, Kuwait, the Republic of Liberia, the United Mexican States, the Kingdom of the Netherlands, New Zealand, the Kingdom of Norway, Pakistan, the Republic of Panama, the Republic of Peru, the Republic of the Philippines, the Polish People's Republic, the Portuguese Republic, the Spanish State, the Kingdom of Sweden, the Swiss Confederation, the Union of Soviet Socialist Republics, the United Arab Republic, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, the United States of America, the Republic of Venezuela, and the Federal 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, 1948 :

Have appointed their Plenipotentiaries, namely :

The Argentine Republic

Captain Carlos A. SANCHEZ SANUDO, Naval Attaché, Argentine Embassy, London.

Prefect Inspector General Marcos H. C. CALZOLARI, National Maritime Sub-Prefect of the Argentine Republic.

Mr. Nicolas G. PALACIOS, National Sub-Director of the Argentine Merchant Navy.

The Commonwealth of Australia

Mr. Thomas NORRIS, Assistant Secretary (Marine), Department of Shipping and Transport.

The Kingdom of Belgium

His Excellency M.R.L. VAN MEERBEKE, Belgian Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary at London.

Mr. R. E. VANCRAEYNEST, Director of Marine Administration, Ministry of Communications.

The United States of Brazil

Rear Admiral Luis Clovis DE OLIVEIRA, Deputy Chief of Naval Staff, Brazilian Navy and Representative of Brazilian Merchant Marine Commission.

The People's Republic of Bulgaria

His Excellency Mr. Georgi Petrov ZENGULEKOV, Bulgarian Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary at London.

Engineer Mr. Petko Dokov DOYNOV, Chief Engineer of the Department of Sea and Water Transport, Ministry of Transport.

Cameroun

Mr. Charlot SAGUEZ, Chief Administrator (Second Class) of the Shipping Administration.

Canada

His Excellency the Honourable George A. DREW, High Commissioner for Canada in the United Kingdom.

Mr. Alan CUMYN, Director, Marine Regulations, Department of Transport, Ottawa.

The Republic of China

His Excellency Mr. Nan-Ju WU, Ambassador of the Republic of China to Iran.

The Republic of Cuba

The Czechoslovak Republic

His Excellency Mr. Miroslav GALUSKA, Czechoslovak Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary at London.

The Kingdom of Denmark

Mr. Jorgen WORM, Head of Shipping Department, Royal Ministry of Trade.

Mr. Anders BACHE, Deputy Head of Section, Royal Ministry of Trade.

The Dominican Republic

His Excellency Senor Dr. Héctor GARCIA-GODOY, Dominican Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary at London.

The Republic of Finland

Mr. Volmari SARKKA, Chief Ship Surveyor at Board of Navigation.

The French Republic

Mr. Gilbert GRANDVAL, Secretary-General of the Merchant Marine.

The Federal Republic of Germany

His Excellency Herr Hans HERWARTH VON BITTENFELD, G.C.V.O., Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the Federal Republic of Germany at London.

Herr Dr. Karl SCHUBERT, Head of Shipping Department, Federal Ministry of Transport.

The Kingdom of Greece

Captain Panayiotis S. PAGONIS, R.H.P.C., Director of Ministry of Mercantile Marine.

The Hungarian People's Republic

His Excellency Mr. Béla SZILAGYI, Minister of the Hungarian People's Republic at London.

The Republic of Iceland

Mr. Hjalmar R. BARDARSON, Director of Shipping.

Mr. Pall RAGNARSSON, Deputy Director of Shipping

The Republic of India

Mr. R. L. GUPTA, Secretary to the Government of India, Ministry of Transport and Communications.

Ireland

Mr. Valentin IREMONGER, Counsellor, Embassy of Ireland, London.

The State of Israel

Mr. Izaac Josef MINTZ, Legal Adviser, Ministry of Transport and Communications; Lecturer, Hebrew University, Jerusalem.

Mr. Moshe OFER, First Secretary, Embassy of Israel, London.

The Italian Republic

Dr. Fernando GHIGLIA, General Director, Ministry of Merchant Marine, Rome.

Japan

Mr. Toru NAKAGAWA, Minister Plenipotentiary, Embassy of Japan, London.

Mr. Masao MIZUSHINA, Director, Ship. Bureau, Ministry of Transportation.

The Republic of Korea

Mr. Tong Jin PARK, Counsellor, Embassy of Korea, London.

Kuwait

Mr. Mohammad QABAZARD, Director General, Port of Kuwait.

The Republic of Liberia

His Excellency Geo. T. BREWER, Jr., Liberian Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary at London.

The Honourable Edward R. MOORE, Assistant Attorney-General of Liberia.

Mr. George BUCHANAN, Assistant Chief Ship Surveyor, Lloyd's Register of Shipping.

- Mr. E. B. McCROHAN, Jr., Architect, Marine Engineer and Surveyor.
The United Mexican States
The Kingdom of the Netherlands
Captain C. MOOLENBURGH, R.N.N. (Retd.), Inspector-General of Shipping.
Mr. Jr. E. SMIT, Fzn., Naval Architect, Technical Adviser to the Inspector-General of Shipping.
New Zealand
Mr. William Arthur FOX, Minister of Marine.
Mr. Victor George BOIVIN, Chief Surveyor of Ships, Marine Department.
The Kingdom of Norway
Captain K. J. NEUBERTH WIE, Inspector-General of Shipping and Navigation, Royal Ministry of Commerce and Shipping.
Mr. Modolv HAREIDE, Chief of Division, Royal Ministry of Commerce and Shipping.
Pakistan
His Excellency Lieut.-General Mohammed YOUSUF, High Commissioner for Pakistan in the United Kingdom.
The Republic of Panama
Mr. Joel MEDINA, Chief of Shipping Direction of the Republic of Panama.
The Republic of Peru
His Excellency Senor Dr. Don Recardo RIVERA SCHREIBER, K.B.E., Peruvian Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary at London.
The Republic of the Philippines
Commissioner Eleuterio CAPAPAS, Commissioner of Customs.
Engineer Agustin MATHAY, Chief Hull and Boiler Inspection Division, Bureau of Customs.
Attorney Casimiro CALUAG, Chief Legal Counsel, Bureau of Customs.
The Polish People's Republic
Mr. Ludwik SZYMANSKI, Member of the Board of the Ministry of Shipping.
Mr. Wladyslaw MILEWSKI, Director of Polish shipping Register.
The Portuguese Republic
His Excellency General Adolfo ABRANCHES PINTO, Portuguese Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary at London.
Commander Joaquin Carlos ESTEVES CARDOSO, Inspector-General of the Merchant Marine; Naval Architect to the Head Commission on Fisheries.
Lieut.-Commander Antonio J. BELO DE CARVALHO, Electrical Engineer, Chief Surveyor for Electrical and Radio Installations.
Lieut.-Commander Manuel ANTUNES DA MOTA, Hydrographical Engineer, Chief Surveyor for Safety of Navigation.
The Spanish State
The Kingdom of Sweden
Dr. Carl Gosta WIDELL, Director General of the National Board of Shipping and Navigation.
The Swiss Confederation
His Excellency Mr. Armin DAENIKER, Swiss Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary at London.
The Union of Soviet Socialist Republics
His Excellency Mr. Alexander A. SOLDATOV, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the Union of Soviet Socialist Republics at London.
Captain Alexander A. SAVELIEV, Member of the Board of the Ministry of Merchant Marine of the Union of Soviet Socialist Republics.
The United Arab Republic
Comm. (Retd.) Adnan LOUSTAN, Deputy Director General, Ports and Lighthouses Administration.
The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
Sir Gilmour JENKINS, K.C.B., K.B.E., M.C.
Mr. Percy FAULKNER, C.B., Deputy Secretary, Ministry of Transport.
Mr. Dennis C. HASELGROVE, Under Secretary, Ministry of Transport.
The United States of America
Admiral Alfred C. RICHMOND, Commandant of the United States Coast Guard.
Mr. Robert T. MERRILL, Chief of the Shipping Division, Department of State.
The Republic of Venezuela
His Excellency Dr. Ignacio IRIBARREN Borges, Venezuelan Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary at London.
Capitan de Navio Antonio PICARDI, Head of Technical Services and Inspection Division of the Merchant Marine, Ministry of Communications.
Captain Armando de PEDRAZA Pereira, Naval Attaché, Venezuelan Embassy, London.
The Federal People's Republic of Yugoslavia
Mr. Ijubisa VESELINOVIC, Assistant Secretary of the Federal Council for Transport and Communications.
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 Governments 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
- The Contracting Governments undertake to communicate to and deposit with the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter called the Organization) :
- (a) a list of non-governmental agencies which are authorised to act in their behalf in the administration of measures for safety of life at sea for circulation to the Contracting Governments for the information of their officers ;
- (b) the text of laws, decrees, orders and regulations which shall have been promulgated on the various matters within the scope of the present Convention;
- (c) a sufficient number 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 Organization by the Contracting Government granting such permission.

Article VI

Suspension in case of War

(a) In case of war or other hostilities, a Contracting Government which considers that it is affected, whether as a belligerent or as a neutral, may suspend the operation of the whole or any part of the Regulations annexed hereto. The suspending Government shall immediately give notice of any such suspension to the Organization.

(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 Organization.

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

Article VII

Prior Treaties and Conventions

(a) As between the Contracting Governments the present Convention replaces and abrogates the International Convention for the Safety of Life at Sea which was signed in London on 10 June 1948.

(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 Organization 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 Organization to all Contracting Governments for consideration and acceptance under this paragraph.

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

(ii) Any such recommendation by the Maritime Safety Committee shall be communicated by the Organization 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 Organization 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 Organization to all Contracting 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 Governments 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 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 shall 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 twelve months after the date on which not less than fifteen acceptances, including seven by countries each with not less than one million gross tons of shipping have been deposited in accordance with Article X. The Organization shall inform all Governments which have signed or accepted the present Convention of the date on which it comes into force.

(b) 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 Organization 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 Organization.

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 shall as soon as possible consult with such territory in an endeavour to extend the present Convention to that territory and may at any time by notification in writing given to the Organization 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 Organization 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 Organization.

(c) The Organization 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.

(a) The present Convention shall be deposited in the archives of the Organization and the Secretary-General of the Organization shall transmit certified true copies thereof to all Signatory Governments and to all other Governments which accept the present Convention.

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

In witness whereof the undersigned Plenipotentiaries have signed the present Convention.

Done in London this seventeenth day of June, 1960, in a single copy in English and French each text being equally authoritative.

The original texts will be deposited with the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, together with texts in the Russian and Spanish languages which will be translations.

For the Government of the Argentine Republic :

C.A.SANCHEZ SANUDO

M.H. CALZOLARI

N.G. PALACIOS

(Subject to acceptance)

For the Government of the Commonwealth of Australia :

T. NORRIS

(Subject to acceptance)

For the Government of the Kingdom of Belgium

R. L. VAN MEERBEKE

R. E. VANCRAEYNEST

(Sous réserve d'acceptation)

For the Government of the United States of Brazil :

LUIS CLOVIS DE OLIVEIRA

(Subject to acceptance)

For the Government of the People's Republic of Bulgaria :

G. ZENGULEKOV

(Subject to ratification and to the following declaration)
«The Government of the People's Republic of Bulgaria, noting that the inclusion in the Convention of the provisions of paragraph (b) of Regulation 7 and Regulation 11 of Chapter VIII in the part concerning the procedure for admitting nuclear-powered vessels into foreign ports is not necessary and can impede the exploitation of nuclear-powered vessels and be detrimental to the construction of such vessels, does not consider itself committed to the above-mentioned provisions of the Convention».

- For the Government of Cameroun :
CH. SAGUEZ
(Sous réserve d' acceptation)
- For the Government of Canada :
GEORGE A. DREW
ALAN CUMYN
(Subject to ratification)
- For the Government of the Republic of China :
WU NAN-JU
(Subject to acceptance)
- For the Government of the Republic of Cuba :
- For the Government of the Czechoslovak Republic :
- For the Government of the Kingdom of Denmark :
J. WORM
ANDERS BACHE
(Subject to acceptance)
- For the Government of the Dominican Republic :
HECTOR GARCIA-GODOY
(Subject to acceptance)
- For the Government of the Republic of Finland :
VOLMARI SARKKA
(Subject to acceptance)
- For the Government of the French Republic :
G. GRANDVAL
(Sous réserve d' acceptation ultérieure)
- For the Government of the Federal Republic of Germany
H. HERWARTH
K. SCHUBERT
(Subject to ratification)
- For the Government of the Kingdom of Greece :
P. PAGONIS
(Subject to acceptance)
- For the Government of the Hungarian People's Republic
B. SZILAGYI
(Subject to ratification and to the following declaration)
«The Government of the Hungarian People's Republic, noting that the inclusion in the Convention of the provisions of paragraph (b) of Regulation 7 and Regulation 11 of Chapter VIII in the part concerning the procedure for admitting nuclear-powered vessels into foreign ports is not necessary and can impede the exploitation of nuclear-powered vessels and be detrimental to the construction of such vessels, does not consider itself committed to the above-mentioned provisions of the Convention».
- For the Government of the Republic of Iceland :
HJALMAR R. BARDARSON
PALL RAGNARSSON
(Subject to acceptance)
- For the Government of the Republic of India :
R. L. GUPTA
(Subject to acceptance)
- For the Government of Ireland :
VALENTIN IREMONGER
(Subject to acceptance)
- For the Government of the State of Israel:
I. J. MINTZ
M. OFER
(Subject to ratification)
- For the Government of the Italian Republic :
F. GHIGLIA
(Subject to acceptance)
- For the Government of Japan :
TORU NAKAGAWA
MASAO MIZUSHINA
(Subject to ratification)
- For the Government of the Republic of Korea :
TONG JIN PARK
(Subject to acceptance)
- For the Government of Kuwait :
M. QABAZARD
(Subject to acceptance)
- For the Government of the Republic of Liberia :
GEO. T. BREWER, JR.
EDW. R. MOORE
G. BUCHANAN
E. B. MCROHAN, JR.
(Subject to approval)
- For the Government of the United Mexican States :
- For the Government of the Kingdom of the Netherlands :
C. MOOLENBURGH
E. SMIT FZN
(Subject to acceptance)
- For the Government of New Zealand :
V. G. BOIVIN
(Subject to acceptance)
- For the Government of the Kingdom of Norway :
NEUBERTH WIE
MODOLY HAREIDE
Subject to acceptance)
- For the Government of Pakistan :
MOHAMMED YOUSUF
(Subject to acceptance)
- For the Government of the Republic of Panama :
J. MEDINA
(Subject to acceptance)
- For the Government of the Republic of Peru :
RICARDO RIVERA SCHREIBER
(Subject to acceptance)
- For the Government of the Republic of the Philippines :
E. CAPAPAS
AGUSTIN L. MATHAY
C. CALUAG
(Subject to acceptance)
- For the Government of the Polish People's Republic :
- For the Government of the Portuguese Republic :
ADOLFO DO AMARAL ABRANCHES PINTO
JOAQUIN CARLOS ESTEVES CARDOSO
ANTONIO DE JESUS BRAZ BELO DE CARVALHO
MANUEL ANTUNES DA MOTA
(Subject to acceptance)
- For the Government of the Spanish State :
For the Government of the Kingdom of Sweden :
C. G. WIDELL
(Subject to acceptance)

For the Government of the Swiss Confederation :

ARMIN DAENIKER

(Subject to acceptance)

For the Government of the Union of Soviet Socialist Republics :

A. SOLDATOV

(Subject to ratification with reservation).

«The Government of the Union of Soviet Socialist Republics, noting that the inclusion in the Convention of the provisions of paragraph (b) of Regulation 7 and Regulation 11 of Chapter VIII in the part concerning the procedure for admitting nuclear-powered vessels into foreign ports is not necessary and can impede the exploitation of nuclear-powered vessels and be detrimental to the construction of such vessels, does not consider itself committed to the above-mentioned provisions of the Convention».

For the Government of the United Arab Republic :

A. LOUSTAN

(Subject to acceptance)

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

GILMOUR JENKINS

PERCY FAULKNER

DENNIS C. HASELGROVE

(Subject to acceptance)

For the Government of the United States of America :

ALFRED C. RICHMOND

R. T. MERRILL

(Subject to acceptance)

For the Government of the Republic

IGNACIO IRIBARRAN. BORGES

A. PICARDI

A. DE PEDRAZA

(Subject to acceptance)

For the Government of the Federal People's Republic of Yugoslavia :

LJUBISE VESELINOVIC

(Subject to acceptance)

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 the 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 in-

ternational relations of which a Contracting Government is responsible or for which the United Nations are the administering authority is regarded as a separate 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 twelve 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) A fishing vessel is a vessel used for catching fish, whales, seals, walrus or other living resources of the sea.

(j) A nuclear ship is a ship provided with a nuclear power plant

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

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

(m) 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.

(vi) Fishing vessels.

(b) Except as expressly provided in Chapter V, nothing herein shall apply to ships solely navigating the Great Lakes of North America and the River St. Lawrence as far east as a straight line drawn from Cap des Rosiers to West Point. Anticosti Island and, on the north side of Anticosti Island, the 63rd Meridian.

Regulation 4

Exemptions

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.

Regulation 5

Equivalents

(a) Where the present Regulations require that a particular fitting, material, appliance or apparatus, or type thereof, shall be fitted or carried in a ship, or that any particular provision shall be made, the Administration may allow any other fitting, material, appliance or apparatus, or type thereof, to be fitted or carried, or any other provision to be made in that ship if it is satisfied by trial thereof or otherwise that such fitting, material, appliance or apparatus, or type thereof, or provision is at least as effective as that required by the present Regulations.

(b) Any Administration which so allows, in substitution, a fitting, material, appliance or apparatus, or type thereof, or provision, shall communicate to the Organization particulars thereof together with a report on any trials made and the Organization shall circulate such particulars to other Contracting Governments for the information of their officers.

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 therefrom, shall be carried out by officers of the country in which the ship is registered, provided that the Government of each country may entrust the inspection and survey either to surveyors nominated for the purpose or to organizations 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 twelve 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 survey shall be such as to ensure that the arrangements, material, and scantlings of the structure, boilers and other pressure vessels and their appurtenances, main and auxiliary machinery, electrical installation, radio installation, radiotelegraph installations in motor lifeboats, portable radio apparatus for survival craft, life-saving appliances, fire detecting and extinguishing appliances, pilot ladders 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, and that the ship is provided with the lights, means of making sound signals and distress signals as required by the provisions of the present Convention and international Collision Regulations.

- (ii) The periodical survey shall include an inspection of the structure, boilers and other pressure vessels, 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 other pressure vessels and their appurtenances, main and auxiliary machinery, electrical installation, radio installation, radiotelegraph installations in motor lifeboats, portable radio apparatus for survival craft, life-saving appliances, fire detecting and extinguishing appliances, pilot ladders and other equip-

ments, 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. The lights and means of making sound signals and the distress signals carried by the ship shall also be subject to the above — mentioned survey for the purpose of ensuring that they comply with the requirements of the present Convention and of the International Collision Regulations.

- (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 International Collision Regulations, 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) of this Regulation shall be in all respects such as to ensure that, from the point of view of safety of life, the ship is fit for 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 or other acceptable alternative 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 procedures to be followed and the intervals between two consecutive tests.

Regulation 8.

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

The life-saving appliances, except a radiotelegraph installation in a motor lifeboat or a portable radio apparatus for survival craft, and the 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 Regulation 7 of this Chapter with the substitution of 24 months for 12 months in subparagraph (a) (ii) of that Regulation. The fire control plans in new ships and the pilot ladders, lights and means of making sound signals carried by new and existing ships shall be included in the surveys for the purpose of ensuring that they comply fully with the requirements of the present Convention and, where applicable, 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 and any radiotelegraph installation in a motor lifeboat or portable radio apparatus for survival craft which is carried in compliance with the requirements of Chapter III of the present Regulations shall be subject to initial

and subsequent surveys as provided for passenger ships in Regulation 7 of this Chapter.

Regulation 10.

Survey of Hull, Machinery and Equipment of Cargo Ships.

The hull, machinery and equipment (other than items in respect of which Cargo Ship Safety Equipment Certificates, Cargo Ship Safety Radiotelegraphy Certificates or Cargo Ship Safety Radiotelephony Certificates are issued) of a cargo ship shall be surveyed on completion and thereafter in such manner and at such intervals as the Administration may consider necessary in order to ensure that their condition is in all respects satisfactory. The survey shall be such as to ensure that the arrangements, material, and scantlings of the structure, boilers and other pressure vessels and their appurtenances, main and auxiliary machinery, electrical installations and other equipments are in all respects satisfactory for the service for which the ship is intended.

Regulation 11.

Maintenance of Conditions after Survey

After any survey of the ship under Regulation 7 or Regulations 8, 9 and 10 has been completed, no change shall be made in the structural arrangements, machinery, equipments, &c. covered by the survey, without the sanction of the Administration.

Regulation 12.

Issue of Certificates

- (a) (i) A certificate called a Passenger Ship Safety Certificate shall be issued after inspection and survey to a passenger ship which complies with the requirements of Chapters II, III and IV and any other relevant requirements of the present Regulations.
- (ii) A certificate called a Cargo Ship Safety Construction Certificate shall be issued after survey to a cargo ship which satisfies the requirements for cargo ships on survey set out in Regulation 10 of this Chapter and complies with the applicable requirements of Chapter II, other than those relating to fire extinguishing appliances and fire control plans.
- (iii) A certificate called a Cargo Ship Safety Equipment Certificate shall be issued after inspection to a cargo ship which complies with the relevant requirements of Chapters II and III and any other relevant requirements of the present Regulations.
- (iv) A certificate called a Cargo Ship Safety Radiotelegraphy Certificate shall be issued after inspection to a cargo ship, fitted with a radiotelegraphy installation, which complies with the requirements of Chapter IV and any other relevant requirements of the present Regulations.
- (v) A certificate called a Cargo Ship Safety Radiotelephony Certificate shall be issued after inspection to a cargo ship, fitted with a radiotelephone installation, which complies with the requirements of Chapter IV and any other relevant requirements of the present Regulations.
- (vi) When an exemption is granted to a ship under and in accordance with the provisions of the present Regulations, a certificate called an Exemption Certificate

shall be issued in addition to the certificates prescribed in this paragraph.

- (vii) Passenger Ship Safety Certificates, Cargo Ship Safety Construction Certificates, Cargo Ship Safety Equipment Certificates, Cargo Ship Safety Radiotelegraphy Certificates, Cargo Ship Safety Radiotelephony Certificates and Exemption Certificates shall be issued either by the Administration or by any person or organization duly authorised by it. In every case, that Administration assumes full responsibility for the Certificate.

(b) Notwithstanding any 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, 1948, 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 Regulation 13 of Chapter I of that Convention.

(c) A Contracting Government shall not issue Certificates under, and in accordance with, the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1948 or 1929, after the date on which acceptance of the present Convention by the Government takes effect.

Regulation 13.

Issue of Certificate by another Government.

A Contracting Government 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, shall 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 or will be registered, and it shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued under Regulation 12 of this Chapter.

Regulation 14.

Duration of Certificates

(a) Certificates other than Cargo Ship Safety Construction Certificates, Cargo Ship Safety Equipment Certificates and Exemption Certificates shall be issued for a period of not more than 12 months. Cargo Ship Safety Equipment Certificates shall be issued for a period of not more than 24 months. Exemption Certificates shall not be valid for longer than the period of the certificates to which they refer.

(b) If a survey takes place within two months before the end of the period for which a Cargo Ship Safety Radiotelegraphy Certificate or a Cargo Ship Safety Radiotelephony Certificate issued in respect of cargo ships of 300 tons gross tonnage and upwards, but less than 500 tons gross tonnage, was originally issued, that certificate may be withdrawn; and a new certificate may be issued which shall expire 12 months after the end of the said period.

(c) 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 the Administration, but such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the country in which it is registered or is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable so to do.

(d) 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 its arrival in the country in which it is registered or the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port or country without having obtained a new certificate.

(e) 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 15

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 16

Posting up of Certificates

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

Regulation 17

Acceptance of Certificates

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

Regulation 18

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 Passenger Ship Safety Certificate and is in consequence, in accordance with the provisions of the present Regulations, free to carry a smaller number of lifeboats and other life-saving appliances than that stated in the Certificate, an annex may be issued by the Government, person, or organization referred to in Regulation 12 or 13.

(b) This annex 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 19

Control

Every ship holding a certificate issued under Regulation 12 or Regulation 13 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. Such certificate shall be accepted unless there are clear grounds for believing that the condition of the ship or of its equipment does not correspond substantially with the particulars of that certificate. In that case, the officer carrying out the control 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 Organization.

Regulation 20.

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 21.

Casualties

(a) Each Administration undertakes to conduct an investigation of any casualty occurring to any of its ships subject to the provisions of the present Convention when it judges that such an investigation may assist in determining what changes in the present Regulations might be desirable.

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

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 the keels of which were laid on or after the date of coming into force of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1948, the Administration shall ensure that the requirements which were applied under Chapter II of that Convention to new ships as defined in that Chapter are complied with. In the case of existing passenger ships and cargo ships the keels of which were laid before the date of coming into force of that Convention, the Administration shall ensure that the requirements which were applied under Chapter II of that Convention to existing ships as defined in that Chapter are complied with. As regards those requirements of Chapter II of the present Convention which are not contained in Chapter II of the 1948 Convention the Administration shall decide which of these requirements shall be applied to existing ships as defined in the present Convention.

(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) The 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 than 20 miles from the nearest land.

(d) In the case of a passenger ship which is permitted under paragraph (c) of Regulation 27 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 paragraph (e) of Regulation 5 of this Chapter, and the associated special provisions regarding permeability in paragraph (d) of Regulation 4 of this Chapter, unless the Administration is satisfied that, having regard to the nature and conditions of the voyage, compliance with the other provisions of the Regulations of this Chapter is sufficient.

(e) In the case of passenger ships 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 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) A subdivision loadline is a waterline used in determining the subdivision of the ship.
- (ii) The deepest subdivision loadline is the waterline which corresponds to the greatest draught permitted by the subdivision requirements which are applicable.
- (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 draught is the vertical distance from the moulded base line amidships to the subdivision loadline in question.
- (e) The bulkhead deck is the uppermost deck up to which the transverse watertight bulkheads are carried.
- (f) The margin line is a line drawn at least 3 inches (or 76 millimetres) below the upper surface of the bulkhead deck at side.
- (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 containing the main and auxiliary propelling machi-

nery, boilers serving the needs of propulsion, 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 of this Chapter, spaces provided below the margin line for the accommodation and use of the crew shall be regarded as passenger spaces.
- (j) In all cases volumes and areas shall be calculated to moulded lines.

PART B.—SUBDIVISION AND STABILITY

(Part B applies to passenger ships only, except that Regulation 19 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 in 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 set forth in Regulation 4 of this Chapter 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 length 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 assumptions referred to in Regulation 3 of this Chapter 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 of this Chapter;
 - (ii) the portion forward of the machinery space; and
 - (iii) the portion abaft the machinery space.
- (b) (i) The uniform average permeability throughout the machinery space shall be determined from the formula—

$$85 + 10 \left(\frac{a-c}{v} \right)$$

where :—

a=volume of the passenger spaces, as defined in Regulation 2 of this Chapter, 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) 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 of this Chapter, shall be taken as 95, that of 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.

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

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

where :

a =volume of the passenger spaces, as defined in Regulation 2 of this Chapter, 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 paragraph (c) of Regulation 27 of Chapter III to carry a number of persons on board in excess of the lifeboat capacity provided, and is required under paragraph (d) of Regulation 1 of 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 space. For the purpose of such calculation, the permeability of passenger spaces as defined in Regulation 2 of this Chapter shall be taken as 95, that of spaces containing machinery as 85, 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.

(f) Where a between deck compartment between two watertight transverse bulkheads contains any passenger or crew space, the whole of that compartment, less any space completely enclosed within permanent steel bulkheads and appropriated to other purposes, shall be re-

garded as passenger space. Where, however, the passenger or crew space in question is completely enclosed within permanent steel bulkheads, only the space so enclosed need be considered as passenger space.

Regulation 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 ships of greatest length, 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 of this Chapter :

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

$$A = \frac{L \text{ in metres}}{58.2} + .18 \quad (L=131 \text{ and upwards}) \dots (I)$$

$$B = \frac{L \text{ in feet}}{400} + .18 \quad (L=260 \text{ and upwards})$$

$$B = \frac{L \text{ in metres}}{30.3} + .18 \quad (L=79 \text{ and upwards}) \dots (II)$$

(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 :

C_s =the Criterion Numeral;

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

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

P = the whole volume of the passenger spaces below the margin line, as defined in Regulation 2 of this Chapter;

V = the whole volume of the ship below the margin line;
 $P_1 = KN$ where :—
 N = number of passenger 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 . . .	.6L
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—

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

and in other cases—

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

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

(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 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 :—

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

Nevertheless, where the criterion numeral is equal to 45 or more and simultaneously the computed factor of subdivision as given by formula (V) is .65 or less, but more than .50, the subdivision abaft the forepeak shall be governed by the factor .50.

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

$$S = \frac{9,382-20L}{34} \text{ (L in feet)} = \frac{3,574-25L}{13} \text{ (L in metres)}$$

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 :—

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

(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 (iii) of this paragraph shall apply also to ships of whatever length, which are to be certified to carry a number of passengers exceeding 12 but not exceeding—

L^2 (in feet)	L^2 (in metres)
7,000	650
= — or 50, whichever is the less	

(e) Special Standards of Subdivision for Ships which are permitted under paragraph (c) of Regulation 27 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 1 of this Chapter to comply with special provisions.

(i) (1) 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.

(2) 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) Where, 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 (1) to (5), 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.

(1) 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).

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

$$BB = \frac{L \text{ in feet}}{57.6} + 20 \text{ (L=180 and upwards)}$$

$$BB = \frac{L \text{ in metres}}{17.6} + 20 \text{ (L=55 and upwards)}$$

(3) 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) 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 sub-paragraph (ii) (2) 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 B B, 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 subparagraph (d) (i) of this Regulation, whichever is the smaller.

(4) The subdivision abaft the forepeak 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—

$$S_1=\frac{1,950-4L}{10} \quad (L \text{ in feet}).$$

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

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) (2) 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:—

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

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.

(5) The subdivision abaft the forepeak 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 14 of this Chapter; and

(ii) the two compartments adjacent to the «step» in the bulkhead deck are each within the permissible length corresponding 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 of this Chapter 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 330 feet (or 100 metres) in length and upwards, one of the main transverse bulkheads abaft the forepeak shall be fitted at a distance from 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 of this Chapter, 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 paragraph (e) of this Regulation.

(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 of this Chapter.

(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 undamaged side shall not be greater than that assumed on the damaged side.

(i) Where the required factor of subdivision is .50 or less, the combined length of any two adjacent compartments shall not exceed the floodable length.

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 separated by a bulkhead which is stepped under the conditions of sub-paragraph (e) (i) of Regulation 6 of this Chapter 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 but more than .33 intact stability shall be adequate to withstand the flooding of any two adjacent main compartments.

Where the required factor of subdivision is .33 or less the intact stability shall be adequate to withstand the flooding of any three 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) of this Regulation 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 calculations 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.

(iii) In cases where the Administration considers the range of stability in the damaged condition to be doubtful, it may require investigation thereof.

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

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

*Whichever results in the more severe requirements

Higher surface permeabilities are to be assumed in respect of spaces which, in the vicinity of the damage waterplane, contain no substantial quantity of accommodation or machinery and spaces which are not generally occupied by any substantial quantity of cargo or stores.

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

(i) longitudinal extent : 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. Where the requi-

red factor of subdivision is .33 or less the assumed longitudinal extent of damage shall be increased as necessary so as to include any two consecutive main transverse watertight bulkheads;

(ii) transverse extent (measured inboard from the ship's side, at right angles to the centre line at the level of the deepest subdivision load line) : a distance of one-fifth of the breadth of the ship, as defined in Regulation 2 of this Chapter; and

(iii) vertical extent : from the base line upwards without limit.

(iv) If any damage of lesser extent than that indicated in sub-paragraphs (i), (ii) and (iii) of this paragraph 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 it is necessary to correct large angles of heel, the means adopted shall, where practicable, be self-acting, but in any case where controls to cross-flooding fittings are provided they shall be operable from above the bulkhead deck. These fittings together with their controls as well as the maximum heel before equalisation shall be acceptable to the Administration. Where cross-flooding fittings are required the time for equalisation shall not exceed 15 minutes. Suitable information concerning the use of cross-flooding fittings shall be supplied to the master of the ship.

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

(i) in the case of symmetrical flooding there shall be a positive residual metacentric height of at least 2 inches (or 0.05 metres) as calculated by the constant displacement method;

(ii) in 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 considers necessary for the safety of the ship

(g) The master of the ship shall be supplied with the data necessary 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 the Administration unless it is shown that the intact metacentric height in any service condition necessary 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

Ballasting

When ballasting with water is necessary, the water ballast should not in general be carried in tanks intended for oil fuel. In ships in which it is not practicable to avoid putting water in oil fuel tanks, oily-water separator equipment to the satisfaction of the Administration shall be fitted, or other alternative means acceptable to the Administration shall be provided for disposing of the oily-water ballast.

Regulation 9

Peak and Machinery Space Bulkheads, Shaft Tunnels, &c

(a) (i) A ship shall have a forepeak or collision bulkhead, which shall be watertight up to the bulkhead deck. This bulkhead shall be fitted not less than 5 per cent. of the length of the ship, and not more than 10 feet (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 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 of this Chapter from the cargo and passenger spaces forward and aft, shall also be fitted and made watertight up to the bulkhead deck. The afterpeak bulkhead may, however, be stopped below the bulkhead deck, provided the degree of safety of the ship as regards subdivision is not thereby diminished.

(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 10

Double Bottoms

(a) A double bottom shall 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 165 feet (or 50 metres) and under 200 feet (or 61 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 200 feet (or 61 metres) and under 249 feet (or 76 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 249 feet (or 76 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 its depth shall be to the satisfaction of the Administration and the inner bottom shall be continued out to the ship's sides in such a manner as to protect the bottom to the turn of 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. The depth of the well shall in no case be more than the depth less 18 inches (or 457 millimetres) of the double bottom at the centreline, nor shall the well extend below the horizontal plane referred to in paragraph (b) of this Regulation. 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) A 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 11

Assigning, Marking and Recording of subdivision Loadlines

(a) In order that the required degree of subdivision shall be maintained, a loadline 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 may approve for the alternative service conditions.

(b) The subdivision loadlines assigned and marked shall be recorded in the Passenger ship 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 in force.

(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 Passenger Ship 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 in force.

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

(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 12

Construction and Initial Testing of Watertight Bulkheads, &c.

(a) Each watertight subdivision bulkhead, whether transverse or longitudinal, shall be constructed in such a manner that it shall be capable of supporting, with a proper margin of resistance, the pressure due to the maximum head of water which it might have to sustain in the event of damage to the ship but at least the pressure due to a head of water up to the margin line. 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 filling them with water is not compulsory. When testing by filling with water is not carried out, a hose test is compulsory: this test shall be carried out in the most advanced stage of the fitting out of the ship. In any case, a thorough inspection of the watertight bulkheads shall be carried out.

(d) The forepeak, double bottoms (including duct keels) and inner skins shall be tested with water to a head corresponding to the requirements of paragraph (a) of this Regulation.

(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 to a head corresponding to two-thirds of the depth from the top of keel to the margin line in way of the tanks, whichever is the greater: provided that in no case shall the test head be less than 3 feet (or 0.92 metres) above the top of the tank.

(f) The tests referred to in paragraphs (d) and (e) of this Regulation 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 13

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; satisfactory 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.

(iii) Lead or other heat sensitive materials shall not be used in systems which penetrate watertight subdivision bulkheads, where deterioration of such systems in the event of fire would impair the watertight integrity of the bulkheads.

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

(1) in the collision bulkhead below the margin line; (2) 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 (l) of this Regulation.

(ii) Except as provided in sub-paragraph (iii) of this paragraph, 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 fitted as required by sub-paragraph (ii) of this paragraph, provided the Administration is satisfied that there is no practical alternative to the fitting of such a 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 (ii) of paragraph (k) of this Regulation 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 spaces containing the main and auxiliary propelling machinery including boilers serving the needs of propulsion and all permanent bunkers, not more than one door apart from the doors to bunkers and shaft tunnels may be fitted in each main transverse bulkhead. Where two or more shafts are fitted the tunnels shall be connected by an inter-communicating passage. There shall be only one door between the machinery space and the tunnel spaces where two shafts are fitted and only two doors where there are more than two shafts. All these doors shall be of the sliding type and shall be located so as to have their sills as high as practicable. The hand gear for operating these doors from above the bulkhead deck shall be situated outside the spaces containing the machinery if this is consistent with a satisfactory arrangement of the necessary gearing.

(f) (i) Watertight doors shall be sliding doors or hinged doors or doors of an equivalent type. Plate doors secured only by bolts and doors required to be closed by dropping or by the action of a dropping weight are not permitted.

(ii) Sliding doors may be either:—

hand operated only, or
power operated as well as hand operated.

(iii) Authorized watertight doors may therefore be divided into three Classes:—

Class 1—hinged doors;

Class 2—hand operated sliding doors;

Class 3—sliding doors which are power operated as well as hand operated.

(iv) The means of operation of any watertight door whether power operated or not shall be capable of closing the door with the ship listed to 15 degrees either way.

(v) In all classes of watertight doors indicators shall be fitted which show, at all operating stations from which the doors are not visible, whether the doors are open or closed. If any of the watertight doors, of whatever Class, is not fitted so as to enable it to be

closed from a central control station, it shall be provided with a mechanical, electrical, telephonic, or any other suitable direct means of communication, enabling the officer of the watch promptly to contact the person who is responsible for closing the door in question, under previous orders.

(g) Hinged doors (Class 1) shall be fitted with quick action closing devices, such as catches, workable from each side of the bulkhead.

(h) Hand operated sliding doors (Class 2) may have a horizontal or vertical motion. It shall be possible to operate the mechanism at the door itself from either side, and in addition, from an accessible position above the bulkhead deck, with an all round crank motion, or some other movement providing the same guarantee of safety and of an approved type. Departures from the requirement of operation on both sides may be allowed, if this requirement is impossible owing to the layout of the spaces. When operating a hand gear the time necessary for the complete closure of the door with the vessel upright, shall not exceed 90 seconds.

(i) (i) Power operated sliding doors (Class 3) may have a vertical or horizontal motion. 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 from both sides. The arrangement shall be such that the door will close automatically if opened by local control after being closed from the central control, and also such that any door can be kept closed by local systems which will prevent the door from being opened from the upper control. Local control handles in connection with the power gear shall be provided 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 without being able to set the closing mechanism in operation accidentally. Power operated sliding doors shall be provided with hand gear workable at the door itself on either side and from an accessible position above the bulkhead deck, with an all round crank motion or some other movement providing the same guarantee of safety and of an approved type. Provision shall be made to give warnings by sound signal that the door has begun to close and will continue to move until it is completely closed. The door shall take a sufficient time to close to ensure safety.

(ii) There shall be at least two independent power sources capable of opening and closing all the doors under control, each of them capable of operating all the doors simultaneously. The two power sources shall be controlled from the central station on the bridge provided with all the necessary indicators for checking that each of the two power sources is capable of giving the required service satisfactorily.

(iii) In the case of hydraulic operation, each power source shall consist of a pump capable of closing all doors in not more than 60 seconds. In addition, there shall be for the whole installation hydraulic accumulators of sufficient capacity to operate all the doors at least three times, i.e., closed—open—closed. The fluid used shall be one which does not freeze at any of the temperatures liable to be encountered by the ship during its service.

(j) (i) Hinged watertight doors (Class 1) 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 2.13 metres) above the deepest subdivision loadline.

(ii) Watertight doors, the sills of which are above the deepest loadline and below the line specified in the preceding sub-paragraph shall be sliding doors and may be hand operated (Class 2), except in vessels engaged

on short international voyages and required to have a factor of subdivision of .50 or less in which all such doors shall be power operated. When trunkways in connection with refrigerated cargo and ventilation or forced draught ducts are carried through more than one main watertight subdivision bulkhead, the doors at such openings shall be operated by power.

(k) (i) Watertight doors which may sometimes be opened at sea, and the sills of which are below the deepest subdivision loadline shall be sliding doors. The following rules shall apply :—

(1) when the number of such doors (excluding doors at entrances to shaft tunnels) exceeds five, all of these doors and those at the entrance to shaft tunnels or ventilation or forced draught ducts, shall be power operated (Class 3) and shall be capable of being simultaneously closed from a central station situated on the bridge;

(2) when the number of such doors (excluding doors at entrances to shaft tunnels) is greater than one, but does not exceed five.

(a) where the ship has no passenger spaces below the bulkhead deck, all the above mentioned doors may be hand operated (Class 2);

(b) where the ship has passenger spaces below the bulkhead deck all the above mentioned doors shall be power operated (Class 3) and shall be capable of being simultaneously closed from a central station situated on the bridge;

(3) in any ship where there are only two such watertight doors and they are into or within the space containing machinery, the Administration may allow these two doors to be hand operated only (Class 2).

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

(1) (i) If the Administration is satisfied that such doors are essential, watertight doors of satisfactory construction may be fitted in watertight bulkheads dividing cargo between deck spaces. Such doors may be hinged, rolling or sliding doors but shall not be remotely controlled. They shall be fitted at the highest level and as far from the shell plating as practicable, but in no case shall the outboard vertical edges be situated at a distance from the shell plating which is less than one-fifth of the breadth of the ship, as defined in Regulation 2 of this Chapter, such distance being measured at right angles to the centre line of the ship at the level of the deepest subdivision loadline.

(ii) Such 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 the log book. Should any of the doors be accessible during the voyage, they shall be fitted with a device which prevents unauthorized opening. When it is proposed to fit such doors, the number and arrangements shall receive the special consideration of the Administration.

(m) 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 urgent necessity. The necessary precautions shall be taken in replacing them to ensure that the joints shall be watertight.

(n) 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.

(o) (i) Where trunkways or tunnels for access from crew 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 16 of this Chapter. 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 draught, piercing main transverse watertight bulkheads, these shall receive the special consideration of the Administration.

Regulation 14

Openings in the Shell Plating below the Margin Line

(a) The number of openings 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 $2\frac{1}{2}$ per cent. of the breadth of the ship above the deepest subdivision loadline, all sidescuttles in that between deck shall be of the 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 (i) of this paragraph, shall be of such construction as will effectively prevent any person opening them without the consent of the master of the ship.

(iii) (1) Where in a between decks, the sills of any of the sidescuttles referred to in sub-paragraph (ii) of this paragraph are below a line drawn parallel to the bulkhead deck at side and having its lowest point $4\frac{1}{2}$ feet (or 1.37 metres) plus $2\frac{1}{2}$ 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 for fresh water may be made when applicable.

(2) 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.

(3) For any ship that has one or more sidescuttles so placed that the requirements of clause (1) of this sub-paragraph would apply when she was floating at her deepest subdivision loadline, the Administra-

tion 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 $4\frac{1}{2}$ feet (or 1.37 metres) plus $2\frac{1}{2}$ 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 in force, 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 watertight 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 $2\frac{1}{2}$ per cent. of the breadth of the ship above the deepest subdivision loadline, 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 in force to be permanently attached in their proper positions. Such portable deadlights shall be stowed adjacent to the sidescuttles they serve.

(e) Sidescuttles and their deadlights, which will not 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 log book 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 plating shall be fitted with efficient and accessible arrangements for preventing the accidental admission of water into the ship. Lead or other heat sensitive materials shall not be used for pipes fitted outboard of shell valves in inlets or discharges or any other application where the deterioration of such pipes in the event of fire would give rise to danger of flooding.

(ii) (1) Except as provided in sub-paragraph (iii) of this paragraph each separate discharge led through the shell plating from spaces below the margin line shall be provided either with one automatic non-return valve fitted with a positive means of closing it from above the bulkhead deck, or, alter-

natively, with two automatic non-return valves without such means, the upper of which is so situated above the deepest subdivision loadline as to be always accessible for examination under service conditions, and is of a type which is normally closed.

- (2) 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 shall be of sufficient strength. They shall be effectively closed and secured watertight before the ship leaves port, and shall be kept closed during navigation.

(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 15

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) All cocks and valves for sea inlets and discharges below the bulkhead deck and all fittings outboard of such cocks and valves shall be made of steel, bronze or other approved ductile material. Ordinary cast iron or similar materials shall not be used.

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

Regulation 16.

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

(a) Watertight decks, trunks, tunnels, duct keels and ventilators shall be of the same strength as watertight bulkheads at corresponding levels. The means used for making them watertight, and 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 17,

Watertight Integrity above the Margin Line

(a) The Administration may require that all reasonable and practicable measures shall be taken to limit the entry and spread of water above the bulkhead deck. Such measures may include partial bulkheads or webs. When partial watertight bulkheads and webs are fitted on the bulkheads deck, above or in the immediate vicinity of main subdivision bulkheads, they shall have watertight shell and bulkhead deck connections so as to restrict the flow of water along the deck when the ship is in a heeled damaged condition. Where the partial watertight bulkhead does not line up with the bulkhead below, the bulkhead deck between shall be made effectively watertight.

(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. Freeing ports, open rails and/or scuppers shall be fitted as necessary for rapidly clearing the weather deck of water under all weather conditions.

(c) 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.

(d) Efficient inside deadlights arranged so that they can be easily and effectively closed and secured watertight, shall be provided for all sidescuttles to spaces below the first deck above the bulkhead deck.

Regulation 18

Bilge Pumping Arrangements in Passenger Ships

(a) Ships shall be provided with an efficient bilge pumping plant capable of pumping from and draining any watertight compartment which is neither a permanent oil compartment nor a permanent water compartment under all practicable conditions after a casualty whether the ship is upright or listed. For this purpose wing suction 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 suction may be required. Arrangements shall be made whereby water in the compartment may find its way to the suction pipes. Where in relation to particular compartments the Administration is satisfied that the provision of drainage may be undesirable, it may allow such provision to be dispensed with if calculations made in accordance with the conditions laid down in paragraph (b) of Regulation 7 of this Chapter show that the safety of the ship will not be impaired. Efficient means shall be provided for draining water from insulated holds.

(b) (i) 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.

(ii) The requirements are summarised in the following table:—

Criterion numeral	Less than 30	30 and over
Main engine pump (may be replaced by one independent pump)	1	1
Independent pumps	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. If the engines and boilers are in two or more watertight compartments, the pumps available for bilge service shall be distributed throughout 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 shall 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 additional pumps which may be provided for peak compartments only, each required bilge pump shall be arranged to draw water from any space required to be drained by paragraph (a) of this Regulation.

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

(ii) In coal-burning ships there shall be provided in the stokehold, in addition to the other suction 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) (i) In addition to the direct bilge suction or suction required by paragraph (f) of this Regulation there shall be in the machinery space a direct suction from the main circulating pump leading to the drainage level of the machinery space and fitted with a non-return valve. The diameter of this direct suction pipe shall be at least two-thirds of the diameter of the pump inlet in the case of steamships, and of the same diameter as the pump inlet in the case of motorships.

(ii) Where in the opinion of the Administration the main circulating pump is not suitable for this purpose, a direct emergency bilge suction shall be led from the largest available independent power driven pump to the drainage level of the machinery space; the suction shall be of the same diameter as the main inlet of the pump used. The capacity of the pump so connected shall exceed that of a required bilge pump by an amount satisfactory to the Administration.

(iii) The spindles of the sea inlet and direct suction

valves shall extend well above the engine room platform.

(iv) Where the fuel is, or may be, coal and there is no watertight bulkhead between the engines and the boilers, a direct discharge overboard or alternatively a by-pass to the circulating pump discharge, shall be fitted from any circulating pump used in compliance with sub-paragraph (i) of this paragraph.

(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 water or oil is carried

(ii) All bilge pipes used in or under coal bunkers or fuel storage tanks or in boiler or machinery spaces including spaces in which oil-settling tanks or oil fuel pumping units are situated, shall be of steel or other approved material.

(i) The diameter of the bilge main shall be calculated according to the following formulae provided that the actual internal diameter of the bilge main may be of the nearest standard size acceptable to the Administration :

$$d = \sqrt{\frac{L(B+D)}{2.500}} + 1$$

where d = 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 to bulkhead deck in feet;

or

$$d = 1.68 \sqrt{L(B+D)} + 25$$

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 to bulkhead deck in metres.

The diameter of the bilge branch pipes shall be determined by rules to be made by the Administration.

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

(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 compartment. 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 subdivision 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; in addition, damage to a pump or its pipe connecting to the bilge main outboard of a line drawn at one-fifth of the breadth of the ship shall not put the bilge system out of action. If there is only one system of pipes common to all the pumps, the necessary cocks or valves for controlling the bilge suction must be capable of being operated

from above the bulkhead deck. Where in addition to the main bilge pumping system an emergency bilge pumping system is provided, it shall be independent of the main system and so arranged that a pump is capable of operating on any compartment under flooding conditions; in that case only the cocks and valves necessary for the operation of the emergency system need be capable of being operated from above the bulkhead deck.

(m) All cocks and valves mentioned in paragraph (l) of this Regulation which can be operated from above the bulkhead deck shall have their controls at their place of operation clearly marked and provided with means to indicate whether they are open or closed.

Regulation 19.

Stability Information for Passenger Ships and Cargo Ships

(a) Every passenger ship and cargo ship shall be inclined upon its completion and the elements of its stability determined. The master shall be supplied with such reliable information as is necessary to enable him by rapid and simple processes to obtain accurate guidance as to the stability of the ship under varying conditions of service, and a copy shall be furnished to the Administration.

(b) Where any alterations are made to a ship so as to materially affect the stability information supplied to the master, amended stability information shall be provided. If necessary the ship shall be re-inclined.

(c) 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.

(d) The Administration may also allow the inclining test of an individual ship or class of ships, especially designed for the carriage of liquids or ore in bulk, to be dispensed with when reference to existing data for similar ships clearly indicate that due to the ship's proportions and arrangements more than sufficient metacentric height will be available in all probable loading conditions.

Regulation 20.

Damage Control Plans

There shall be permanently exhibited, for the guidance of the officer in charge of the ship, plans showing clearly for each deck and hold the boundaries of the watertight compartments, the openings therein with the means of closure and position of any controls thereof, and the arrangements for the correction of any list due to flooding. In addition, booklets containing the aforementioned information shall be made available to the officers of the ship.

Regulation 21.

Marking, Periodical Operation and Inspection of Watertight Doors, & c.

(a) This Regulation applies to new and existing ships.
(b) Drills for the operating of watertight doors, sidescuttles, valves and closing mechanisms of scuppers, ash-shoots 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. In all ships all watertight power doors and hinged doors, in main transverse bulkheads, in use at sea, shall be operated daily.

(c) (i) 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.

(ii) Such valves, doors and mechanisms shall be suitably marked to ensure that they be properly used to provide maximum safety.

Regulation 22.

Entries in Log

(a) This Regulation applies to new and existing ships.

(b) Hinged doors, portable plates, sidescuttles, gangway, 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.

(c) A record of all drills and inspections required by Regulation 24 of this Chapter shall be entered in the log book with an explicit record of any defects which may be disclosed.

PART C. — MACHINERY AND ELECTRICAL INSTALLATIONS

(Part C applies to passenger ships and cargo ships)

Regulation 23.

General.

(a) Electrical installations in passenger 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) Cargo ships shall comply with Regulations 26, 27, 28, 29, 30 and 33 of this Chapter.

Regulation 24.

Main Source of Electrical Power in Passenger Ships.

(a) Every passenger 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 services referred to in subparagraph (a) (i) of Regulation 23 of this Chapter in the event of any one of these generating sets being stopped.

(b) In a passenger ship where there is only one main generating station the main switchboard shall be located in the same main fire zone. Where there is more than one main generating station it is permissible to have only one main switchboard.

Regulation 25

Emergency Source of Electrical Power in Passenger Ships.

(a) There shall be above the bulkhead deck and outside the machinery casings a self-contained emergency source of electrical power. Its location in relation to the main source or sources of electrical power shall be such as to ensure to the satisfaction of the Administration that a fire or other casualty to the machinery space as defined in paragraph (h) of Regulation 2 of this Chapter will not interfere with the supply or distribution of emergency power. It shall not be forward of the collision bulkhead.

(b) 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 simultaneously. Special consideration shall be given to emergency lighting at every boat station on deck and oversides in all alleyways, stairways and exits in the machinery spaces and in the control stations as defined in paragraph (f) of Regulation 35 of this Chapter to the sprinkler pump to navigation lights and to the daylight signalling lamp if operated from the main source of power. 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.

(c) The emergency source of power may be either : —

(i) a generator driven by a suitable prime-mover with an independent fuel supply and with approved starting arrangements; the fuel used shall have a flash point of not less than 110° F (or 43° C.); or

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

(d) (i) Where the emergency source of power is a generator there shall be provided a temporary source of emergency power consisting of an accumulator battery of sufficient capacity : —

(1) to supply emergency lighting continuously for half an hour ;

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

(3) to operate the indicators (if electrically operated) which show whether power operated watertight doors are open or closed; and

(4) to operate the sound signals (if electrically operated) which give warning that power operated watertight doors are about to close.

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 electrical supply.

(ii) Where the emergency source of power is 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.

(e) An indicator shall be mounted in the machinery space, preferably on the main switchboard, to indicate when any accumulator battery fitted in accordance with this regulation is being discharged.

(f) (i) The emergency switchboard shall be installed as near as is practicable to the emergency source of power.

(ii) Where the emergency source of power is a generator the emergency switchboard shall be located in the same space as the emergency source of power, unless the operation of the emergency switchboard would thereby be impaired.

(iii) No accumulator battery fitted in accordance with this Regulation shall be installed in the same space as the emergency switchboard.

(iv) The Administration may permit the emergency switchboard to be supplied from the main switchboard in normal operation.

(g) Arrangements shall be such that the complete emergency installation will function when the ship is inclined 22½ degrees and/or when the trim of the ship is 10 degrees.

(h) Provision shall be made for the periodic testing of the emergency source of power and the temporary source of power, if provided, which shall include the testing of automatic arrangements.

Regulation 26.

Emergency Source of Electrical Power in Cargo Ships

(a) Cargo ships of 5,000 Tons Gross Tonnage and upwards.

(i) In cargo ships of 5,000 tons gross tonnage and upwards there shall be a self-contained emergency source of power, located to the satisfaction of the Administration above the uppermost continuous deck and outside the machinery casings, to ensure its functioning in the event of fire or other casualty causing failure to the main electrical installation.

(ii) The power available shall be sufficient to supply all those services which are, in the opinion of the Administration, necessary for the safety of all on board in an emergency, due regard being paid to such services as may have to be operated simultaneously. Special consideration shall be given to:—

(1) emergency lighting at every boat station on deck and oversides, in all alleyways, stairways and exits, in the main machinery space and main generating set space, on the navigating bridge and in the chart-room;

(2) the general alarm; and

(3) navigation lights if solely electric, and the daylight signalling lamp if operated by the main source of electrical power.

The power shall be adequate for a period of 6 hours.

(iii) The emergency source of power may be either:—

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

(2) a generator driven by a suitable prime-mover with an independent fuel supply and with starting arrangements to the satisfaction of the Administration. The fuel used shall have a flash point of not less than 110° F. (or 43° C.).

(iv) Arrangements shall be such that the complete emergency installation will function when the ship is inclined 22½ degrees and/or when the trim of the ship is 10 degrees.

(v) Provision shall be made for the periodic testing of the complete emergency installation.

(b) Cargo ships of less than 5,000 Tons Gross Tonnage.

(i) In cargo ships of less than 5,000 tons gross tonnage there shall be a self-contained emergency source of power located to the satisfaction of the Administration, and capable of supplying the illumination at launching stations and stowage positions of survival craft prescribed in sub-paragraphs (a) (ii), (b) (ii) and (b) (iii) of Regulation 19 of Chapter III, and in addition such other services as the Administration may require, due regard being paid to Regulation 38 of Chapter III.

(ii) The power available shall be adequate for a period of at least 3 hours,

(iii) These ships shall also be subject to sub-paragraphs (iii), (iv), and (v) of paragraph (a) of this Regulation.

Regulation 27.

Precautions against Shock, Fire and other Hazards of Electrical Origin

(a) Passenger Ships and Cargo Ships

(i) (1) All exposed metal parts of electrical machines or equipment which are not intended to be «dive», but are liable to become «dive» under fault conditions, shall

be earthed (grounded); and all electrical apparatus shall be so constructed and so installed that danger of injury in ordinary handling shall not exist.

(2) Metal frames of all portable electric lamps, tools and similar apparatus, supplied as ship's equipment and rated in excess of a safety voltage to be prescribed by the Administration shall be earthed (grounded) through a suitable conductor, unless equivalent provisions are made such as by double insulation or by an isolating transformer. The Administration may require additional special precautions for electric lamps, tools or similar apparatus for use in damp spaces.

(ii) Main and emergency switchboards shall be so arranged as to give easy access back and front, without danger to attendants. The sides and backs and, where necessary, the fronts of switchboards shall be suitably guarded. There shall be non-conducting mats or gratings front and rear where necessary. Exposed current carrying parts at voltages to earth (ground) exceeding a voltage to be specified by the Administration shall not be installed on the face of any switchboard or control panel.

(iii) (1) Where the hull return system of distribution is used, special precautions shall be taken to the satisfaction of the Administration.

(2) Hull return shall not be used in tankers.

(iv) (1) All metal sheaths and armour of cables shall be electrically continuous and shall be earthed (grounded).

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

(v) 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.

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

(vii) Each separate circuit shall be protected against short circuit. Each separate circuit shall also be protected against overload except in accordance with Regulation 30 of this Chapter or where the Administration grants an exemption. The current-carrying capacity of each circuit shall be permanently indicated, together with the rating or setting of the appropriate overload protective device.

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

(b) Passenger Ships only

(i) 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.

(ii) Electric cables shall be of a flame retarding type to the satisfaction of the Administration. The Administration may require additional safeguards for electric cables in particular spaces of the ship with a view to the prevention of fire or explosion.

(iii) In spaces where inflammable mixtures are liable to collect, no electrical equipment shall be installed unless it is of a type which will not ignite the mixture concerned, such as flameproof (explosion proof) equipment.

(iv) A lighting circuit in a bunker or hold shall be provided with an isolating switch outside the space.

(v) 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 shall

be so constructed as to prevent the spread of fire from the box or device. Where splicing is employed it shall only be by an approved method such that it retains the original mechanical and electrical properties of the cable.

(c) Cargo Ships only

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

Regulation 28.

Means of Going Astern.

(a) Passenger Ships and Cargo Ships.

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

(b) Passenger Ships only

The ability of the machinery to reverse the direction of thrust of the propeller in sufficient time, under normal manoeuvring conditions and so to bring the ship to rest from maximum ahead service speed shall be demonstrated at the initial survey.

Regulation 29.

Steering Gear

(a) Passenger Ships and Cargo Ships

(i) Ships shall be provided with a main steering gear and an auxiliary steering gear to the satisfaction of the Administration.

(ii) The main steering gear shall be of adequate strength and sufficient to steer the ship at maximum service speed. The main steering gear and rudder stock shall be so designed that they are not damaged at maximum astern speed.

(iii) The auxiliary steering gear shall be of adequate strength and sufficient to steer the ship at navigable speed and capable of being brought speedily into action in an emergency.

(iv) The exact position of the rudder, if power operated, shall be indicated at the principal steering station.

(b) Passenger Ships only.

(i) The main steering gear shall be capable of putting the rudder over from 35 degrees on one side to 35 degrees on the other side with the ship running ahead at maximum service speed. The rudder shall be capable of being put over from 35 degrees on either side to 30 degrees on the other side in 28 seconds at maximum service speed.

(ii) The auxiliary steering gear shall be operated by power in any case in which the Administration would require a rudder stock of over 9 inches (or 22.86 centimetres) diameter in way of the tiller.

(iii) Where main steering gear power units and their connections are fitted in duplicate to the satisfaction of the Administration, and each power unit enables the steering gear to meet the requirements of sub-paragraph (i) of this paragraph, no auxiliary steering gear need be required.

(iv) Where the Administration would require a rudder stock with a diameter in way of the tiller exceeding 9 inches (or 22.86 centimetres) there shall be provided an alternative steering station located to the satisfaction of the Administration. The remote steering control systems from the principal and alternative steering stations shall be so arranged to the satisfaction of the Administration that failure of either system would not result in inability to steer the ship by means of the other system.

(v) Means satisfactory to the Administration shall be provided to enable orders to be transmitted from the bridge to the alternative steering station.

(c) Cargo Ships only

(i) The auxiliary steering gear shall be operated by power in any case in which the Administration would require a rudder stock of over 14 inches (or 35.56 centimetres) diameter in way of the tiller.

(ii) Where power operated steering gear units and connections are fitted in duplicate to the satisfaction of the Administration, and each unit complies with sub-paragraph (iii) of paragraph (a) of this Regulation, no auxiliary steering gear need be required, provided that the duplicate units and connections operating together comply with sub-paragraph (ii) of paragraph (a) of this Regulation.

Regulation 30

Electric and Electrohydraulic Steering Gear

(a) Passenger Ships and Cargo Ships

Indicators for running indication of the motors of electric and electrohydraulic steering gear shall be installed in a suitable location to the satisfaction of the Administration.

(b) All Passenger Ships (irrespective of tonnage and Cargo Ships of 5.000 Tons Gross Tonnage and upwards)

(i) Electric and electrohydraulic steering gear shall be served by two circuits fed from the main switchboard. One of the circuits may pass through the emergency switchboard, if provided. Each circuit shall have adequate capacity for supplying all the motors which are normally connected to it and which operate simultaneously. If transfer arrangements are provided in the steering gear room to permit either circuit to supply any motor or combination of motors, the capacity of each circuit shall be adequate for the most severe load condition. The circuits shall be separated throughout their length as widely as is practicable.

(ii) Short circuit protection only shall be provided for these circuits and motors.

(c) Cargo Ships of less than 5.000 Tons Gross Tonnage

(i) Cargo ships in which electrical power is the sole source of power for both main and auxiliary steering gear shall comply with sub-paragraphs (i) and (ii) of paragraph (b) of this Regulation, except that if the auxiliary steering gear is powered by a motor primarily intended for other services, sub-paragraph (b) (ii) may be waived, provided that the Administration is satisfied with the protection arrangements.

(ii) Short circuit protection only shall be provided for motors and power circuits of electrically or electrohydraulically operated main steering gear.

Regulation 31

Oil Fuel used in Passenger Ships

No internal combustion engine shall be used for any fixed installation in a passenger ship if its fuel has a flash point of 110 F. (or 43 C.) or less.

Regulation 32

Location of Emergency Installations in Passenger Ships

The emergency source of electrical power, emergency fire pumps, emergency bilge pumps, batteries of carbon dioxide bottles for fire extinguishing purposes and other emergency installations which are essential for the safety of the ship shall not be installed in a passenger ship forward of the collision bulkhead.

Regulation 33

Communication between Bridge and Engine Room

Ships shall be fitted with two means of communicating orders from the bridge to the engine room. One means shall be an engine room telegraph.

PART D.—FIRE PROTECTION

(In Part D, Regulations 34 to 52 apply to passenger

ships carrying more than 36 passengers; Regulations 35 and 53 apply to passenger ships carrying not more than 36 passengers; Regulations 35 and 54 apply to cargo ships of 4.000 tons gross tonnage and upwards.)

Regulation 34

General

(a) The purpose of this Part is to require the fullest practicable degree of protection from fire by regulation of the details of arrangement and construction. The three basic principles underlying these regulations are:

(i) separation of the accommodation spaces from the remainder of the ship by thermal and structural boundaries;

(ii) containment, extinction or detection of any fire in the space of origin;

(iii) protection of means of escape.

(b) The hull superstructure and deck houses shall be divided into main vertical zones by «A» Class bulkheads (as described in paragraph (c) of Regulation 35 of this Chapter) 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 spaces of their origin:

Method I.—The construction of internal divisional bulkheading of «B» Class divisions (as defined in paragraph (d) of Regulation 35 of this Chapter) generally without the installation of a detection or sprinkler system in the accommodation and service spaces; or

Method II.—The fitting of an 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 originate and with restricted use of combustible and highly inflammable materials and furnishings; but generally without the installation of a sprinkler system.

Where appropriate, the headings or sub-headings of the Regulations of this Part of this Chapter indicate under which Method or Methods the Regulation is a requirement.

Regulation 35.

Definitions

Wherever the phrases defined below occur throughout this Part of this Chapter 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 1,382° F (or 750° C). Any other material is a «Combustible Material».

(b) A Standard Fire Test is one which specimens of the relevant bulkheads or decks having a surface of approximately 50 square feet (or 4.65 square metres) and height of 8 feet (or 2.44 metres) resem

bling as closely as possible the intended construction and including where appropriate at least one joint are exposed in a test furnace to a series of time temperature relationships approximately as follows:—

at the end of the first	5 minutes	—1,000° F. (or 538°C.)
» » » » »	10 »	1,300° F. (or 704°C.)
» » » » »	30 »	1,550° F. (or 843°C.)
» » » » »	60 »	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 which 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 point on the face, including any joint, rise more than 325° F (or 180° C) above the initial 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. The Administration may require a test of an assembled prototype bulkhead or deck to ensure that it meets the above requirements for integrity and temperature rise.

(d) «B» Class or Fire-retarding Divisions are those divisions formed by bulkheads which are so constructed that they 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 regard to the nature of the adjacent spaces. In general, where such bulkheads are required to form fire-retarding divisions between spaces, they shall be of such material that, if either face is exposed for the first one-half hour period of the standard fire test, 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 point on the face including any joint rise more than 405° F. (or 225° 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. All materials entering into the construction and erection of incombustible «B» Class divisions shall themselves be of incombustible material. Reduced amounts of insulation or none at all may be provided where in the opinion of the Administration a reduced fire hazard is present. The Administration may require a test of an assembled prototype bulkhead to ensure that it meets the above requirements for integrity and temperature rise.

(e) Main Vertical Zones are those sections into which the hull, superstructure, and deck houses are divided

by «A» Class divisions, the mean length of which on any one 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 trunks to such spaces.

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

(m) Low flame spread means that the surface thus described will adequately restrict the spread of flame having regard to the risk of fire in the spaces concerned, this being determined to the satisfaction of the Administration by a suitably established test procedure.

Regulation 36.

Structure (Methods I, II and III).

(a) Method I

The hull, superstructure, structural bulkheads, decks and deckhouses shall be constructed of steel or other equivalent material.

(b) Method II

(i) The hull, superstructure, structural bulkheads, decks and deckhouses shall be constructed of steel or other equivalent material.

(ii) Where fire protection in accordance with Method II is employed, the superstructure may be constructed of, for example, aluminium alloy, provided that : —

(1) the temperature rise of the metallic cores of the «A» Class divisions, when exposed to the standard fire test, shall have regard to the mechanical properties of the material ;

(2) an automatic sprinkler system complying with paragraph (g) of Regulation 59 of this Chapter is installed.

(3) adequate provision is made to ensure that in the event of fire, arrangements for stowage, launching and embarkation into survival craft remain as effective as if the superstructure were constructed of steel;

(4) crowns and casings of boiler and machinery spaces are of steel construction adequately insulated, and the openings therein, if any, are suitably arranged and protected to prevent spread of fire.

(c) Method III

(i) The hull, superstructure, structural bulkheads, decks and deckhouses shall be constructed of steel or other equivalent material.

(ii) Where fire protection in accordance with Method III is employed, the superstructure may be constructed of, for example, aluminium alloy, provided that : —

- (1) the temperature rise of the metallic cores of the «A» Class divisions, when exposed to the standard fire test, shall have regard to the mechanical properties of the material ;
- (2) the Administration shall be satisfied that the amount of combustible materials used in the relevant part of the ship is suitably reduced. Ceilings (i.e., linings of deck heads) shall be incombustible;
- (3) adequate provision is made to ensure that in the event of fire, arrangements for stowage, launching and embarkation into survival craft remain as effective as if the superstructure were constructed of steel ;
- (4) crowns and casings of boiler and machinery spaces are of steel construction adequately insulated, and the openings therein, if any, are suitably arranged and protected to prevent spread of fire.

Regulation 37.

Main Vertical Zones (Methods I, II and III)

(a) The hull, superstructure and deckhouses shall be subdivided into main vertical zones. Steps and recesses shall be kept to a minimum, but where they are necessary, they shall be of «A» Class divisions.

(b) As far as practicable, the bulkheads forming the boundaries of the main vertical zones above the bulkhead deck shall be 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 38.

Openings in «A» Class Divisions (Methods I, II and III)

(a) Where «A» Class divisions are pierced for the passage of electric cables, pipes, trunks, ducts, &c. for girders, beams or other structures, arrangements shall be made to ensure that the fire resistance is not impaired.

(b) Dampers are to be fitted in ventilation trunks and ducts passing through 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. Indicators shall be fitted to show whether the dampers are open or shut.

(c) Except for tonnage openings and for hatches between cargo, store, and baggage spaces, and between such spaces and the weather decks, all openings shall be provided with permanently attached means of closing which shall be at least as effective for resisting fires as the divisions in which they are fitted. Where «A» Class divisions are pierced by tonnage openings the means of closure shall be by steel plates.

(d) The construction of all doors and door frames in «A» Class divisions, with the means of securing them when closed, shall provide resistance to fire as well as to the passage of smoke and flame as far as practicable equivalent to that of the bulkheads in which the doors are situated. Watertight doors need not be insulated.

(e) It shall be possible for each door to be opened from either side of the bulkhead by one person only. Fire doors in main vertical zone bulkheads 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 approved types and designs, and the self-closing mechanism shall be capable of closing the door against an inclination of $3\frac{1}{2}$ degrees opposing closure.

Regulation 39.

Bulkheads within Main Vertical Zones (Methods I and III).

(a) Method I

(i) Within the accommodation spaces, all enclosure bulkheads, other than those required to be of «A» Class divisions, shall be constructed of «B» Class divisions of incombustible materials, which may, however, be faced with combustible materials in accordance with Regulation 48 of this Chapter. All doorways and similar openings shall have a method of closure consistent with the type of bulkhead in which they are situated.

(ii) All corridor bulkheads shall extend from deck to deck. Ventilation openings may be permitted in the doors in «B» Class 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 such as will ensure fire integrity 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, and shall be of incombustible materials which may, however, be faced with combustible materials in accordance with Regulation 48 of this Chapter. These bulkheads shall 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); they shall extend from deck to deck. All doorways and similar openings shall have a method of closure consistent with the type of bulkhead in which they are situated.

(ii) Each public space larger than 1.600 square feet (or 150 square metres) shall be surrounded by «B» Class divisions of incombustible materials.

(iii) The insulation of «A» Class and «B» Class divisions, except those constituting the separation of the main vertical zones, the control stations, the stairway enclosures, and the corridors, may be omitted when the divisions constitute the outside part of the ship or when the adjoining compartment does not contain fire hazard.

(iv) All corridor bulkheads shall be of «B» Class divisions and shall extend from deck to deck. Ceilings, if fitted, shall be of incombustible materials. Ventilation openings may be permitted in doors, preferably in the lower portion. All other partition bulkheads shall also 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.

(v) «B» Class divisions other than those required to be of the incombustible type shall have incombustible cores or be of an assembled type having internal layers of sheet asbestos or similar incombustible material. The Administration may, however, approve

other materials without incombustible cores, provided that equivalent fire - retarding properties are ensured.

Regulation 40.

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 spaces 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 41.

Deck Coverings (Methods I, II and III).

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

Regulation 42.

Protection of Stairways in Accommodation and Service Spaces (Methods, I II and III).

(a) Methods I and III

(i) All stairways shall be of steel frame construction, except where the Administration sanctions the use of other equivalent material, 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 : —

- (1) a stairway connecting only two decks need not be enclosed, provided the integrity of the deck is maintained by proper bulkheads or doors at one level ;
- (2) 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 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 self-closing type, as required for the main vertical zone bulkheads, in accordance with Regulation 38 of this Chapter.

(b) Method II

(i) Main stairways shall be of steel frame construction, except where the Administration sanctions the use of other suitable materials which, together with such supplementary fire protection and/or extinction arrangements as would , in the opinion of the Administration, be equivalent to such construction, and shall be within enclosures formed of «A» Class divisions with positive means of closure at all opening from the lowest accommodation deck at least to a level which is directly accessible to the open deck except that : —

- (1) a stairway connecting only two decks need not be enclosed, provided the integrity of the deck is maintained by proper bulkheads or doors at one level ;
- (2) 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 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 self-closing type as required for the main vertical zone bulkheads, in accordance with Regulation 38 of this Chapter.

(iv) Auxiliary stairways, namely those which do not form part of the means of escape required by Regulation 68 of this Chapter and which connect only two decks, shall be of steel frame construction, except where the Administration sanctions the use of other suitable material in special cases, but need not be within enclosures, provided the integrity of the deck is maintained by the fitting of sprinklers at the auxiliary stairways.

Regulation 43.

Protection of Lifts (Passenger and Service), Vertical Trunks for Light and Air, &c., in Accommodation and Service Spaces (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 equivalent 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 not to afford passage for fire from one between deck or compartment to another.

Regulation 44.

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 45.

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 inflammable stores shall be so situated as to minimise the danger to passengers or crew in the event of fire.

Regulation 46.

Windows and Sidescuttles (Methods I, II and III).

(a) All windows and sidescuttles in bulkheads separating accommodation spaces and weather shall be constructed with frames of steel or other suitable material. The glass shall be retained by a metal glazing bead.

(b) All windows and sidescuttles in bulkheads within accommodation spaces shall be constructed so as to preserve the integrity requirements of the type of bulkhead in which they are fitted.

(c) In spaces containing (1) main propulsion machinery, or (2) oil-fired boilers, or (3) auxiliary internal combustion type machinery of total horse-power of 1.000 or over, the following measures shall be taken:—

(i) skylights shall be capable of being closed from outside the space;

(ii) skylights containing glass panels shall be fitted with external shutters of steel or other equivalent material permanently attached;

(iii) any window permitted by the Administration in casings of such spaces shall be of the non-opening type, and shall be fitted with an external shutter of steel or other equivalent material permanently attached;

(iv) in the windows and skylights referred to in sub-paragraphs (i), ii() and (iii) of this paragraph, wire reinforced glass shall be used.

Regulation 47.

Ventilation Systems (Methods I, II and III).

(a) The main inlets and outlets of all ventilation systems shall be capable of being closed from outside the space in the event of a fire. In general, the ventilation fans shall be so disposed that the ducts reaching the various spaces remain within the main vertical zone.

(b) All power ventilation, except cargo and machinery space ventilation and any alternative system which may be required under paragraph (d) of this Regulation, shall be fitted with master controls so that all fans may be stopped from either of two separate positions which shall be situated as far apart as practicable. Two master controls shall be provided for the power ventilation serving machinery spaces, one of which shall be operable from a position outside the machinery space.

(c) Efficient insulation shall be provided for exhaust ducts from galley ranges where the ducts pass through accommodation spaces.

(d) Such measures as are practicable shall be taken in respect of control stations situated below deck and outside machinery spaces in order to ensure that ventilation, visibility and freedom from smoke are maintained, so that in the event of fire the machinery and equipment contained therein may be supervised and continue to function effectively. Alternative and entirely separate means of air supply shall be provided for these control stations; air inlets to the two sources of supply shall be so disposed that the risk of both inlets drawing in smoke simultaneously is minimised. At the discretion of the Administration such requirements need not apply to spaces situated on, and opening on to, an open deck, or where local closing arrangements would be equally effective.

Regulation 48

Details of Construction (Methods I and III)

(a) Method I

Except in cargo spaces, mail rooms, baggage rooms, or refrigerated compartments of service spaces, all linings grounds, ceilings and insulations shall be of incombustible materials. The total volume of combustible facings, mouldings, decorations and veneers in any accommodation or public space shall not exceed a volume equivalent to one-tenth inch (or 2.54 millimetres) veneer on the combined area of the walls and ceiling. All exposed surfaces in corridors or stairway enclosures and in concealed or inaccessible spaces shall have low flame spread characteristics.

(b) Method III

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. All exposed surfaces in corridors or stairway enclosures and in concealed or inaccessible spaces shall have low flame spread characteristics.

Regulation 49

Miscellaneous Items (Methods I, II and III)

Requirements applicable to all parts of the ship

(a) Paints, varnishes and similar preparations having a nitro-cellulose or other highly inflammable base shall not be used.

(b) Pipes penetrating «A» or «B» Class divisions shall be of a material approved by the Administration having regard to the temperature such divisions are required to withstand. Pipes conveying oil or combustible liquids shall be of a material approved by the Administration having regard to the fire risk. Materials readily rendered ineffective by heat shall not be used for overboard scuppers, sanitary discharges, and other outlets which are close to the water line and where the failure of the material in the event of fire would give rise to danger of flooding.

Requirements applicable to accommodation and service spaces

(c) (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.

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

(d) The construction of ceiling and bulkheading shall be such that it will be possible, without impairing the efficiency of the fire protection, for the fire patrols to detect any smoke originating in concealed and inaccessible places, except where in the opinion of the Administration there is no risk of fire originating in such places.

(e) The concealed surfaces of all bulkheads, linings, panellings, stairways, wood grounds, &c., in accommodation spaces shall have low flame spread characteristics.

(f) Electric radiators, if used, must be fixed in position and so constructed as to reduce fire risks to a minimum. No such radiators shall be fitted with an element so exposed that clothing, curtains, or other similar materials can be scorched or set on fire by heat from the element.

Regulation 50

Cinematograph Film (Methods I, II and III)

Cellulose-based film shall not be used in cinematograph installations on board ship.

Regulation 51

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 an approved type and complying with the requirements of Regulation 59 of this Chapter shall be installed and so arranged as to protect all enclosed spaces appropriated to the use or service of passengers or crew, except spaces which afford no substantial fire risk.

Regulation 52

Automatic Fire Alarm and Fire Detection Systems
(Method III)

In ships in which Method III is adopted, a fire-detecting system of an approved type 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 points or stations where it can be most quickly observed by officers and crew, the presence or indication of fire and also its location.

Regulation 53

Passenger Ships carrying not more than 36 Passengers

(a) In addition to being subject to the provisions of Regulation 35 of this Chapter, ships carrying not more than 36 passengers shall comply with Regulations 36, 37, 38, 40, 44, 43 (a); 44, 45, 46, 49 (a), (b) and (f) and 50 of this Chapter. Where insulated «A» Class divisions are required under the aforementioned Regulations, the Administration may agree to a reduction of the amount of insulation below that envisaged by sub-paragraph (c) (iv) of Regulation 35 of this Chapter.

(b) In addition to compliance with the Regulations referred to in paragraph (a), the following provisions shall apply :—

- (i) all stairways and means of escape in accommodation and service spaces shall be of steel or other suitable material;
- (ii) power ventilation of machinery spaces shall be capable of being stopped from an easily accessible position outside the machinery spaces ;
- (iii) except where all enclosure bulkheads in accommodation spaces conform with the requirements of Regulations 39 (a) and 48 (a) of this Chapter, such ships shall be provided with an automatic fire detection system conforming with Regulation 52 of this Chapter and in accommodation spaces, the corridor bulkheads shall be of steel or be constructed of «B» Class panels.

Regulation 54

Cargo Ships of 4,000 tons Gross Tonnage and Upwards

(a) The hull, superstructure, structural bulkheads, decks and deck houses shall be constructed of steel, except where the Administration may sanction the use of other suitable material in special cases, having in mind the risk of fire.

(b) In accommodation spaces, the corridor bulkheads shall be of steel or be constructed of «B» Class panels.

(c) Deck coverings within accommodation spaces on the decks forming the crown of machinery and cargo spaces shall be of a type which will not readily ignite.

(d) Interior stairways below the weather deck shall be of steel or other suitable material. Crew lift trunks within accommodation shall be of steel or equivalent material.

(e) Bulkheads of galleys, paint stores, lamprooms, boatswain's stores when adjacent to accommodation spaces and emergency generator rooms if any, shall be of steel or equivalent material.

(f) In accommodation and machinery spaces, paints, varnishes and similar preparations having a nitro-cellulose or other highly inflammable base shall not be used.

(g) Pipes conveying oil or combustible liquids shall be of a material approved by the Administration having regard to the fire risk. Materials readily rendered ineffective by heat shall not be used for overboard scup-

pers, sanitary discharges, and other outlets which are close to the water line and where the failure of the material in the event of fire would give rise to danger of flooding.

(h) Electric radiators, if used, must be fixed in position and so constructed as to reduce fire risks to a minimum. No such radiators shall be fitted with an element so exposed that clothing, curtains or other similar materials can be scorched or set on fire by heat from the element.

(i) Cellulose-based film shall not be used in cinematograph installations on board ship.

(j) Power ventilation of machinery spaces shall be capable of being stopped from an easily accessible position outside the machinery spaces.

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

(Part E applies to passenger ships and cargo ships except that Regulations 59 and 64 apply only to passenger ships and Regulation 65 applies only to cargo ships).

NOTE.—Regulations 56 to 63 inclusive set forth the conditions with which the appliances mentioned in Regulations 64 and 65 are required to comply.

Regulation 55

Definitions

In this Part of this Chapter, unless expressly provided otherwise :—

(a) The length of the ship is the length measured between perpendiculars.

(b) Required means required by this Part of this Chapter.

Regulation 56

Pumps, Water Service Pipes, Hydrants and Hoses

(a) Total Capacity of Fire Pumps

(i) In a passenger ship, the required fire pumps shall be capable of delivering for fire fighting purposes a quantity of water, at the appropriate pressure prescribed below, not less than two-thirds of the quantity required to be dealt with by the bilge pumps when employed for bilge pumping.

(ii) In a cargo ship, the required fire pumps, other than the emergency pump (if any), shall be capable of delivering for firefighting purposes a quantity of water, at the appropriate pressure prescribed, not less than four-thirds of the quantity required under Regulation 18 of this Chapter to be dealt with by each of the independent bilge pumps in a passenger ship of the same dimensions, when employed on bilge pumping. In place of the definitions covering L, B and D referred to in paragraph (i) of Regulation 18 of this Chapter, the following shall apply:—

L=length between perpendiculars.

B=greatest moulded breadth.

D=depth to bulkhead deck amidships.

Provided that in no cargo ship need the total required capacity of the fire pumps exceed 180 tons per hour.

(b) Fire Pumps

(i) The fire pumps shall be independently driven. Sanitary, ballast, bilge or general service pumps may be accepted as fire pumps, provided that they are not normally used for pumping oil and that if they are subject to occasional duty for the transfer or pumping of fuel oil, suitable change-over arrangements are fitted.

(ii) Each of the required fire pumps (other than any emergency pump required by Regulation 65 of this Chapter) shall have a capacity not less than 80 per cent, of the total required capacity divided by the number of required fire pumps—and shall in any event be capable of delivering at least the two required jets of water.

These fire pumps shall be capable of supplying the fire main system under the required conditions.

Where more pumps than required are installed their capacity shall be to the satisfaction of the Administration.

(iii) Relief valves shall be provided in conjunction with all fire pumps if the pumps are capable of developing a pressure exceeding the design pressure of the water service pipes, hydrants and hoses. These valves shall be so placed and adjusted as to prevent excessive pressure in any part of the fire main system.

(c) Pressure in the Fire Main

(i) The diameter of the fire main and water service pipes shall be sufficient for the effective distribution of the maximum required discharge from two fire pumps operating simultaneously, except that in the case of cargo ships the diameter need only be sufficient for the discharge of 140 tons per hour.

(ii) With the two pumps simultaneously delivering through nozzles specified in paragraph (g) of this Regulation, the quantity of water specified in sub-paragraph (i) of this paragraph, through any adjacent hydrants, the following minimum pressures shall be maintained at all hydrants :—

Passenger ships	
4,000 tons gross tonnage and upwards	45 pounds per square inch (or 3.2 kilogrammes per square centimetre)
1,000 tons gross tonnage and upwards, but under 4,000 tons gross tonnage	40 pounds per square inch (or 2.8 kilogrammes per square centimetre)
Under 1,000 tons gross tonnage	To the satisfaction of the Administration
Cargo ships	
6,000 tons gross tonnage and upwards	40 pounds per square inch (or 2.8 kilogrammes per square centimetre)
1,000 tons gross tonnage and upwards, but under 6,000 tons gross tonnage	37 pounds per square inch (or 2.6 kilogrammes per square centimetre)
Under 1,000 tons gross tonnage	To the satisfaction of the Administration

(d) Number and Position of Hydrants

The number and position of the hydrants shall be such that at least two jets of water not emanating from the same hydrant, one of which shall be from a single length of hose, may reach any part of the ship normally accessible to the passengers or crew while the ship is being navigated.

(e) Pipes and Hydrants

(i) Materials readily rendered ineffective by heat shall not be used for fire mains unless adequately protected. 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. Unless there is provided one hose and nozzle for each hydrant in the

ship there shall be complete interchangeability of hose couplings and nozzles.

(ii) 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.

(f) Fire Hoses

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. Their maximum length shall be to the satisfaction of the Administration. Each hose shall be provided with a nozzle and the necessary couplings. 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.

(g) Nozzles

(i) For the purposes of this Part, standard nozzle sizes shall be $\frac{1}{2}$ inch (or 12 millimetres), $\frac{5}{8}$ inch (or 16 millimetres) and $\frac{3}{4}$ inch (or 20 millimetres), or as near thereto as possible. Larger diameter nozzles may be permitted subject to compliance with sub-paragraph (b) (ii) of this Regulation.

(ii) For accommodation and service spaces, a nozzle size greater than $\frac{1}{2}$ inch (or 12 millimetres) need not be used.

(iii) For machinery spaces and exterior locations, the nozzle size shall be such as to obtain the maximum discharge possible from two jets at the pressure mentioned in paragraph (c) of this Regulation from the smallest pump.

(h) International Shore Connection

The international shore connection required by paragraph (d) of Regulation 64 and paragraph (d) of Regulation 65 of this Chapter to be installed in the ship shall be in accordance with the following specification and the appended sketch.

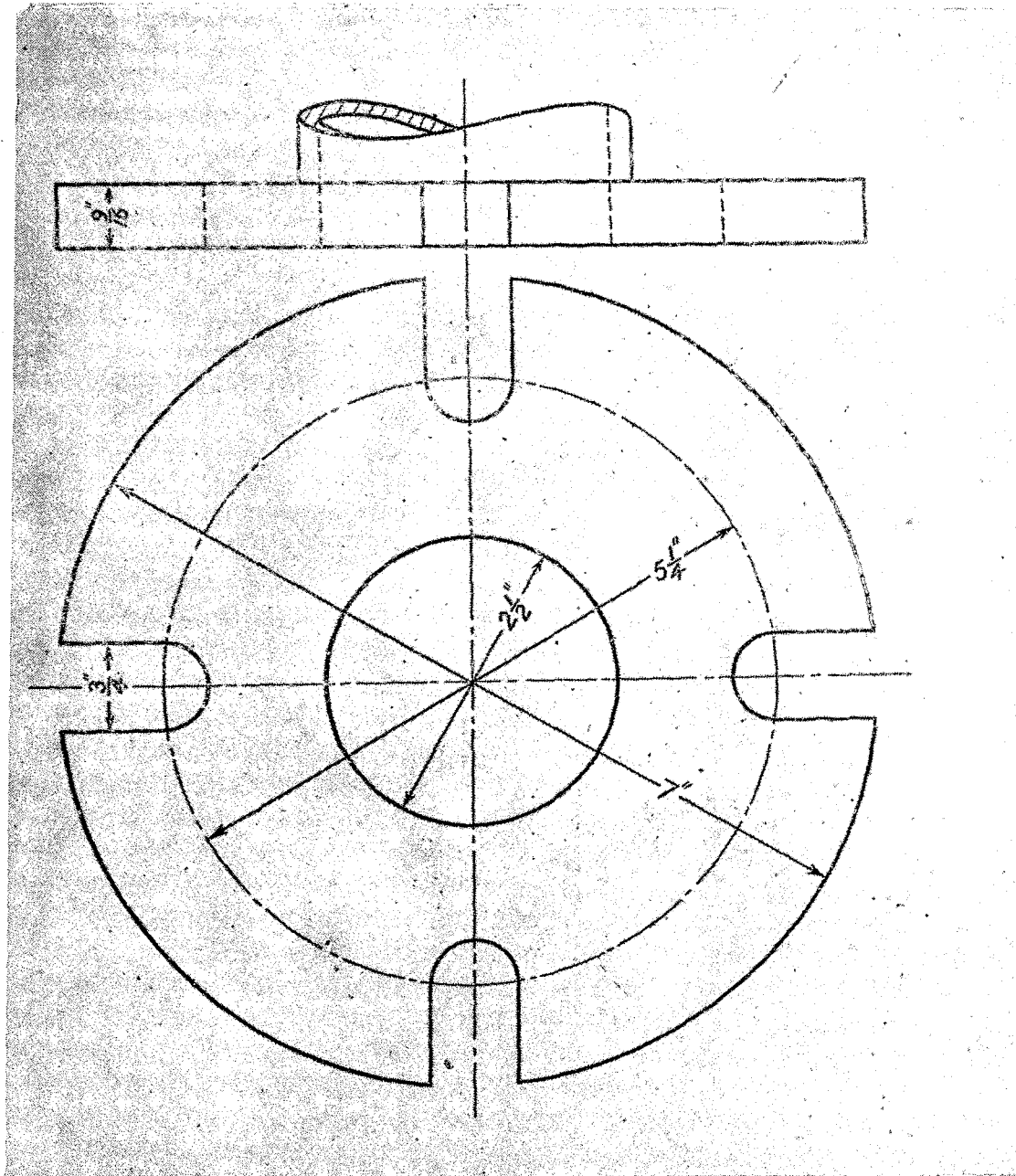
Outside diameter : 7 inches (or 178 millimetres).
 Inner diameter : $2\frac{1}{2}$ inches (or 64 millimetres).
 Bolt circle diameter : $5\frac{1}{4}$ inches (or 132 millimetres).
 Holes : 4 holes of $\frac{3}{4}$ inch (or 19 millimetres) diameter equidistantly placed, slotted to the flange periphery.
 Flange thickness : $\frac{9}{16}$ inch (or 14.5 millimetres) minimum.

Bolts : 4, each of $\frac{5}{8}$ inch (or 16 millimetres) diameter, 2 inches (or 50 millimetres) in length.
 Flange surface : flat face.

Material : any suited to 150 pounds per square inch (or 10.5 kilogrammes per square centimetre) service.
 Gasket : any suited to 150 pounds per square inch (or 10.5 kilogrammes per square centimetre) service.

The connection shall be constructed of material suitable for 150 pounds per square inch (or 10.5 kilogrammes per square centimetre) service. The flange shall have a flat face on one side, and to the other shall have permanently attached thereto a coupling that will fit the ship's hydrants and hose. The connection shall be kept aboard the ship together with a gasket of any material suitable for 150 pounds per square inch (or 10.5 kilogrammes per square centimetre) service, together with four $\frac{5}{8}$ inch (or 16 millimetres) bolts, 2 inches (or 50 millimetres) in length and eight washers.

International Shore Connection (Ship)



Regulation 57

Fire Extinguishers (Portable and Non-Portable)

(a) All fire extinguishers shall be of approved types and designs.

(i) The capacity of required portable fluid extinguishers shall be not more than 3 gallons (or 13½ litres) and not less than 2 gallons (or 9 litres). Other extinguishers shall not be in excess of the equivalent portability of the 3 gallon (or 13½ litres) fluid extinguisher and shall not be less than the fire extinguishing equivalent of a 2 gallon (or 9 litres) fluid extinguisher.

(ii) The Administration shall determine the equivalents of fire extinguishers.

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

(c) Fire extinguishers containing an extinguishing medium which either itself or when in use gives off gases harmful to persons shall not be permitted. For radio rooms and switchboards extinguishers containing not more than 1 quart (1.136 litres) of carbon tetrachloride or similar media may be permitted at the discretion of the Administration subject to such extinguishers being additional to any required by this Part of this Chapter.

(d) 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.

Regulation 58

Fire smothering Gas or Steam for Machinery and Cargo Spaces

(a) Where provision is made for the injection of gas or steam into machinery or cargo spaces for fire extinguishing purposes, the necessary pipes for conveying the gas or steam shall be provided with control valves or cocks which shall be so placed that will be easily accessible and not readily cut off from use by an outbreak of fire. These control valves or cocks shall be 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. Where cargo spaces fitted with smothering for fire protection are used as passenger spaces the smothering connection shall be blanked during service as a passenger space.

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

(c) (i) When carbon dioxide is used 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 gross volume of the largest cargo compartment in the ship which is capable of being sealed.

(ii) When carbon dioxide is used as an extinguishing medium for spaces containing boilers or internal combustion type machinery, the quantity of gas carried shall be sufficient to give a minimum quantity of free gas equal to the larger of the following quantities, either

(1) 40 per cent. of the gross volume of the largest space, the volume to include the casing up to the level at which the horizontal area of the casing is 40 per cent. or less of that of the space concerned; or

(2) 35 per cent. of the entire volume of the largest space including the casing;

provided that the above mentioned percentages may be reduced to 35 per cent. and 30 per cent. respectively for cargo ships of less than 2,000 tons gross tonnage; provided also that if two or more spaces containing boilers or internal combustion type machinery are not entirely separate they shall be considered as forming one compartment.

(iii) When carbon dioxide is used as an extinguishing medium both for cargo spaces and for spaces containing boilers or internal combustion type machinery the quantity of gas need not be more than the maximum required either for the largest cargo compartment or machinery space.

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

(v) When carbon dioxide is used as the extinguishing medium for spaces containing boilers or internal combustion type machinery the fixed piping system shall be such that 85 per cent. of the gas can be discharged into the space within 2 minutes.

(d) Where a generator producing inert gas is used to provide smothering gas in a fixed fire smothering installation for cargo spaces, it shall be capable of producing hourly a volume of free gas at least equal to 25 per cent. of the gross volume of the largest compartment protected in this way for a period of 72 hours.

(e) When steam is used as the extinguishing medium in cargo spaces the boiler or boilers available for supplying steam shall have an evaporation of at least 1 pound 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. Moreover the Administration shall be satisfied that steam will be available immediately and will not be dependent on the lighting of boilers and that it can be supplied continuously until the end of the voyage in the required quantity in addition to any steam necessary for the normal requirements of the ship including propulsion and that provision is made for extra feed water necessary to meet this requirement.

(f) Means shall be provided for giving audible warning of the release of fire smothering gas into any working space.

Regulation 59

Automatic Sprinkler Systems in Passenger Ships

(a) Any automatic water sprinkler system for fire protection required in accordance with Regulation 51 of this Chapter shall be ready for immediate use at any time, and no action on the part of the crew shall be necessary to set it in operation. 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. There shall be a connection from the ship's fire main provided with a lockable screw down valve and a non-return valve.

(d) Each pump shall be capable of maintaining a sufficient supply of water at the appropriate pressure, at the sprinkler heads, while such number 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 the sea water pumps, air compressors and

automatic alarms. Where the sources of power are electrical, these shall be a main generator and an emergency source of power. One supply shall be taken from the main switchboard, by separate feeders reserved solely for that purpose. Such feeders shall be run to a change-over switch situated near to the sprinkler unit and the switch shall normally be kept closed to the feeder from the emergency switchboard. The change-over switch shall be clearly labelled and no other switch shall be permitted in these feeders.

(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.

(g) Where Method II of fire protection is employed in a passenger ship the superstructure of which is constructed in aluminium alloy, the whole unit including the sprinkler pump, tank and air compressor shall be situated to the satisfaction of the Administration in a position reasonably remote from the boiler and machinery spaces. If the feeders from the emergency generator to the sprinkler unit pass through any space constituting a fire risk the cables shall be of a fireproof type.

Regulation 60

Fixed Froth Fire Extinguishing System

(a) Any required fixed froth fire extinguishing system shall be able to discharge a quantity of froth sufficient to cover to a depth of 6 inches (or 15 centimetres) the largest area over which oil fuel is liable to spread.

(b) Such a system shall be controlled from an easily accessible position or positions, outside the space to be protected, which will not be readily cut off by an outbreak of fire.

Regulation 61

Fire Detection Systems

(a) All required fire detection systems shall be capable of automatically indicating the presence or indication of fire and also its location. Indicators shall be centralised either on the bridge or in other control stations which are provided with a direct communication with the bridge. The Administration may permit the indicators to be distributed among several stations.

(b) In passenger ships electrical equipment used in the operation of required fire detection systems shall have two separate sources of power, one of which shall be an emergency source.

(c) The alarm system shall operate both audible and visible signals at the main stations referred to in paragraph (a) of this Regulation. Detection systems for cargo spaces need not have audible alarms.

Regulation 62

Fixed Pressure Water-spraying Systems for Engine Rooms and Boiler Rooms

(a) Fixed pressure water-spraying systems for boiler rooms with oil fired boilers and engine rooms with internal combustion type machinery shall be provided with spraying nozzles of an approved type.

(b) The number and arrangement of the nozzles shall be to the satisfaction of the Administration and be such as to ensure an effective distribution of water in the spaces to be protected. Nozzles shall be fitted above bilges, tank tops and other areas over which oil fuel is liable to spread and also above other main fire hazards in the boiler and engine rooms.

(c) The system may be divided into sections, the distribution manifolds of which shall be operated from easily accessible positions outside the spaces to be protected and which will not be readily cut off by an outbreak of fire.

(d) The system shall be kept charged at the necessary pressure and the pump supplying the water for the system shall be put automatically into action by a pressure drop in the system

(e) The pump shall be capable of simultaneously supplying at the necessary pressure all sections of the system in any one compartment to be protected. The pump and its controls shall be installed outside the space or spaces to be protected. It shall not be possible for a fire in the space or spaces protected by the water-spraying system to put the system out of action.

(f) Special precautions shall be taken to prevent the nozzles from becoming clogged by impurities in the water or corrosion of piping, nozzles, valves and pump.

Regulation 63

Fireman's Outfit

(a) A fireman's outfit shall consist of a breathing apparatus, a lifeline, a safety lamp and an axe, as described in this Regulation.

(b) A breathing apparatus shall be of an approved type and may be either :

(i) A smoke helmet or smoke mask which shall be provided with a suitable air pump and a length of air hose sufficient to reach from the open deck, well clear of hatch or doorway, to any part of the holds or machinery spaces. If, in order to comply with this sub-paragraph, an air hose exceeding 120 feet (or 36 metres) in length would be necessary, a self-contained breathing apparatus shall be substituted or provided in addition as determined by the Administration.

(ii) A self-contained breathing apparatus which shall be capable of functioning for a period of time to be determined by the Administration.

c) Each breathing apparatus shall have attached to its belt or harness, by means of a snaphook, a fireproof lifeline of sufficient length and strength.

d) A safety lamp (hand lantern) shall be of an approved type. Such safety lamps shall be electric, and shall have a minimum burning period of three hours.

e) The axe shall be to the satisfaction of the Administration.

Regulation 64

Requirements for Passenger Ships

a) Patrols and Detection

i) An efficient patrol system shall be maintained in all passenger ships so that any outbreak of fire may be promptly detected. Manual fire alarms shall 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.

ii) 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 of fire and its location 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 duration that it would be unreasonable to apply this requirement.

b) Fire Pumps and Water Service Pipes

A passenger ship shall be provided with fire pumps, water service pipes, hydrants and hoses complying with Regulation 56 of this Chapter and with the following requirements :—

(i) A passenger ship of 4,000 tons gross tonnage and upwards shall be provided with at least three independently driven fire pumps and every passenger ship of less than 4,000 tons gross tonnage with at

least two such fire pumps.

(ii) In a passenger ship of 1,000 tons gross tonnage and upwards, the arrangement 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.

(iii) In a passenger ship of less than 1,000 tons gross-tonnage the arrangements shall be to the satisfaction of the Administration.

(c) Fire Hydrants, Hoses and Nozzles

(i) 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 of the hydrants required by paragraph (d) of Regulation 56 of this Chapter and these hoses shall be used only for the purposes of extinguishing fires or testing the fire extinguishing apparatus at fire drills and surveys.

ii) In accommodation, service and machinery spaces, the number and position of hydrants shall be such that the requirements of paragraph (d) of Regulation 56 of this Chapter may be complied with when all watertight doors and all doors in main vertical zone bulkheads are closed.

(iii) In a passenger ship the arrangements shall be such that at least two jets of water can reach any part of any cargo space when empty.

(iv) All hydrants in the machinery spaces of passenger ships with oil-fired boilers or internal combustion type propelling machinery shall be fitted with hoses having in addition to the nozzles required in paragraph (g) of Regulation 56 of this Chapter nozzles suitable for spraying water on oil, or alternatively dual purpose nozzles.

(d) International Shore Connection

(i) A passenger ship of 1,000 tons gross tonnage and upwards shall be provided with at least one international shore connection, complying with Regulation 56 of this Chapter.

(ii) Facilities shall be available enabling such a connection to be used on either side of the ship.

(e) Portable Fire Extinguishers in Accommodation and Service Spaces

A passenger ship shall be provided in accommodation and service spaces with such approved portable fire extinguishers as the Administration may deem to be appropriate and sufficient.

(f) Fixed Fire Smothering Arrangements in Cargo Spaces

i) The cargo spaces of passenger ships of 1,000 tons gross tonnage and upwards shall be protected by a fixed fire smothering gas system complying with Regulation 58 of this Chapter.

ii) Where it is shown to the satisfaction of the Administration that a passenger ship is engaged on voyages of such short duration that it would be unreasonable to apply the requirements of sub-paragraph i) of this paragraph and 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.

(g) Fire Extinguishing Appliances in Boiler Rooms, &c.

Where main or auxiliary oil-fired boilers are situated, or in spaces containing oil fuel units or settling tanks, a passenger ship shall be provided with the following arrangements.

(i) There shall be any one of the following fixed fire extinguishing installations :—

(1) A pressure water spraying system complying with Regulation 62 of this Chapter;

(2) A fire smothering gas installation complying with Regulation 58 of this Chapter;

(3) A fixed froth installation complying with Regulation 60 of this Chapter. (The Administration may

require fixed or mobile arrangements by pressure water or froth spraying to fight fire above the floor plates).

In each case if the engine and boiler rooms are not entirely separate, or if 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.

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

There shall be not less than one approved froth type extinguisher of at least 30 gallons (or 136 litres) capacity or equivalent in each boiler room. These extinguishers shall be provided with hoses on reels suitable for reaching any part of the boiler room and spaces containing any part of the oil fuel installations.

(iii) 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. Alternatively an approved portable extinguisher may be substituted therefor.

(h) Fire Fighting Appliances in Spaces containing Internal Combustion Type Machinery

Where internal combustion type engines are used, either (1) for main propulsion or (2) for auxiliary purposes associated with a total power not less than 1,000 b.h.p., a passenger ship shall be provided with the following arrangements:—

(i) There shall be one of the fixed arrangements required by sub-paragraph (g) (i) of this Regulation.

(ii) There shall be in each engine space one approved froth type extinguisher of not less than 10 gallons (or 45 litres) capacity or equivalent and also one approved portable froth type 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.

(i) Fire Fighting Arrangements in spaces containing Steam Turbines and not requiring any Fixed Installation

The Administration shall give special consideration to the fire extinguishing arrangements to be provided in spaces containing steam turbines which are separated from boiler rooms by watertight bulkheads.

(j) Fireman's Outfits

A passenger ship shall carry at least two fireman's outfits each complying with the requirements of Regulation 63 of this Chapter. Where the ship exceeds 10,000 tons gross tonnage at least three outfits shall be carried and where it exceeds 20,000 tons gross tonnage at least four outfits shall be carried. These outfits shall be kept in widely separated places ready for use.

Regulation 65

Requirements for Cargo Ships

(a) Application

Where by virtue of minimum gross tonnage limits smaller cargo ships to which the present Regulations apply are not covered by specific requirements the arrangements for fire detection and extinction shall be to the satisfaction of the Administration.

(b) Fire Pumps and Water Service Pipes

A cargo ship shall be provided with fire pumps, water service pipes, hydrants and hoses complying with Regulation 56 of this Chapter and with the following requirements:—

- (i) A cargo ship of 1,000 tons gross tonnage and upwards shall be provided with two independently driven power pumps.
- (ii) In a cargo ship of 1,000 tons gross tonnage and upwards if a fire in any one compartment could put all the pumps out of action, there must be an alternative means of providing water for fire fighting. In a cargo ship of 2,000 tons gross tonnage and upwards this alternative means shall be a fixed emergency pump independently driven. This emergency pump shall be capable of supplying two jets of water to the satisfaction of the Administration
- (c) Fire Hydrants, Hoses and Nozzles
- (i) In cargo ships of 1,000 tons gross tonnage and upwards the number of fire hoses to be provided, each complete with couplings and nozzles, shall be one for each 100 feet (or 30 metres) length of the ship and one spare, but in no case less than five in all. This number does not include any hoses required in any engine or boiler room. The Administration may increase the number of the hoses required so as to ensure that hoses in sufficient number are available and accessible at all times, having regard to the type of the ship and the nature of the trade on which the ship is employed.
- (ii) In accommodation, service and machinery spaces, the number and position of hydrants shall be such as to comply with the requirements of paragraph (d) of Regulation 56 of this Chapter.
- (iii) In a cargo ship the arrangements shall be such that at least two jets of water can reach any part of any cargo space when empty.
- (iv) All hydrants in the machinery spaces of cargo ships with oil fired boilers or internal combustion type propelling machinery shall be fitted with hoses having in addition to the nozzles required in paragraph (g) of Regulation 56 of this Chapter nozzles suitable for spraying water on oil, or alternatively dual purpose nozzles.
- (d) International Shore Connection
- (i) A cargo ship of 1,000 tons gross tonnage and upwards shall be provided with at least one international shore connection, complying with Regulation 56 of this Chapter.
- (ii) Facilities shall be available enabling such a connection to be used on either side of the ship.
- (e) Portable Fire Extinguishers in Accommodation and Service Spaces
- A cargo ship shall be provided in accommodation and service spaces with such approved portable fire extinguishers as the Administration may deem to be appropriate and sufficient; in any case, their number shall not be less than five for ships of 1,000 tons gross tonnage and upwards.
- (f) Fixed Fire Smothering Arrangements in Cargo Spaces
- (i) Cargo spaces of ships of 2,000 tons gross tonnage and upwards shall be protected by a fixed fire smothering system complying with Regulation 58 of this Chapter. The Administration may allow the use of steam in lieu of smothering gas if the arrangements comply with paragraph (e) of Regulation 58 of this Chapter.
- (ii) In tankers, installations discharging froth internally or externally to the tanks may be accepted as a suitable alternative to smothering gas or steam. The details of such installations shall be to the satisfaction of the Administration.
- (iii) The Administration may exempt from the requirements of subparagraphs (i) and (ii) of this paragraph the cargo holds of any ship (other than the tanks of a tanker)—
- (1) if they are provided with steel hatch covers and effective means of closing all ventilators and other openings leading to the holds;
- (2) if the ship is constructed and intended solely for carrying such cargoes as ore, coal or grain;
- (3) 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.
- (iv) Every cargo ship in addition to complying with the requirements of this Regulation shall, while carrying explosives of such nature or in such quantity as are not permitted to be carried in passenger ships under Regulation 8 of Chapter VII of these Regulations comply with the following requirements:—
- (1) Steam shall not be used for fire smothering purposes in any compartment containing explosives. For the purposes of this sub-paragraph, «compartment» means all spaces contained between two adjacent permanent bulkheads and includes the lower hold and all cargo spaces above it. The whole of any shelter deck space not subdivided by steel bulkheads the openings of which can be closed by steel closing plates shall, for the purposes of this sub-paragraph, be considered as a compartment. Where steel bulkheads with openings closed by steel closing plates are fitted, the enclosed spaces in the shelter deck may be considered as part of the compartment or compartments below.
- (2) In addition, in each compartment containing explosives and in adjacent cargo compartments, there shall be provided a smoke or fire detection system in each cargo space.
- (g) Fire Extinguishing Appliances in Boiler Rooms, &c.
- Where main or auxiliary oil fired boilers are situated, or in spaces containing oil fuel units or settling tanks, a cargo ship of 1,000 tons gross tonnage and upwards shall be provided with the following arrangements:—
- (i) There shall be any one of the following fixed fire extinguishing installations:—
- (1) A pressure water spraying system complying with Regulation 62 of this Chapter;
- (2) A fire smothering gas installation complying with Regulation 58 of this Chapter;
- (3) A fixed froth installation complying with Regulation 60 of this Chapter. (The Administration may require fixed or mobile arrangements by pressure water or froth spraying to fight fire above the floor plates).
- In each case if the engine and boiler rooms are not entirely separate, or if 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.
- (ii) There shall be at least two approved portable extinguishers discharging froth or other approved medium suitable for extinguishing 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 or extinguishers need not exceed 10 gallons (or 45 litres) for any one boiler room.
- (iii) 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. Alternatively an approved portable extinguisher may be substituted therefor.

(h) Fire Fighting Appliances in Spaces containing Internal Combustion Type Machinery.

Where internal combustion type engines are used, either (1) for main propulsion machinery, or (2) for auxiliary purposes associated with a total power not less than 1,000 b.h.p., a cargo ship of 1,000 tons gross tonnage and upwards shall be provided with the following arrangements:—

- (i) There shall be one of the fixed arrangements required by subparagraph (g) (i) of this Regulation.
- (ii) There shall be in each engine space one approved froth type extinguisher of not less than 10 gallons (or 45 litres) capacity or equivalent and also 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.
- (i) Fire Fighting Arrangements in Spaces containing Steam Turbines and not requiring any Fixed Installation.

The Administration shall give special consideration to the fire extinguishing arrangements to be provided in spaces containing steam turbines which are separated from boiler rooms by watertight bulkheads.

(j) Fireman's Outfit

A cargo ship shall carry at least one fireman's outfit complying with the requirements of Regulation 63 of this Chapter.

Regulation 66.**Ready Availability of Fire Fighting 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 67.**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.—GENERAL FIRE PRECAUTIONS

(Part F applies to passenger ships and cargo ships)

Regulation 68**Means of Escape****(a) Passenger Ships**

(i) In and from all passenger and crew spaces and spaces in which crew are normally employed, other than machinery spaces, stairways and ladderways shall be arranged so as to provide ready means of escape to the lifeboat embarkation deck. In particular the following precautions shall be complied with:—

- (1) below the bulkhead deck, two means of escape at least one of which shall be independent of watertight doors, shall be provided for each watertight compartment or similarly restricted space or group of spaces. One of these means of escape may be dispensed with by the Administration, due regard being paid to the nature and the location of spaces concerned, and to the number of persons who normally might be quartered or employed there;
- (2) above the bulkhead deck, there shall be at least two practical means of escape from each main vertical zone or similarly restricted space or group of spaces at least one of which shall give access to a stairway forming a vertical escape;
- (3) at least one of the means of escape shall be by means of a readily accessible enclosed stairway,

which shall provide as far as practicable continuous fire shelter from the level of its origin to the lifeboat embarkation deck. The width, number and continuity of the stairways shall be to the satisfaction of the Administration.

(ii) In machinery spaces, two means of escape, one of which may be a watertight door, shall be provided from each engine room, shaft tunnel and boiler room. In machinery spaces, where no watertight door is available, the two means of escape shall be formed by two sets of steel ladders as widely separated as possible leading to doors in the casing similarly separated and from which access is provided to the embarkation deck. In the case of ships of less than 2,000 tons gross tonnage, the Administration may dispense with this requirement, due regard being paid to the width and the disposition of the casing.

(b) Cargo Ships

(i) In and from all crew and passenger spaces and spaces in which crew are normally employed, other than machinery spaces, stairways and ladders shall be arranged so as to provide ready means of escape to the lifeboat embarkation deck.

(ii) In machinery spaces, the requirements of subparagraph (a) (ii) of this Regulation shall apply.

Regulation 69.**Means for Stopping Machinery and for Shutting Off Oil Fuel Suction Pipes.**

(a) Means shall be provided for stopping ventilating fans serving machinery and cargo spaces and for closing all doorways, ventilators, annular spaces around funnels and other openings to such spaces. These means shall be capable of being operated from outside such spaces in case of fire.

(b) Machinery driving forced and induced draught fans oil fuel transfer pumps, oil fuel unit pumps and other, similar fuel pumps shall be fitted with remote control situated outside the space concerned so that they may be stopped in the event of a fire arising in the space in which they are located.

(c) Every oil fuel suction pipe from a storage, settling or daily service tank situated above the double bottom shall be fitted with a cock or valve capable of being closed from outside the space concerned in the event of a fire arising in the space in which such tanks are situated. In the special case of deep tanks situated in any shaft or pipe tunnel, valves on the tanks shall be fitted but control in event of fire may be effected by means of an additional valve on the pipe line or lines outside the tunnel or tunnels.

Regulation 70.**Fire Control Plans**

In any passenger ship, and, as far as applicable in any cargo ship, there shall be permanently exhibited for the guidance of the ship's officers general arrangement plans showing clearly for each deck the control stations, 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 access to different compartments, decks, &c., and the ventilating system including particulars of the master fan controls, the positions of dampers and identification numbers of the ventilating fans serving each section. Alternatively, at the discretion of the Administration, the aforementioned details may be set out in a booklet, a copy of which shall be supplied to each officer, and one copy at all times shall be available on board in an accessible position. Plans and booklets shall be kept up-to-date. Any alterations being recorded thereon as soon as practicable.

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

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.

Parts 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 in each ship shall be considered by the Administration with a view to securing, so far as this is practicable and reasonable, and as early as possible, substantial compliance with the requirements of this Chapter. The proviso to sub-paragraph (b) (i) of Regulation 27 of this Chapter may, however, be applied to existing ships only if:—

(i) the provisions of Regulations 4, 8, 14, 18 and 19, and paragraphs (a) and (b) of Regulation 27 of this Chapter are complied with;

(ii) the liferafts carried in accordance with the provisions of paragraph (b) of Regulation 27 comply with the requirements of either Regulation 15 or Regulation 16, and Regulation 17 of this Chapter; and

(iii) the total number of persons on board shall not be increased as the result of the provision of liferafts.

PART.—A— GENERAL

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

Regulation 2.

Definitions

(a) 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.

(b) For the purposes of this Chapter the expression «liferaft» means a liferaft complying with either Regulation 15 or Regulation 16 of this Chapter.

(c) For the purposes of this Chapter, the expression «approved launching device» means a device approved by the Administration, capable of launching from the embarkation position a liferaft fully loaded with the number of persons it is permitted to carry and with its equipment.

(d) For the purposes of this Chapter, the expression «certificated lifeboat-man» means any member of the crew who holds a certificate of efficiency issued under the provisions of Regulation 32 of this Chapter.

(e) For the purposes of this Chapter, the expression «buoyant apparatus» means flotation equipment (other than lifeboats, liferafts, 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.

Regulation 3.

Exemptions

(a) The 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 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 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 appliances shall be readily available within the meaning of Regulation 4 of this Chapter;

(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 (b) (iv) of this Regulation come into force.

Regulation 4

Ready Availability of Lifeboats, Liferafts and Buoyant Apparatus

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

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

(i) they shall be capable of being put into the water safely and rapidly even under unfavourable conditions of trim and of 15 degrees of list;

(ii) it shall be possible to effect embarkation into the lifeboats and liferafts rapidly and in good order;

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

(c) All the 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 shall 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 persons and equipment. All lifeboats shall be capable of maintaining positive stability when open to the sea and loaded with their full complement of persons and equipment.

(b) (i) All lifeboats shall have rigid sides and internal buoyancy only. The Administration may approve lifeboats with a rigid shelter, provided that it may be readily opened from both inside and outside, and does not impede rapid embarkation and disembarkation or the launching and handling of the lifeboat.

(ii) Motor lifeboats may be fitted to the satisfaction of the Administration with means for preventing the entry of water at the fore end.

(iii) All lifeboats 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) or which has a carrying capacity calculated in accordance with Regulation 7 of this Chapter of more than 150 persons.

(d) All lifeboats permitted to carry more than 60 persons but not more than 100 persons shall be either motor lifeboats complying with the requirements of Regulation 9 of this Chapter or be lifeboats fitted with an approved means of mechanical propulsion complying with Regulation 10 of this Chapter. All lifeboats permitted to carry more than 100 persons shall be motor lifeboats complying with the requirements of Regulation 9 of this Chapter.

(e) All lifeboats shall be of sufficient strength to enable them to be safely lowered into the water when loaded with their full complement of persons and equipment. All lifeboats shall be of such strength that they will not suffer residual deflection if subjected to an overload of 25 per cent.

(f) All lifeboats shall have a mean sheer at least equal to 4 per cent. of their length. The sheer shall be approximately parabolic in form.

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

(h) All lifeboats shall have inherent buoyancy, or shall be fitted with watertight air cases or other equivalent non-corrodible buoyant material which shall not be adversely affected by oil or oil products, sufficient to float the boat and its equipment when the boat is flooded and open to the sea. An additional volume of watertight air cases or other equivalent non-corrodible buoyant material, which shall not be adversely affected by oil or oil products, equal to at least one-tenth of the cubic capacity of the boat shall also be provided. The Administration may permit the watertight air cases to be filled with a non-corrodible buoyant material which shall not be adversely affected by oil or oil products.

(i) All thwarts and side-seats shall be fitted as low in the lifeboat as practicable.

(j) The block coefficient of the cubic capacity as determined in accordance with Regulation 6 of this Chapter of all lifeboats, except wooden lifeboats made of planks, shall be not less than 0.64.

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 at the quarter-length forward, amidships, and the quarter-length aft, which correspond to the three points obtained by dividing L into four equal parts. (The areas corresponding to the two ends of the lifeboat are considered negligible).

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

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

h being the depth measured in 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, measured at 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 the lifeboat 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 lifejackets.

(f) The 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) The Administration may assign to a lifeboat constructed of wooden planks capacity equal to the product of the length, the breadth and the depth multiplied by 0.6 if it is evident that this formula does not give a greater capacity than that obtained by the above method. The dimensions shall then be measured in the following manner:—

Length.—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 breadth 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 lifeboat or a lifeboat fitted with other propelling gear shall be obtained from the gross capacity by deducting a volume equal to that occupied by the motor and its accessories or the gear box of the other propelling gear, and, when carried, the radiotelegraph installation and searchlight with their accessories.

Regulation 7

Carrying Capacity of Lifeboats

The number of persons which a lifeboat shall be permitted to accommodate shall be equal to the greatest whole number obtained by dividing the capacity in cubic feet by:—

In the case of a lifeboat of 24 feet (or 7·3 metres) in length or over	10 (or where the capacity is measured in cubic metres, 0·283);
in the case of lifeboats of 16 feet (or 4·9 metres) in length	14 (or where the capacity is measured in cubic metres, 0·396); and
in the case of lifeboats of 16 feet (or 4·9 metres) in length or over but under 24 feet (or 7·3 metres)	a number between 14 and 10 (or where the capacity is measured in cubic metres, between 0·396 and 0·283), to be obtained by interpolation;

provided that the number shall in no case exceed the number of adult persons wearing lifejackets which can be seated without in any way interfering with the use of oars or the operation of other propulsion equipment.

Regulation 8

Number of Motor Lifeboats to be carried

(a) In every passenger ship there shall be carried on each side of the ship at least one motor lifeboat complying with the requirements of Regulation 9 of this Chapter.

Provided that in passenger ships in which the total number of persons which the ship is certified to carry, together with the crew, does not exceed 30, only one such motor lifeboat shall be required.

(b) In every cargo ship of 1,600 tons gross tonnage and upwards, except tankers, ships employed as whale factory ships, ships employed as fish processing or canning factory ships, and ships engaged in the carriage of persons in the whaling, fish processing or canning industries, there shall be carried at least one motor lifeboat complying with the requirements of Regulation 9 of this Chapter.

(c) In every tanker of 1,600 tons gross tonnage and upwards, in every ship employed as a whale factory ship, in every ship employed as a fish processing or canning factory ship and in every ship engaged in the carriage of persons employed in the whaling, fish processing or canning industries, there shall be carried on each side at least one motor lifeboat complying with the requirements of Regulation 9 of this Chapter.

Regulation 9

Specification of Motor Lifeboats

(a) A motor lifeboat shall comply with the following conditions:—

- (i) It shall be fitted with a compression ignition engine and kept so as to be at all times ready for use: it shall be capable of being readily started in all conditions; sufficient fuel for 24 hours continuous operation at the speed specified in sub-paragraph (a) (iii) of this Regulation shall be provided.
- (ii) The engine and its accessories shall be suitably enclosed to ensure operation under adverse weather conditions, and the engine casing shall be fire-resisting. Provision shall be made for going astern.
- (iii) The speed ahead in smooth water when loaded with its full complement of persons and equipment shall be:—
 - (1) In the case of motor lifeboats required by Regulation 8 of this Chapter to be carried in passenger ships, tankers, ships employed as whale factory ships, ships employed as fish processing or canning factory ships and ships engaged in the carriage of persons employed in the whaling, fish processing or canning industries, at least six knots.
 - (2) In the case of any other motor lifeboat, at least four knots.

(b) The volume of the internal buoyancy appliances of a motor lifeboat shall be increased above that required by Regulation 5 of this Chapter by the amount, if any, by which the volume of the internal buoyancy appliances required to support the engine and its accessories, and, if fitted, the searchlight and radiotelegraph installation and their accessories, exceeds the volume of the internal buoyancy appliances required, at the rate of one cubic foot (0,0283 cubic metres) per person, to support the additional persons which the lifeboat could accommodate if the motor and its accessories, and, if fitted, the searchlight and radiotelegraph installation and their accessories, were removed.

Regulation 10

Specification of Mechanically Propelled Lifeboats other than Motor Lifeboats

A mechanically propelled lifeboat, other than a motor lifeboat, shall comply with the following conditions:—

- (a) The propelling 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) A device shall be fitted by means of which the helmsman can cause the lifeboat to go astern at any time when the propelling gear is in operation.
- (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 buoyant oars, two spare buoyant oars, and a buoyant

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 lifeboat and a tiller ;

(iv) two hatchets, one at each end of the lifeboat;

(v) a lamp , with oil sufficient for 12 hours; two boxes of suitable matches in a watertight 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 lifeline 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 a 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) a food ration, determined by the Administration, for each person the lifeboat is certified to carry. These rations shall be kept in airtight receptacles which are to be stowed in a watertight container;

(xiii) watertight receptacles containing six pints (or three litres) of fresh water for each person the lifeboat is certified to carry, or watertight receptacles containing four pints (or two litres) of fresh water for each person together with an approved de-salting apparatus capable of providing two pints (or one litre) of drinking water per person; a rustproof dipper with lanyard; a rustproof graduated drinking vessel ;

(xiv) four 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;

(xv) two buoyant smoke signals of an approved type (for day-time use) capable of giving off a volume of orange-coloured smoke;

(xvi) 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;

(xvii) an approved first aid outfit in a watertight case ;

(xviii) a waterproof electric torch suitable for signalling in the Morse Code together with one spare set of batteries and one spare bulb in a waterproof container;

(xix) a daylight-signalling mirror of an approved type;

(xx) a jack-knife fitted with a tin opener to be kept attached to the boat with a lanyard;

(xxi) two light buoyant heaving lines;

(xxii) a manual pump of an approved type;

(xxiii) a suitable locker for stowage of small items of equipment;

(xxiv) one whistle or equivalent sound signal;

(xxv) one set of fishing tackle;

(xxvi) one approved cover of a highly visible colour capable of protecting the occupants against injury by exposure; and

(xxvii) one copy of the illustrated table of life-saving signals referred to in Regulation 16 of Chapter V.

(b) In the case of ships engaged on voyages of such duration that in the opinion of the Administration the items specified in sub-paragraphs (vi), (xii), (xix), (xx) and xxv) 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 shall be fitted with suitable means to enable persons in the water to climb into the lifeboat.

(e) Every motor lifeboat shall carry portable fire-extinguishing equipment of an approved type capable of discharging froth or other suitable substance for extinguishing oil fires.

Regulation 12

Security of Lifeboat Equipment

All items of lifeboat equipment, 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 embarkation. All items of lifeboat equipment shall be as small and light in weight as possible and shall be packed in suitable and compact form.

Regulation 13

Portable Radio Apparatus for survival craft

(a) An approved portable radio apparatus for survival craft complying with the requirements set out in Regulation 13 of Chapter IV shall be carried in all ships except those on which there is carried on each side of the ship a motor lifeboat fitted with a radiotelegraph installation complying with the provisions of Regulation 14 of this Chapter and of Regulation 12 of Chapter IV. All this equipment shall be kept together in the chartroom or other suitable place ready to be moved to one or other of the lifeboats in the event of an emergency. However, in tankers of 3.000 tons gross tonnage and upwards in which lifeboats are fitted amidships and aft this equipment shall be kept in a suitable place in the vicinity of those lifeboats which are furthest away from the ship's main transmitter.

(b) In the case of ships engaged on voyages of such duration that in the opinion of the Administration portable radio apparatus for survival craft is unnecessary, the Administration may allow such equipment to be dispensed with.

Regulation 14

Radio Apparatus and Searchlights in Motor Lifeboats

(a) (i) Where the total number of persons on board a passenger ship engaged on international voyages which are not short international voyages, a ship employed as a whale factory ship, a ship employed as a fish processing or canning factory ship or a ship engaged in the carriage of persons employed in the whaling, fish processing or canning industries, is more than 199 but less than 1.500, a radiotelegraph apparatus complying with the requirements set out in this Regulation and in Regulation 12 of Chapter IV shall be fitted in at least one of the motor lifeboats required under Regulation 8 of this Chapter to be carried in that ship.

(ii) Where the total number of persons on board such a ship is 1.500 or more, such a radiotelegraph apparatus shall be fitted in every motor lifeboat required under

Regulation 8 of this Chapter to be carried in that ship.

(b) The radio apparatus 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 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) A searchlight shall be fitted in each motor lifeboat required to be carried under paragraph (a) of Regulation 8 of this Chapter in passenger ships and under paragraph (c) of that Regulation in ships employed as whale factory ships, fish processing or canning factory ships and ships engaged in the carriage of persons employed in the whaling, fish processing or canning industries.

(g) 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 15

Requirements for Inflatable Liferrafts

(a) Every inflatable liferaft shall be so constructed that when fully inflated and floating with the cover uppermost, it shall be stable in a seaway.

(b) The liferaft shall be so constructed that if it is dropped into the water from a height of 60 feet (or 18 metres) neither the liferaft nor its equipment will be damaged.

(c) The construction of the liferaft shall include a cover which shall automatically be set in place when the liferaft is inflated. This cover shall be capable of protecting the occupants against injury from exposure, and means shall be provided for collecting rain. The top of the cover shall be fitted with a lamp which derives its luminosity from a sea-activated cell and a similar lamp shall also be fitted inside the liferaft. The cover of the liferaft shall be of a highly visible colour.

(d) The liferaft shall be fitted with a painter and shall have a line securely becketed round the outside. A lifeline shall also be fitted around the inside of the liferaft.

(e) The liferaft shall be capable of being readily righted by one person if it inflates in an inverted position.

(f) The liferaft shall be fitted at each opening with efficient means to enable persons in the water to climb on board.

(g) The liferaft shall be contained in a valise or other container so constructed as to be capable of withstanding hard wear under conditions met with at sea. The liferaft in its valise or other container shall be inherently buoyant.

(h) The buoyancy of the liferaft shall be so arranged as to ensure by a division into an even number of separate compartments, half of which shall be capable of supporting out of the water the number of persons which the liferaft is permitted to accommodate, or by some other equally efficient means, that there is a reasonable margin of buoyancy if the raft is damaged or partially fails to inflate.

(i) The total weight of the liferaft, its valise or other container and its equipment shall not exceed 400 lbs. (or 180 kilogrammes).

(j) The number of persons which an inflatable liferaft shall be permitted to accommodate shall be equal to :—

(i) the greatest whole number obtained by dividing by 3.4 the volume, measured in cubic feet (or by 96 the volume, measured in cubic decimetres) of the main buoyancy tubes (which for this purpose shall include neither the arches nor the thwart or thwarts if fitted) when inflated, or

(ii) the greatest whole number obtained by dividing by 4 the area, measured in square feet (or by 3.720 the area measured in square centimetres) of the floor (which for this purposes may include the thwart or thwarts if fitted) of the liferaft when inflated whichever number shall be the less.

(k) The floor of the liferaft shall be waterproof and shall be capable of being sufficiently insulated against cold.

(l) The liferaft shall be inflated by a gas which is not injurious to the occupants and the inflation shall take place automatically either on the pulling of a line or by some other equally simple and efficient method. Means shall be provided whereby the topping-up pump or bellows required by Regulation 17 of this Chapter may be used to maintain pressure.

(m) The liferaft shall be of approved material and construction, and shall be so constructed as to be capable of withstanding exposure for 30 days afloat in all sea conditions.

(n) No liferaft shall be approved which has a carrying capacity calculated in accordance with paragraph (j) of this Regulation of less than six persons. The maximum number of persons calculated in accordance with that paragraph for which an inflatable liferaft may be approved shall be at the discretion of the Administration, but shall in no case exceed 25.

(o) The liferaft shall be capable of operating throughout a temperature range of 150° F. to minus 22° F. (or 66° C. to minus 30° C.).

(p) The liferaft shall be so stowed as to be readily available in case of emergency.

(q) The liferaft shall be fitted with arrangements enabling it to be readily towed.

Regulation 16

Requirements for Rigid Liferrafts

(a) Every rigid liferaft shall be so constructed that if it is dropped into the water from its stowed position neither the liferaft nor its equipment will be damaged.

(b) The deck area of the liferaft shall be situated within that part of the liferaft which affords protection to its occupants. The area of that deck shall be at least 4 square feet (or 3,720 square centimetres) for every person the liferaft is permitted to carry. The nature of the deck shall be such as to prevent so far as practicable the ingress of water and it shall effectively support the occupants out of the water.

(c) The liferaft shall be fitted with a cover or equivalent arrangement of a highly visible colour, which shall be capable of protecting the occupants against injury from exposure whichever way up the liferaft is floating.

(d) The equipment of the liferaft shall be so stowed as to be readily available whichever way up the liferaft is floating.

(e) The total weight of a liferaft and its equipment carried in passenger ships shall not exceed 400 lb. (or 180 kilogrammes). Liferrafts carried in cargo ships may exceed 400 lb. (or 180 kilogrammes) in weight if they are capable of being launched from both sides of the ship or if there are provided means for putting them into the water mechanically.

(f) The liferaft must at all times be effective and stable when floating either way up.

(g) The liferaft shall have at least 3.4 cubic feet (or 96 cubic decimetres) of air cases or equivalent buoyancy for each person it is permitted to carry which must be placed as near as possible to the sides of the raft.

(h) The liferaft shall have a painter attached and a lifeline securely becketed round the outside. A lifeline shall also be fitted around the inside of the raft.

(i) The liferaft shall be fitted at each opening with efficient means to enable persons in the water to climb on board.

(j) The liferaft shall be so constructed as not to be affected by oil or oil products.

(k) A buoyant light of the electric battery type shall be attached to the liferaft by a lanyard.

(l) The liferaft shall be fitted with arrangements enabling it to be readily towed.

(m) Liferrafts shall be so stowed as to float free in the event of the ship sinking.

Regulation 17

Equipment of Inflatable and Rigid Liferrafts

(a) The normal equipment of every liferaft shall consist of:—

- (i) One buoyant rescue quoit, attached to at least 100 feet (or 30 metres) of buoyant line.
- (ii) For liferafts which are permitted to accommodate not more than 12 persons; one knife and one baler; for liferafts which are permitted to accommodate 13 persons or more; two knives and two balers.
- (iii) Two sponges.
- (iv) Two sea-anchors, one permanently attached to the liferaft and one spare.
- (v) Two paddles.
- (vi) One repair outfit capable of repairing punctures in buoyancy compartments.
- (vii) One topping-up pump or bellows, unless the liferaft complies with Regulation 16 of this Chapter.
- (viii) Three tin-openers.
- (ix) One approved first-aid outfit in a waterproof case.
- (x) One rustproof graduated drinking vessel.
- (xi) One waterproof electric torch suitable for signalling in the Morse Code, together with one spare set of batteries and one spare bulb in a waterproof container.
- (xii) One daylight signalling mirror and one signalling whistle.
- (xiii) Two parachute distress signals of an approved type, capable of giving a bright red light at a high altitude.
- (xiv) Six hand flares of an approved type, capable of giving a bright red light.
- (xv) One set of fishing tackle.
- (xvi) A food ration, determined by the Administration, for each person the liferaft is permitted to accommodate.
- (xvii) Watertight receptacles containing three pints (or one and a half litres) of fresh water for each person the liferaft is permitted to accommodate, of which one pint (or half a litre) per person may be replaced by a suitable de-salting apparatus capable of producing an equal amount of fresh water.
- (xviii) Six anti-seasickness tablets for each person the liferaft is deemed fit to accommodate.
- (xix) Instructions on how to survive in the liferaft; and

- (xx) One copy of the illustrated table of life-saving signals referred to in Regulation 16 of Chapter V.

(b) In the case of passenger ships engaged on short international voyages of such duration that in the opinion of the Administration all the items specified in paragraph (a) are unnecessary, the Administration may allow one or more liferafts, not being less than one-sixth of the number of the liferafts carried in any such ship, to be provided with the equipment specified in sub-paragraphs (i) to (vii) inclusive, (xi) and (xix) of paragraph (a) of this Regulation, and with one-half of the equipment specified in sub-paragraphs (xiii) and (xiv) of the said paragraph and the remainder of the liferafts carried to be provided with the equipment specified in sub-paragraphs (i) to (vii) inclusive and (xix) of the said paragraph.

Regulation 18

Training in the use of Liferrafts

The Administration shall so far as is practicable and reasonable take steps with a view to ensuring that crews of ships in which liferafts are carried are trained in their launching and use.

Regulation 19

Embarkation into Lifeboats and Liferrafts

(a) Suitable arrangements shall be made for embarkation into the lifeboats, which shall include:—

- (i) a ladder at each set of davits to afford access to the lifeboats when waterborne, except that in passenger ships, ships employed as whale factory ships, ships employed as fish processing or canning factory ships and ships engaged in the carriage of persons employed in the whaling, fish processing or canning industries, the Administration may permit such ladders to be replaced by approved devices provided that there shall not be less than one ladder on each side of the ship;
 - (ii) means for illuminating the lifeboats and their launching gear during preparation for and the process of launching, and also for illuminating the water into which the lifeboats are launched until the process of launching is completed;
 - (iii) arrangements for warning the passengers and crew that the ship is about to be abandoned; and
 - (iv) means for preventing any discharge of water into the lifeboats.
- (b) Suitable arrangements shall also be made for embarkation into the liferafts, which shall include:
- (i) sufficient ladders to facilitate embarkation into the liferafts when waterborne except that in passenger ships, ships employed as whale factory ships, ships employed as fish processing or canning factory ships, and ships engaged in the carriage of persons employed in the whaling, fish processing or fish canning industries, the Administration may permit the replacement of some or all of such ladders by approved devices;
 - (ii) where there are carried liferafts for which approved launching devices are provided, means for illuminating those liferafts and launching devices during the preparation for and the process of launching, and also for illuminating the water into which those liferafts are launched until the process of launching is completed;
 - (iii) means for illuminating the stowage position of liferafts for which approved launching devices are not provided;
 - (iv) arrangements for warning the passengers and crew that the ship is about to be abandoned; and

(v) means for preventing any discharge of water into the liferafts at fixed launching positions, including those under approved launching devices.

Regulation 20

Marking of Lifeboats, Liferafts and Buoyant Apparatus

(a) The dimensions of a lifeboat and the number of persons which it is permitted to carry shall be marked on it in clear permanent characters. The name and port of registry of the ship to which the lifeboat belongs shall be painted on each side of the bow.

q(b) Buoyant apparatus shall be marked with the number of persons in the same manner.

(c) The number of persons shall be marked in the same manner on inflatable liferafts and also on the valise or container in which the inflatable liferaft is contained. Every inflatable liferaft shall also bear a serial number and the manufacturer's name so that the owner of the liferaft can be ascertained.

(d) Every rigid liferaft shall be marked with the name and port of registry of the ship in which it is carried, and with the number of persons it is permitted to carry.

(e) No lifeboat, liferaft or buoyant apparatus shall be marked for a greater number of persons than that obtained in the manner specified in this Chapter.

Regulation 21

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 lbs. (or 14.5 kilogrammes) of iron;

(iii) it shall not be adversely affected by oil or oil products;

(iv) it shall be of a highly visible colour;

(v) it shall be marked in block letters with the name and port of registry of the ship in which it is carried.

(b) 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.

(c) Lifebuoys made of plastic or other synthetic compounds shall be capable of retaining their buoyant properties and durability in contact with sea water or oil products, or under variations of temperature or climatic changes prevailing in open sea voyages.

(d) Lifebuoys shall be fitted with beackets securely seized. At least one lifebuoy on each side of the ship shall be fitted with a buoyant lifeline of at least 15 fathoms (or 27.5 metres) in length.

(e) In passenger ships not less than one-half of the total number of lifebuoys, and in no case less than six, and in cargo ships at least one-half of the total number of lifebuoys, shall be provided with efficient self-igniting lights.

(f) The self-igniting lights required by paragraph (e) of this Regulation shall be such that they cannot be extinguished by water. They shall be capable of burning for not less than 45 minutes and shall have a luminosity of not less than 3.5 lumens. They shall be kept near the lifebuoys to which they belong, with the necessary means of attachment. Self-igniting lights used in tankers shall be of an approved electric battery type.

(g) All lifebuoys shall be so placed as to be readily accessible to the persons on board, and at least two of the lifebuoys provided with self-igniting lights in accordance with paragraph (e) of this Regulation shall also be provided with an efficient self-activating smoke si-

gnal capable of producing smoke of a highly visible colour for at least 15 minutes, and shall be capable of quick release from the navigating bridge.

(h) Lifebuoys shall always be capable of being rapidly cast loose and shall not be permanently secured in any way.

Regulation 22

Lifejackets

(a) Ships shall carry for every person on board a lifejacket of an approved type and, in addition, unless these lifejackets can be adapted for use by children, a sufficient number of lifejackets suitable for children.

(b) In addition to the lifejackets required by paragraph (a) there shall be carried on passenger ships lifejackets for 5 per cent. of the total number of persons on board. These lifejackets shall be stowed in a conspicuous place on deck.

(c) A lifejacket shall not be approved 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 so constructed as to eliminate so far as possible all risk of its being put on incorrectly, except that it shall be capable of being worn inside out.

(iv) It shall provide support to the head so that the face of an unconscious person is held above the water with the body inclined backwards from its vertical position.

(v) It shall be capable of turning the body, on entering the water, to a safe floating position with the body inclined backwards from its vertical position.

(vi) It shall not be adversely affected by oil or oil products.

(vii) It shall be of a highly visible colour.

(viii) It shall be fitted with an approved whistle, firmly secured by a cord.

(d) A lifejacket, the buoyancy of which depends on inflation, may be permitted for use by the crews of all ships except passenger ships and tankers provided that:—

(i) It has two separate air compartments, together capable of supporting in fresh water for 24 hours 33 pounds (or 15 kilogrammes) of iron, and each capable of so supporting 16.5 pounds (7.5 kilogrammes) of iron;

(ii) It is capable of being inflated both mechanically and by mouth; and

(iii) It complies with the requirements of sub-paragraphs (i), (iii), (iv), (v), (vi), (vii) and (viii) of paragraph (c) even if one air compartment is not inflated.

(e) Lifejackets shall be so placed as to be readily accessible and their position shall be plainly indicated.

Regulation 23

Line-throwing Appliances

(a) Ships shall carry a line-throwing appliance of an approved type.

(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 24

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 at least twelve

parachute signals capable of giving a bright red light at a high altitude.

Regulation 25

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 the 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 show the duties assigned 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, and fire doors;
- (ii) the equipping of the lifeboats (including the portable radio apparatus for survival craft) and the other life-saving appliances;
- (iii) the launching of the lifeboats;
- (iv) the general preparation of the other life-saving appliances;
- (v) the muster of the passengers; and
- (vi) the extinction of fire.

(e) The muster list shall show the several duties assigned to the members of the stewards' department in relation to the passenger in case of emergency. These duties shall include:—

- (i) warning the passengers;
- (ii) seeing that they are suitably clad and have put on their lifejackets in a proper manner;
- (iii) assembling the passengers at muster stations;
- (iv) keeping order in the passages and on the stairways, and, generally, controlling the movements of the passengers; and
- (v) ensuring 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, liferaft and fire stations, and shall give full particulars of these signals. These signals shall be made on the whistle or siren and, except on passenger ships on short international voyages and on cargo ships of less than 150 feet (45.7 metres) in length, they shall be supplemented by other signals which shall be electrically operated. All these signals shall be operable from the bridge.

Regulation 26

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 and there shall be such a muster when a passenger ship leaves the final port of departure on an international voyage which is not a short international voyage.

(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, provided that a muster of the crew for boat drill and fire drill shall take place within 24 hours of leaving a port if more than 25 per cent. of the crew have been replaced at that port.

(iii) On the occasion of the monthly muster in cargo ships the boats' equipment shall be examined to ensure that it is complete.

(iv) The date 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) no muster or a part muster only is held, an entry shall be made stating the circumstances and extent of the muster held. A report of the examination of the boats' equipment on cargo ships shall be entered in the log book, which shall also record the occasions on which the lifeboats are swung out and lowered in compliance with paragraph (c) of this Regulation.

(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 and every lifeboat shall be swung out and, if practicable and reasonable, lowered at least once every four months. The musters and inspections shall be so arranged that the crew thoroughly understand and are practised in the duties they have to perform, including instructions in the handling and operation of liferafts where these are carried.

(d) The emergency signal for summoning passengers to muster stations shall be a succession of seven or more short blasts followed by one long blast on the whistle or siren. This shall be supplemented in passenger ships, except those engaged on short international voyages, by other signals, which shall be electrically operated, throughout the ship operable 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

Regulation 27

Lifeboats, Liferrafts and Buoyant Apparatus

(a) 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 an approved type and shall be not more than 28 feet (or 8½ metres) in length. They may be counted for the purposes of paragraphs

(b) and (c) of this Regulation, provided that they comply fully with the requirements for lifeboats of this Chapter, and for the purposes of Regulation 8 provided that in addition they comply fully with the requirements of Regulation 9 and where appropriate Regulation 14. They shall be kept ready for immediate use while the ship is at sea. In ships in which the requirements of paragraph (h) of Regulation 29 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.

(b) Passenger ships engaged on international voyages which are not short international voyages shall carry:—

- (i) lifeboats on each side of such aggregate capacity as will accommodate half the total number of persons on board.

Provided that the Administration may permit the substitution of lifeboats by liferafts of the same total capacity so however that there shall never be less than sufficient lifeboats on each side of the ship to accommodate 37½ per cent. of all on board.

- (ii) Liferrafts of sufficient aggregate capacity to accommodate 25 per cent. of the total number of persons on board, together with buoyant apparatus for 3 per cent. of that number.

Provided that ships which have a factor of subdivision of 0.33 or less shall be permitted to carry, in lieu of liferafts for 25 per cent of all on board and buoyant apparatus for 3 per cent of all on board, buoyant apparatus for 25 per cent. of that number.

(c)(i) A passenger ship engaged on short international voyages shall be provided with sets of davits in accordance with its length as specified in Column A of the Table in Regulation 28 of this Chapter. 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 on board if this is less.

Provided that 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 28, the Administration may autho-

rise, under exceptional conditions, a smaller number 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 equal to the minimum capacity required by Column C or the capacity required to provide for all persons on board if this is less.

(ii) If the lifeboats so provided are not sufficient to accommodate all on board, additional lifeboats under davits or liferafts shall be provided so that the accommodation provided in the lifeboats and the liferafts in the ship shall be sufficient for all on board.

(iii) Notwithstanding the provisions of sub-paragraph (c) (ii) in any ship engaged on short international voyages the number of persons carried shall not exceed the total capacity of the lifeboats provided in accordance with sub-paragraphs (c) (i) and (c) (ii) of this Regulation unless the Administration considers that this is necessitated by the volume of traffic and then only if the ship complies with the provisions of paragraph (d) of Regulation 1 of Chapter II.

(iv) Where under the provisions of sub-paragraph (c) (iii) the Administration has permitted the carriage of persons in excess of the lifeboat capacity and is satisfied that it is impracticable in that ship to stow the liferafts carried in accordance with sub-paragraph (c) (ii) it may permit a reduction in the number of lifeboats.

Provided that ;

(1) the number of lifeboats shall, in the case of ships of 190 feet (or 58 metres) in length and over, never be less than four, two of which shall be carried on each side of the ship, and in the case of ships of less than 190 feet (or 58 metres) in length, shall never be less than two, one of which shall be carried on each side of the ship; and

(2) the number of lifeboats and liferafts shall always be sufficient to accommodate the total number of persons on board.

(v) Every passenger ship engaged on short international voyages shall carry in addition to the liferafts required by the provisions of this paragraph, liferafts sufficient to accommodate 10 per cent, of the total number of persons for whom there is accommodation in the lifeboats carried in that ship.

(vi) Every passenger ship engaged on short international voyages shall also carry buoyant apparatus for at least 5 per cent. of the total number of persons on board.

(vii) The Administration may permit individual ships or classes of ships with short international voyage certificates to proceed on voyages in excess of 600 miles but not exceeding 1.200 miles if such ship comply with the provisions of paragraph (d) of Regulation 1 of Chapter II, if they carry lifeboats which provide for 75 per cent, of the persons on board and otherwise comply with the provisions of this paragraph.

Regulation 28.

Table relating to Davit and Lifeboat Capacity for Ships on Short International Voyages.

The following table fixes according to the length of the ship —

- (A) the minimum number of sets of davits to be provided on a ship engaged on short international voyages to each of which must be attached a lifeboat in accordance with regulation 27 of this Chapter;
- (B) the small number of sets of davits which may be authorised exceptionally on a ship engaged on short international voyages under Regulation 27; and
- (C) the minimum lifeboat capacity required for a ship engaged on short international voyages.

Registered Length of Ship							(A)	(B)	(C)		
							Minimum	Smaller	Minimum		
							Number	Number of	Capacity of		
							of	Sets of	Lifeboats		
							Sets of	Davits	Cubic	Cubic	
							Davits	authorised	Feet	Metres	
								exceptionally			
Feet		Metres									
100	and	under	120	31	and	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

Note on (C).—Where the length of the ship is under 100 feet (or 31 metres) or over 550 feet (or 168 metres) the minimum number of sets of davits and the cubic capacity of the lifeboats shall be prescribed by the Administration.

Regulation 29.

Stowage and Handling of Lifeboats, Liferrafts and Buoyant Apparatus

- (a) Lifeboats and liferafts shall be stowed to the satisfaction of the Administration in such a way that:—
- (i) they can all be launched in the shortest possible time and in not more than 30 minutes;
 - (ii) they will not impede in any way the prompt handling of any of the other lifeboats, liferafts or buoyant apparatus or the marshalling of the persons on board at the launching stations, or their embarkation;
 - (iii) the lifeboats, and the liferafts for which approved launching devices are required to be carried, shall be capable of being put into the water loaded with their full complement of persons and equipment even in unfavourable conditions of trim and of 15 degrees of list either way; and
 - (iv) the liferafts for which approved launching devices are not required to be carried, and the buoyant apparatus, shall be capable of being put into the water even in unfavourable conditions of trim and of 15 degrees of list either way.
- (b) Every lifeboat shall be attached to a separate set of davits.
- (c) Lifeboats may only be stowed on more than one deck if proper measures are taken to prevent lifeboats on a lower deck being fouled by those stowed on a deck above.
- (d) Lifeboats, and liferafts for which approved launching devices are required to be carried shall not be placed in the bow of the ship. They shall be stowed in such positions as to ensure safe launching having particular regard to clearance from the propeller and steeply overhanging portions of the hull aft.
- (e) Davits shall be of approved design 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.
- (f) Davits shall be as follows:—
- (i) luffing or gravity type for operating lifeboats weighing not more than $2\frac{1}{4}$ tons (or 2,300 kilogrammes) in their turning out condition;
 - (ii) gravity type for operating lifeboats weighing more than $2\frac{1}{4}$ tons (or 2,300 kilogrammes) in their turning out condition.
- (g) Davits, falls, blocks and all other gear shall be of such strength that the lifeboats can be turned out manned by a launching crew and then safely lowered with the full complement of persons and equipment, with the ship listed to 15 degrees either way and with a 10 degrees trim.
- (h) Skates or other suitable means shall be provided to facilitate launching the lifeboats against a list of 15 degrees.
- (i) Means shall be provided for bringing the lifeboats against the ship's side and there holding them so that persons may be safely embarked.
- (j) Lifeboats, together with the emergency boats required by Regulation 27 of this Chapter, shall be served by wire rope falls, together with winches of an approved type which, in the case of the emergency boats, shall be capable of quick recovery of those boats. Exceptionally, the Administration may allow manila rope falls or falls of another approved material with or without winches (except that the emergency boats shall be required to be served by winches which are capable of quick recovery of those boats) where they are sa-

tified that manila rope falls or falls of another approved material are adequate.

(k) At least two lifelines shall be fitted to the davit span, and the falls and lifelines shall be long enough to reach the water with the ship at its lightest seagoing 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.

(l) Where mechanically-powered appliances are fitted for the recovery of the lifeboats, efficient hand gear shall also be provided. Where davits are recovered by action of the falls by power, safety devices shall be fitted which will automatically cut off the power before the davits come against the stops in order to avoid overstressing the wire rope falls or davits.

(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 point of attachment of the lifeboats to the falls shall be at such height above the gunwale as to ensure stability when lowering the lifeboats.

(n) (i) In passenger ships engaged on international voyages which are not short international voyages in which there are carried lifeboats and liferafts in accordance with sub-paragraph (b) (i) of Regulation 27 of this Chapter, there shall be provided approved launching devices sufficient in number in the opinion of the Administration to enable that number of lifeboats which, together with the liferafts, is required in accordance with that sub-paragraph to provide accommodation for all on board, to be put into the water loaded with the number of persons they are permitted to accommodate, in not more than thirty minutes in calm conditions. Approved launching devices so provided shall, so far as practicable, be distributed equally on each side of the ship and there shall never be less than one such device on each side. No such devices need, however, be provided for the additional liferafts required to be carried by sub-paragraph (b) (ii) of Regulation 27 of this Chapter for 25 per cent. of all on board, but every liferaft carried in accordance with that sub-paragraph shall, where an approved launching device is provided in the ship, be of a type which is capable of being launched from such a device.

(ii) In passenger ships engaged on short international voyages, the number of approved launching devices to be provided shall be at the discretion of the Administration. The number of liferafts allocated to each such device carried shall not be more than the number which, in the opinion of the Administration, can be put into the water fully loaded with the number of persons they are permitted to carry by that device in not more than 30 minutes in calm conditions.

Regulation 30.

Lighting for Decks, Lifeboats, Liferrafts, &c.

(a) Provision shall be made for an electric or equivalent system of lighting sufficient for all the requirements of safety in the different parts of a passenger ship, and particularly for decks on which the lifeboats and liferafts are stowed. The self-contained emergency source of electrical power required by Regulation 25 of Chapter II shall be capable of supplying where necessary this lighting system and also the lighting required by sub-paragraphs (a) (ii), b (ii) and (b) (iii) of Regulation 19 of this Chapter.

(b) The exit from every main compartment occupied by passengers or crew shall be continuously lighted by an emergency lamp. The power for these emer-

gency 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 31.

Manning of Libeloats and Liferrafts

(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.

(d) A man practised in the handling and operation of liferafts shall be assigned to each liferaft carried, except where in ships engaged on short international voyages the Administration is satisfied that this is not practicable.

Regulation 32.

Certificated Lifeboatmen

(a) In passenger ships there shall 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) Certificates of efficiency shall be issued under the authority of the Administration. In order to obtain such a certificate an applicant shall prove that he has been trained in all the operations connected with launching lifeboats and other life-saving appliances and in the use of oars and propelling gear; that he is acquainted with the practical handling of lifeboats and of other life-saving equipment, and further, that he is capable of understanding and answering the orders relative to all kinds of life-saving appliances.

Regulation 33.

Buoyant Apparatus

(a) No type of buoyant apparatus shall 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 lbs. in weight (or 180 kilogrammess) 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.

(b) 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.

Regulation 34.

Number of Lifebuoys to be Provided

The minimum number of lifebuoys with which passenger ships are provided shall be fixed by the following table : —

Length of Ship in Feet	Length of Ship 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

Regulation 35

Number and Capacity of Lifeboats and Liferrafts

(a) (i) Every cargo ship, except tankers of 1,600 tons gross tonnage and upwards, ships employed as whale factory ships, fish processing or canning factory ships, and ships engaged in the carriage of persons employed in the whaling, fish processing or canning industries, shall carry lifeboats on each side of the ship of such aggregate capacity as will accommodate all persons on board, and in addition shall carry liferafts sufficient to accommodate half that number.

Provided that, in the case of such cargo ships engaged on international voyages between near neighbouring countries, the Administration, if it is satisfied that the conditions of the voyage are such as to render the compulsory carriage of liferafts unreasonable or unnecessary, may to that extent exempt individual ships or classes of ships from this requirement.

(ii) Every tanker of 1,600 tons gross tonnage and upwards shall carry lifeboats on each side of the ship of such aggregate capacity as will accommodate all persons on board.

(b) (i) Every ship employed as a whale factory ship, every ship employed as a fish processing or canning factory ship and every ship engaged in the carriage of persons employed in the whaling, fish processing or canning industries shall carry—

(1) Lifeboats on each side of such aggregate capacity as will accommodate half the total number of persons on board.

Provided that the Administration may permit the substitution of lifeboats by liferafts of the same total capacity so however that there shall never be

less than sufficient lifeboats on each side of the ship to accommodate $37\frac{1}{2}$ per cent, of all on board.

(2) Liferrafts of sufficient aggregate capacity to accommodate half the total number of persons on board. Provided that, if in ships employed as fish processing or canning factory ships, it is impracticable to carry lifeboats which comply fully with the requirements of this Chapter, the Administration may permit instead the carriage of other boats, which shall however provide not less than the accommodation required by this Regulation and shall have at least the buoyancy and equipment required by this Chapter for lifeboats.

(ii) Every ship employed as a whale factory ship, every ship employed as a fish processing or canning factory ship and every ship engaged in the carriage of persons employed in the whaling, fish processing or canning industries shall carry two boats—one on each side—for use in an emergency. These boats shall be of an approved type and shall be not more than 28 feet (or $8\frac{1}{2}$ metres) in length. They may be counted for the purposes of this paragraph provided that they comply fully with the requirements for lifeboats of this Chapter and for the purposes of Regulation 8 provided that in addition they comply with the requirements of Regulation 9, and, where appropriate, Regulation 14. They shall be kept ready for immediate use while the ship is at sea. In ships in which the requirements of paragraph (g) of Regulation 36 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.

(c) Every tanker of 3,000 tons gross tonnage and upwards shall carry not less than four lifeboats. Two lifeboats shall be carried aft and two amidships, except that in tankers which have no amidships superstructure all lifeboats shall be carried aft.

Provided that, if in the case of tankers with no amidships superstructure it is impracticable to carry four lifeboats aft, the Administration may permit instead the carriage aft of one lifeboat on each side of the ship. In such a case:—

- (i) each such lifeboat shall not exceed 26 feet (or 8 metres) in length;
- (ii) each such lifeboat shall be stowed as far forward as practicable, but at least so far forward that the after end of the lifeboat is one-and-a-half times the length of the lifeboat forward of the propeller;
- (iii) each lifeboat shall be stowed as near the sea level as is safe and practicable; and
- (iv) there shall be carried in addition liferafts sufficient to accommodate at least one-half of the total number of persons on board.

Regulation 36.

Davits and Launching Arrangements

(a) In cargo ships lifeboats and liferafts shall be stowed to the satisfaction of the Administration.

(b) Every lifeboat shall be attached to a separate set of davits.

(c) Lifeboats, and liferafts for which approved launching devices are required to be carried, shall not be placed in the bow of the ship. They shall be stowed in such positions as to ensure safe launching, having particular regard to clearance from the propeller and steeply overhanging portions of the hull aft, with the object of being launched down the straight side of the ship of ensuring so far as practicable that they are capable

(d) Davits shall be of approved design and shall be suitably placed to the satisfaction of the Administration.

(e) In tankers of 1,600 tons gross tonnage and upwards, ships employed as whale factory ships, ships

employed as fish processing or canning factory ships and ships engaged in the carriage of persons employed in the whaling, fish processing or canning industries, all davits shall be of the gravity type. In other ships, davits shall be as follows:—

(i) luffing or gravity type for operating lifeboats weighing not more than $2\frac{1}{4}$ (or 2,300 kilogrammes)

in their turning out condition;

(ii) gravity type for operating lifeboats weighing more than $2\frac{1}{4}$ tons (or 2,300 kilogrammes) in their turning out condition.

(f) Davits, falls, blocks and all other gear shall be of such strength that the lifeboats can be turned out manned by a launching crew and then safely lowered with the full complement of persons and equipment, with the ship listed to 15 degrees either way, and with a 10 degrees trim.

(g) Skates or other suitable means shall be provided to facilitate launching the lifeboats against a list of 15 degrees.

(h) Means shall be provided for bringing the lifeboats against the ship's side and there holding them so that persons may be safely embarked.

(i) Lifeboats, together with the emergency boats required by subparagraph (b) (ii) of Regulation 35 of this Chapter, shall be served by wire rope falls together with winches of an approved type which, in the case of the emergency boats, shall be capable of quick recovery of those boats. Exceptionally, the Administration may allow manila rope falls or falls of another approved material with or without winches (except that the emergency boats shall be required to be served by winches which are capable of quick recovery of those boats) where they are satisfied that manila rope falls of another approved material are adequate.

(j) At least 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.

(k) Where mechanically powered appliances are fitted for the recovery of the lifeboats, efficient hand gear shall also be provided. Where davits are recovered by action of the falls by power, safety devices shall be fitted which will automatically cut off the power before the davits come against the stops in order to avoid oversteering the wire rope falls or davits.

(l) Lifeboats 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 point of attachment of the lifeboats to the falls shall be at such height above the gunwale as to ensure stability when lowering the lifeboats.

(m) In ships employed as whale factory ships, ships employed as fish processing or canning factory ships and ships engaged in the carriage of persons employed in the whaling, fish processing or canning industries, in which there are carried lifeboats and liferafts in accordance with subparagraph (i) (2) of paragraph (b) of Regulation 35 no approved launching devices need be provided for the liferafts, but there shall be provided such devices sufficient in number, in the opinion of the Administration, to enable the liferafts carried in accordance with subparagraph (i) (1) of that paragraph to be put into the water loaded with the number of persons they are permitted to accommodate, in not more than 30 minutes in

calm conditions. Approved launching devices so provided shall, so far as practicable, be distributed equally on each side of the ship. Every liferaft carried on ships in which an approved launching device is required to be provided shall be of a type which is capable of being launched by such a device.

Regulation 37.

Number of Lifebuoys to be Provided

At least eight lifebuoys of a type which satisfies the requirements of Regulation 21 of this Chapter shall be carried.

Regulation 38.

Emergency Lighting

The lighting required by sub-paragraphs (a) (ii), (b) (ii) and (b) (iii) of Regulation 19 of this Chapter shall be capable of being supplied for at least three hours by the emergency source of power required by Regulation 26 of Chapter II. In cargo ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards the Administration shall ensure that the lighting of the alleyways, stairways and exits is such that the access of all persons on board to the launching stations and stowage positions of lifeboats and liferafts is not impeded.

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 Regulations apply.

(b) This Chapter does not apply to ships to which the present Regulations would otherwise apply while such ships are being navigated within the Great Lakes of North America and their connecting and tributary waters as far east as the lower exit of the St. Lambert Lock at Montreal in the Province of Quebec, Canada.*

(c) 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

Terms and Definitions

For the purpose of this Chapter the following terms shall have the meanings defined below. All other terms which are used in this Chapter and which are also defined in the Radio Regulations shall have the same meanings as defined in those Regulations:

(a) «Radio Regulations» means the Radio Regulations annexed to, or regarded as being annexed to, the most recent International Telecommunication Convention which may be in force at any time.

(b) «Radiotelegraph auto alarm» means an automatic alarm receiving apparatus which responds to the radiotelegraph alarm signal and has been approved.

(c) «Radio officer» means a person holding at least a first or second class radiotelegraph operator's certificate complying with the provisions of the Ra-

dio Regulations, who is employed in the radiotelegraph station of a ship which is provided with such a station in compliance with the provisions of Regulation 3 or Regulation 4 of this Chapter.

(d) «Radiotelephone operator» means a person holding an appropriate certificate complying with the provisions of the Radio Regulations.

(e) «Existing installation» means:—

(i) an installation wholly installed on board a ship before the date on which the present Convention comes into force, irrespective of the date on which acceptance by the respective Administration takes effect; and

(ii) an installation part of which was installed on board a ship before the date of coming into force of the present Convention and the rest of which consists either of parts installed in replacement of identical parts, or parts which comply with the requirements of this Chapter.

(f) «New installation» means any installation which is not an existing installation.

Regulation 3

Radiotelegraph Station

Passenger ships irrespective of size and cargo ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards, unless exempted under Regulation 5 of this Chapter, shall be fitted with a radiotelegraph station complying with the provisions of Regulations 8 and 9 of this Chapter.

Regulation 4

Radiotelephone Station

Cargo ships of 300 tons gross tonnage and upwards but less than 1,600 tons gross tonnage, unless fitted with a radiotelegraph station complying with the provisions of Regulations 8 and 9 of this Chapter shall, provided they are not exempted under Regulation 5 of this Chapter, be fitted with a radiotelephone station complying with the provisions of Regulations 14 and 15 of this Chapter.

Regulation 5

Exemptions from Regulations 3 and 4

(a) The Contracting Governments consider it highly desirable not to deviate from the application of Regulations 3 and 4 of this Chapter; nevertheless the Administration may grant to individual passenger or cargo ships exemptions of a partial and/or conditional nature, or complete exemption from the requirements of Regulation 3 or Regulation 4 of this Chapter.

(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 or Regulation 4 of this Chapter unreasonable or unnecessary. When deciding whether or not to grant exemptions to individual ships Administrations shall have regard to the effect that exemptions may have upon the general efficiency of the distress service for the safety of all ships. Administrations should bear in mind the desirability of requiring ships which are exempted from the requirement of Regulation 3 of this Chapter to be fitted with a radiotelephone station which complies with the provisions of Regulations 14 and 15 of this Chapter as a condition of exemption.

(c) Each Administration shall submit to the Organization as soon as possible after the first of January in each year a report showing all exemptions granted

* Such ships are subject to special requirements relative to radio for safety purposes, the present requirements being contained in the United States-Canadian agreement of 1952, entitled: «Promotion of Safety on the Great Lakes by Means of Radio».

under paragraphs (a) and (b) of this Regulation during the previous calendar year and giving the reasons for granting such exemptions.

PART B.—WATCHES

Regulation 6

Watches—Radiotelegraph

(a) Each ship which in accordance with Regulation 3 or Regulation 4 of this Chapter is fitted with a radiotelegraph station shall, while at sea, carry at least one radio officer and, if not fitted with a radiotelegraph auto alarm, shall, subject to the provisions of paragraph (d) of this Regulation, listen continuously on the radiotelegraph distress frequency by means of a radio officer using headphones or a loud-speaker.

(b) Each passenger ship which in accordance with Regulation 3 of this Chapter is fitted with a radiotelegraph station, if fitted with a radiotelegraph auto alarm, shall, subject to the provisions of paragraph (d) of this Regulation, and while at sea, listen on the radiotelegraph distress frequency by means of a radio officer using headphones or a loud-speaker, 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 radio officers;

(iii) if carrying or certificated to 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.

(c) (i) Each cargo ship which in accordance with Regulation 3 of this Chapter is fitted with a radiotelegraph station, if fitted with a radiotelegraph auto alarm, shall, subject to the provisions of paragraph (d) of this Regulation, and while at sea, listen on the radiotelegraph distress frequency by means of a radio officer using headphones or a loud-speaker, for at least 8 hours a day in the aggregate. However, Administrations may on cargo ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards but less than 3,500 tons gross tonnage permit the hours of listening to be limited to not less than 2 hours a day in the aggregate for a period of three years from the date of coming into force of the present Convention.

(ii) Each cargo ship of 300 tons gross tonnage and upwards but less than 1,600 tons gross tonnage which is fitted with a radiotelegraph station as a consequence of Regulation 4 of this Chapter, if fitted with a radiotelegraph auto alarm shall, subject to the provisions of paragraph (d) of this Regulation, and while at sea, listen on the radiotelegraph distress frequency by means of a radio officer using headphones or a loud-speaker, during such periods as may be determined by the Administration. Administrations shall, however, have regard to the desirability of requiring, whenever practicable, a listening watch of at least 8 hours a day in the aggregate.

(d) During the period when a radio officer is required by this Regulation to listen on the radiotelegraph distress frequency the radio officer 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 split headphones or loud-speaker. The listening watch shall always be maintained by a radio officer using headphones or loud-speaker during the silence periods provided for by the Radio Regulations.

(e) In all ships fitted with a radiotelegraph auto alarm this radiotelegraph auto alarm shall, while the ship is at sea, be in operation whenever there is no listening being kept under paragraphs (b), (c) or (d) of this Regulation and, whenever practicable, during direction-finding operations.

(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 the radiotelegraph service by the Radio Regulations.

Regulation 7

Watches—Radiotelephone

(a) Each ship which is fitted with a radiotelephone station in accordance with Regulation 4 of this Chapter shall, for safety purposes, carry at least one radiotelephone operator (who may be the master, an officer or a member of the crew holding only a certificate for radiotelephony) and shall, subject to the provisions of paragraph (b) of this Regulation, while at sea, maintain continuous listening watch on the radiotelephone distress frequency, in the place on board from which the ship is usually navigated, using a loud-speaker or other appropriate means.

(b) Listening may be discontinued

(i) when the receiving equipment is being used for traffic on another frequency and a second receiver is not available; or

(ii) when, in the opinion of the master, conditions are such that maintenance of the listening watch would interfere with the safe navigation of the ship.

Listening watch should, however, as far as possible be maintained during the silence periods provided for in the Radio Regulations.

PART C.—TECHNICAL REQUIREMENTS

Regulation 8

Radiotelegraph Stations

(a) The 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) The radiotelegraph operating room shall be of sufficient size and of adequate ventilation to enable the main and reserve radiotelegraph installations to be operated efficiently, and shall not be used for any purpose which will interfere with the operation of the radiotelegraph station.

(c) The sleeping accommodation of at least one radio officer shall be situated as near as practicable to the radiotelegraph operating room. In new ships, this sleeping accommodation shall not be within the radiotelegraph operating room.

(d) 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.

(e) The radiotelegraph installation shall be installed in such a position that it will be protected against the harmful effects of water or extremes of temperature. It shall be readily accessible both for immediate use in case of distress and for repair.

(f) A reliable clock with a dial not less than five inches (or 12.5 centimetres) in diameter and a concentric seconds hand, the face of which is marked to indicate the silence periods prescribed for the radiotelegraph

service by the Radio Regulations, shall be provided. It 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 radio officer from the radiotelegraph operating position and from the position for testing the radiotelegraph auto alarm receiver.

(g) A reliable emergency light shall be provided in the radiotelegraph operating room, consisting of an electric lamp permanently arranged so as to provide satisfactory illumination of the operating controls of the main and reserve radiotelegraph installations and of the clock required by paragraph (f) of this Regulation. In new installations, this lamp shall, if supplied from the reserve source of energy required by sub-paragraph (iii) of paragraph (a) of Regulation 9 of this Chapter, be controlled by two-way switches placed near the main entrance to the radiotelegraph operating room and at the radiotelegraph operating position, unless the layout of the radiotelegraph operating room does not warrant it. These switches shall be clearly labelled to indicate their purpose.

(h) Either an electric inspection lamp, operated from the reserve source of energy required by sub-paragraph (iii) of paragraph (a) of Regulation 9 of this Chapter and provided with a flexible lead of adequate length, or a flashlight shall be provided and kept in the radiotelegraph operating room.

(i) The 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. The testing equipment shall include an instrument or instruments for measuring A.C. volts, D.C. volts and ohms.

(j) If a separate emergency radiotelegraph operating room is provided the requirements of paragraphs (d), (e), (f), (g) and (h) of this Regulation shall apply to it.

Regulation 9

Radiotelegraph Installations

(a) Except as otherwise expressly provided in this Regulation :—

(i) The radiotelegraph station shall include a main installation and a reserve installation, electrically separate and electrically independent of each other.

(ii) The main installation shall include a main transmitter, main receiver and main source of energy.

(iii) The reserve installation shall include a reserve transmitter, reserve receiver and reserve source of energy.

(iv) A main and a reserve aerial shall be provided and installed, provided that the Administration may except any ship from the provision of a reserve aerial if it is satisfied that the fitting of such an aerial is impracticable or unreasonable, but in such case a suitable spare aerial completely assembled for immediate installation shall be carried. In addition, sufficient aerial wire and insulators shall in all cases be provided to enable a suitable aerial to be erected.

The main aerial, if suspended between supports liable to whipping, shall be suitably protected against breakage.

(b) In installations on cargo ships (except those on cargo ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards installed on or after 19 November, 1952), if the main transmitter complies with all the requirements for the reserve transmitter, the latter is not obligatory.

(c) (i) The main and reserve transmitters shall be capable of being quickly connected with and tuned to the main aerial, and the reserve aerial if one is fitted.

(ii) The main and reserve receivers shall be capable of being quickly connected with any aerial with which they are required to be used.

(d) All parts of the reserve installation shall be placed as high in the ship as is practicable, so that the greatest possible degree of safety may be secured.

(e) The main and reserve transmitters shall be capable of transmitting on the radiotelegraph distress frequency using a class of emission assigned by the Radio Regulations for that frequency. In addition, the main transmitter shall be capable of transmitting on at least two of the frequencies, and of using a class of emission which, in accordance with the Radio Regulations, may be used for the transmission of safety messages in the bands between 405 kc/s and 535 kc/s. The reserve transmitter may consist of a ship's emergency transmitter, as defined in, and limited in use by, the Radio Regulations.

(f) The main and reserve transmitters shall, if modulated emission is prescribed by the Radio Regulations, have a depth of modulation of not less than 70 per cent, and a note frequency between 450 and 1,350 cycles per second.

(g) The main and reserve transmitters shall, when connected to the main aerial, 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 day and under normal conditions and circumstances over the specified ranges* (Clearly perceptible signals will normally be received if the R.M.S. value of the field strength at the receiver is at least 50 microvolts per metre).

	Minimum normal range in miles	
	Main transmitter	Reserve transmitter
All passenger ships, and cargo ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards	150	100
Cargo ships below 1,600 tons gross tonnage	100	75

h) i) The main and reserve receivers shall be capable of receiving the radiotelegraph distress frequency and the class of emission assigned by the Radio Regulations for that frequency.

ii) In addition, the main receiver shall permit 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.

* 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	Metre-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 (R.M.S. value).

(Footnote continued on page 1422)

(ii) For a period not exceeding five years from the date of coming into force of the present Convention, the radiotelegraph auto alarm receiver may be used as the reserve receiver if capable of effectively producing signals in headphones or a loud-speaker with which it is connected for this purpose. When so used, it shall be connected to the reserve source of energy.

(i) The main receiver shall have sufficient sensitivity to produce signals in headphones or by means of a loud-speaker when the receiver input is as low as 50 microvolts. The reserve receiver shall, except in cases where a radiotelegraph auto alarm receiver is used for this purpose, have sufficient sensitivity to produce such signals when the receiver input is as low as 100 microvolts.

(j) There shall be available at all times, while the ship is at sea, a supply of electrical energy sufficient to operate the main installation over the normal range required by paragraph (g) of this Regulation as well as for the purpose of charging any batteries forming part of the radiotelegraph station. The voltage of the supply for the main installation shall, in the case of new ships, be maintained within ± 10 per cent. of the rated voltage. In the case of existing ships, it shall be maintained as near the rated voltage as possible and, if practicable, within ± 10 per cent.

(k) The reserve installation shall be provided with a source of energy independent of the propelling power of the ship and of the ship's electrical system. The Administration may delay the application of the requirement for a reserve source of energy for a period not exceeding three years from the date of coming into force of the present Convention in the case of existing installations on those cargo ships of 500 tons gross tonnage and upwards but less than 1,600 tons gross tonnage which were exempted, prior to the date of the coming into force of the present Convention, from the requirement to be provided with a reserve source of energy.

(l) The reserve source of energy shall preferably consist of accumulator batteries, which may be charged from the ship's electrical system, and shall under all circumstances be capable of being put into operation rapidly and of operating rapidly the reserve transmitter and receiver for at least six hours continuously under normal working conditions besides any of the additional loads mentioned in paragraphs (m) and (n) of this Regulation*.

The values given in the second column of the table correspond to an average value of the ratio

$$\frac{\text{effective aerial height}}{\text{maximun aerial height}} = 0.47$$

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.

* For the purpose of determining the electrical load to be supplied by the reserve source of energy, the following formula is recommended as a guide:

- 1/2 of the transmitter current consumption with the key down mark)
- +1/2 of the transmitter current consumption with the key up space)
- +current consumption of receiver and additional circuits connected to the reserve source of energy.

(m) The reserve source of energy shall be used to supply the reserve installation and the automatic alarm signal keying device specified in paragraph (r) of this Regulation if it is electrically operated.

The reserve source of energy may also be used to supply:

- (i) the radiotelegraph auto alarm;
- (i) the emergency light specified in paragraph (g) of Regulation 8 of this Chapter;
- (iii) the direction-finder;
- (iv) any device, prescribed by the Radio Regulations, to permit change-over from transmission to reception and vice versa.

Subject to the provisions of paragraph (n) of this Regulation, the reserve source of energy shall not be used other than for the purposes specified in this paragraph.

(n) Notwithstanding the provisions of paragraph (m) of this Regulation, the Administration may authorise the use in cargo ships of the reserve source of energy for a small number of low-power 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, and that the source of energy is of sufficient capacity to carry the additional load or loads.

(o) The reserve source of energy and its switchboard shall be as high as practicable in the ship and readily accessible to the radio officer. The switchboard shall, wherever possible, be situated in a radio room; if it is not, it shall be capable of being illuminated.

(p) While the ship is at sea, accumulator batteries, whether forming part of the main installation or reserve installation, shall be brought up to the normal fully-charged condition daily.

(q) 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. If necessary, steps shall be taken to ensure that the aeri-als attached to broadcast receivers do not cause interference to the efficient or correct working of the radiotelegraph installation. Particular attention shall be paid to this requirement in the design of new ships.

(r) In addition to a means for manually transmitting the radiotelegraph alarm signal, an automatic radiotelegraph alarm signal keying device shall be provided, capable of keying the main and the reserve transmitters so as to transmit the radiotelegraph alarm signal. The device shall be capable of being taken out of operation at any time in order to permit immediate manual operation of the transmitter. If electrically operated, this keying device shall be capable of operation from the reserve source of energy.

(s) At sea, the reserve transmitter, if not used for communications, shall be tested daily using a suitable artificial aerial, and at least once during each voyage using the reserve aerial if installed. The reserve source of energy shall also be tested daily.

(t) All equipments forming part of the radiotelegraph installation shall be reliable, and shall be so constructed that they are readily accessible for maintenance purposes.

(u) Notwithstanding the provision of Regulation 4 of this Chapter, the Administration may, in the case of cargo ships below 1,600 tons gross tonnage, relax the full requirements of Regulation 8 of this Chapter and the present Regulation, provided that the standard of the radiotelegraph station shall in no case fall below the equivalent of that prescribed under Regulation 14 and Regulation 15 of this Chapter for radiotelephone stations, so far as applicable. In particular, in the case of cargo ships of 300 tons gross tonnage

and upwards but less than 500 tons gross tonnage, the Administration need not require :—

- (i) a reserve receiver;
- (ii) a reserve source of energy in existing installations;
- (iii) protection of the main aerial against breakage by whipping;
- (iv) the means of communication between the radiotelegraph station and the bridge to be independent of the main communication system;
- (v) the range of the transmitter to be greater than 75 miles.

Regulation 10

Radiotelegraph Auto Alarms

(a) Any radiotelegraph auto alarm installed after the date of coming into force of the present Convention shall comply with the following minimum requirements :—

(i) In the absence of interference of any kind it shall be capable of being actuated, without manual adjustment, by any radiotelegraph alarm signal transmitted on the radiotelegraph distress frequency by any coast station, ship's emergency or survival craft transmitter operating in accordance with the Radio Regulations, provided that 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 actuated 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 shall not be actuated by atmospherics or by any signal other than the radiotelegraph 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 radiotelegraph auto alarm shall be such as to provide a practically uniform sensitivity over a band extending not less than 4 kc/s and not more than 8 kc/s on each side of the radiotelegraph 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 radiotelegraph auto alarm shall, in the presence of atmospherics or interfering signals, automatically adjust itself so that within a reasonably short time it approaches the condition in which it can most readily distinguish the radiotelegraph alarm signal.

(vi) When actuated by a radiotelegraph alarm signal, or in the event of failure of the apparatus, the radiotelegraph auto alarm shall cause a continuous audible warning to be given in the radiotelegraph operating room, in the radio officer's sleeping accommodation 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 radiotelegraph auto alarm, the apparatus shall include a generator pre-tuned to the radiotelegraph distress frequency and a keying device by means of which a radiotelegraph alarm signal of the minimum strength indicated in (i) is produced. A means shall also be provided for attaching headphones for the

purpose of listening to signals received on the radiotelegraph auto alarm.

(viii) The radiotelegraph 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 radiotelegraph auto alarm is approved, the Administration concerned shall 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 a radiotelegraph auto alarm, its efficiency shall be tested by a radio officer at least once every 24 hours while at sea. If it is not in working order, the radio officer shall report that fact to the master or officer on watch on the bridge.

(d) A radio officer shall periodically check the proper functioning of the radiotelegraph auto alarm receiver, with its normal aerial connected, by listening to signals and by comparing them with similar signals received on the radiotelegraph distress frequency on the main installation.

(e) As far as practicable the radiotelegraph auto alarm when connected to an aerial, shall not affect the accuracy of the direction-finder.

(f) Radiotelegraph auto alarms which do not comply with the requirements of paragraph (a) of this Regulation shall be replaced by radiotelegraph auto alarms which do so comply within four years from the date of coming into force of the present Convention.

Regulation 11

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 radio telegraph frequencies assigned by the Radio Regulations for the purposes of distress and direction-finding and for maritime radio beacons.

(c) In the absence of interference the direction-finding apparatus shall have a sensitivity sufficient to permit accurate bearings being taken on a signal having a field strength as low as 50 microvolts per metre.

(d) As far as is practicable, the direction-finding apparatus shall be so located that as little interference as possible from mechanical or other noise will be caused to the efficient determination of bearings.

(e) As far as is practicable, the direction-finding aerial system shall be erected in such a manner that the efficient determination of bearings will be hindered as little as possible by the close proximity of other aerials, derricks, wire halyards or other large metal objects.

(f) An efficient two-way means of calling and voice communication shall be provided between the direction-finder and the bridge.

(g) All direction-finders shall be calibrated to the satisfaction of the Administration on first installation. The calibration shall be verified by check bearings or by a further calibration 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 12

Radiotelegraph Installation for Fitting in Motor Lifeboats

(a) The radiotelegraph installation required by Regulation 14 of Chapter III shall include a transmitter, a receiver and a source of energy. It shall be so designed that it can be used in an emergency by an unskilled person.

(b) The transmitter shall be capable of transmitting on the radiotelegraph distress frequency using a class of emission assigned by the Radio Regulations for that frequency. The transmitter shall also be capable of transmitting on the frequency, and of using a class of emission, assigned by the Radio Regulations for use by survival craft in the bands between 4.000 kc/s and 27.500 kc/s.

(c) The transmitter shall, if modulated emission is prescribed by the Radio Regulations, have a depth of modulation of not less than 70 per cent. and a note frequency between 450 and 1.350 cycles per second.

(d) In addition to a key for manual transmissions, the transmitter shall be fitted with an automatic keying device for the transmission of the radiotelegraph alarm and distress signals.

(e) On the radiotelegraph distress frequency the transmitter shall have a minimum normal range (as specified in paragraph (g) of Regulation 9 of this Chapter) of 25 miles using the fixed aerial*

(f) The receiver shall be capable of receiving the radiotelegraph distress frequency and the classes of emission assigned by the Radio Regulation for that frequency

(g) The source of energy shall consist of 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 it from the ship's power supply. In addition there shall be a means for charging it after the lifeboat has been launched.

(h) When the power for the radiotelegraph installation and the searchlight required by Regulation 14 of Chapter III are drawn from the same battery, it shall have sufficient capacity to provide for the additional load of the searchlight.

(i) 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.

(j) At sea a radio officer shall at weekly intervals test the transmitter using a suitable artificial aerial, and shall bring the battery up to full charge if it is of a type which requires charging.

Regulation 13

Portable Radio Apparatus for Survival Craft

(a) The apparatus required by Regulation 13 of Chapter III shall include a transmitter, a receiver, an aerial and a source of energy. It shall be so designed that it can be used in an emergency by an unskilled person.

(b) The apparatus shall be readily portable, watertight capable of floating in sea water and capable of being dropped into the sea without damage. New equipment shall be as light-weight and compact as practicable and shall preferably be capable of use in both lifeboats and liferafts.

* 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 water line and the aerial current (R.M.S. value) is 10 metre-amperes.

(c) The transmitter shall be capable of transmitting on the radiotelegraph distress frequency using a class of emission assigned by the Radio Regulations for that frequency, and in the bands between 4.000 kc/s and 27.500 kc/s, of transmitting on the radiotelegraph frequency, and of using a class of emission, assigned by the Radio Regulations for survival craft. However, the Administration may permit the transmitter to be capable of transmitting on the radiotelephone distress frequency, and of using the class of emission, assigned by the Radio Regulations for that frequency, as an alternative or in addition to transmission on the radiotelegraph frequency assigned by the Radio Regulations for survival craft in the bands between 4.000 kc/s and 27.500 kc/s.

(d) The transmitter shall, if modulated emission is prescribed by the Radio Regulations, have a depth of modulation of not less than 70 per cent. and in the case of radiotelegraph emission have a note frequency between 450 and 1.350 cycles per second.

(e) In addition to a key for manual transmissions, the transmitter shall be fitted with an automatic keying device for the transmission of the radiotelegraph alarm and distress signals. If the transmitter is capable of transmitting on the radiotelephone distress frequency, it shall be fitted with an automatic device, complying with the requirements of paragraph (e) of Regulation 15 of this Chapter, for transmitting the radiotelephone alarm signal.

(f) The receiver shall be capable of receiving the radiotelegraph distress frequency and the classes of emission assigned by the Radio Regulations for that frequency. If the transmitter is capable of transmitting on the radiotelephone distress frequency the receiver shall also be capable of receiving that frequency and the class of emission assigned by the Radio Regulations for that frequency.

(g) The aerial shall be either self-supporting or capable of being supported by the mast of a lifeboat at the maximum practicable height. In addition it is desirable that an aerial supported by a kite or balloon shall be provided if practicable.

(h) The transmitter shall supply an adequate radio frequency power* to the aerial required by paragraph (a) of this Regulation and shall preferably derive its supply from a hand generator. If operated from a battery, the battery shall comply with conditions laid down by the Administration to ensure that it is of a durable type and is of adequate capacity.

(i) At sea a radio officer or a radiotelephone operator, as appropriate, shall at weekly intervals test the transmitter, using a suitable artificial aerial, and shall bring the battery up to full charge if it is of a type which requires charging.

(j) For the purpose of this Regulation, new equipment means equipment supplied to a ship after the date of coming into force of the present Convention.

Regulation 14

Radiotelephone Stations

(a) The radiotelephone station shall be in the upper part of the ship and so located that it is sheltered to the greatest possible extent from noise which might impair the correct reception of messages and signals.

(b) There shall be efficient communication between the radiotelephone station and the bridge.

* It may be assumed that the purposes of this Regulation will be satisfied by the following performance. At least 10 watts input to the anode of the final stage or a radio-frequency output of at least 2.0 watts (A₂ emission) at 500 kc/s into an artificial aerial having an effective resistance of 15 ohms and 100×10^{-12} farads capacitance in series. The depth of modulation shall be at least 70 per cent.

(c) A reliable clock shall be securely mounted in such a position that the entire dial can be easily observed from the radiotelephone operating position.

(d) A reliable emergency light shall be provided, independent of the system which supplies the normal lighting of the radiotelephone installation, and permanently arranged so as to be capable of providing adequate illumination of the operating controls of the radiotelephone installation, of the clock required by paragraph (c) of this Regulation and of the card of instructions required by paragraph (f).

(e) Where a source of energy consists of a battery or batteries, the radiotelephone station shall be provided with a means of assessing the charge condition.

(f) A card of instructions giving a clear summary of the radiotelephone distress procedure shall be displayed in full view of the radiotelephone operating position.

Regulation 15

Radiotelephone Installations

(a) The radiotelephone installation shall include a transmitter, a receiver and a source of energy.

(b) The transmitter shall be capable of transmitting on the radiotelephone distress frequency and on at least one other frequency in the bands between 1.605 kc/s and 2.850 kc/s, using the class of emission assigned by the Radio Regulations for these frequencies. In normal operation the transmitter shall have a depth of modulation of at least 70 per cent. at peak intensity.

(c) (i) In the case of cargo ships of 500 tons gross tonnage and upwards but less than 1,600 tons gross tonnage 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 signal 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):

(ii) In the case of cargo ships of 300 tons gross tonnage and upwards but less than 500 tons gross tonnage for existing installations the transmitter shall have a minimum normal range of at least 75 miles; for new installations the transmitter shall produce a power in the aerial of at least 15 watts (unmodulated carrier).

(d) The transmitter shall be fitted with a device for generating the radiotelephone alarm signal by automatic means. The device shall be capable of being taken out of operation at any time in order to permit the immediate transmission of a distress message. The Administration may delay the application of the requirement for the device in the case of existing installations for a period not exceeding three years from the date of coming into force of the present Convention.

(e) The device required by paragraph (d) of this Regulation shall comply with the following requirements:

(i) The tolerance of the frequency of each tone shall be ± 1.5 per cent.;

(ii) The tolerance on the duration of each tone shall be ± 50 milliseconds;

(iii) The interval between successive tones shall not exceed 50 milliseconds;

(iv) The ratio of the amplitude of the stronger tone to that of the weaker shall be within the range 1 to 1.2

*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.

(f) The receiver required by paragraph (a) of this Regulation shall be capable of receiving the radiotelephone distress frequency and at least one other frequency available for maritime radiotelephone stations in the bands between 1.605 kc/s and 2.850 kc/s, using the class of emission assigned by the Radio Regulations for these frequencies. In addition the receiver shall permit the reception of such other frequencies, using the class of emission assigned by the Radio Regulations, as are used for the transmission by radiotelephony of meteorological messages and such other communications relating to the safety of navigation as may be considered necessary by the Administration. The receiver shall have sufficient sensitivity to produce signals by means of a loudspeaker when the receiver input is as low as 50 microvolts.

(g) The receiver used for maintaining watch on the radiotelephone distress frequency shall be preset to this frequency, or so arranged that setting to the frequency may be carried out in a rapid and precise manner and that, when set to this frequency, the receiver shall not easily be detuned accidentally. The Administration may delay the application of the requirements of this paragraph in the case of existing installations for a period not exceeding three years from the date of coming into force of the present Convention.

(h) To permit rapid change-over from transmission to reception when manual switching is used, the control for the switching device shall, where practicable, be located on the microphone or the telephone handset.

(i) While the ship is at sea, there shall be available at all times a main source of energy sufficient to operate the installation over the normal range required by paragraph (c) of this Regulation. If batteries are provided they shall under all circumstances have sufficient capacity to operate the transmitter and receiver for at least six hours continuously under normal working conditions* In installations in cargo ships of 500 tons gross tonnage and upwards but less than 1,600 tons gross tonnage made on or after 19 November 1952, a reserve source of energy shall be provided in the upper part of the ship unless the main source of energy is so situated.

(j) The reserve source of energy, if provided, may be used only to supply

(i) the radiotelephone installation;

(ii) the emergency light required by paragraph (d) of Regulation 14 of this Chapter; and

(iii) the device required by paragraph (d) of this Regulation, for generating the radiotelephone alarm signal.

(k) Notwithstanding the provisions of paragraph (j) of this Regulation, the Administration may authorise the use of the reserve source of energy, if provided, for a direction-finder, if fitted, and for a number of low-power emergency circuits which are wholly confined to the upper part of the ship, such as emergency lighting on the boat deck, on condition that the additional loads can be readily disconnected, and that the source of energy is of sufficient capacity to carry them.

(l) While at sea, any battery provided shall be kept charged so as to meet the requirements of paragraph (i) of this Regulation.

* For the purpose of determining the electrical load to be supplied by batteries required to have six hours reserve capacity, the following formula is recommended as a guide :

$\frac{1}{2}$ of the current consumption necessary for speech transmission
 + current consumption of receiver
 + current consumption of all additional loads to which the batteries may supply energy in time of distress or emergency.

(m) An aerial shall be provided and installed and, if suspended between supports liable to whipping, shall in the case of ships of 500 tons gross tonnage and upwards but less than 1,600 tons gross tonnage be protected against breakage. In addition, there shall be a spare aerial completely assembled for immediate replacement or, where this is not practicable, sufficient aerial wire and insulators to enable a spare aerial to be erected. The necessary tools to erect an aerial shall also be provided,

PART D.—RADIO LOGS

Regulation 16

Radio Logs

(a) The radio log (diary of the radio service) required by the Radio Regulations for a ship which is fitted with a radiotelegraph station in accordance with Regulation 3 or Regulation 4 of this Chapter shall be kept in the radiotelegraph operating room during the voyage. Every radio officer shall enter in the log his name, the times at which he goes on and off watch, and all incidents connected with the radio service which occur during his watch which may appear to be of importance to safety of life at sea. In addition, there shall be entered in the log:—

- (i) the entries required by the Radio Regulations;
- (ii) details of the maintenance, including a record of the charging, of the batteries, in such form as may be prescribed by the Administration;
- (iii) a daily statement that the requirement of paragraph (p) of Regulation 9 of this Chapter has been fulfilled;
- (iv) details of the tests of the reserve transmitter and reserve source of energy made under paragraph (s) of Regulation 9 of this Chapter;
- (v) in ships fitted with a radiotelegraph auto alarm details of tests made under paragraph (c) of Regulation 10 of this Chapter;
- (vi) details of the maintenance of the batteries, including a record of the charging (if applicable) required by paragraph (j) of Regulation 12 of this Chapter and details of the tests required by that paragraph in respect of the transmitters fitted in motor life-boats;
- (vii) details of the maintenance of the batteries, including a record of the charging (if applicable) required by paragraph (i) of Regulation 13 of this Chapter, and details of the tests required by that paragraph in respect of portable radio apparatus for survival craft.

(b) The radio log (diary of the radio service) required by the Radio Regulations for a ship which is fitted with a radiotelephone station in accordance with Regulation 4 of this Chapter shall be kept at the place where listening watch is maintained. Every qualified operator, and every master, officer or crew member carrying out a listening watch in accordance with Regulation 7 of this Chapter, shall enter in the log, with his name, the details of all incidents connected with the radio service which occur during his watch which may appear to be of importance to safety of life at sea. In addition, there shall be entered in the log:—

- (i) the details required by the Radio Regulations;
- (ii) the time at which listening watch begins when the ship leaves port, and the time at which it ends when the ship reaches port;
- (iii) the time at which listening watch is for any reason discontinued, together with the reason, and the time at which listening watch is resumed;
- (iv) details of the maintenance of the batteries (if provided), including a record of the charging required by paragraph (l) of Regulation 15 of this Chapter;

(v) details of the maintenance of the batteries, including a record of the charging (if applicable) required by paragraph (i) of Regulation 13 of this Chapter and details of the tests required by that paragraph in respect of portable radio apparatus for survival craft.

(c) Radio logs shall be available for inspection by the officers authorised by the Administration to make such inspection.

CHAPTER V.—SAFETY OF NAVIGATION

Regulation 1

Application

This Chapter, unless otherwise expressly provided in this Chapter, applies to all ships on all voyages, except ships of war and ships solely navigating the Great Lakes of North America and their connecting and tributary waters as far east as the lower exit of the St. Lambert Lock at Montreal in the Province of Quebec, Canada.

Regulation 2

Danger Messages

(a) The master of every ship which meets with dangerous ice, a dangerous derelict, or any other direct danger to navigation, or a tropical storm, or encounters sub-freezing air temperatures associated with gale force winds causing severe ice accretion on superstructures, or winds of force 10 or above on the Beaufort scale for which no storm warning has been received, 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. 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 Contracting Government will take all steps 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 interested Governments.

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

(d) All radio messages issued under paragraph (a) of this Regulation shall be preceded by the Safety Signal, using the procedure as prescribed by the Radio Regulations as defined in Regulation 2 of Chapter IV.

Regulation 3

Information required in Danger Messages

The following information is required in danger messages:—

(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 (Greenwich Mean Time when danger last observed.

(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 whe-

never the master has good reason to believe that a tropical storm is developing or exists in his neighbourhood.

(ii) Time, date (Greenwich Mean Time) and position of ship when the observation was taken.

(iii) As much of the following information as is practicable should be included in the message:—

—barometric pressure, preferably corrected (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 further observations be made and transmitted hourly, if practicable, but in any case at intervals of not more than three hours, so long as the ship remains under the influence of the storm.

(d) Winds of force 10 or above on the Beaufort scale for which no storm warning has been received.

This is intended to deal with storms other than the tropical storms referred to in paragraph (b); when such a storm is encountered, the message should contain similar information to that listed under paragraph (b) but excluding the details concerning sea and swell.

(e) Sub-freezing air temperatures associated with gale force winds causing severe ice accretion on superstructures.

(i) Time and Date (Greenwich Mean Time).

(ii) Air temperature.

(iii) Sea temperature (if practicable).

(iv) Wind force and direction.

Examples

Ice

TTT Ice. Large berg sighted in 4605 N., 4410 W., at 0800 G.M.T. 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. 2200 N., 7236 W. Barometer corrected 29.64 inches, tendency down 0.15 inches. Wind NE., force 8, frequent rain squalls. Course 035, 9 knots.

TTT Storm. Conditions indicate intense cyclone has formed. 0200 G.M.T. 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.

TTT Storm. Wind force 11, no storm warning received. 0300 GMT. May 4. 4830 N., 30 W. Barometer

corrected 983 millibars, tendency down 4 millibars. Wind SW., force 11 veering. Course 260, 6 knots.

Icing

TTT experiencing severe icing. 1400 GMT. March 2. 69 N., 10 W. Air temperature 18. Sea temperature 29. Wind NE., force 8.

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, weather bulletins suitable for shipping, containing data of existing weather, waves and ice, forecasts and, when practicable, sufficient additional information to enable simple weather charts to be prepared at sea and also to encourage the transmission of suitable facsimile weather charts.

(iii) To prepare and issue such publications as may be necessary for the efficient conduct of meteorological work at sea and to arrange, if practicable, for the publication and making available of daily weather charts for the information of departing ships.

(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 main standard times for surface synoptic observations (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 Technical Regulations and re-

commendations made by the World Meteorological Organization, 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 southwestern 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 upon the total gross tonnage of the vessels of each contributing Government passing through the regions of icebergs guarded by the Ice Patrol; in particular, each Contracting Government specially interested undertakes to contribute annually to the expense of maintaining and operating these services a sum determined by the ratio which the total gross tonnage of that Contracting Government's vessels passing during the ice season through the regions of icebergs guarded by the Ice Patrol bears to the combined total gross tonnage of the vessels of all contributing Governments passing during the ice season through the regions of icebergs guarded by the Ice Patrol. Non-contracting Governments specially interested may contribute to the expense of maintaining and operating these services on the same basis. The managing Government will furnish annually to each contributing Government a statement of the total cost of maintaining and operating the Ice Patrol and of the proportionate share of each contributing Government.

(b) Each of the contributing Governments has the right to alter or discontinue its contribution, and other interested Governments may undertake to contribute to the expense. The contributing Government which avails itself of this right will continue responsible for its current contribution up to the 1 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 1 September.

(c) If, at any time, the United States Government should desire to discontinue these services, or if one of the contributing Governments 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 to time such alterations in the provisions of this Regulation and of Regulation 5 of this Chapter 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 arrangements relating to contributions to the cost of the services shall be reviewed by the contributing Governments 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 and, in particular, routes in converging areas of both sides of the North Atlantic, has contributed to the avoidance of collisions between ships and with icebergs, and should be recommended to all ships concerned.

(b) The selection of the routes and the initiation of action with regard to them, and the delineation of what constitutes converging areas, 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 possession of the Governments.

(c) The Contracting Governments undertake to impose on the companies the obligations to give public notice on 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 passenger ships crossing the Atlantic to follow the recognised routes, and will do everything in their power to ensure adherence to such routes in the converging areas by all ships, so far as circumstances will permit. They will also 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 Grand Banks of Newfoundland to avoid, as far as practicable, the fishing banks of Newfoundland north of latitude 43° N. during the fishing season, and to pass outside regions known or believed to be endangered by ice.

(d) The Government managing the ice patrol service is requested to report to the Administration concerned any passenger ship which is observed not to be on any regular, recognised or advertised route and any ship which crosses the above mentioned fishing banks during the fishing season, or which when proceeding to or from ports 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 — Obligations and Procedures

(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 assistance 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 assistance, 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 assistance, and it shall be the duty of the master or masters of the ship or ships requisitioned to comply with the requisition by continuing to proceed with all speed to the assistance of persons in distress.

(c) The master of a ship shall be released from the obligation imposed by paragraph (a) of this Regulation when he learns 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 board

an efficient daylight signalling lamp which shall not be solely dependent upon the ship's main source of electrical power.

Regulation 12

Radio Direction-Finding Apparatus

(a) All ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards, when engaged on international voyages, shall be fitted with radio direction-finding apparatus complying with the provisions of Regulation 11 of Chapter IV.

(b) The Administration may, in areas where it considers it unreasonable or unnecessary for such apparatus to be carried, exempt any ship under 5,000 tons gross tonnage from this requirement, due regard being had to the fact that radio 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 necessary arrangements 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 and maritime rescue units when communicating with ships or persons in distress and by ships or persons in distress when communicating with life-saving stations and maritime rescue units. The signals used by aircraft engaged in search and rescue operations to direct ships are indicated in paragraph (d) below. An illustrated table describing the signals listed below shall be readily available to the officer of the watch of every ship to which this Chapter applies.

(a) Replies from life-saving stations or maritime rescue units to distress signals made by a ship or person :—

Signal	Signification
By day—Orange smoke signal or combined light and sound signal (thunderlight) consisting of three single signals which are fired at intervals of approximately one minute.	«You are seen—assistance will be given as soon as possible».

By night—White star rocket consisting of three single signals which are fired at intervals of approximately one minute.

If necessary the day signals may be given at night or the night signals by day.

(b) Landing signals for the guidance of small boats with crews or persons in distress:—

Signal	Signification
By day—Vertical motion of a white flag or the arms or firing of a green star-signal or signalling the code letter «K» (—) given by light or sound-signal apparatus.	«This is the best place to land».

By night—Vertical motion of a white light or flare, or firing of a green star-signal or signalling the code letter «K» (—) given by light or sound-signal apparatus. A range (indication of direction) may be given by placing a steady white light or flare at a lower level and in line with the observer.

By day—Horizontal motion of a white flag or arms extended horizontally or firing of a red star-signal or signalling the code letter «S» (...) given by light or sound-signal apparatus.

By night—Horizontal motion of a white light or flare or firing of a red star-signal or signalling the code letter «S» (...) given by light or sound-signal apparatus.

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 or firing of a red star-signal vertically and a white star-signal in the direction towards the better landing place or signalling the code letter «S» (...) followed by the code letter «R» (—) if a better landing place for the craft in distress is located more to the

right in the direction of approach or signalling the code letter «L» (—) if a better landing place for the craft in distress is located more to the left in the direction of approach.

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 carrying of another white light or flare in the direction to be indicated or firing of a red star-signal vertically and a white star-signal in the direction towards the better landing place or signalling the code letter «S» (...) followed by code letter «R» (—) if a better landing place for the craft in distress is located more to the right in the direction of approach or signalling the code letter «L» (—) if a better landing place for the craft in distress is located more to the left in the direction of approach.

(c) Signals to be employed in connection with the use of shore life-saving apparatus:—

Signal	Signification
By day—Vertical motion of a white flag or the arms or firing of a green star-signal.	In general—«Affirmative». Specifically:— «Rocket line is held». «Tail block is made fast». «Hawser is made fast».
By night—Vertical motion of a white light or flare or firing of a green star-signal.	«Man is in the breeches buoy». «Haul away».
By day—Horizontal motion of a white flag or arms extended horizontally or firing of a red star-signal	In general—«Negative». Specifically:— «Slack away». «Avast hauling».
By night—Horizontal motion of a white light or flare or firing of a red star-signal.	

«Landing here highly dangerous».

(d) Signals used by aircraft engaged on search and rescue operations to direct ships towards an aircraft ship or person in distress (see explanatory NOTE below):—

(i) The following procedures performed in sequence by an aircraft mean that the aircraft is directing a surface craft towards an aircraft or a surface craft in distress:

- (1) circling the surface craft at least once;
- (2) crossing the projected course of the surface craft close ahead at a low altitude, opening and closing the throttle or changing the propeller pitch;
- (3) heading in the direction in which the surface craft is to be directed. Repetition of such procedures has the same meaning.

(ii) The following procedure performed by an aircraft means that the assistance of the surface craft to which the signal is directed is no longer required:—

«Landing here highly dangerous. A more favourable location for landing is in the direction indicated».

—crossing the wake of the surface craft close astern at a low altitude, opening and closing the throttle or changing the propeller pitch.

NOTE: Advance notification of changes in these signals will be given by the Organization as necessary.

Regulation 17 Pilot Ladders

Ships engaged on voyages in the course of which pilots are likely to be employed shall comply with the following requirements respecting pilot ladders:—

- (a) The ladder shall be kept in good order and for use only by officials and other persons while a ship is arriving at or leaving a port, and for embarkation and disembarkation of pilots.
- (b) The ladder shall be secured in a position so that each step rests firmly against the ship's side and so that the pilot can gain safe and convenient access to the ship after climbing not less than 5 feet (or 1.5 metres) and not more than 30 feet (or 9 metres). A single length of ladder shall be used capable of reaching sea level in all normal conditions of trim of the ship. Whenever the distance from sea level to the point of access to the ship is more than 30 feet (or 9 metres), access from the pilot ladder to the ship shall be by means of an accommodation ladder or other equally safe and convenient means.
- (c) The treads of the ladder shall be not less than 19 inches (or 48 centimetres) long, 4 1/2 inches (or 11.4 centimetres) wide and 1 inch (or 2.5 centimetres) in depth. Steps shall be joined in such a manner as will provide a ladder of adequate strength whose treads are maintained in a horizontal position and not less than 12 inches (or 30.5 centimetres) or more than 15 inches (or 38 centimetres) apart.
- (d) A man-rope, properly secured, and a safety line shall be available and ready for use if required.
- (e) Arrangements shall be such that:
 - (i) The rigging of the ladder and the embarkation and disembarkation of a pilot is supervised by a responsible officer of the ship.
 - (ii) Handholds are provided to assist the pilot to pass safely and conveniently from the head of the ladder into the ship or on to the ship's deck.
- (f) If necessary spreaders shall be provided at such intervals as will prevent the ladder from twisting.
- (g) At night a light shining overside shall be available and used and the deck at the position where the pilot boards the ship shall be adequately lit.
- (h) Ships with rubbing bands or other ships whose construction makes it impossible to comply fully with the provision that the ladder shall be secured at a place where each step will rest firmly against the ship's side shall comply with this provision as closely as possible.

CHAPTER VI.—CARRIAGE OF GRAIN

Regulation 1

Application

Unless expressly provided otherwise, this Chapter applies to the carriage of grain in all ships to which the present Regulations apply.

Regulation 2.

Definition

The term «grain» includes wheat, maize (corn), oats, rye, barley rice, pulses and seeds.

Regulation 3.

Trimming

Where grain is loaded in a ship, all necessary and reasonable precautions shall be taken to prevent the grain from shifting. If any hold or compartment is entirely filled with bulk grain, the grain shall be trimmed so as to fill all the spaces between the beams and in the wings and ends.

Regulation 4.

Stowage of full holds and compartments

Subject to the provisions of Regulation 6 of this Chapter if any hold or compartment is entirely filled with bulk grain it shall be divided either by a longitudinal bulkhead or shifting boards in line with, or not more than 5 per cent of the moulded breadth of the ship from, the centre line or by longitudinal bulkheads or shifting boards off the centre line of the ship provided that the distance between them shall not exceed 60 per cent. of the moulded breadth of the ship and that in the latter case trimming hatches of suitable size shall be provided in the wings at longitudinal intervals of not more than 25 feet (or 7.62 metres) with end trimming hatches placed not more than 12 feet (or 3.66 metres) from transverse bulkheads. In every case the longitudinal bulkheads or shifting boards shall be properly constructed and fitted grain-tight with proper fillings between the beams. In holds such longitudinal bulkheads or shifting boards shall extend downwards from the underside of the deck to a distance of at least one-third of the depth of the hold or 8 feet (or 2.44 metres) whichever is the greater. In compartments in 'tween decks and superstructures they shall extend from deck to deck. In all cases the longitudinal bulkheads or shifting boards shall extend to the top or the feeders of the hold or compartment in which they are situated.

Provided that in the case of ships loaded with bulk grain other than linseed in which a metacentric height (after correction for the free surface effects of liquids in tanks) is maintained throughout the voyage of not less than 12 inches (or 0.31 metres) in the case of one or two deck ships and not less than 14 inches (or 0.36 metres) in the case of other ships, longitudinal bulkheads or shifting boards need not be fitted:—

- (a) below and within 7 feet (or 2.13 metres) of a feeder, but only in way of a hatchway, if that feeder contains, or all the feeders collectively feeding a compartment contain, not less than 5 per cent, of the quantity of grain carried in the compartment which is fed;
- (b) in feeders which meet the requirements of paragraph (a) of this Regulation and which have such dimensions that the free grain surface will remain within the feeders throughout the voyage after allowing for a sinkage of grain amounting to 2 per cent, of the volume of the compartment fed and a shift of the free grain surface to an angle of 12 degrees to the horizontal; in this case the possible effects of the above mentioned movement of the free grain surfaces within the feeders shall be taken into account in calculating the metacentric height given above;
- (c) in way of the hatchway where the bulk grain beneath the hatchway is trimmed in the form of a saucer hard up to the deckhead beyond the hatchway and is topped off with bagged grain or other suitable bagged cargo extending to a height in the centre of the saucer of not less than 6 feet (or 1.83 metres) above the top of the bulk grain (measured below the deck line); the bagged grain or other suitable bagged cargo shall fill the hatchway and the saucer

below and shall be stowed tightly against the deckhead, the longitudinal bulkheads, the hatchway beams and the hatchway side and end coamings.

Regulation 5

Stowage of partly filled holds and compartments

Subject to the provisions of Regulation 6 of this Chapter, if any hold or compartment is partly filled with bulk grain :—

(a) it shall be divided by a longitudinal bulkhead or shifting boards, in line with, or not more than 5 per cent, of the moulded breadth of the ship from, the centre line or by longitudinal bulkheads or shifting boards off the centre line of the ship provided that the distance between them shall not exceed 60 per cent, of the moulded breadth of the ship. In every case the longitudinal bulkheads or shifting boards shall be properly constructed and shall extend from the bottom of the hold or deck, as the case may be, to a height of not less than 2 feet (or 0.61 metres) above the surface of the bulk grain.

Provided that, except in the case of holds partly filled with linseed in bulk, longitudinal bulkheads or shifting boards need not be fitted in way of the hatchway in the case of ships in which a metacentric height (after correction for the free surface effects of liquids in tanks) is maintained throughout the voyage of not less than 12 inches (or 0.31 metres) in the case of one or two deck ships and not less than 14 inches (or 0.36 metres) in the case of other ships;

(b) the bulk grain shall be levelled and topped off with bagged grain or other suitable cargo tightly stowed and extending to a height of not less than 4 feet (or 1.22 metres) above the top of the bulk grain within spaces divided by such a longitudinal bulkhead or shifting boards, and not less than 5 feet (or 1.52 metres) within spaces not so divided. The bagged grain or other suitable cargo shall be supported on suitable platforms laid over the whole surface of the bulk grain; such platforms shall consist of bearers spaced not more than 4 feet (or 1.22 metres) apart and 1 inch (or 25 millimetres) boards laid thereon spaced not more than 4 inches (or 0.10 metres) apart or of strong separation cloths with adequate overlapping.

Regulation 6

Exceptions to the requirements for longitudinal bulkheads

The fitting of longitudinal bulkheads or shifting boards in accordance with the provisions of Regulations 4 and 5 of this Chapter shall not be required :—

- (a) in a lower hold (which term also includes the lower part of the hold of a single-deck ship) if the bulk grain therein does not exceed one-third of the capacity of the hold, or where such lower hold is divided by a shaft tunnel, one-half the capacity of that lower hold;
- (b) in any space in a 'tween deck or superstructure provided that the wings are tightly stowed with bagged grain or other suitable cargo to a breadth on each side of not less than 20 per cent. of the breadth of the ship in way thereof; and
- (c) in those parts of spaces where the maximum breadth of the deckhead within the said spaces does not exceed one-half of the moulded breadth of the ship.

Regulation 7

Feeders

(a) (i) Any hold or compartment which is entirely filled with bulk grain shall be fed by suitably placed and properly constructed feeders, except as otherwise pro-

vided in paragraph (c) of Regulation 4 and Regulations 8 and 12 of this Chapter so as to secure a free flow of grain from the feeder to all parts of that hold or compartment.

(ii) Each feeder shall contain not less than 2 per cent. of the quantity of grain carried in that part of the hold or compartment that it feeds except as otherwise provided for in paragraph (a) of Regulation 4 of this Chapter.

(b) When bulk grain is carried in deep tanks primarily constructed for the carriage of liquids to which paragraph (c) of Regulation 6 of this Chapter applies or that are divided by one or more permanent steel longitudinal divisions fitted grain-tight, feeders to the tanks may be omitted if the tanks and tank hatchways are completely filled and the hatch covers secured.

Regulation 8

Common Loading

For the purpose of Regulations 4 and 7 of this Chapter lower holds and 'tween deck spaces over them may be loaded as one compartment under the following conditions :—

- (a) longitudinal bulkheads or shifting boards shall be fitted deck to deck in the 'tween deck of a ship having two decks; in all other cases the longitudinal bulkheads or shifting boards shall be fitted for the upper third of the total depth of the common spaces;
- (b) in order to secure an adequate flow of grain all spaces shall comply with the requirements of Regulation 9 of this Chapter and openings shall be provided in the wings of the deck immediately below the uppermost deck forward and aft of the ends of the hatchways as necessary to provide in combination with the hatchways a maximum feeding distance of 8 feet (or 2.44 metres) measured in a fore and aft line.

Regulation 9

Trimming and bagging of end spaces

When the distance, measured in a fore and aft line, from any part of a hold or compartment to the nearest feeder exceeds 25 feet (or 7.62 metres) the bulk grain in the end spaces beyond 25 feet (or 7.62) metres from the nearest feeder shall be levelled off at a depth of at least 6 feet (or 1.83 metres) below the deck, and the end spaces filled with bagged grain built up on a suitable platform as required in paragraph (b) of Regulation 5 of this Chapter.

Regulation 10

Bulk grain in 'tween decks and superstructures

Bulk grain shall not be carried above deck, in the 'tween deck of a two deck ship, or in the uppermost 'tween deck of a ship having more than two decks except under the following conditions :—

- (a) the bulk grain or other cargo shall be stowed so as to ensure maximum stability : in all cases either a metacentric height (after correction for the free surface effects of liquids in tanks) shall be maintained throughout the voyage of not less than 12 inches (or 0.31 metres) in the case of one or two deck ships and 14 inches (or 0.36 metres) in the case of other ships or, alternatively, the aggregate quantity of bulk grain or other cargo carried above deck, in the 'tween deck spaces of a two deck ship or in the uppermost 'tween deck spaces of a ship having more than two decks shall not exceed 28 per cent. by weight of the total cargo below the 'tween deck where the master is satisfied that the ship will have adequate stability throughout the voyage; the limita-

tion of 28 per cent. specified above shall not apply when the grain carried above deck or in the uppermost 'tween deck spaces is oats, barley or cotton seed;

- (b) the deck area of any portion of the spaces referred to in this Regulation which contains bulk grain and which is only partly filled shall not exceed 1,000 square feet (or 93 square metres); and
- (c) all spaces referred to in this Regulation in which bulk grain is stowed shall be subdivided by transverse bulkheads at intervals of not more than 100 feet (or 30.50 metres); when this distance is exceeded the excess space shall be entirely filled with bagged grain or other suitable cargo.

Regulation 11

Limitation on number of partly filled holds and compartments

Except in the case of ships in which a metacentric height (after correction for the free surface effects of liquids in tanks) is maintained throughout the voyage of not less than 12 inches (or .31 metres) in the case of one or two deck ships and not less than 14 inches (or 0.36 metres) in the case of other ships, not more than two holds or compartments shall be partly filled with bulk grain, except that other holds or compartments may be partly filled with bulk grain if they are filled up to the deckhead with bagged or other suitable cargo. For the purpose of this Regulation:—

- (a) superimposed 'tween decks shall be regarded as separate compartments and separate from any lower hold below them;
- (b) feeders and the partly filled spaces referred to in paragraph (b) of Regulation 10 of this Chapter shall not be regarded as compartments; and
- (c) holds or compartments provided with one or more grain-tight longitudinal divisions shall be regarded as one hold or compartment.

Regulation 12

Stowage of specially suitable ships

(a) Notwithstanding anything contained in Regulations 4 to 11 of this Chapter, bulk grain may be carried without regard to the requirements specified therein in ships which are constructed with two or more vertical or sloping grain-tight longitudinal divisions suitably disposed to limit the effect of any transverse shift of grain under the following conditions:

- (i) as many holds and compartments as possible shall be full and trimmed full;
- (ii) for any specified arrangement of stowage the ship will not list to an angle greater than 5 degrees at any stage of the voyage where:

(1) in holds or compartments which have been trimmed full the grain surface settles 2 per cent by volume from the original surface and shifts to an angle of 12 degrees with that surface under all boundaries of these holds and compartments which have an inclination of less than 30 degrees to the horizontal; and

(2) in partly filled holds or compartments free grain surfaces settle and shift as in sub-paragraph (ii)

(1) of this paragraph or to such larger angle as may be deemed necessary by the Administration, or by a Contracting Government on behalf of the Administration, and grain surfaces if overstowed in accordance with Regulation 5 of this Chapter shift to an angle of 8 degrees with the original levelled surfaces. For the purposes of sub-paragraph (ii) of this paragraph shifting boards if fitted will be considered to limit the transverse shift of the surface of the grain;

(iii) the master is provided with a grain loading plan covering the stowage arrangements to be adopted and a stability booklet, both approved by the Administration, or by a Contracting Government on behalf of the Administration, showing the stability conditions upon which the calculations given in sub-paragraph (ii) of this paragraph are based.

(b) The Administration, or a Contracting Government on behalf of the Administration, shall prescribe the precautions to be taken against shifting in all other conditions of loading of ships designed in accordance with paragraph (a) of this Regulation which meet the requirements of sub-paragraphs (ii) and (iii) of that paragraph.

(c) The Administration or a Contracting Government on behalf of the Administration, shall prescribe the precautions to be taken against shifting in a ship of any other design which meets the requirements of subparagraphs (ii) and (iii) of paragraph (a) of this Regulation

Regulation 13

Water ballast tanks

Double bottom tanks which are used to meet a stability requirement in ships loading bulk grain shall have adequate watertight longitudinal subdivision except where the width of the tank measured at half length does not exceed 60 per cent. of the ship's moulded breadth.

Regulation 14

Bagged grain

Bagged grain shall be carried in sound bags which shall be well filled and securely closed

Regulation 15

Grain loading plans

(a) A grain loading plan approved for a ship whether by the Administration or by a Contracting Government on behalf of the Administration shall be accepted by other Contracting Governments as evidence that the ship when loaded in accordance with such plans meets the requirements of this Chapter or equivalent arrangements which have been accepted under Regulation 5 of Chapter I.

(b) Such plan shall be approved after taking into account the requirements of this Chapter, the various circumstances of loading on departure and arrival, and the stability of the ship. It shall indicate the main characteristics of the fittings used to prevent the shifting of cargo.

(c) Such plan shall be annotated in one or more languages of which one shall be one of the Convention languages.

(d) A copy of such plan shall be supplied to the master of the ship, who if so required shall produce it for the inspection of the appropriate authority of the port in which loading takes place.

(e) Pending the adoption of international regulations concerning the strength of grain fittings and the provision of feeding holes in hatch coamings, a ship loading grain which does not produce a grain loading plan approved by the Administration, or by a Contracting Government on behalf of the Administration, shall load in accordance with detailed rules issued to supplement the provisions of this Chapter by the Contracting Government of the country in which the loading port is situated.

Regulation 16

Exemptions for certain voyages

The Administration, or a Contracting Government on behalf of the 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 Regulations 3 to 15 of this Chapter unreasonable or unnecessary, exempt from those particular requirements individual ships or classes of ships.

CHAPTER VII.—CARRIAGE OF DANGEROUS GOODS

Regulation 1

Application

(a) Unless expressly provided otherwise, this Chapter applies to the carriage of dangerous goods in all ships to which the present Regulations apply.

(b) The provisions of this Chapter do not apply to ship's stores and equipment or to particular cargoes carried in ships specially built or converted as a whole for that purpose, such as tankers.

(c) The carriage of dangerous goods is prohibited except in accordance with the provisions of this Chapter.

(d) To supplement the provisions of this Chapter each Contracting Government shall issue, or cause to be issued, detailed instructions on the safe packing and stowage of specific dangerous goods or categories of dangerous goods which shall include any precautions necessary in their relation to other cargo.

Regulation 2

Classification

Dangerous goods shall be divided into the following classes :—

Class 1—Explosives.

Class 2—Gases : compressed, liquefied or dissolved under pressure.

Class 3—Inflammable liquids.

Class 4 (a)—Inflammable solids.

Class 4 (b)—Inflammable solids, or substances, liable to spontaneous combustion.

Class 4 (c)—Inflammable solids, or substances, which in contact with water emit inflammable gases.

Class 5 (a)—Oxidizing substances.

Class 5 (b)—Organic peroxides.

Class 6 (a)—Poisonous (toxic) substances.

Class 6 (b)—Infectious substances.

Class 7—Radioactive substances.

Class 8—Corrosives.

Class 9—Miscellaneous dangerous substances, that is any other substance which experience has shown, or may show, to be of such a dangerous character that the provisions of this Chapter should apply to it.

Regulation 3

Packing

(a) The packing of dangerous goods shall be (i) well made and in good condition; (ii) of such a character that any interior surface with which the contents may come in contact is not dangerously affected by the substance being conveyed and (iii) capable of withstanding the ordinary risks of handling and carriage by sea.

(b) Where the use of absorbent or cushioning material is customary in the packing of liquids in receptacles that material shall be (i) capable of minimising the dangers to which the liquid may give rise, (ii) so disposed as to prevent movement and ensure that the receptacle remains surrounded and (iii) where reasonably possible of sufficient quantity to absorb the liquid in the event of breakage of the receptacle.

(c) Receptacles containing dangerous liquids shall have an ullage at the filling temperature sufficient to allow for the highest temperature during the course of normal carriage.

(d) Cylinders or receptacles for gases under pressure shall be adequately constructed, tested, maintained and correctly filled.

(e) Empty receptacles which have been used previously for the carriage of dangerous goods shall themselves be treated as dangerous goods unless they have been cleaned and dried or, when the nature of the former contents permit with safety, have been closed securely.

Regulation 4

Marking and Labelling

Each receptacle containing dangerous goods shall be marked with the correct technical name (trade names shall not be used) and identified with a distinctive label or stencil of the label so as to make clear the dangerous character. Each receptacle shall be so labelled except receptacles containing chemicals packed in limited quantities and large shipments which can be stowed, handled and identified as a unit.

Regulation 5

Documents

(a) In all documents relating to the carriage of dangerous goods by sea where the goods are named the correct technical name of the goods shall be used (trade names shall not be used) and the correct description given in accordance with the classification set out in Regulation 2 of this Chapter.

(b) The shipping documents prepared by the shipper shall include, or be accompanied by, a certificate or declaration that the shipment offered for carriage is properly packed, marked and labelled and in proper condition for carriage.

(c) Each ship carrying dangerous goods shall have a special list or manifest setting forth, in accordance with Regulation 2 of this Chapter, the dangerous goods on board and the location thereof. A detailed stowage plan which identifies by class and sets out the location of all dangerous goods on board may be used in place of such special list or manifest.

Regulation 6

Temporary exceptions to Regulations 4 and 5 Contracting Governments which have a uniform system of rules for land and sea transport relating to the carriage of dangerous goods and cannot therefore immediately apply the provisions of Regulations 4 and 5 of this Chapter may authorise departures from the provisions of those Regulations for a period not exceeding twelve months from the date on which the Convention comes into force, provided that dangerous goods as classified in Regulation 2 of this Chapter are also so classified in the shipping documents and are labelled accordingly.

Regulation 7

Stowage Requirements

(a) Dangerous goods shall be stowed safely and appropriately according to the nature of the goods. Incompatible goods shall be segregated from one another.

(b) Explosives (except ammunition) which present a serious risk shall be stowed in a magazine which shall be kept securely closed while at sea. Such explosives shall be segregated from detonators. Electrical apparatus and cables in any compartment in which explosives are carried shall be designed and used so as to minimise the risk of fire or explosion.

(c) Goods which give off dangerous vapours shall be stowed in a well ventilated space or on deck.

(d) In ships carrying inflammable liquids or gases special precautions shall be taken where necessary against fire or explosion.

(e) Substances which are liable to spontaneous heating or combustion shall not be carried unless adequate precautions have been taken to prevent the outbreak of fire.

Regulation 8.

Explosives in Passenger Ships

(a) In passenger ships the following explosives only may be carried : —

- (i) safety cartridges and safety fuses ;
- (ii) small quantities of explosives not exceeding 20 pounds (or 9 kilogrammes) total net weight;
- (iii) distress signals for use in ships or aircraft, if the total weight of such signals does not exceed 2,240 pounds (or 1.016 kilogrammes) ;
- (iv) except in ships carrying unberthed passengers, fireworks which are unlikely to explode violently.

(b) Notwithstanding the provisions of paragraph (a) of this Regulation additional quantities or types of explosives may be carried in passenger ships in which there are special safety measures approved by the Administration.

CHAPTER VIII.—NUCLEAR SHIPS

Regulation 1

Application

This Chapter applies to all nuclear ships except ships of war.

Regulation 2.

Application of other Chapters

The Regulations contained in the other Chapters of the present Convention apply to nuclear ships except as modified by this Chapter.

Regulation 3

Exemptions

A nuclear ship shall not, in any circumstances, be exempted from compliance with any Regulations of this Convention.

Regulation 4

Approval of Reactor Installation

The design, construction and standards of inspection and assembly of the reactor installation shall be subject to the approval and satisfaction of the Administration and shall take account of the limitations which will be imposed on surveys by the presence of radiation.

Regulation 5.

Suitability of Reactor Installation for Service on Board Ship

The reactor installation shall be designed having regard to the special conditions of service on board ship both in normal and exceptional circumstances of navigation.

Regulation 6.

Radiation Safety

The Administration shall take measures to ensure that there are no unreasonable radiation or other nu-

clear hazards, at sea or in port, to the crew, passengers or public, or to the waterways or food or water resources.

Regulation 7.

Safety Assessment

(a) A Safety Assessment shall be prepared to permit evaluation of the nuclear power plant and safety of the ship to ensure that there are no unreasonable radiation or other hazards, at sea or in port, to the crew, passengers or public, or to the waterways or food or water resources. The Administration, when satisfied, shall approve such Safety Assessment which shall always be kept up-to-date.

(b) The Safety Assessment shall be made available sufficiently in advance to the Contracting Governments of the countries which a nuclear ship intends to visit so that they may evaluate the safety of the ship.

Regulation 8.

Operating Manual

A fully detailed Operating Manual shall be prepared for the information and guidance of the operating personnel in their duties on all matters relating to the operation of the nuclear power plant and having an important bearing on safety. The Administration, when satisfied, shall approve such Operating Manual and a copy shall be kept on board the ship. The Operating Manual shall always be kept up-to-date.

Regulation 9.

Surveys

Survey of nuclear ships shall include the applicable requirements of Regulation 7 of Chapter I, or of Regulations 8, 9 and 10 of Chapter I, except in so far as surveys are limited by the presence of radiation. In addition, the surveys shall include any special requirements of the Safety Assessment. They shall in all cases, notwithstanding the provisions of Regulations 8 and 10 of Chapter I, be carried out not less frequently than once a year.

Regulation 10

Certificates

(a) The provisions of paragraph (a) of Regulation 12 of Chapter I and of Regulation 14 of Chapter I shall not apply to nuclear ships.

(b) A Certificate, called a Nuclear Passenger Ship Safety Certificate shall be issued after inspection and survey to a nuclear passenger ship which complies, with the requirements of Chapters II, III, IV and VIII and any other relevant requirements of the present Regulations.

(c) A Certificate, called a Nuclear Cargo Ship Safety Certificate shall be issued after inspection and survey to a nuclear cargo ship which satisfies the requirements for cargo ships on survey set out in Regulation 10 of Chapter I, and complies with the requirements of Chapters II, III, IV and VIII, and any other relevant requirements of the present Regulations.

(d) Nuclear Passenger Ship Safety Certificates and Nuclear Cargo Ship Safety Certificates shall state : «That the ship, being a nuclear ship, complied with all requirements of Chapter VIII of the Convention and conformed to the Safety Assessment approved for the ship».

(e) Nuclear Passenger Ship Safety Certificates and Nuclear Cargo Ship Safety Certificates shall be valid for a period of not more than 12 months.

(f) Nuclear Passenger Ship Safety Certificates and Nuclear Cargo Ship Safety Certificates shall be issued either by the Administration or by any person or organization duly authorised by it. In every case, that Administration assumes full responsibility for the certificate.

Regulation 11
Special Control

In addition to the control established by Regulation 19 of Chapter I, nuclear ships shall be subject to special control before entering the ports and in the ports of Contracting Governments, directed towards verifying that there is on board a valid Nuclear Ship Safety Certificate and that there are no unreasonable radiation or other hazards at sea or in port, to the crew, passengers or public, or to the waterways or food or water resources.

Regulation 12
Casualties

In the event of any accident likely to lead to an environmental hazard the master of a nuclear ship shall immediately inform the Administration. The master shall also immediately inform the competent Governmental authority of the country in whose waters the ship may be, or whose waters the ship approaches in a damaged condition.

APPENDIX

Form of Safety Certificate for Passenger Ships
PASSENGER SHIP 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, 1960

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	Particulars of voyages, if any sanctioned under Regulation 27 (c) (vii) of Chapter III	Date on which keel was laid (see NOTE below)

The (Name) Government certifies
I, the undersigned (Name) certify

I. That 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 other pressure vessels and machinery;
- (2) the watertight subdivision arrangements and details;
- (3) the following subdivision loadlines:—

Subdivision loadlines assigned and marked on the ship's site at amidships (Regulation 11 of Chapter II)	Freeboard	To apply when the spaces in which passengers are carried included 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) capable of accommodating persons, and motor lifeboats fitted with radiotelegraph installation and searchlight (included in the total lifeboats shown above) and motor lifeboats fitted with searchlight only (also included in the total lifeboats shown above), requiring certificated lifeboatmen;
-liferrafts, for which approved launching devices are required, capable of accommodating persons; and
-liferrafts, for which approved launching devices are not required, capable of accommodating persons;
-buoyant apparatus capable of supporting persons;
-lifebuoys;
-lifejackets.

IV. That the lifeboats and liferafts were equipped in accordance with the provisions of the Regulations.

V. That the ship was provided with a line-throwing appliance and portable radio apparatus for survival craft in accordance with the provisions of the Regulations.

VI. That the ship complied with the requirements of the Regulations as regards radiotelegraph installations, viz:—

	Requirements of Regulation	Actual provision
Hours of listening by operator
Number of operators
Whether auto alarm fitted
Whether main installation fitted
Whether reserve installation fitted
Whether main and reserve transmitters electrically separated or combined
Whether direction-finder fitted
Number of passengers for which certificated

VII. That the functioning of the radiotelegraph installations for motor lifeboats and/or the portable radio apparatus for survival craft, if provided, complied with the provisions of the Regulations.

VIII. 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, pilot ladder, and means of making sound signals and distress signals, in accordance with the provisions of the Regulations and also the International Collision Regulations

IX. 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)

Note.—It will be sufficient to indicate the year in which the keel was laid except for 1952 and the year of the coming into force of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960, in which cases the actual date should be given.

In the case of a ship which is converted as provided in Regulation 1 (b) (i) of Chapter II of the Convention, the date on which the work of convention was begun should be given.

Form of Safety Construction Certificate for Cargo Ships
CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE

(Official Seal) (Country)

Issued under the provisions of the

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1960

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	Date on which keel was laid (see Note below)

The (Name) Government certifies
I, the undersigned (Name) certify

That the above-mentioned ship has been duly surveyed in accordance with the provisions of Regulation 10 of Chapter I of the Convention referred to above, and that the survey showed that the condition of the hull, machinery and equipment, as defined in the above Regulation, was in all respects satisfactory and that the ship complied with the applicable requirements of Chapter II (other than that relating to fire extinguishing appliances and fire control plans).

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)

Note.—It will be sufficient to indicate the year in which the keel was laid except for 1952 and the year of the coming into force of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960, in which cases the actual date should be given.

Form of Safety Equipment Certificate for Cargo Ships
CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

(Official Seal) (Country)

Issued under the provisions of the

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1960

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	Date on which keel was laid (see Note below)

The (Name) Government certifies
I, the undersigned (Name) certify

I. 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 provided 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 (included in the total lifeboats shown above), including
- motor lifeboats fitted with radiotelegraph installation and searchlight and motor lifeboats fitted with searchlight only;

..... liferats, for which approved launching devices are required, capable of accommodating persons ; and

..... liferafts, for which approved launching devices are not required, capable of accommodating persons;

- lifebuoys ;
- lifejackets.

NOTE.— It will be sufficient to indicate the year in which the keel was laid except for 1952 and the year of the coming into force of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960, in which cases the actual date should be given.

III. That the lifeboats and liferafts 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 portable radio apparatus for survival craft 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 fire control plans and was provided with navigation lights and shapes, pilot ladder, 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 for Cargo Ships

CARGO SHIP SAFETY RADIOTELEPHONY CERTIFICATE

(Official Seal)

(Country)

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1960

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	Date on which keel was laid (see NOTE below)

The (Name) Government certifies I, the undersigned (Name) certify

I. 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 provision
Hours of listening		
Number of operators.....		

II. That the functioning of the portable radio apparatus for survival craft, if provided, complies with the provisions of the said Regulations.

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)

NOTE.—It will be sufficient to indicate the year in which the keel was laid except for 1952 and the year of the coming into force of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960, in which cases the actual date should be given.

Form of Safety Radiotelegraphy Certificate for Cargo Ships

CARGO SHIP SAFETY RADIOTELEGRAPHY CERTIFICATE

(Official Seal)

(Country)

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1960

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	Date on which keel was laid (see NOTE below)

The (Name) Government certifies I, the undersigned (Name) certify

I. That the above-mentioned ship complies with the provisions of the Regulations annexed to the Convention referred to above as regards Radiotelegraphy :—

	Requirements of Regulations	Actual provision
Hours of listening by operator..		
Number of operators.....		
Whether auto alarm fitted.....		
Whether main installation fitted		
Whether reserve installation-fitted.		
Whether main and reserve transmitters electrically separated or combined		
Whether direction-finder fitted		

II. That the functioning of the radiotelegraphy installations for motor lifeboats and/or the portable radio apparatus for survival craft, if provided, complies with the provisions of the said Regulations.

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)

NOTE.—It will be sufficient to indicate the year in which the keel was laid except for 1952 and the year of the coming into force of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960, in which cases the actual date should be given.

Form of Exemption Certificate EXEMPTION CERTIFICATE

(Official Seal)

(Country)

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1960

Name 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 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

* 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

† Insert here references to Chapters and Regulations, specifying particular paragraphs.

Issued at 19 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 Safety Certificate for Nuclear Passenger Ships
NUCLEAR PASSENGER SHIP SAFETY
CERTIFICATE

(Official Seal)

(Country)

Issued under the provisions of the

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY
OF LIFE AT SEA, 1960

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	Particulars of voyages, if any, sanctioned under Regulation 27 (c) (vii) of Chapter III	Date on which keel was laid (see NOTE below)

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 ship, being a nuclear ship, complied with all requirements of Chapter VIII of the Convention and conformed to the Safety Assessment approved for the ship.

III. 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 other pressure vessels and machinery;
- (2) the watertight subdivision arrangements and details;
- (3) the following subdivision loadlines :—

Subdivision loadlines assigned and marked on the ship'sside at amidships (Regulation 11 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

IV. That the life-saving appliances provided for a total number of persons and no more, viz. :—

- lifeboats (including motor lifeboats) capable of accommodating persons, and motor lifeboats fitted with radiotelegraph installation and searchlight (included in the total lifeboats shown above) and motor lifeboats fitted with searchlight only (also included in the total lifeboats shown above), requiring certificated lifeboatmen;

- liferafts, for which approved launching devices are required, capable of accommodating persons; and
- liferafts, for which approved launching devices are not required, capable of accommodating persons;
- buoyant apparatus capable of supporting persons;
- lifebuoys;
- lifejackets.

V. That the lifeboats and liferafts were equipped in accordance with the provisions of the Regulations.

VI. That the ship was provided with a line-throwing appliance and portable radio apparatus for survival craft, in accordance with the provisions of the Regulations.

VII. That the ship complied with the requirements of the Regulations as regards radiotelegraph installations, viz. :—

	Requirements of Regulation	Actual provision
Hours of listening by operator	
Number of operators		
Whether auto alarm fitted		
Whether main installation fitted		
Whether reserve installation fitted		
Whether main and reserve transmitters electrically separated or combined		
Whether direction-finder fitted		
Number of passengers for which certificated		

VIII. That the functioning of the radiotelegraph installations for motor lifeboats and/or the portable radio apparatus for survival craft, if provided, complied with the provisions of the Regulations.

IX. 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, pilot ladder, and means of making sound signals and distress signals, in accordance with the provisions of the Regulations and also the International Collision Regulations.

X. 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 19 the day of

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)

NOTE.—It will be sufficient to indicate the year in which the keel was laid except for the year

of the coming into force of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960, in which cases the actual date should be given.

In the case of a ship which is converted as provided in Regulation 1 (b) (i) of Chapter II, the date on which the work of conversion was begun should be given.

Form of Safety Certificate for Nuclear Cargo Ships
NUCLEAR CARGO SHIP SAFETY CERTIFICATE
 (Official Seal) (Country)

Issued under the provisions of the
**INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE
 SAFETY OF LIFE AT SEA, 1960**

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	Date on which keel was laid (see NOTE below)
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 ship, being a nuclear ship, complied with all requirements of Chapter VIII of the Convention and conformed to the Safety Assessment approved for the ship.

III. That the survey showed that the ship satisfied the requirements set out in Regulation 10 of Chapter I of the Convention as to hull, machinery and equipment, and complied with the relevant requirements of Chapter II.

IV. 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 (included in the total lifeboats shown above), including...
 - motor lifeboats fitted with radiotelegraph installation and searchlight, and motor lifeboats fitted with searchlight only;
- liferafts, for which approved launching devices are required, capable of accommodating persons; and
- liferafts for which approved launching devices are not required, capable of accommodating persons;

- lifebuoys;
- lifejackets.

V. That the lifeboats and liferafts were equipped in accordance with the provisions of the Regulations annexed to the Convention.

VI. That the ship was provided with a line-throwing apparatus and portable radio apparatus for survival craft in accordance with the provisions of the Regulations.

VII. That the ship complied with the requirements of the Regulations as regards radiotelegraph installations, viz.:-

	Requirements of Regulations	Actual provision
Hours of listening by operator		
Number of operators		
Whether auto alarm fitted		
Whether main installation fitted		
Whether reserve installation fitted		
Whether main and reserve transmitters electrically separated or combined		
Whether direction-finder fitted		

VIII. That the functioning of the radiotelegraph installations for motor lifeboats and/or the portable radio apparatus for survival craft, if provided, complied with the provisions of the Regulations.

IX. 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, pilot ladder, and means of making sound signals and distress signals in accordance with the provisions of the Regulations and the International Collision Regulations.

X. 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)

NOTE.—It will be sufficient to indicate the year in which the keel was laid except for the year of coming into force of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960, in which cases the actual date should be given.

ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΑΞΙΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΑΣΚΕΨΕΩΣ
ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΝ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ
ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ, 1960

—ο—

Τῇ προσκλήσει τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλευτικοῦ Ὁργανισμοῦ, συνεκλήθη διάσκεψις ἐν Λονδίῳ ἀπὸ τῆς 17ης Μαΐου μέχρι τῆς 17ης Ἰουνίου 1960, με σκοπὸν τὴν κατάρτισιν Συμβάσεως, ἥτις θὰ ἀντικαταστήσῃ τὴν ὑπογραφείσαν ἐν Λονδίῳ τὴν 10ην Ἰουνίου 1948 Διεθνή Σύμβασιν περὶ Ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσῃ.

Αἱ Κυβερνήσεις τῶν κατωτέρω χωρῶν, ἐπιθυμοῦσαι νὰ προαγάγῃσι τὴν ἀσφάλειαν τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσῃ, διὰ τοῦ καθορισμοῦ κοινῆ συμφωνίας ὁμοιομόρφων ἀρχῶν καὶ κανονισμῶν, ἀντεπροσωπεύθησαν ἐν τῇ Διασκέψει ὑπὸ Πληρεξουσίων :

Ἀργεντινῆ	Ὀλλανδία
Αὐστραλία	Νέα Ζηλανδία
Βέλγιον	Νορβηγία
Βραζιλία	Πακιστάν
Βουλγαρία	Παναμᾶς
Καμερόν	Περὺ
Καναδάς	Φιλιππῖναι
Κίνα	Πολωνία
Κούβα	Πορτογαλία
Τσεχοσλοβακία	Ἰσπανία
Δανία	Σουηδία
Δομινικανὴ Δημοκρατία	Ἑλβετία
Φινλανδία	Ἐνωσις Σοβιετικῶν Σοσιαλιστικῶν Δημοκρατιῶν
Γαλλία	Ἡνωμένη Ἀραβικὴ Δημοκρατία
Ὁμοσπονδιακὴ Γερμανικὴ Δημοκρατία	Ἡνωμένον Βασίλειον Μεγάλης Βρεταννίας καὶ Βορείου Ἰρλανδίας
Ἑλλάς	Ἡνωμένοι Πολιτεῖαι Β. Ἀμερικῆς
Οὐγγαρία	Βενεζουέλα
Ἰσλανδία	Γιουγκοσλαβία
Ἰνδία	Ἰταλία
Ἰρλανδία	Δημοκρατία Κορέας
Ἰσραήλ	Λιβερία
Ἰαπωνία	
Κουβαίτ	
Μεξικὸν	

Αἱ Κυβερνήσεις τῶν κατωτέρω Χωρῶν ἀντεπροσωπεύθησαν ἐν τῇ Διασκέψει ὑπὸ Παρατηρητῶν :

Κεϋλάνη	Ρουμανία
Χιλή	Ταϊλάνδη
Γουϊνέα	Τουρκία
Ἰνδονησία	Νοτιοαφρικανικὴ Ἐνωσις
Ἰράν	Βιετνάμ

Ἐπίσης οἱ κατωτέρω Διακυβερνητικοὶ Ὁργανισμοὶ ἀντεπροσωπεύθησαν ἐν τῇ Διασκέψει ὑπὸ Παρατηρητῶν :

Ἡνωμένα Ἔθνη
Ὁργανισμὸς Τροφίμων καὶ Γεωργίας
Διεθνῆς Ἐπιτροπὴ Ἀτομικῆς Ἐνεργείας
Διεθνῆς Ὁργανισμὸς Πολιτικῆς Ἀεροπορίας
Διεθνῆς Ὁργανισμὸς Ἐργασίας
Διεθνῆς Ἐνωσις Τηλεπικοινωνιῶν
Διεθνῆς Ὁργανισμὸς Ὑγείας
Διεθνῆς Μετεωρολογικὸς Ὁργανισμὸς
Διεθνὲς Γραφεῖον Ὑδρογραφίας.

Πρὸς πραγματοποιήσιν τοῦ σκοποῦ τῆς, ἡ Διάσκεψις καθῆρτισε τὰς κατωτέρω Ἐπιτροπὰς, τῶν ὁποίων Πρόεδροὶ ἦσαν οἱ κάτωθι :

Ἐπιτροπὴ Ἀρχηγῶν Ἀντιπροσωπειῶν : Sir Gilmour Jenkins (Ἡνωμένον Βασίλειον).
Ἐπιτροπὴ Ἐλέγχου Διαπιστευτηρίων : κ. Eleuterio Caparas (Φιλιππῖναι).
Ἐπιτροπὴ Σχεδίου : κ. Dennis G. Haselgrove (Ἡνωμένον Βασίλειον).
Ἐπιτροπὴ Γενικῶν Διατάξεων : κ. Jean-Georges Roullier (Γαλλία).
Ἐπιτροπὴ Κατασκευῶν : Dr. Ing. Gino Solda (Ἰταλία)

Ἐπιτροπὴ Σωστικῶν Μέσων : κ. Wladyslaw Miliewski (Πολωνία).

Ἐπιτροπὴ Ἀσυρμάτου : κ. Per Mortensen (Νορβηγία)

Ἐπιτροπὴ Ἀσφαλείας Ναυσιπλοΐας : κ. Anders Bache (Δανία).

Ἐπιτροπὴ Μεταφορᾶς Σιτηρῶν, Μεταλλευμάτων καὶ Ἐμπορευμάτων Χύμα : Πλοίαρχος κ. Π. Παγώνης (Ἑλλάς)

Ἐπιτροπὴ Μεταφορᾶς Ἐπικινδύνων Φορτίων : κ. A. W. Clarke (Ἡνωμένον Βασίλειον).

Ἐπιτροπὴ Ἀσφαλείας Πυρηνοκινήτων Πλοίων : κ. Arthur Gatewood (Ἡνωμένοι Πολιτεῖαι).

Ἡ Διάσκεψις εἶχεν ὑπ' ὄψιν τῆς καὶ ἐχρησιμοποίησεν ὡς βάσιν διὰ τὰς συζητήσεις τὴν Διεθνή Σύμβασιν περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσῃ, 1948, καὶ τοὺς Διεθνεῖς Κανονισμοὺς πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσῃ, 1948.

Ἐπι πλέον, ἡ Διάσκεψις ἐξετάσασα μετὰ προσοχῆς τὰ νέα προβλήματα ἅτινα ἀνέκυψαν ἐκ τῆς χρησιμοποίησεως τῆς πυρηνικῆς ἐνεργείας διὰ τὴν πρόωσιν τῶν ἐμπορικῶν πλοίων καὶ ἔχουσα ὑπ' ὄψιν τοὺς ἐνυπάρχοντας κινδύνους εἰς τὰ πυρηνοκίνητα πλοῖα, ἀνεγνώρισε τὴν σημασίαν διὰ τὴν συναψὴν διεθνοῦς συμφωνίας ἐπ' αὐτοῦ. Λαμβάνουσα ὑπ' ὄψιν τὰς τεχνικὰς προόδους εἰς τὸ πεδίου τοῦτο, αἰτίνας ἐνδεχομένως θὰ λάβωσι χώραν εἰς τὸ προσεχὲς μέλλον, ἡ Διάσκεψις ἀπεφάσισε νὰ περιλάβῃ εἰς τὸ κείμενον, μιᾶς ἀναθεωρηθείσης Συμβάσεως διὰ τὴν Ἀσφάλειαν τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσῃ, μικρὸν μόνον ἀριθμὸν Κανονισμῶν ἀναφερομένων εἰς τὰ ζητήματα ἀρχῶν καὶ μεθόδων ἀφορώντων τὰ πυρηνοκίνητα πλοῖα.

Κατόπιν συζητήσεων, ὡς ἀποδεικνύεται ἐκ τῶν ἀπολογισμῶν καὶ ἐκθέσεων τῶν διαφόρων Ἐπιτροπῶν καὶ τῶν Συνεδριάσεων τῆς Ὀλομελείας, ἡ Διάσκεψις ἐπεξεργάσθη καὶ ὑπέβαλε πρὸς ὑπογραφήν καὶ ἀποδοχὴν τὴν Διεθνή Σύμβασιν τῆς Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσῃ, 1960, ἥτις προώριστα νὰ ἀντικαταστήσῃ τὴν Διεθνή Σύμβασιν Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσῃ, 1948. Ἡ Διεθνὴς Σύμβασις τῆς Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσῃ, 1960, εἶναι προσηρτημένη ὡς Παράρτημα Α τῆς παρούσης Τελικῆς Πράξεως.

Ἡ Διάσκεψις εἶχεν ἐπίσης ὑπ' ὄψιν τῆς καὶ ἐχρησιμοποίησεν ὡς βάσιν διὰ τὰς συζητήσεις τοὺς ἰσχύοντες Διεθνεῖς Κανονισμοὺς πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσῃ. Ἡ Διάσκεψις ἔκρινε καλὸν νὰ ἀναθεωρήσῃ τοὺς Κανονισμοὺς τούτους καὶ ἐνέκρινε τοὺς ἀναθεωρηθέντας Διεθνεῖς Κανονισμοὺς πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσῃ, ἀλλ' ἀπεφάσισε νὰ μὴ προσαρτήσῃ τοὺς ἀναθεωρηθέντας τούτους Κανονισμοὺς εἰς τὴν Διεθνή Σύμβασιν περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσῃ, 1960.

Ἡ Διάσκεψις καλεῖ τὸν Διακυβερνητικὸν Ναυτιλιακὸν Συμβουλευτικὸν Ὁργανισμὸν νὰ διαβιβάσῃ τοὺς ἀναθεωρηθέντας Διεθνεῖς Κανονισμοὺς πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσῃ εἰς τὰς Κυβερνήσεις αἰτίνας ἔχουσιν ἀποδεχθῆναι τοὺς ἰσχύοντες Διεθνεῖς Κανονισμοὺς πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσῃ, καὶ καλεῖ ὁμοίως τὸν Διακυβερνητικὸν Ναυτιλιακὸν Συμβουλευτικὸν Ὁργανισμὸν, ὅπως, ὅταν ἐπέλθῃ οὐσιωδῶς ὁμόθυμος ἀποδοχὴ τῶν ἀναθεωρηθέντων Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσῃ, νὰ ὀρίσῃ τὴν ἡμερομηνίαν, ἀφ' ἧς οὗτοι θέλουσιν ἐφαρμοσθῆναι παρὰ τῶν Κρατῶν ἅτινα ἀπεδέχθησαν τούτους.

Ἡ Διάσκεψις παρακαλεῖ τὸν Διακυβερνητικὸν Ναυτιλιακὸν Συμβουλευτικὸν Ὁργανισμὸν, ὅπως προσιδοποιήσῃ τὰς Κυβερνήσεις πάντων τῶν Κρατῶν τοὐλάχιστον ἐν ἔτος πρὸ τῆς ἡμερομηνίας ταύτης.

Οἱ Διεθνεῖς Κανονισμοὶ πρὸς ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσῃ, καθὼς οὗτοι ἀναθεωρήθησαν ὑπὸ τῆς Διασκέψεως, εἶναι προσηρτημένοι ὡς Παράρτημα Β εἰς τὴν παρούσαν Τελικὴν Πράξιν.

Ἡ Διάσκεψις ἐδέχθη ἀριθμὸν τινα Συστάσεων ἐνδιαφερουσῶν τὰ Πυρηνοκίνητα Πλοῖα (αἰτίνας εἶναι προσηρτημένοι εἰς τὸ Παράρτημα Γ τῆς παρούσης Τελικῆς Πράξεως), ὅπως διευκολύνη τὰς Κυβερνήσεις εἰς τὴν ἐφαρμο-

- γην τῶν Κανονισμῶν τῶν περιεχομένων εἰς τὴν διεθνή Σύμβασιν Ἀσφαλείας Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ, 1960, καὶ ἐπισύρη τὴν προσοχὴν αὐτῶν ἐπὶ τῶν κυρίων προβλημάτων ἅτινα ἀπαιτοῦσιν ἐξέτασιν κατὰ τὸ παρὸν στάδιον τῆς τεχνικῆς ἀναπτύξεως.
- Ἡ Διάσκεψις ἐδέχθη ἐπίσης ἄλλας Συστάσεις ἐπὶ ἀριθμοῦ ζητημάτων ἅτινα προέκυψαν κατὰ τὰς συζητήσεις αὐτῆς. Αἱ συστάσεις αὗται εἶναι προσηρητέαι ὡς Παράρτημα Δ. εἰς τὴν παρούσαν Τελικὴν Πράξιν.
- Ἐφ' ᾧ οἱ Ἀντιπρόσωποι τῶν διαφόρων Χωρῶν ἔθεσαν τὰς ὑπογραφὰς των ἐν τῇ παρούσῃ Τελικῇ Πράξει.
- Ἐγένετο ἐν Λονδίῳ τὴν δεκάτην ἐβδόμην Ἰουνίου 1960, εἰς ἀπλοῦν Ἀγγλιστί καὶ Γαλλιστί, ἀμφοτέρων τῶν κειμένων ἐχόντων ἴσην ἰσχύν.
- Τὰ πρωτότυπα κείμενα θὰ κατατεθῶσι παρὰ τῶ Διακυβερνητικῶ Ναυτιλιακῶ Συμβουλευτικῶ Ὄργανισμῶ, ὁμοῦ μετὰ κειμένων εἰς τὴν Ρωσικὴν καὶ Ἰσπανικὴν γλῶσσαν ἅτινα θὰ εἶναι μεταφράσεις.
- Ὁ Διακυβερνητικὸς Ναυτιλιακὸς Συμβουλευτικὸς Ὄργανισμὸς θὰ διαβιβάσῃ ἐπικυρωμένα ἀντίγραφα τῆς Τελικῆς ταύτης Πράξεως καὶ ἀντίγραφα τῶν μεταφράσεων, εἰς ἐκάστην Κυβέρνησιν κληθεῖσαν νὰ ἀποστείλῃ Ἀντιπροσώπους ἢ Παρατηρητὰς εἰς τὴν Διάσκεψιν.
- Ὁ Πρόεδρος
GILMOUR JENKINS
- Ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς
W. GRAHAM
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἀργεντινῆς Δημοκρατίας :
- C. A. SANCHEZ SANUDO
M. H. CALZOLARI
N. G. PALACIOS
W. J. P. MAIDANA
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Κοινοπολιτείας τῆς Αὐστραλίας :
- T. NORRIS
A. N. BOULTON
A. J. EDWARDS
C. M. CARROLL
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Βασιλείου τοῦ Βελγίου :
- R. E. VANCRAEYNST
A. J. DE MULDER
PH. DE GERLACHE DE GOMERY
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν τῆς Βραζιλίας :
- LUIS CLOVIS DE OLIVEIRA
SYLVIO DA ROCHA POLLIS
LUIZ GONZAGA DORING
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Λατικῆς Δημοκρατίας τῆς Βουλγαρίας :
- PETKO DOKOV DOYNOV
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Καμερόν :
- CH. SAGUEZ
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Καναδᾶ :
- GEORGE A. DREW
ALAN CUMYN
M. F. MUNRO
J. H. KAY
H. O. BUCHANAN
J. G. MALLOCH
W. S. MORRISON
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Κίνας :
- WU NAN-JU
C. M. WEI
YU-SHANG LI
MICHAEL KAHN
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Κούβας :
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Τσεχοσλοβακίας :
- MIROSLAV GALUSKA
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Βασιλείου τῆς Δανίας :
- J. WORM
ANDERS BACHE
S. KIRKMAN-MOLLER
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τοῦ Δομινίκου
HECTOR GARCIA-GODOY
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Φινλανδίας :
- VOLMARI SARKKA
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Γαλλικῆς Δημοκρατίας :
- G. GRANDVAL
J. ROULLIER
C. MAUREL
LOUIS AUDIGOU
YVES ROCQUEMONT
M. BUREAU
P. ESTIENNE
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ὀμοσπονδιακῆς Δημοκρατίας τῆς Γερμανίας :
- H. HERWARTH
K. SCHUBERT
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Βασιλείου τῆς Ἑλλάδος :
- Π. ΠΑΓΩΝΗΣ
B. ΧΑΝΙΑΗΣ
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Λατικῆς Δημοκρατίας τῆς Οὐγγαρίας :
- B. SZILAGYI
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Ἰσλανδίας :
- HJALMAR R. BARDARSON
PALL RAGNARSSON
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῶν Ἰνδιῶν :
- R. L. GUPTA
C. P. SRIVASTAVA
T. B. BOSE
G. S. SINGH
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἰρλανδίας :
- VALENTIN IREMONGER
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Κράτους τοῦ Ἰσραήλ :
- I. J. MINITZ
M. OFER
M. ECKDISH
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἰταλικῆς Δημοκρατίας :
- F. GHIGLIA
DOMENICO TESTA
GIORGIO CAVALLINI
GIORGIO MERIGGI
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἰαπωνίας :
- TORU NAKAGAWA
MASAO MIZUSHINA
TOKUJI WAKASA
MITSUO SATO
SANKICHI SUZUKI
S. YAHAGI
M. MATSUZAKI
KOJI SEKIYA
SHIZUO NODA
H. NAKANISHI
N. MATSUZAWA
N. NAKANO
M. KURAMOTO
S. OKADA
J. KITAGAWA
T. SUGIYAMA
M. KUTSUKI
M. MAEDA
I. KOIDE
K. OKADA
M. YAMAGATA
A. YAMAGATA
S. TAMIYA
T. NISHIJIMA
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Κορέας :
- TONG JIN PARK
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Κουβάρτ :
- M. QABAZARD
H. GEO. WAUGH

- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Λιβερίας :
- GEO T. BREWER, JR
EDW. R. MOORE
E. B. MCCROHAN, JR.
G. BUCHANAN
L. J. BRINTON
EDGAR T. KONSBERG
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν τοῦ Μεξικοῦ :
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Βασιλείου τῆς Ὀλλανδίας :
- C. MOOLENBURGH
E. SMIT FZN
A. F. VAS DIAS
P. A. VERGROESEN
J. METZ
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Νέας Ζηλανδίας :
- VICTOR G. BOIVIN
H. RUEGG
J. P. MCVEAGH
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Βασιλείου τῆς Νορβηγίας :
- NEUBERTH WIE
MODOLV HAREIDE
H. B. ANDRESEN
KJELL HAUGERUD ANDERSEN
KJELL RASMUSSEN
E. J. SALVESEN
WALTER BILDOE
ODD LOENNECHEN
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Πακιστάν :
- MOHAMMED YOUSUF
M. ZAKAULLAH
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τοῦ Παναμά :
- J. MEDINA
JOAQUIN F. FRANCO, JR.
R. PHILLIPPS P.
ALFRED L. NICHOLSON
MANUEL A. ACAZA
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τοῦ Περού :
- RICARDO RIVERA SCHREIBER
H. WIELAND
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῶν Φιλιππίνων :
- E. CAPAPAS
AGUSTIN L. MATHAY
C. CALUAG
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Λατινῆς Δημοκρατίας τῆς Πολωνίας :
- L. SZYMANSKI
W. MILEWSKI
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Πορτογαλίας :
- ADOLFO DO AMARAL ABRANCHES PINTO
JOAQUIN CARLOS ESTEVES CARDOSO
ANTONIO DE JESUS BRAZ BELO DE CARVALHO
MANUEL ANTUNES DA MOTA
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Κράτους τῆς Ἰσπανίας :
- SANTA CRUZ
MANUEL ALDEREGUIA
JUAN JOSE DE JAUREGUI
PATRICIO R. RODA
SANTIAGO MARTINEZ-CARO
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Βασιλείου τῆς Σουηδίας :
- C. G WIDELL
LENNART BORG
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἑλβετικῆς Ὁμοσπονδίας :
- ARMIN DAENIKER
WILLIAM ROCH
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἐνώσεως τῶν Σοβιετικῶν Σοσιαλιστικῶν Δημοκρατιῶν :
- A. SAVELIEV
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἠνωμένης Ἀραβικῆς Δημοκρατίας :
- A. LOUSTAN
Y. A. OMAR
ALI HASSAN ABDEL RAHMAN
ABBAS SHAWKI
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Ἠνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλῃς Βρετανίας καὶ τῆς Βορείου Ἰρλανδίας :
- GILMOUR JENKINS
PERCY FAULKNER
DENNIS C. HASELGROVE
F. B. BOLTON
G. R. W. BRIGSTOCKE
JOHN BROWN
GERALD BURDON
F. A. EVERARD
F. I. GEDDES
E. C. V. GOAD
H. W. GREANY
F. C. HAMPDEN
JOHN M. HOULDER
W. ERRINGTON KEVILLE
I. T. LAWMAN
A. LOGAN
J. LENAGHAN
W. J. MADIGAN
ALLAN J. MARR
P. W. MARTIN
J. M. MURRAY
H. O'NEILL
T. L. OWEN
H. N. PEMBERTON
JAS H. QUICK
W. J. SHARP
R. J. SHEPHERD
D. S. TENNANT
TOM YATES
- Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς :
- ALFERD C. RICHMOND
R. T. MERRILL
ROBERT T. BARTLEY
JOHN P. COMSTOCK
IRVING T. DUKE
ARTHUR RANDOLPH CATEWOOD
HENRY T. JEWELL
VITO L. RUSSO
LYNDON SPENGER
CHARLES P. MURPHY
ALBERT J. CARPENTER
JOHN W. HECK
ROBERT I. PRICE
ARCHIBALD H. MCCOMB, JR.
OSCAR C. B. WEV
WILLIAM G. ALLEN
HARRY J. PARKER
CHARLES B. SMITH
BEN H. DAVIS
GEORGE C. STEINMAN
PAUL A. LUTZ
STEWART SPRINGER
JOSEPH A. CERINA
WILLIAM G. WATT
EDWARD G. MAGENNIS
CHARLES M. ROBERTSON
WAYNE MASON
CURTIS B. PLUMMER
DANCAN D. PETTERS

W. E. SMITH
E. M. WEBSTER
JOHN C. NIEDERMAIR
R. R. WAESCHE
GEORGE R. JACOBS
HAROLD R. WOODYARD
JONATHAN A. SISSON
E.E. BENZENBERG
M. G. FORREST
OWEN H. OAKLEY
JAMES B. ROBERTSON, JR.
MAURICE J. SCANLON

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Βενεζουέλας :

IGNACIO IRIBARREN BORGES

A. PICARDI

A. DE PEDRAZA

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ὁμοσπονδιακῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Γιουγκοσλαβίας :

LJUBISA VESELINOVIC

PREDRAG NIKOLIC

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

Διεθνῆς σύμβασις περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσῃ, 1960

Αἱ Κυβερνήσεις τῆς Ἀργεντινῆς Δημοκρατίας, τῆς Αὐστραλίας, τοῦ Βελγίου, τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν τῆς Βραζιλίας, τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Βουλγαρίας, τοῦ Καμερόν, τοῦ Καναδά, τῆς Δημοκρατίας τῆς Κίνας, τῆς Δημοκρατίας τῆς Κούβας, τῆς Δημοκρατίας τῆς Τσεχοσλοβακίας, τοῦ Βασιλείου τῆς Δανίας, τῆς Δημοκρατίας τοῦ Δομινίκου, τῆς Δημοκρατίας τῆς Φινλανδίας, τῆς Δημοκρατίας τῆς Γαλλίας, τῆς Ὁμοσπονδιακῆς Δημοκρατίας τῆς Γερμανίας, τοῦ Βασιλείου τῆς Ἑλλάδος, τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Οὐγγαρίας, τῆς Δημοκρατίας τῆς Ἰσλανδίας, τῆς Δημοκρατίας τῶν Ἰνδιῶν, τῆς Ἰρλανδίας, τοῦ Κράτους τοῦ Ἰσραὴλ, τῆς Ἰταλικῆς Δημοκρατίας, τῆς Ἰαπωνίας, τῆς Δημοκρατίας τῆς Κορέας, τοῦ Κουβάντ, τῆς Δημοκρατίας τῆς Λιβερίας, τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν τοῦ Μεξικοῦ, τοῦ Βασιλείου τῶν Κάτω Χωρῶν, τῆς Νέας Ζηλανδίας, τοῦ Βασιλείου τῆς Νορβηγίας, τοῦ Πακιστάν, τῆς Δημοκρατίας τοῦ Παναμᾶ, τῆς Δημοκρατίας τοῦ Περού, τῆς Δημοκρατίας τῶν Φιλιππίνων, τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Πολωνίας, τῆς Δημοκρατίας τῆς Πορτογαλίας, τοῦ Ἰσπανικοῦ Κράτους, τοῦ Βασιλείου τῆς Σουηδίας, τῆς Ἑλβετικῆς Ὁμοσπονδίας, τῆς Ἐνώσεως τῶν Σοβιετικῶν Σοσιαλιστικῶν Δημοκρατιῶν, τῆς Ἠνωμένης Ἀραβικῆς Δημοκρατίας, τοῦ Ἠνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ τῆς Βορείου Ἰρλανδίας, τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς, τῆς Δημοκρατίας τῆς Βενεζουέλας, τῆς Ὁμοσπονδιακῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Γιουγκοσλαβίας, ἐπιθυμοῦσαι νὰ προαγάγῃσι τὴν Ἀσφάλειαν τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσῃ, διὰ τοῦ καθορισμοῦ, κοινῆ συμφωνία, ὁμοιομόρφων ἀρχῶν καὶ κανονισμῶν :

Φρονοῦσαι δέ, ὅτι ὁ σκοπὸς οὗτος θέλει καλύπτερον ἐπιτευχθῆ διὰ τῆς συνάψεως μίᾳ Συμβάσεως ἀντικαθιστώσης τὴν Διεθνή Σύμβασιν περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσῃ, 1948.

Ὀρίσαν τοὺς Ἀντιπροσώπους αὐτῶν, ἧτοι :

Η ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Τὸν Πλοίαρχον CARLOS A. SANCHEZ SANUDO, Ναυτικὸν Ἀκόλουθον παρὰ τῇ ἐν Λονδίῳ Πρεσβείᾳ τῆς Ἀργεντινῆς.

Τὸν Νομαρχιακὸν Γενικὸν Ἐπιθεωρητὴν H.C. MARCOS KALZOLARI

Ἐπαρχὸν τῆς Ἐθνικῆς Ναυτιλίας τῆς Ἀργεντινῆς Δημοκρατίας.

Τὸν κ. NICOLAS G. PALAGIOS, Ὑποδιευθυντὴν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τῆς Ἀργεντινῆς.

Η ΚΟΙΝΟΠΟΛΙΤΕΙΑ ΤΗΣ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ :

Τὸν κ. THOMAS NORRIS, βοηθὸν Γραμματεᾶ Διευθύνσεως Ναυτιλίας καὶ Μεταφορῶν.

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΟΥ ΒΕΛΓΙΟΥ

Τὴν Α.Ε. κ. M.R.L.VAN MEERBEKE, Πρέσβυν τοῦ Βελγίου ἐν Λονδίῳ.

Τὸν κ. R.E. VANCRAEYNEST, Διευθυντὴν Ναυτικῆς Διοικήσεως Ὑπουργείου Συγκοινωνιῶν.

ΑΙ ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΤΗΣ ΒΡΑΖΙΛΙΑΣ

Τὸν Ἀντιναύαρχον LUIS CLOVIS DE OLIVEIRA, Ὑπαρχηγὸν τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιτελείου, τοῦ Βραζιλιανοῦ Ναυτικοῦ καὶ Ἀντιπρόσωπον τῆς Βραζιλιανῆς Ἐπιτροπῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Η ΛΑΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΒΟΥΛΓΑΡΙΑΣ

Τὴν Α.Ε. τὸν κ. GEORGI PETROV ZENGULEKOV Βουλγαρὸν Πρέσβυν ἐν Λονδίῳ.

Τὸν μηχανικὸν κ. PETKE DOKOV DOUNOV, Ἀρχιμηχανικὸν τῆς Διευθύνσεως Θαλασσιῶν καὶ Ὑδατίνων Μεταφορῶν Ὑπουργείου Μεταφορῶν.

ΤΟ ΚΑΜΕΡΟΥΝ

Τὸν κ. CHARLOT SAGUEZ, Προϊστάμενον Διοικήσεως Διευθύνσεως Ναυτιλίας.

Ο ΚΑΝΑΔΑΣ

Τὴν Α.Ε. τὸν κ. GEORGE A. DREW Ὑπατον Ἀρμοστήν τοῦ Καναδά ἐν Μ. Βρετανίᾳ.

Τὸν κ. ALAN CYMYN, Διευθυντὴν Κανονισμῶν Ναυτιλίας, Διευθύνσεως Μεταφορῶν Ὀττάβα.

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ

Τὴν Α.Ε. τὸν κ. NAN-JU WU, Πρέσβυν τῆς Δημοκρατίας τῆς Κίνας ἐν Ἰράν.

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΚΟΥΒΑΣ

Η ΤΣΕΧΟΣΛΟΒΑΚΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Τὴν Α.Ε. τὸν κ. MIROSLAV GALUSKA, Τσεχοσλοβάκον Πρέσβυν ἐν Λονδίῳ.

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΔΑΝΙΑΣ

Τὸν κ. JORGEN WORM, Προϊστάμενον τῆς Διευθύνσεως Ναυτιλίας, Β' Ὑπουργείου Ἐμπορίου.

Τὸν κ. ANDERS BACHE, Ἀναπληρωτὴν Διευθυντὴν Β' Ὑπουργείου Ἐμπορίου.

Η ΔΟΜΙΝΙΚΑΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Τὴν Α.Ε. τὸν DR. HECTOR GARCIA-GODOY Δομινικανὸν Πρέσβυν ἐν Λονδίῳ.

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΦΙΝΛΑΝΔΙΑΣ

Τὸν κ. VOLMARI SARKKA, Προϊστάμενον Ἐπιθεωρητὴν πλοίων Συμβουλίου Ναυσιπλοίας.

Η ΓΑΛΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Τὸν κ. GILBERT GRANDVAL, Γενικὸν Γραμματεᾶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Η ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ

Τὴν Α.Ε. τὸν κ. HERR HANS HERWARTH VON BITTENFELD G.C.V.O. Πρέσβυν τῆς Ὁμοσπονδιακῆς Δημοκρατίας τῆς Γερμανίας ἐν Λονδίῳ.

Τὸν HERR DR. KARL SCHUBERT Προϊστάμενον Διευθύνσεως Ναυτιλίας Ὁμοσπονδιακοῦ Ὑπουργείου Μεταφορῶν.

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Τὸν Πλοίαρχον Α.Σ. Παναγιώτην Σ. ΠΑΓΩΝΗΝ Διευθυντὴν Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Η ΛΑΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΟΥΓΓΑΡΙΑΣ

Τὴν Α.Ε. τὸν κ. BELA SZILAGYI Πρεσβευτὴν τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Οὐγγαρίας ἐν Λονδίῳ.

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΙΣΠΑΝΙΑΣ

Τὸν κ. HJALMAR R. BARDARSON, Διευθυντὴν Ναυτιλίας.

Τὸν κ. PALL RAGNARSSON, Ὑποδιευθυντὴν Ναυτιλίας.

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΩΝ ΙΝΔΙΩΝ

Τὸν κ. R.L. GUPTA, Ὑφυπουργόν, Ὑπουργεῖον Μεταφορῶν καὶ Συγκοινωνιῶν.

Η ΙΡΑΝΔΙΑ

Τὸν κ. VALENTIN IREMONGER, Σύμβουλον τῆς ἐν Λονδίῳ Πρεσβείας τῆς Ἰρλανδίας.

ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΤΟΥ ΙΣΡΑΗΛ

Τὸν κ. IZAAC JOSEF MINTZ, Νομικὸν Σύμβουλον Ὑπουργείου Μεταφορῶν καὶ Συγκοινωνιῶν, Ὑψηλὴν τοῦ Ἑβραϊκοῦ Πανεπιστημίου Ἱερουσαλήμ.

Τὸν κ. MOSHE OFER, πρῶτον Γραμματέα τῆς ἐν Λονδίνῳ Πρεσβείας τοῦ Ἰσραήλ.

Η ΙΤΑΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Τὸν DR. FERNANDO GHIGLIA, Γενικὸν Διευθυντὴν τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, Ρώμη.

Η ΙΑΠΩΝΙΑ

Τὸν κ. TORU NAKAGAWA, Πληρεξούσιον Ὑπουργόν, Πρεσβεία τῆς Ἰαπωνίας, Λονδίνον.

Τὸν κ. MASAO MIZUSHINA, Διευθυντὴν, Γραφεῖον Ναυτιλίας, Ὑπουργείου Μεταφορῶν.

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΚΟΡΕΑΣ

Τὸν κ. TONG JIN PARK, Σύμβουλον, Πρεσβεία τῆς Κορέας, Λονδίνον.

ΤΟ ΚΟΥΒΑΙΤ (ΚΟΥΒΕΙΤ)

Τὸν κ. MOHAMMAD QABAZARD, Γενικὸν Διευθυντὴν, Λιμὴν τοῦ Κουβέιτ.

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΛΙΒΕΡΙΑΣ

Τὴν Α.Ε. τὸν κ. GEO. T. BREWER, JR., Λιβερικὸν Πρέσβυν ἐν Λονδίνῳ.

Τὸν HON. EDWARD R. MOORE, βοηθὸν Γενικὸν Εἰσαγγελεὰ τῆς Λιβερίας.

Τὸν κ. GEORGE BUCHANON, βοηθὸν Ἐπιθεωρητὴν Πλοίων τοῦ Νηογνώμονος «LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING».

Τὸν κ. E.B. MCCROHAN, JR. Ναυπηγὸν-Μηχανολόγον καὶ Ἐπιθεωρητὴν.

ΑΙ ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΤΟΥ ΜΕΞΙΚΟΥ

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ

Τὸν Πλοίαρχον C. MOOLENBURGH τοῦ Β. Ὀλλανδικοῦ Ναυτικοῦ (ἐν ἀποστρατεῖᾳ) Γενικὸν Ἐπιθεωρητὴν Ναυτιλίας.

Τὸν κ. E. SMIT FZN. Ναυπηγόν, Γενικὸν Σύμβουλον παρὰ τῷ Γεν. Ἐπιθεωρητῇ Ναυτιλίας.

Η ΝΕΑ ΖΗΛΑΝΔΙΑ

Τὸν κ. WILLIAM ARTHUR FOX, Ὑπουργὸν Ναυτιλίας. Τὸν κ. VICTOR GEORGE BOIVIN, Προϊστάμενον Ἐπιθεωρητὴν πλοίων, Διευθυντὴν Ναυτιλίας.

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΝΟΡΒΗΓΙΑΣ

Τὸν Πλοίαρχον K.J. NEUBERTH WIE, Γενικὸν Ἐπιθεωρητὴν Ναυτιλίας καὶ Ναυσιπλοίας τοῦ Β. Ὑπουργείου Ἐμπορίου καὶ Ναυτιλίας.

Τὸν κ. MODOLV HAREIDE, Προϊστάμενον Διευθύνσεως Β. Ὑπουργείου Ἐμπορίου καὶ Ναυτιλίας.

ΤΟ ΠΑΚΙΣΤΑΝ

Τὴν Α.Ε. τὸν Ὑποστράτηγον MOHAMMAD YOUSUF, Ὑπατον Ἀρμοστὴν τοῦ Πακιστάν ἐν τῷ Ἠνωμένῳ Βασιλείῳ.

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΟΥ ΠΑΝΑΜΑ

Τὸν κ. JOEL MEDINA, Προϊστάμενον Διευθύνσεως Ναυτιλίας τῆς Δημοκρατίας τοῦ Παναμᾶ.

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΟΥ

Τὴν Α.Ε. τὸν Δρ. DON RICARDO RIVERA SCHREIBER K.B.E. Περουβικὸν Πρέσβυν ἐν Λονδίνῳ.

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΩΝ ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ

Τὸν Διοικητὴν κ. ELEUTERIO CAPAPAS Διοικητὴν Τελωνείων.

Τὸν Μηχανικὸν AGUSTIN MATHAY, Προϊστάμενον Διευθύνσεως Ἐπιθεωρήσεως Σκαφῶν καὶ Ἀτμολεβήτων, Γραφεῖον Τελωνείων.

Τὸν Δικηγόρον CASIMIRO CALUAG, Προϊστάμενον, Νομικὸν Σύμβουλον, Γραφεῖον Τελωνείων.

Η ΛΑΙΚΗ ΠΟΛΩΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Τὸν κ. LUDWIK SZYMANSKI, Μέλος Συμβουλίου τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας.

Τὸν κ. WLADYSLAV MILEWSKI, Διευθυντὴν τοῦ Πολωνικοῦ Νηογνώμονος.

Η ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Τὴν Α.Ε. τὸν Στρατηγὸν ADOLFO ABRANCHES PINTO, Πορτογάλον Πρέσβυν ἐν Λονδίνῳ.

Τὸν Πλωτάρχην JOAQUIN CARLOS ESTEVES CARDOSO, Γενικὸν Ἐπιθεωρητὴν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, Ναυπηγὸν παρὰ τῷ Ἀνωτάτῳ Συμβουλίῳ Ἀλιείας.

Τὸν Ὑποπλοίαρχον ANTONIO J. BELO DE CARVALHO, Μηχανολόγον, Ἡλεκτρολόγον Προϊστάμενον Ἐπιθεωρητὴν δι' ἠλεκτρικὰς καὶ Ραδιοτηλεγραφικὰς ἐγκαταστάσεις.

Τὸν Ὑποπλοίαρχον MANUEL ANTUNES DA MOTA, Μηχανικὸν Ὑδρογράφον, Προϊστάμενον Ἐπιθεωρητὴν Ἀσφαλείας Ναυσιπλοίας.

ΤΟ ΙΣΠΑΝΙΚΟΝ ΚΡΑΤΟΣ

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΣΟΥΗΔΙΑΣ

Τὸν Δρα. CARL GOSTA WIDELL, Γενικὸν Διευθυντὴν τοῦ Ἐθνικοῦ Συμβουλίου Ναυτιλίας καὶ Ναυσιπλοίας.

Η ΕΛΒΕΤΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ

Τὴν Α.Ε. τὸν κ. ARMIN DAENIKER, Ἑβλετὸν Πρέσβυν ἐν Λονδίνῳ.

Η ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΙΣ

Τὴν Α.Ε. τὸν κ. ALEXANDER A. SOLDATOV, Πρέσβυν τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως ἐν Λονδίνῳ.

Τὸν Πλοίαρχον ALEXANDER A. Saveliev, μέλος τοῦ Συμβουλίου τοῦ Ὑπουργείου τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως.

Η ΗΝΩΜΕΝΗ ΑΡΑΒΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Τὸν Πλωτάρχην (ἐν ἀποστρατεῖᾳ) ADNAN LOUSTAN Ἀναπλ. Γενικὸν Διευθυντὴν, Διοικήσεως Λιμένων καὶ Φάρων.

ΤΟ ΗΝΩΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ Μ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑΣ ΚΑΙ Β. ΙΡΑΝΔΙΑΣ

Τὸν SIR CHLMOUR JENKINS, K.C.B., K.B.E., M.C. Τὸν κ. PERCY FAULKNER, C.B. Ὑφυπουργόν, Ὑπουργεῖον Μεταφορῶν.

Τὸν κ. DENNIS C. HASELGROVE, Ὑφυπουργόν Ὑπουργείου Μεταφορῶν.

ΑΙ ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Τὸν Ναύαρχον ALFRED C. RICHMOND, Διοικητὴν τῆς Ἀκτοφυλακῆς τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν.

Τὸν κ. ROBERT T. MERRILL, Προϊστάμενον Διευθύνσεως Ναυτιλίας, Ὑπουργεῖον Ἐξωτερικῶν.

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑΣ

Τὴν Α.Ε. τὸν Δρ. IGNACIO IRIBARREN BORGES, Πρέσβυν τῆς Βενεζουέλας ἐν Λονδίνῳ.

Τὸν Πλοίαρχον ANTONIO PICARDI, Προϊστάμενον Τεχνικῶν Ὑπηρεσιῶν καὶ Διευθύνσεως Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, Ὑπουργεῖον Συγκοινωνιῶν.

Τὸν Πλοίαρχον ARMANDO DE PEDRAZA PEREIRA, Ναυτικὸν Ἀκόλουθον τῆς ἐν Λονδίνῳ Πρεσβείας τῆς Βενεζουέλας.

Η ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΚΗ ΛΑΪΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑΣ

Τὸν κ. LJUBISA VESELINOVIC, Γραμματέα-Βοηθὸν τοῦ Ὁμοσπονδιακοῦ Συμβουλίου Μεταφορῶν καὶ Συγκοινωνιῶν.

Ὅτινες, ἀφοῦ ἐπέδειξαν τὰ πληρεξούσιά των, εὐρεθέντα ἐν ἀπολύτῳ τάξει, συνεφώνησαν τὰ ἀκόλουθα :

Ἐν ἀπολύτῳ τάξει, συνεφώνησαν τὰ ἀκόλουθα :

Ἄρθρον 1.

(α) Τὰ συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἐφαρμόσουν τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως καὶ τῶν προσηρηθέντων αὐτῇ Κανονισμῶν, ὅτινες θέλουν θεωρηθῆ ὅτι ἀποτελοῦν ἀναπόσπαστον μέρος τῆς παρούσης Συμβάσεως. Ὅπου γίνεται μεία τῆς παρούσης Συμβάσεως, νοοῦνται καὶ οἱ προσηρηθέντες αὐτῇ Κανονισμοί.

(β) Τὰ συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουν νὰ ἐκδόσιν 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 ἐξασφαλίσουν, ἀπὸ ἀπόψεως ἀσφα-

λείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς, ὅτι τὸ πλοῖον εἶναι κατ'ἀλλήλῃον διὰ τὴν ὑπηρεσίαν διὰ τὴν ὑποῖαν προορίζεται.

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 τὰ ὅποια ἐπεκτείνεται ἡ παροῦσα Σύμβασις, συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον XIII.

Ἄρθρον III.

Νόμοι, Κανονισμοί

Τὰ συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουσι νὰ ἀνακοινώσῃ καὶ νὰ καταθέτωσι μέσῳ τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλευτικοῦ Ὁργανισμοῦ, ὅστις ἐφεξῆς θὰ καλεῖται «Ὁργανισμὸς».

(α) Πίνακα τῶν μὴ κυβερνητικῶν Ὁργανισμῶν οἵτινες ἔχουσι ἐξουσιοδοτηθῆ νὰ ἐνεργῶσι διὰ λογαριασμὸν τοῦ, εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν μέτρων τῶν ἀφορώντων τὴν ἀσφάλειαν τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσῃ, πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως κοινοποιηθῇ οὗτος εἰς τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη διὰ τὴν ἐνημέρωσιν τῶν ἀρμοδίων ὀργάνων των.

(β) Τὰ κείμενα τῶν ἐκδοθησομένων νόμων, διαταγμάτων καὶ κανονισμῶν οἵτινες θὰ ἐκδοθοῦν ἐπὶ τῶν διαφόρων θεμάτων ἐμπιπτόντων εἰς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν.

(γ) Ἐπαρκῆ ἀριθμὸν ὑποδειγμάτων τῶν Πιστοποιητικῶν τῶν ὑπ' αὐτῶν ἐκδοθησομένων συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως, πρὸς διανομὴν εἰς τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη, ἅτινα θὰ τὰ γνωστοποιῶσιν εἰς τὰς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας των.

Ἄρθρον IV

Περιπτώσεις ἀνωτέρας βίας

(α) Πλοῖον, ὅπερ κατὰ τὴν στιγμὴν τοῦ ἀπώλου δὲν ὑπόκειται εἰς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης συμβάσεως, δὲν δύναται νὰ λογισθῇ ὡς ὑποκείμενον εἰς ταῦτα, ἐὰν ἤθελε παρεκκλίνει ἐκ τῆς προδιαγεγραμμένης πορείας του, συνεπεὶ κακοκαιρίας ἢ ἄλλης περιπτώσεως ἀνωτέρας βίας.

(β) Πρόσωπα ἐπιβαίνοντα πλοίου τινός, λόγῳ ἀνωτέρας βίας ἢ συνεπεὶα τῆς υποχρεώσεως τῶν πλοιάρχων νὰ παραλαμβάνουν ναυαγούς ἢ ἄλλα πρόσωπα, δὲν λαμβάνονται ὑπ' ὄψιν προκειμένου νὰ ἐξακριβωθῇ κατὰ πόσον τὸ πλοῖον τοῦτο ἔχει συμμορφωθῆ πρὸς οἰανδήποτε διάταξιν τῆς παρούσης συμβάσεως.

Ἄρθρον V.

Μεταφορὰ Κινδυνευόντων Προσώπων

(α) Συμβαλλόμενον Κράτος δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν μεταφορὰν ἐπὶ πλοίων ἀριθμοῦ προσώπων μεγαλύτερου τοῦ ὑπὸ ἄλλας περιστάσεις ἐπιτρεπομένου ὑπὸ τῆς παρούσης Συμβάσεως, ἐφ' ὅσον πρόκειται περὶ μεταφορᾶς προσώπων ἐκ περιοχῆς τινος, ἐνθα ἀπειλεῖται ἡ προσωπικὴ των ἀσφάλεια.

(β) Ἡ τοιαύτη ἀδεία δὲν στερεῖ ἄλλα Συμβαλλόμενα Κράτη τοῦ δικαιώματος νὰ ἀσκήσουν ἐλεγχόν, δυνάμει τῆς παρούσης Συμβάσεως ἐπὶ τῶν πλοίων τούτων, ὅταν ταῦτα εὑρίσκονται εἰς τοὺς λιμένας των.

(γ) Γνωστοποιήσεις τῆς τοιαύτης ἀδείας, μετὰ ἐκθέσεως τῶν πραγματικῶν συνθηκῶν, δεόν ν' ἀποστέλληται πρὸς τὸν Ὁργανισμὸν ὑπὸ τοῦ χορηγήσαντος τὴν ἀδειαν ταύτην Συμβαλλομένου Κράτους.

Ἄρθρον VI

Ἀναστολὴ ἐν περιπτώσει πολέμου.

(α) Ἐν περιπτώσει πολέμου ἢ ἄλλων ἐχθροπραξιῶν, ἐν Συμβαλλόμενον Κράτος ὅπερ ἤθελε θεωρήσει ἐαυτὸ θιγόμενον, εἴτε ὡς ἐμπόλεμον εἴτε ὡς οὐδέτερον, δύναται νὰ ἀναστεῖλῃ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ὅλου ἢ μέρους τῶν προσηρητημένων Κανονισμῶν. Τὸ ἀναστεῖλαιν Κράτος ὀφείλει ἀμέσως νὰ εἰδοποιήσῃ τὸν Ὁργανισμὸν 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 ἀναστειλάντος Κράτους, ὅταν ταῦτα εὑρίσκονται εἰς τοὺς λιμένας των.

(γ) Τὸ ἀναστεῖλαιν τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως Κράτος δύναται νὰ ἐπαναφέρῃ ταύτην ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν εἰδοποιῶν ἀμέσως πρὸς τὸν Ὁργανισμὸν.

(δ) Ὁ Ὁργανισμὸς ὀφείλει νὰ γνωστοποιῇ εἰς πάντα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη τὴν ἀποφασισθεῖσαν, δυνάμει τοῦ παρόντος ἁρθρου, ἀναστολὴν ἢ ἐπαναφορὰν τῆς ἐφαρμογῆς τῆς Συμβάσεως.

Ἄρθρον VII

Προϋριστάμεναι Συνθήκαι καὶ Συμβάσεις

(α) Ἡ παροῦσα Σύμβασις ἀντικαθιστᾶ καὶ καταργεῖ μεταξὺ τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν τὴν Διεθνή Σύμβασιν περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν Θαλάσῃ, ὑπογραφεῖσαν ἐν Λονδίῳ τὴν 10ην Ἰουνίου 1948.

(β) Πᾶσα ἄλλη συνθήκη, σύμβασις, ἢ συμφωνία ἀφορῶσα τὴν ἀσφάλειαν τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσῃ ἢ ζητήματα σχετιζόμενα πρὸς ταύτην καὶ ἥτις εὑρίσκεται ἐν ἰσχύϊ σήμερον μεταξὺ τῶν Συμβαλλομένων ἐν τῇ παρούσῃ Συμβάσει Κρατῶν θέλει ἐξακολουθήσει 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 ὅποια δὲν προβλέπει αὕτη ρητῶς.

(γ) Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν αἱ τοιαῦται συνθήκαι, συμβάσεις ἢ συμφωνίαι συγκροτοῦνται πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως, αἱ διατάξεις τῆς τελευταίας ὑπερισχύου.

(δ) Πᾶν θέμα, δι' ὃ δὲν προβλέπει ἡ παροῦσα Σύμβασις, ρυθμίζεται ὑπὸ τῆς νομοθεσίας τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν.

Ἄρθρον VIII

Εἰδικοὶ Κανόνες θεσπιζόμενοι κατόπιν συμφωνίας

Ὅσακις κατὰ τὴν παροῦσαν Σύμβασιν θεσπίζονται εἰδικοί Κανόνες διὰ συμφωνίας μεταξὺ ὅλων τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν ἢ τινῶν ἐξ αὐτῶν, οἱ κανόνες οὗτοι δεόν νὰ γνωστοποιῶνται εἰς τὸν Ὁργανισμὸν, 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 οἰουδήποτε τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν, ἢ πρότασις τροποποιήσεως δεόν νὰ ἀνακοινωθῇ ὑπὸ τοῦ Ὁργανισμοῦ εἰς πάντα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη, πρὸς ἐξέτασιν καὶ ἀποδοχὴν, συμφώνως τῇ παρούσῃ παραγράφῳ.

(β) (I) Τροποποιήσεις τῆς παρούσης Συμβάσεως δύναται ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν νὰ προταθῇ εἰς τὸν Ὁργανισμὸν παρ' οἰουδήποτε τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν. Ἐὰν ἡ πρότασις αὕτη γίνῃ ἀποδεκτὴ διὰ πλειοψηφίας τῶν δύο τρίτων τῆς Συνελεύσεως τοῦ Ὁργανισμοῦ (ἐφεξῆς καλουμένης «Συνελεύσεως») κατόπιν συστάσεως γενομένης ἀποδεκτῆς διὰ πλειοψηφίας τῶν δύο τρίτων τῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτικῆς Ἀσφαλείας τοῦ Ὁργανισμοῦ (ἐφεξῆς καλουμένης «Ἐπιτροπῆς Ναυτικῆς Ἀσφαλείας»), ἡ πρότασις δεόν νὰ γνωστοποιηθῇ ὑπὸ τοῦ Ὁργανισμοῦ εἰς πάντα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη πρὸς ἀποδοχὴν.

(II) Πᾶσα σύστασις τοιαύτης φύσεως τῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτικῆς Ἀσφαλείας δεόν νὰ γνωστοποιῆται παρὰ τοῦ Ὁργανισμοῦ εἰς πάντα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη, πρὸς ἐξέτασιν, τουλάχιστον ἐξ μῆνας πρὶν ἐξετασθῆ παρὰ τῆς Συνελεύσεως.

(γ) (I) Ἡ Διάσκεψις τῶν Κρατῶν πρὸς ἐξέτασιν τῶν πρωτενομένων τροποποιήσεων τῆς παρούσης Συμβάσεως παρ' οἰουδήποτε Συμβαλλομένου Κράτους, δεόν νὰ συγκαληθῆται εἰς οἰουδήποτε χρόνον παρὰ τοῦ Ὁργανισμοῦ, τῆ αἰτήσεϊ τοῦ ἐνὸς τρίτου τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν.

(II) Πᾶσα τροποποίησις γενομένη ἀποδεκτὴ εἰς μίαν τοιαύτην Διάσκεψιν διὰ πλειοψηφίας τῶν δύο τρίτων τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν, δεόν νὰ γνωστοποιήται παρὰ τοῦ Ὁργανισμοῦ πρὸς πάντα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη πρὸς ἀποδοχὴν.

(δ) Οἰαδήποτε 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, ἐκτὸς ἐκείνων ἅτινα πρὸ τῆς θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς τροποποιήσεως, ἐδήλωσαν ὅτι δὲν ἀποδέχονται ταύτην, δώδεκα μῆνας ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ἀποδοχῆς τῆς τροποποιήσεως παρὰ τῶν δύο τρίτων τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν, συμπεριλαμβανομένων τῶν δύο τρίτων τῶν Κρατῶν, ἅτινα ἀντιπροσωπεύονται εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν Ναυτικῆς Ἀσφαλείας.

(ε) Ἡ Συνέλευσις, διὰ πλειοψηφίας τῶν δύο τρίτων, συμπεριλαμβανομένων τῶν δύο τρίτων τῶν ἐν τῇ Ἐπιτροπῇ Ναυτικῆς Ἀσφαλείας ἀντιπροσωπευμένων Κρατῶν, τῆ 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 οἰουδήποτε Συμβαλλόμενον Κράτος, ὅπερ ἤθελεν υποβάλει δῆλωσιν συμφωνίας πρὸς τὴν παράγραφον (δ) τοῦ παρόντος ἄρθρου καὶ δὲν ἤθελεν ἀποδεχθῆ τὴν τροποποίησιν ἐντὸς προθεσμίας δώδεκα μηνῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς θέσεως ἐν ἰσχύϊ, θέλει παύσει, κατὰ τὴν λήξιν τῆς ρηθείσης προθεσμίας, νὰ συμμετέγῃ εἰς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν.

(στ) Πᾶσα τροποποίησις τῆς παρούσης Συμβάσεως γενομένη βάσει τοῦ παρόντος ἄρθρου καὶ ἀφορῶσα τὸ κατασκευάσμα τοῦ πλοίου ἐφαρμόζεται μόνον ἐπὶ τῶν πλοίων ἐκείνων τῶν ὁποίων ἢ τρόπις ἐτέθη μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς ἐν ἰσχύϊ θέσεως τῆς τροποποιήσεως ταύτης.

(ζ) Ὁ Ὁργανισμὸς ὀφείλει νὰ εἰδοποιῇ πάντα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη περὶ ὅλων τῶν τροποποιήσεων αἰτίνας τίθενται ἐν ἰσχύϊ κατὰ τὸ παρὸν ἄρθρον ὡς καὶ περὶ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος των.

(η) Πᾶσα ἀποδοχὴ ἢ δῆλωσις κατὰ τὸ παρὸν ἄρθρον δεόν νὰ γνωστοποιήται γραπτῶς εἰς τὸν Ὁργανισμὸν, ὅστις θὰ γνωστοποιῇ τὴν λήξιν τῆς ἀποδοχῆς ἢ δηλώσεως πρὸς ὅλα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη.

Ἄρθρον X

Ἐπιγραφὴ καὶ Ἀποδοχὴ

(α) Ἡ παροῦσα Σύμβασις θέλει παραμείνει ἀνοικτὴ πρὸς ὑπογραφὴν ἐπὶ ἓνα μῆνα ἀπὸ σήμερον καὶ ἐν συνεχείᾳ ἀνοικτὴ πρὸς ἀποδοχὴν.

Τὰ Κράτη δύνανται νὰ προσχωρήσουν εἰς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν διὰ :

(I) τῆς ὑπογραφῆς ἀνευ ἐπιφυλάξεως ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἀποδοχὴν,

(II) τῆς ὑπογραφῆς μετ' ἐπιφυλάξεως τῆς ἀποδοχῆς, ἀκολουθοῦσης τῆς ἀποδοχῆς,

(III) τῆς ἀποδοχῆς.

(β) Ἡ ἀποδοχὴ γίνεται διὰ καταθέσεως ἐγγράφου δηλώσεως παρὰ τῷ Ὁργανισμῷ, 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

Ἐναρξίς ἰσχύος

(α) Ἡ παροῦσα Σύμβασις θέλει ἰσχύσει δώδεκα μῆνας μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν κατὰ τὴν ὁποίαν θὰ ἔχουν κατατεθῆ συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον X τοῦλάχιστον δέκα πέντε ἀπο-

δοχαί, εἰς τὰς ὁποίας θὰ περιλαμβάνωνται ἑπτὰ Κράτη, κατέχοντα ἕκαστον ὀλικὴν χωρητικότητά οὐχὶ μικροτέραν τοῦ ἐνὸς ἑκατομμυρίου κόνων. Ὁ Ὁργανισμὸς θέλει εἰδοποιήσῃ πάντα τὰ ὑπογράφοντα ἢ ἀποδεχθέντα τὴν Σύμβασιν Κράτη περὶ τῆς ἡμερομηνίας καθ' ἣν αὕτη θέλει τεθῆ ἐν ἰσχύϊ.

(β) Ἀποδοχαί κατατιθέμεναι μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς παρούσης Συμβάσεως θὰ ἔχουσιν ἰσχύον τρεῖς μῆνας μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς καταθέσεώς των.

Ἄρθρον XII

Καταγγελία

(α) Ἡ παροῦσα Σύμβασις δύνανται νὰ καταγγελθῇ παρ' οἰουδήποτε Συμβαλλομένου Κράτους εἰς πάντα χρόνον μετὰ πάροδον πέντε ἐτῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας καθ' ἣν ἡ Σύμβασις ἤρχισεν ἰσχύουσα διὰ τὸ Κράτος τοῦτο.

(β) Ἡ καταγγελία γίνεται δι' ἐγγράφου δηλώσεως ἀπευθυνομένης εἰς τὸν Ὁργανισμὸν, ὅστις ὀφείλει νὰ γνωστοποιῇ εἰς τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη τὰς λαμβανομένας καταγγελίας καὶ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς λήψεως αὐτῶν.

(γ) Ἡ καταγγελία θὰ λαμβάνῃ ἰσχύον ἐν ἔτος μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς λήψεως τῆς σχετικῆς δηλώσεως ἢ μετὰ τὴν λήξιν πάσης ἄλλης μακροτέρας χρονικῆς περιόδου καθοριζομένης ἐν τῇ δηλώσει.

Ἄρθρον XIII

Ἐδάφη

(α) (1) Τὰ Ἠνωμένα Ἐθνη, εἰς ἃς περιπτώσεϊ ἔχουσι τὴν Διοίκησιν ἐδάφους τινός, ἢ ἕταν Συμβαλλόμενον Κράτος εἶναι ὑπεύθυνον διὰ τὰς διεθνεῖς σχέσεις ἐδάφους τινός, δεόν ὅπως ὅσον τὸ δυνατόν ἐνωρίτερον συσχεθῶσι μετὰ τοῦ ἐδάφους τοῦτου με σκοπὸν τὴν ἐπέκτασιν τῆς ἐφαρμογῆς τῆς παρούσης Συμβάσεως εἰς τὸ ἔδαφος τοῦτο καὶ δύνανται ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν, διὰ γραπτῆς δηλώσεως ἀπευθυνομένης εἰς τὸν Ὁργανισμὸν, νὰ δηλώσωσιν ὅτι ἡ παροῦσα Σύμβασις θέλει ἐπεκταθῆ εἰς τοιοῦτον ἔδαφος.

(II) Ἡ παροῦσα Σύμβασις θὰ ἐπεκτείνεται εἰς τὸ ἐν τῇ γραπτῇ δηλώσει κατονομαζόμενον ἔδαφος, εἴτε ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς λήψεως τῆς δηλώσεως εἴτε ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς καθοριζομένης ἐν τῇ δηλώσει.

(β) (I) Τὰ Ἠνωμένα Ἐθνη ἢ οἰουδήποτε Συμβαλλόμενον Κράτος, ἅτινα ὑπέβαλον δῆλωσιν κατὰ τὴν παράγραφον (α) τοῦ παρόντος ἄρθρου, δύνανται ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν, μετὰ πάροδον πέντε ἐτῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας καθ' ἣν ἐπέξετάθη εἰς ἔδαφος τι ἢ ἐφαρμογὴ τῆς Συμβάσεως, νὰ δηλώσωσιν γραπτῶς πρὸς τὸν Ὁργανισμὸν ὅτι ἡ παροῦσα Σύμβασις θέλει παύσει νὰ ἐφαρμόζῃται εἰς τὸ ἐν τῇ δηλώσει ἀναφερόμενον ἔδαφος.

(II) Ἡ παροῦσα Σύμβασις θὰ παύσῃ νὰ ἐπεκτείνεται εἰς τὸ ἐν τῇ δηλώσει ἀναφερόμενον ἔδαφος ἐν ἔτος ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς λήψεως τῆς δηλώσεως ὑπὸ τοῦ Ὁργανισμοῦ ἢ μετὰ τὴν λήξιν πάσης ἄλλης μακροτέρας χρονικῆς περιόδου καθοριζομένης ἐν τῇ δηλώσει.

(γ) Ὁ Ὁργανισμὸς ὀφείλει νὰ εἰδοποιῇ πάντα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη περὶ τῆς ἐπεκτάσεως τῆς παρούσης Συμβάσεως εἰς οἰαδήποτε ἔδαφον κατὰ τὴν παράγραφον (α) τοῦ παρόντος ἄρθρου, ὡς καὶ περὶ τῆς λήξεως τῆς τοιαύτης ἐπεκτάσεως κατὰ τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (β), καθορίζων εἰς ἕκαστην περίπτωσιν, τὴν ἡμερομηνίαν ἀφ' ἧς ἡ παροῦσα Σύμβασις, ἔπαυσεν ἢ θέλει παύσει ἰσχύουσα.

Ἄρθρον XIV

Κατάθεσις.

Ἡ παροῦσα Σύμβασις θὰ κατατεθῇ εἰς τὰ Ἀρχεῖα τοῦ Ὁργανισμοῦ καὶ ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς τοῦ Ὁργανισμοῦ θὰ διαβιβάσῃ ἐπιυρωμένα πιστὰ ἀντίγραφα ταύτης εἰς ὅλα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη καὶ εἰς πάντα τὰ ἄλλα Κράτη ἅτινα ἀποδέχονται τὴν παροῦσαν Σύμβασιν.

(β) Εὐθὺς ὡς τεθῇ ἐν ἰσχύϊ ἡ παροῦσα Σύμβασις θὰ κατατεθῇ ὑπὸ τοῦ Ὁργανισμοῦ παρὰ τῷ Γενικῷ Γραμματεῖ τῶν Ἠνωμένων Ἐθνῶν.

Εἰς πίστωσιν τῶν ἀνωτέρω, οἱ κάτωθι ὑπογεγραμμένοι Πληρεξούσιοι ὑπέγραψαν τὴν παροῦσαν Σύμβασιν.

Ἐγένετο ἐν Λονδίῳ τὴν δεκάτην ἐβδόμην Ἰουνίου 1960, εἰς ἀπλοῦν κείμενον εἰς Ἀγγλικὴν καὶ Γαλλικὴν γλῶσσαν, ἑκάστου κειμένου ἔχοντος ἴσην ἰσχύν.

Τὰ ἀρχικὰ κείμενα θὰ κατατεθῶσι παρὰ τῷ Διακυβερνητικῷ Ναυτιλιακῷ Συμβουλευτικῷ Ὁργανισμῷ, ὁμοῦ μὲ τὰ κείμενα εἰς τὴν Ρωσικὴν καὶ Ἰσπανικὴν γλῶσσαν ἄτινα θὰ εἶναι μεταφράσεις :

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἀργεντινῆς Δημοκρατίας :

C. A. SANCHEZ SANUDO

M. H. CALZOLARI

N.G. PALACIOS

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Κοινοπολιτείας τῆς Αὐστραλίας :

T. NORRIS

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Βασιλείου τοῦ Βελγίου :

R. L. VAN MEERBEKE

R. E. VANCRAEYNEST

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν τῆς Βραζιλίας :

LUIS CLOVIS DE OLIVEIRA

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Βουλγαρίας :

G. ZENGULEKOV

(ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τῆς ἐπικυρώσεως καὶ τῆς ἀκολουθήσεως δηλώσεως)

Ἄ Ἡ Κυβέρνησις τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Βουλγαρίας σημειοῦσα ὅτι ἡ ἔνταξις εἰς τὴν Σύμβασιν τῶν διατάξεων τῆς παρα. (β) τοῦ Κανονισμοῦ 7 ὡς καὶ τοῦ Κανονισμοῦ II, τοῦ κεφαλαίου VIII ὡς πρὸς τὸ σημεῖον τὸ ἀφορῶν τὴν διαδικασίαν ὑφ' ἣν θὰ ἐπιτρέπεται ἡ εἰς ξένους λιμένας εἴσοδος πυρηνικῶν πλοίων, δὲν εἶναι ἀναγκαία δυναμένη νὰ παρεμποδίσῃ τὴν ἐκμετάλλευσιν καὶ ζημιώσῃ τὴν κατασκευὴν τῶν τοιούτων πλοίων, δὲν θεωρεῖ ἑαυτὴν δεσμευμένη ὡς πρὸς τὰς ἀνωτέρω διατάξεις τῆς συμβάσεως)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Καμερόν :

CH. SAGUEZ

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Καναδά :

GEORGE A. DREW

ALAN CUMYN

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Κίνας :

WU NAN—JU

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Κούβας :

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Τσεχοσλοβακίας :

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Βασιλείου τῆς Δανίας :

J. WORM

ANDERS BACHE

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τοῦ Δομινίκου :

HECTOR GARCIA—GODOY

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Φινλανδίας :

VOLMARI SARKKA

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Γαλλικῆς Δημοκρατίας :

G. GRANDVAL

(ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τῆς μεταγενεστέρως ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ὁμοσπονδιακῆς Δημοκρατίας τῆς Γερμανίας :

H. HERWARTH

K. SCHUBERT

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Βασιλείου τῆς Ἑλλάδος :

Π. ΠΑΓΩΝΗΣ

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Οὐγγαρίας :

B. SZILAGYI

(ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τῆς ἐπικυρώσεως καὶ τῆς ἀκολουθήσεως δηλώσεως)

Ἄ Ἡ Κυβέρνησις τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Οὐγγαρίας σημειοῦσα ὅτι ἡ ἔνταξις εἰς τὴν Σύμβασιν τῶν διατάξεων τῆς παρα. (β) τοῦ Κανονισμοῦ 7 ὡς καὶ τοῦ Κανονισμοῦ 11, τοῦ Κεφαλαίου VIII ὡς πρὸς τὸ σημεῖον τὸ ἀφορῶν τὴν διαδικασίαν ὑφ' ἣν θὰ ἐπιτρέπεται ἡ εἰς ξένους λιμένας εἴσοδος πυρηνικῶν πλοίων, δὲν εἶναι ἀναγκαία δυναμένη νὰ παρεμποδίσῃ τὴν ἐκμετάλλευσιν καὶ ζημιώσῃ τὴν κατασκευὴν τῶν τοιούτων πλοίων, δὲν θεωρεῖ ἑαυτὴν δεσμευμένη ὡς πρὸς τὰς ἀνωτέρω διατάξεις τῆς συμβάσεως)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Ἰσλανδίας :

HJALMAR R. BARDARSON

PALL RAGNARSSON

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῶν Ἰνδιῶν :

R.L. GUPTA

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἰρλανδίας :

VALENTIN IREMONGER

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Κράτους τοῦ Ἰσραήλ :

I.J. MINTZ

M. OFER

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἰταλικῆς Δημοκρατίας :

F. GHIGLIA

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἰαπωνίας :

TORU NAKAGAWA

MASAO MIZUSHINA

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Κορέας :

TONG JIN PARK

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Κουβέιτ :

M. QABAZARD

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Λιβερίας :

GEO T. BREWER, JR.

EDW. R. MOORE

G. BUCHANAN

E. B. MCCROHAN, JR

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν τοῦ Μεξικοῦ :

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Βασιλείου τῆς Ὀλλανδίας :

C. MOOLENBURGH

E. SMIT FZN

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Νέας Ζηλανδίας :

V. G. BOIVIN

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Βασιλείου τῆς Νορβηγίας :

NEUBERTH WIE

MODOLV HAREIDE

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Πακιστάν :

MOHAMMED YOUSUF

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τοῦ Παναμᾶ :

J. MEDINA

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τοῦ Περού :

RICARDO RIVERA SCHREIBER

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῶν Φιλιππίνων :

E. CAPAPAS
AGUSTIN L. MATHAY
C. CALUAG

(ὕπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Πολωνίας :

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Πορτογαλίας :
ADOLFO DO AMARAL ABRANCHES PINTO
JOAQUIN CARLOS ESTEVES CARDOSO
ANTONIO DE JESUS FRAZ BELO DE CARVALHO

MANUEL ANTUNES DA MOTA

(ὕπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Κράτους τῆς Ἰσπανίας :

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Βασιλείου τῆς Σουηδίας :
C. G. WIDELL

(ὕπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἑλβετικῆς Ὀμοσπονδίας :
ARMIN DAENIKER

(ὕπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἑνώσεως τῶν Σοβιετικῶν Σοσιαλιστικῶν Δημοκρατιῶν :

A. SOLDATOV

(ὕπὸ τὸν ὄρον τῆς ἐπικυρώσεως μετ' ἐπιφύλαξιν)

«Ἡ Κυβέρνησις τῆς Ἑνώσεως τῶν Σοβιετικῶν Σοσιαλιστικῶν Δημοκρατιῶν σημειοῦσα ὅτι ἡ ἐντάξις εἰς τὴν Σύμβασιν τῶν διατάξεων τῆς παραγρ. (β) τοῦ Κανονισμοῦ 7 ὡς καὶ τοῦ Κανονισμοῦ 11, τοῦ Κεφαλαίου VIII ὡς πρὸς τὸ σημεῖον τὸ ἀφορῶν τὴν διαδικασίαν ὑφ' ἣν θὰ ἐπιτρέπεται ἢ εἰς ξένους λιμένας εἰσοδος πυρηνικῶν πλοίων, δὲν εἶναι ἀναγκαία δυναμένη νὰ παρεμποδίσῃ τὴν ἐκμετάλλευσιν καὶ ζημιώσῃ τὴν κατασκευὴν τῶν τοιούτων πλοίων, δὲν θεωρεῖ ἐαυτὴν δεσμευμένην ὡς πρὸς τὰς ἀνωτέρω διατάξεις τῆς συμβάσεως».

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἡνωμένης Ἀραβικῆς Δημοκρατίας :

A. LOUSTAN

(ὕπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ τῆς Βορείου Ἰρλανδίας :

GILMOYR ZENKINS

PERCY FAULKNER

DENNIS C. HASELGROVE

(ὕπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς :

ALFRED C. RICHMOND

R. T. MERRILL

(ὕπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Βενεζουέλας :

IGNACIO IRIBARREN BORGES

A. PICARDI

A. DE PEDRAZA

(ὕπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ὀμοσπονδιακῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Γιουγκοσλαβίας :

LJUBISA VESELINOVIC

(ὕπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ I.

Γενικαὶ Διατάξεις

ΜΕΡΟΣ Α'.

Ἐφαρμογαί, ὀρισμοὶ κ.λ.π.

Κανονισμὸς I.

Ἐφαρμογὴ

(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 ἑκτασίς τῆς ἐφαρμογῆς των.

Κανονισμὸς 2

Ὅρισμοί

Κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν παρόντων Κανονισμῶν, ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως ρητῶς προβλέπεται :

(α) «Κανονισμοί» 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) «Ἐγκριμένος» σημαίνει ἐγκριμένος παρ' Ἀρχῆς τινος.

(δ) «Διεθνὴς πλοῦς» εἶναι ὁ πλοῦς ἀπὸ χώραν εἰς ἄν ἑφαρμόζεται ἡ παρούσα Σύμβασις, εἰς τινὰ λιμένα ἐκτὸς τῆς χώρας ταύτης ἢ καὶ ἀντιστρόφως. Ὑπὸ τὴν ἐννοίαν ταύτην ὡς ἰδιαίτερα Χώρα θεωρεῖται καὶ πᾶν ἔδαφος, διὰ τὰς διεθνεῖς σχέσεις τοῦ ὁποίου εἶναι ἐπιφορτισμένον Συμβαλλόμενον τι Κράτος ἢ τὸ ἔδαφος τὸ εὐρισκόμενον ὑπὸ τὴν Διοίκησιν τοῦ Ὀργανισμοῦ Ἡνωμένων Ἐθνῶν.

(ε) Ἐπιβάτης θεωρεῖται πᾶν πρόσωπον ἐκτὸς :

(I) τοῦ Πλοιάρχου καὶ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος ἢ ἄλλων προσώπων χρησιμοποιοῦμένων ἢ ἀσχολουμένων ὑπὸ οἰκονομικῆς ἰδιότητος ἐν τῷ πλοίῳ διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου τούτου, καὶ

(II) τῶν κάτω τοῦ ἐνὸς ἔτους παιδίων.

(στ) Ἐπιβατηγὸν πλοῖον εἶναι τὸ πλοῖον ὑπερ μεταφέρει πλειονὰς τῶν δώδεκα ἐπιβατῶν.

(ζ) Φορτηγὸν πλοῖον εἶναι πᾶν πλοῖον μὴ ἐπιβατηγόν.

(η) Δεξιμενόπλοιοι εἶναι φορτηγὸν πλοῖον, κατεσκευασμένον ἢ διασκευασμένον διὰ τὴν μεταφορὰν εἰς χύμα ὑγρῶν φορτίων εὐφλέκτου φύσεως.

(θ) Ἀλιευτικὸν πλοῖον εἶναι τὸ πλοῖον ὑπερ χρησιμοποιοῦται διὰ τὴν ἀλίειαν ἰχθύων, φαλαγγῶν, φουκῶν, θαλασσίων, ἰππῶν ἢ ἄλλων ὑπάρξεων τοῦ ζωικοῦ βασιλείου ἐν θαλάσσῃ.

(ι) Πυρηνόπλοιοι εἶναι τὸ πλοῖον ὑπερ εἶναι ἐφοδιασμένον μετ' ἐγκατάστασιν πυρηνικῆς ἐνεργείας.

(ια) «Ἄνεον πλοῖον» σημαίνει πλοῖον τοῦ ὁποίου ἡ τρόπις ἐπέθη τὴν ἡμέραν τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως ἢ μεταγενεστέρως.

(ιβ) «Ἰπτάρχον πλοῖον» σημαίνει πᾶν πλοῖον τὸ ὁποῖον δὲν εἶναι νέον.

(ιγ) Τὸ μίλλιον λαμβάνεται ἴσον πρὸς 6080 πόδας ἢ 1852 μέτρα.

Κανονισμὸς 3

(α) Ἐὰν ἄλλως ρητῶς δὲν προβλέπεται, οἱ παρόντες Κανονισμοὶ δὲν ἐφαρμόζονται ἐπὶ :

(I) τῶν πολεμικῶν πλοίων καὶ ὁπλιταγωγῶν.

(II) τῶν φορτηγῶν κάτω τῶν 500 κ.ο.χ.

(III) τῶν ἀνευ μηχανικῆς προώσεως πλοίων.

(IV) τῶν ξυλίνων πλοίων πρωτογόνου κατασκευῆς, ὡς τὰ DROWS, JUNKS κλπ.

(V) τῶν πλοίων ψυχρογωγίας, μὴ χρησιμοποιοῦμένων δι' ἐμπορικῆς μεταφορᾶς

(VI) τῶν Ἀλιευτικῶν πλοίων.

(β) Ἐξαιρουμένων τῶν διατάξεων τῶν προβλεπομένων εἰς τὸ Κεφάλαιον V, οὐδὲν τῶν ἀναφερομένων εἰς τοὺς παρόντας Κανονισμοὺς θὰ ἐφαρμόζεται εἰς τὰ πλοῖα τὰ ἀποκλειστικῶς ναυσιπλοοῦντα ἐντὸς τῶν Μεγάλων Λιμνῶν τῆς Βορείου Ἀμερικῆς καὶ τοῦ ποταμοῦ τοῦ Ἁγίου Λαυρεντίου, ἐντὸς ὁρίων, ὁριζομένων ἀνατολικῶς ὑπὸ εὐθείας γραμμῆς χαρᾶσσομένης ἐκ τοῦ Ἀκρωτηρίου DES ROSIERS μέχρι τοῦ δυτικοῦ ἄκρου (WEST POINT) τῆς νήσου ANTICOSTI ISLAND καὶ εἰς τὴν βορείαν πλευρὰν τῆς νήσου ANTICOSTI διὰ τοῦ 63ου μεσημβρινοῦ.

Κανονισμὸς 4

Ἐξαιρέσεις

Ἐὰν λόγῳ ἐξαιρετικῶν περιστάσεων, πλοῖον μὴ ἐκτελοῦν κανονικῶς διεθνεῖς πλόας, διατεθῆ ὅπως ἐκτελέσῃ μεμονωμένον διεθνὲς ταξίδιον δύναται νὰ ἀπαλλαγῆ ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς διατάξεων τινῶν τῶν παρόντων Κανονισμῶν, ὑπὸ

τὸν ὅρον ὅτι συμμορφῶνται πρὸς τὰς διατάξεις Ἀσφαλείας, ἀβτινες, κατὰ τὴν γνώμην τῆς Ἀρχῆς, ἐνδείκνυνται διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ταξιδίου τούτου.

Κανονισμὸς 5

Ἴσοδύναμα

(α) Ὅπου οἱ παρόντες Κανονισμοὶ ἀπαιτοῦν ὅπως εἰδικὸν τι ἐξάρτημα, ὑλικόν, ὄργανον ἢ συσκευὴ ἢ ἀνάλογος τύπος τοῦτων ἐφαρμόζεται ἢ φέρεται ἐπὶ ἐνὸς πλοίου, ἢ ἔτι εἰδικὴ τις διάταξις πρέπει νὰ ἀκολουθῆται, δύναται ἡ Ἀρχὴ νὰ ἐπιτρέψῃ ἀντ' αὐτῶν πᾶν ἕτερον ἐξάρτημα, ὑλικόν, ὄργανον ἢ συσκευὴ ἢ ἀνάλογον τύπον τούτων, ὅπως ἐφαρμόζεται ἢ φέρεται ὡς καὶ ἄλλον τρόπον διατάξεως ἐπὶ τοῦ πλοίου, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι ἡ Ἀρχὴ θὰ πεισθῇ διὰ καταλλήλου δοκιμῆς ἢ ἄλλως πως ὅτι, τὸ ἀντικαθιστῶν ἐξάρτημα, ὑλικόν, ὄργανον ἢ συσκευὴ ἢ ἀνάλογος τύπος ἢ ὁ νέος τρόπος διατάξεως εἶναι τοῦλάχιστον τῆς αὐτῆς ἀποδόσεως μὲ τὴν ὑπὸ τῆς Συμβάσεως ἀπαιτούμενην.

(β) Ἡ Ἀρχὴ ἤτις κατὰ τὰ ἀνωτέρω ἀποδέχεται ἐξάρτημα, ὑλικόν, ὄργανον ἢ συσκευὴν ἢ ἀνάλογον τύπον τούτων ἢ εἰδικὸν τρόπον διατάξεως, ὀφείλει νὰ γνωστοποιῇ εἰς τὸν Ὁργανισμὸν τὰ χαρακτηριστικὰ τούτων ὁμοῦ μετ' ἐκθέσεως ἐπὶ τῶν γενομένων δοκιμῶν καὶ ὁ Ὁργανισμὸς θὰ κοινοποιήσῃ ταῦτα εἰς τὰ ἄλλα Συμβαλλόμενα Κράτη διὰ τὴν ἐνημέρωσιν τῶν Ὑπηρεσιῶν των.

ΜΕΡΟΣ Β'.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ

Κανονισμὸς 6.

Ἐπιθεώρησις καὶ Ἐξέτασις.

Ἡ ἐπιθεώρησις καὶ ἡ ἐξέτασις τῶν πλοίων, εἰς ὅτι ἀφορᾷ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν παρόντων Κανονισμῶν καὶ ἡ χορηγήσις ἀπαλλαγῶν θὰ ἐνεργῶνται παρὰ τῶν Ὁργάνων τοῦ Κράτους, ἐν ᾧ τὸ πλοῖον εἶναι νηολογημένον, προβλεπόμενου ὅτι ἡ Κυβέρνησις ἐκάστης Χώρας δύναται νὰ ἐμπιστευθῇ τὴν ἐπιθεώρησιν καὶ τὴν ἐξέτασιν εἴτε εἰς ἐντεταλμένους πρὸς τοῦτο Ἐπιθεωρητὰς εἴτε εἰς Ὁργανισμοὺς ἀνεγνωρισμένους παρ' αὐτῆς. Εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις ἢ ἐνδιαφερομένη Κυβέρνησις ἐγγυᾶται τὴν πληρότητα καὶ ἀριότητα τῆς ἐπιθεωρήσεως καὶ ἐξέτασεως.

Κανονισμὸς 7.

Ἀρχικαὶ καὶ Μεταγενέστεραι Ἐπιθεωρήσεις Ἐπιβατηγῶν Πλοίων.

(α) Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον δέον νὰ ὑποβάλληται εἰς τὰς κατωτέρω ἀναφερομένας ἐπιθεωρήσεις :

- (I) Ἐπιθεώρησις προτοῦ τὸ πλοῖον τεθῆ ἐν ὑπηρεσίᾳ.
- (II) Περιοδικὴ Ἐπιθεώρησις ἀνὰ δώδεκα μῆνας.
- (III) Συμπληρωματικαὶ Ἐπιθεωρήσεις, ὡσάκις παρισταταὶ ἀνάγκη.

(β) Αἱ ἀνωτέρω Ἐπιθεωρήσεις δέον νὰ ἐκτελῶνται ὡς ἀκολούθως :

- (I) Ἡ Ἐπιθεώρησις, προτοῦ τὸ πλοῖον τεθῆ ἐν ὑπηρεσίᾳ, δέον νὰ περιλαμβάνῃ πλήρη ἐπιθεώρησιν τοῦ σκάφους, τῶν μηχανῶν καὶ τοῦ ἐξαρτισμοῦ, περιλαμβανομένων τοῦ ἐξωτερικοῦ τῆς γάστρας, καθὼς καὶ τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ ἐξωτερικοῦ τῶν λεβήτων. Ἡ ἐπιθεώρησις δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐξασφαλίζῃ ὅτι αἱ διατάξεις, τὸ ποῖον τοῦ ὑλικοῦ καὶ αἱ διαστάσεις τοῦ ὑλικοῦ τοῦ σκάφους, οἱ λέβητες καὶ τὰ λοιπὰ σκευὴ πίεσεως καὶ τὰ ἐξαρτήματα αὐτῶν, αἱ κύρια μηχανὰ καὶ τὰ βοηθητικὰ μηχανήματα, αἱ ἠλεκτρικαὶ ἐγκαταστάσεις, αἱ ραδιοτηλεγραφικαὶ ἐγκαταστάσεις τῶν μετὰ κινήτηρος σωσιβίων λέμβων, αἱ φορητὰ ραδιοτηλεγραφικὰ συσκευαὶ τῶν σωσιβίων μέσων, τὰ σωστικὰ μέσα, τὰ μέσα ἐντοπισμοῦ καὶ σβέσεως πυρκαϊᾶς, αἱ κλιμακίαι πλοηγῶν καὶ τὰ λοιπὰ ἐφόδια, ἀνταποκρίνονται πλήρως πρὸς τὰς

ἀπαιτήσεις τῆς παρούσης Συμβάσεως, ὡς καὶ τῶν Νόμων, Διαταγμάτων, Διαταγῶν καὶ Κανονισμῶν τῶν ἐκδιδόμενων ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς εἰς ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως ἀναλόγως τῆς κατηγορίας εἰς τὴν ὁποίαν τὸ πλοῖον τοῦτο ὑπάγεται. Ἡ ἐπιθεώρησις θὰ εἶναι ἐπίσης τοιαύτη ὥστε νὰ ἐξασφαλίζῃται ὅτι ἡ κατάστασις πάντων τῶν μερῶν τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ἐξαρτισμοῦ αὐτοῦ εἶναι καθ' ὅλα ἱκανοποιητικὴ καὶ ὅτι τὸ πλοῖον εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ πλοικῶν φώτων, μέσων ἐκπομπῆς ἠχητικῶν σημάτων καὶ σημάτων κινδύνου καθὼς προβλέπεται ὑπὸ τῆς παρούσης Συμβάσεως καὶ ὑπὸ τῶν Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων.

- (II) Ἡ περιοδικὴ ἐπιθεώρησις δέον νὰ περιλαμβάνῃ ἐπιθεωρήσιν τοῦ σκάφους, τῶν λεβήτων καὶ λοιπῶν σκευῶν πίεσεως, τῶν μηχανημάτων καὶ τῶν ἐξαρτισμοῦ, συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ τῆς γάστρας τοῦ πλοίου. Ἡ ἐπιθεώρησις θὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐξασφαλίζῃ ὅτι τὸ πλοῖον ἀπὸ πάσης ἀπόψεως σκάφους, λεβήτων καὶ λοιπῶν σκευῶν πίεσεως καὶ τῶν ἐξαρτημάτων αὐτῶν, κυρίων μηχανῶν καὶ βοηθητικῶν μηχανημάτων, ἠλεκτρικῶν ἐγκαταστάσεων, ραδιοτηλεγραφικῶν ἐγκαταστάσεων καὶ ραδιοτηλεγραφικῶν ἐγκαταστάσεων τῶν μετὰ κινήτηρος σωσιβίων λέμβων τῶν φορητῶν ραδιοτηλεγραφικῶν συσκευῶν σωστικῶν μέσων, τῶν σωστικῶν μέσων, τῶν μέσων ἐντοπισμοῦ καὶ σβέσεως πυρκαϊᾶς, τῶν κλιμακῶν πλοηγῶν καὶ λοιπῶν ἐφοδίων, εὐρίσκεται εἰς ἱκανοποιητικὴν κατάστασιν καὶ εἶναι κατάλληλον διὰ τὴν ὑπηρεσίαν δι' ἣν προορίζεται, καὶ ὅτι συμμορφῶνται πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως ὡς καὶ τῶν Νόμων, Διαταγμάτων, Διαταγῶν καὶ Κανονισμῶν τῶν ἐκδιδόμενων ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς παρούσης Συμβάσεως. Ἐὰν πλοῖα φῶτα καὶ τὰ μέσα ἐκπομπῆς ἠχητικῶν σημάτων καὶ σημάτων κινδύνου τῶν φερομένων ἐπὶ τῷ πλοίου, θὰ ὑπόκεινται ἐπίσης εἰς τὴν ἀνωτέρω ἀναφερομένην ἐπιθεώρησιν ἵνα ἐξασφαλίσθῃ ὅτι ἀνταποκρίνονται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς παρούσης Συμβάσεως καὶ τῶν Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς ἀποφυγὴν Συγκρούσεων.

- (III) Ἐπιθεώρησις γενικὴ ἢ μερικὴ, ἀναλόγως τῶν περιστάσεων, δέον νὰ ἐνεργῆται εἰς πᾶσαν περίπτωσιν ἀτυχήματος ἢ ἀνακαλύψεως ἐλαττώματος ἐπιρρεάζοντος τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου ἢ τὴν ἀποδοτικότητα ἢ πληρότητα τῶν σωστικῶν μέσων ἢ ἄλλων ἐφοδίων ἢ ὡσάκις ἐκτελούνται σοβαραὶ ἐπισκευαὶ ἢ ἀντικαταστάσεις. Ἡ ἐπιθεώρησις δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐξασφαλίζῃται ὅτι αἱ ἀπαραίτητοι ἐπισκευαὶ ἢ ἀντικαταστάσεις ἐξετελέσθησαν ἱκανοποιητικῶς, ὅτι τὸ ὑλικόν καὶ ἡ ἐκτέλεσις τῆς ἐργασίας τῶν αὐτῶν τῶν ἐπισκευῶν ἢ ἀντικαταστάσεων εἶναι ὑπὸ πάσης ἀπόψεως ἱκανοποιητικὴ καὶ ὅτι τὸ πλοῖον συμμορφῶνται ἀπὸ πάσης ἀπόψεως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως καὶ τῶν Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων καὶ τῶν εἰς ἐφαρμογὴν ταύτης νόμων, διαταγμάτων, διαταγῶν καὶ κανονισμῶν τῶν ἐκδιδόμενων ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

- (γ) (I) Οἱ νόμοι, τὰ διατάγματα, αἱ διαταγαὶ καὶ οἱ κανονισμοὶ, περὶ ὧν ἡ παράγραφος (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, δέον νὰ ἐξασφαλίζωσιν ὅτι ἀπὸ πάσης ἀπόψεως ἀσφαλείας τῆς ἀνθρώπινης ζωῆς ἐν θαλάσῃ, τὸ πλοῖον θὰ εἶναι κατάλληλον διὰ τὴν ὑπηρεσίαν δι' ἣν προορίζεται.

- (II) Οἱ νόμοι, τὰ διατάγματα, αἱ διαταγαὶ καὶ οἱ κανονισμοὶ οἳτοι δέον νὰ καθορίζουν μετὰ ἄλλων, τοὺς τηρητέους κανόνας κατὰ τὰς ἐργασίας

κας και μεταγενεστέρως υδραυλικής δοκιμής ή άλλας εναλλακτικώς αποδεκτές δοκιμής εις ός θά υποβάλλωνται οι κύριοι και οι βοηθητικοί λέβητες, οι συνδέσεις, οι άμυγαλικοί σωλήνες, οι συλλέκται ύψηλής πίεσεως και οι δεξαμεναι κωσίμου των μηχανών έσωτερικής καύσεως και θά περιλαμβάνουν τον ακολουθητέον τρόπον εκτελέσεως των δοκιμών και το χρονικόν διάστημα μεταξύ δύο διαδοχικών δοκιμών.

Κανονισμός 8.

Έπιθεωρήσεις Σωστικών Μέσων και άλλων εφοδίων εξοπλισμού των Φορτηγών πλοίων

Τά σωστικά μέσα, εξαίρέσει τής ραδιοηλεγραφικής εγκαταστάσεως επί των μετά κινητήρος σωσιβίων λέμβων ή τής φορητής ραδιοηλεγραφικής συσκευής των μετά κινητήρος σωστικών μέσων και των μέσων σβέσεως πυρκαϊάς των φορτηγών πλοίων δι' α εφαρμοζονται τά Κεφάλαια II και III των παρόντων Κανονισμών, δέον να υποβάλλωνται εις άρχικās και μεταγενεστέρως έπιθεωρήσεις, καθώς προβλέπεται διά τά έπιβατηγά πλοία εις τον Κανονισμόν 7 του παρόντος Κεφαλαίου, με αντικατάστασιν των δώδεκα μηχανών δι' 24 εις τό εδάφιον (α) (II) του Κανονισμού τούτου. Τά μέσα έλέγχου πυρκαϊάς εις τά νέα πλοία και οι κλίμακες των πλοηγών, τά πλοϊκά φώτα και τά μέσα έκπομπής ήχητικών σημάτων τά φερόμενα επί των νέων και των ύπαρχόντων πλοίων, θά περιλαμβάνωνται εις τās έπιθεωρήσεις, προς τον σκοπόν να εξασφαλισθή ότι ταύτα ανταποκρίνονται πλήρως προς τās άπαιτήσεις τής παρούσης Συμβάσεως και όπου ούτοι εφαρμοζονται, προς τους Διεθνείς Κανονισμούς προς Αποφυγήν Συγκρούσεων.

Κανονισμός 9.

Έπιθεωρήσεις των Ραδιοηλεγραφικών Έγκαταστάσεων των Φορτηγών Πλοίων.

Αί ραδιοηλεγραφικαι εγκαταστάσεις των φορτηγών πλοίων δι' ας εφαρμοζεται τό Κεφάλαιον IV των παρόντων Κανονισμών, καθώς και πάσα ραδιοηλεγραφική εγκατάστασις των μετά κινητήρος σωσιβίων λέμβων ή οι φορηταί ραδιοηλεγραφικαι συσκευαι των σωστικών μέσων άτινα φέρονται συμφώνως προς τās άπαιτήσεις του Κεφαλαίου III των παρόντων Κανονισμών, δέον να υποβάλλωνται εις άρχικās και μεταγενεστέρως έπιθεωρήσεις, ως προβλέπεται διά τά έπιβατηγά πλοία εν τώ Κανονισμώ 7 του παρόντος Κεφαλαίου.

Κανονισμός 10.

Έπιθεωρήσεις Σκάφους, Μηχανής και Έξαρτισμού Φορτηγών Πλοίων.

Τό σκάφος, οι μηχαναι και ο εξαρτισμός (εκτός των μερών εκείνων διά τά όποια έχουν ενδοθή Πιστοποιητικά Ασφαλείας Έξαρτισμού Φορτηγών Πλοίων, Πιστοποιητικά Ασφαλείας Ραδιοηλεγραφίας ή Πιστοποιητικά Ασφαλείας Ραδιοηλεφωνίας) ενός φορτηγού πλοίου, θά έπιθεωρουνται μετά την συμπλήρωσιν τής κατασκευής αυτών, και κατόπιν κατά τοιοϋτον τρόπον και κατά χρονικά διαστήματα ως ή Αρχή ήθελε κρίνει αναγκαίον, να εξασφαλισθή ότι ή κατάστασις αυτών είναι από πάσης άπόψεως ικανοποιητική. Η έπιθεωρήσις θά είναι τοιαύτη ώστε να εξασφαλίξεται ότι ή διάταξις, τό υλικόν και οι διαστάσεις του υλικού τής κατασκευής, οι λέβητες και λοιπά σκεύη πίεσεως και τά εξαρτήματα αυτών, οι κύριοι μηχαναι και τά βοηθητικά μηχανήματα, οι ηλεκτρικαι εγκαταστάσεις και λοιπα εφοδια είναι από πάσης άπόψεως ικανοποιητικά διά την ύπηρεσίαν δι' ην τό πλοϊον προορίζεται.

Κανονισμός 11.

Τήρησις των Όρων κατόπιν τής Έπιθεωρήσεως.

Μετά την συμπλήρωσιν μιās έπιθεωρήσεως κατά τον Κανονισμόν 7 ή τους κανονισμούς 8, 9 και 10, ουδεμία μεταβολή επιτρέπεται εις τās διατάξεις κατασκευής του σκά-

φους, των μηχανών, του εξοπλισμού κ.λ.π. των όποιων έγένετο έπιθεωρήσις, άνευ έγκρίσεως τής Αρχής

Κανονισμός 12

Έκδοσις Πιστοποιητικόν

- (α) (I) Πιστοποιητικόν καλούμενον Πιστοποιητικόν Ασφαλείας Έπιβατηγού Πλοίου, θά εκδίδεται κατόπιν εξέτασεως και έπιθεωρήσεως, διά πών έπιβατηγών πλοίων ύπερ πληροί τās άπαιτήσεις των Κεφαλαίων II, III και IV και τās λοιπās σχετικās άπαιτήσεις των παρόντων Κανονισμών.
- (II) Πιστοποιητικόν καλούμενον Πιστοποιητικόν Ασφαλείας Κατασκευής Φορτηγού Πλοίου, θά εκδίδεται κατόπιν έπιθεωρήσεως, διά πών φορτηγών πλοίων ύπερ πληροί τās άπαιτήσεις έπιθεωρήσεως τās καθοριζόμενας διά του Κανονισμού 10 του παρόντος Κεφαλαίου και τό όποϊον πληροί τās εφαρμοστέας άπαιτήσεις του Κεφαλαίου II, εξαίρέσει των σχετικών προς τά μέσα έλέγχου και σβέσεως πυρκαϊάς.
- (III) Πιστοποιητικόν καλούμενον Πιστοποιητικόν Ασφαλείας Έξαρτισμού Φορτηγού πλοίου, θά εκδίδεται κατόπιν έπιθεωρήσεως, διά πών φορτηγών πλοίων τό όποϊον πληροί τās σχετικās άπαιτήσεις των Κεφαλαίων II και III και πάσαν άλλην σχετικήν άπαιτήσιν των παρόντων Κανονισμών.
- (IV) Πιστοποιητικόν καλούμενον Πιστοποιητικόν Ασφαλείας Ραδιοηλεγραφίας Φορτηγού πλοίου, θά εκδίδεται κατόπιν έπιθεωρήσεως διά πών φορτηγών πλοίων, όπερ φέρει ραδιοηλεγραφικήν εγκατάστασιν ήτις πληροί τās άπαιτήσεις του Κεφαλαίου IV και πάσαν άλλην σχετικήν άπαιτήσιν των παρόντων Κανονισμών.
- (V) Πιστοποιητικόν καλούμενον Πιστοποιητικόν Ασφαλείας Ραδιοηλεφωνίας Φορτηγού πλοίου, θά εκδίδεται κατόπιν έπιθεωρήσεως, διά πών φορτηγών πλοίων όπερ φέρει ραδιοηλεφωνικήν εγκατάστασιν ήτις πληροί τās άπαιτήσεις του Κεφαλαίου IV και πάσαν άλλην σχετικήν άπαιτήσιν των παρόντων Κανονισμών.
- (VI) Όταν χορηγήται εξαίρεσις εις πλοϊον δυνάμει και συμφώνως προς τās άπαιτήσεις των παρόντων Κανονισμών, θά εκδίδεται πιστοποιητικόν καλούμενον Πιστοποιητικόν Απαλλαγής, επί πλέον των πιστοποιητικών των καθοριζόμενων εις την παρούσαν παράγραφον.
- (VII) Πιστοποιητικά Ασφαλείας Έπιβατηγού Πλοίου, Πιστοποιητικά Ασφαλείας Κατασκευής Φορτηγού πλοίου, Πιστοποιητικά Ασφαλείας Έξαρτισμού Φορτηγού Πλοίου, Πιστοποιητικά Ασφαλείας Ραδιοηλεγραφίας Φορτηγού πλοίου, Πιστοποιητικά Ασφαλείας Ραδιοηλεφωνίας Φορτηγού πλοίου και Πιστοποιητικά Απαλλαγής θά εκδίδωνται είτε υπό τής Αρχής είτε υπό προσώπου ή Οργανισμού δέοντως υπ' αυτής εξουσιοδοτημένων. Εις πάσαν περίπτωσιν ή Αρχή αυτή αναλαμβάνει πάσαν ευθύνην διά τό Πιστοποιητικόν.
- (β) Άνεξαρτήτως πάσης άλλης διατάξεως τής παρούσης Συμβάσεως, πών πιστοποιητικόν εκδοθέν δυνάμει και συμφώνως προς τās διατάξεις τής Διεθνούς Συμβάσεως Ασφαλείας Ανθρωπίνης Ζωής εν Θαλάσση του 1948, όπερ εϋρισκεται εν ισχύϊ καθ' όν χρόνον άρχεται ή ισχύς τής παρούσης Συμβάσεως, διά την Αρχήν ήτις τό εξέδωσε, θά παραμείνη εν ισχύϊ μέχρι λήξεώς του κατά τους όρους του Κανονισμού 13 του Κεφαλαίου 1 τής Συμβάσεως ταύτης.
- (γ) Συμβαλλόμενον Κράτος δεν θά εκδίδη Πιστοποιητικά δυνάμει και συμφώνως προς τās άπαιτήσεις τής Διεθνούς Συμβάσεως Ασφαλείας τής Ανθρωπίνης Ζωής εν Θαλάσση του 1948 ή του 1929, μετά την ημερημίαν κατά την όποιαν ή άποδοχή τής παρούσης Συμβάσεως υπό του εν λόγω Κράτους έτέθη εν ισχύϊ.

Κανονισμός 13

Ἐκδοσις Πιστοποιητικοῦ παρ' ἄλλης Κυβερνήσεως

Συμβαλλόμενον Κράτος, δύναται, αἰτήσῃ τῆς Ἀρχῆς, νὰ διατάξῃ τὴν ἐπιθεώρησιν πλοίου τινὸς καὶ ἐὰν πεισθῇ ὅτι πληροῦνται αἱ ἀπαιτήσεις τῶν παρόντων Κανονισμῶν, νὰ προβῇ εἰς τὴν ἐκδοσιν πιστοποιητικῶν διὰ τὸ πλοῖον τοῦτο, συμφώνως πρὸς τοὺς παρόντας Κανονισμοὺς. Πᾶν πιστοποιητικὸν ἐκδιδόμενον κατὰ τὰ ἀνωτέρω δέον ν' ἀναφέρῃ ὅτι ἐξεδόθη τῇ αἰτήσῃ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Κράτους, εἰς ὃ τὸ πλοῖον εἶναι νηολογημένον ἢ θὰ νηολογηθῇ. Τὸ πιστοποιητικὸν τοῦτο θὰ ἔχῃ τὴν αὐτὴν ἰσχύν καὶ ἀναγνώρισιν ἣν καὶ πιστοποιητικὸν ἐκδιδόμενον κατὰ τὸν Κανονισμὸν 12 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

Κανονισμός 14.

Διάρκεια ἰσχύος Πιστοποιητικῶν

(α) Τὰ πιστοποιητικά, ἐκτὸς τῶν Πιστοποιητικῶν Ἀσφαλείας Κατασκευῆς Φορτηγοῦ Πλοίου, τῶν Πιστοποιητικῶν Ἀσφαλείας Ἐξαρτισμοῦ Φορτηγοῦ Πλοίου καὶ τῶν Πιστοποιητικῶν Ἀπαλλαγῆς, θὰ ἐκδίδονται διὰ χρονικὴν περίοδον οὐχὶ μείζονα τῶν 12 μηνῶν. Τὰ Πιστοποιητικά Ἀσφαλείας Ἐξαρτισμοῦ Φορτηγοῦ Πλοίου θὰ ἐκδίδονται διὰ χρονικὴν περίοδον οὐχὶ μείζονα τῶν 24 μηνῶν. Τὰ Πιστοποιητικά Ἀπαλλαγῆς δὲν θὰ ἰσχύουσι διὰ χρονικὴν περίοδον μείζονα τῆς χρονικῆς περιόδου τῶν Πιστοποιητικῶν εἰς τὰ ὅποια ἀναφέρονται.

(β) Ἐὰν μία ἐπιθεώρησις λάβῃ χώραν ἐντὸς δύο μηνῶν πρὸ τῆς λήξεως τῆς χρονικῆς περιόδου διὰ τὴν ὁποίαν ἐξεδόθη ἀρχικῶς Πιστοποιητικὸν Ἀσφαλείας Ραδιοτηλεγραφίας Φορτηγοῦ πλοίου ἢ Πιστοποιητικὸν Ἀσφαλείας Ραδιοτηλεφωνίας Φορτηγοῦ πλοίου, ἐκδοθὲν διὰ Φορτηγὸν Πλοῖον ὀλικῆς χωρητικότητος 300 κάρων καὶ ἄνω ἄλλα μικροτέρας τῶν 500 κάρων, τὸ Πιστοποιητικὸν τοῦτο δύναται νὰ ἀκυρωθῇ καὶ νὰ ἐκδοθῇ νέον Πιστοποιητικὸν τοῦ ὁποῦ ἢ ἰσχύς θὰ λήγῃ 12 μῆνας μετὰ τὸ τέλος τῆς περιόδου ταύτης.

(γ) Ἐὰν πλοῖον τι κατὰ τὴν λήξιν τῆς ἰσχύος τοῦ Πιστοποιητικοῦ του δὲν εὑρίσκειται εἰς λιμένα τοῦ Κράτους εἰς ὃ εἶναι νηολογημένον, δύναται ἢ ἰσχύς τοῦ Πιστοποιητικοῦ νὰ παραταθῇ ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, ἀλλὰ τοιαύτη παράτασις θὰ χορηγῆται μόνον πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως ἐπιτρέψῃ εἰς τὸ πλοῖον νὰ συμπληρώσῃ τὸν πλοῦν ἐπιστροφῆς εἰς τὸ Κράτος, εἰς ὃ εἶναι νηολογημένον, ἢ πρόκειται νὰ ἐπιθεωρηθῇ, καὶ τοῦτο μόνον εἰς ἅς περιπτώσεις κρίνεται πρέπον καὶ λογικὸν νὰ χορηγηθῇ ἢ παράτασις αὕτη.

(δ) Οὐδενὸς Πιστοποιητικοῦ ἢ ἰσχύς δύναται νὰ παραταθῇ πέραν τῶν πέντε μηνῶν, τὸ δὲ πλοῖον εἰς τὸ ὁποῖον ἐχορηγήθη τοιαύτη παράτασις, ἐπιστρέφον εἰς τὸ Κράτος εἰς ὃ εἶναι νηολογημένον ἢ εἰς τὸν λιμένα εἰς τὸν ὁποῖον πρόκειται νὰ ἐπιθεωρηθῇ, δὲν δύναται δυνάμει τῆς παρατάσεως ταύτης νὰ ἀποπλεύσῃ ἐκ νέου ἐκ τοῦ λιμένος τούτου ἢ ἐκ τῆς χώρας του πρὶν ἢ ἐφοδιασθῇ διὰ νέου Πιστοποιητικοῦ.

(ε) Πιστοποιητικὸν μὴ παραταθὲν κατὰ τὰς ἀνωτέρω διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ δύναται νὰ παραταθῇ ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς χαριστικῶς μέχρις ἐνὸς μηνὸς ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς λήξεως τῆς ἀναγραφομένης ἐν τῷ Πιστοποιητικῷ.

Κανονισμός 15

Τύπος Πιστοποιητικῶν

(α) Πᾶντα τὰ Πιστοποιητικά δέον νὰ εἶναι συντεταγμένα εἰς τὴν ἐπίσημον γλώσσαν ἢ γλώσσας τοῦ Κράτους ὑπὸ τοῦ ὁποῦ ἐκδίδονται.

(β) Ὁ τύπος τῶν Πιστοποιητικῶν δέον νὰ εἶναι σύμφωνος πρὸς τὰ ἐν τῷ Παραρτήματι τῶν παρόντων Κανονισμῶν παρατιθέμενα ὑποδείγματα. Ἡ διάταξις τοῦ ἐντύπου μέρους τῶν ἐκδιδόμενων Πιστοποιητικῶν ἢ τῶν κεκυρωμένων ἀντιγράφων τούτων δέον νὰ εἶναι ἀκριβῶς ὁμοία πρὸς τὴν τῶν προτύπων Πιστοποιητικῶν, αἱ δὲ καταχωρούμεναι ἐνδείξεις τόσον εἰς τὰ ἐκδιδόμενα Πιστοποιητικά, ὅσον καὶ εἰς τὰ κεκυρωμένα ἀντιγραφα τούτων, δέον νὰ ἀναγράφονται διὰ λατινικῶν χαρακτήρων καὶ ἀραβικῶν ἀριθμῶν.

Κανονισμός 16

Ἀνάρτησις Πιστοποιητικῶν

Πᾶντα τὰ Πιστοποιητικά ἢ τὰ κεκυρωμένα ἀντιγραφα τούτων τὰ ἐκδιδόμενά κατὰ τοὺς παρόντας Κανονισμοὺς δέον νὰ ἀναρτῶνται ἐν τῷ πλοίῳ εἰς ἐμφανῆ καὶ προσιτὴν θέσιν.

Κανονισμός 17.

Παραδοχὴ Πιστοποιητικῶν

Πιστοποιητικά ἐκδιδόμενα ὑπὸ τινος τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν θὰ ἀναγνωρίζονται ὑπὸ τῶν λοιπῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν διὰ πᾶν ὅ,τι ἀφορᾷ τὴν παροῦσαν Σύμβασιν. Ταῦτα δέον νὰ θεωροῦνται ὑπὸ τῶν λοιπῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν ὅτι ἔχουσι τὴν αὐτὴν ἰσχύν, ἣν καὶ τὰ Πιστοποιητικά τὰ ἐκδιδόμενα παρ' αὐτῶν.

Κανονισμός 18

Παράρτημα Πιστοποιητικοῦ

(α) Ἐὰν κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν ταξιδίου τινος, πλοῖον τι φέρῃ ἀριθμὸν προσώπων μικρότερον τοῦ μεγίστου ἐπιτρεπομένου ἀριθμοῦ ὑπὸ τοῦ Πιστοποιητικοῦ Ἀσφαλείας Ἐπιβατηγοῦ πλοίου, 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 Πιστοποιητικὸν, ἢ Κυβερνήσις, τὸ πρόσωπον ἢ ὁ Ὄργανισμός περὶ ὧν οἱ Κανονισμοὶ 12 καὶ 13, δύναται νὰ ἐκδίδωσι περὶ τούτου τροποποιητικὸν παράρτημα τοῦ Πιστοποιητικοῦ.

(β) Τὸ παράρτημα τοῦτο δέον νὰ ἀναφέρῃ ὅτι ὑπὸ τὰς ὑφισταμένας συνθήκας δὲν ὑφίσταται παράβασις τῶν διατάξεων τῶν παρόντων Κανονισμῶν. Τοῦτο ἐπισυνάπτεται εἰς τὸ Πιστοποιητικὸν καὶ ὑποκαθιστᾷ τοῦτο εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ τὰ σωστικὰ μέσα, ἰσχύει δὲ μόνον διὰ τὸ συγκεκριμένον ταξίδιον διὰ τὸ ὁποῖον ἐξεδόθη.

Κανονισμός 19

Ἐλεγχος

Πᾶν πλοῖον ἐφοδιασμένον διὰ πιστοποιητικοῦ ἐκδοθέντος συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 12 ἢ τὸν Κανονισμὸν 13, ὑπόκειται εἰς ἔλεγχον εἰς τοὺς λιμένας τῶν λοιπῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν ὑπὸ ἐξουσιοδοτημένων πρὸς τοῦτο ὑπαλλήλων τῶν Κρατῶν τούτων, περιοριζόμενον εἰς τὴν ἐξακριβωσιν ὑπάρξεως ἐπὶ τοῦ πλοίου πιστοποιητικοῦ ἐν ἰσχύϊ. Τὸ πιστοποιητικὸν τοῦτο δέον νὰ ἀναγνωρίζεται, ἐκτὸς ἐὰν ὑπάρχουσι φανεραὶ ἐνδείξεις πείθουσαι ὅτι ἡ κατάστασις τοῦ πλοίου ἢ τοῦ ἐξαρτισμοῦ αὐτοῦ δὲν ἀνταποκρίνονται οὐσιωδῶς πρὸς τὰς ἐνδείξεις τοῦ πιστοποιητικοῦ τούτου. Ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ, ὁ ἐνεργῶν τὸν ἔλεγχον υπάλληλος ἀφείλει νὰ λάβῃ τὰ ἀναγκαῖα μέτρα, ὥστε νὰ παρεμποδισθῇ ὁ ἀπόπλους τοῦ πλοίου μέχρις ὅτου τοῦτο καταστῇ ἱκανὸν νὰ ἐκτελέσῃ πλοῦν ἀνευ κινδύνου διὰ τοὺς ἐπιβάτας ἢ τὸ πλήρωμα. Ἐὰν κατὰ τὴν ἐνέργειαν τοῦ ἐλέγχου τούτου γεννηθῇ ζήτημα οἰασθήποτε παρεμβάσεως, ὁ ἐνεργῶν τὸν ἔλεγχον υπάλληλος ὑποχρεοῦται νὰ εἰδοποιῇ τὸ ταχύτερον ἐγγράφως τὸν Πρόξενον τοῦ Κράτους, εἰς ὃ τὸ πλοῖον εἶναι νηολογημένον, περὶ ὧν τῶν συνθηκῶν, ὑφ' ἃς ἡ τοιαύτη παρέμβασις κατέστη ἀναγκαῖα καὶ ἐπὶ πλέον ν' ἀναφέρῃ τὰ περιστατικὰ εἰς τὸν Ὄργανισμὸν.

Κανονισμός 20

Προνόμια

Τὰ ἐκ τῆς Συμβάσεως προνόμια δὲν δύναται νὰ εἶναι ἀπαιτητὰ ὑπὲρ πλοίου τινὸς, ἐκτὸς ἐὰν τοῦτο κέρτηται κανονικὰ καὶ ἔγκυρα πιστοποιητικά.

ΜΕΡΟΣ Γ'

ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Κανονισμός 21

Ἀτυχήματα

(α) Ἐκάστη Ἀρχὴ ἀναλαμβάνει τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἐπιλαμβάνεται ἀνακρίσεων ἐπὶ παντὸς σοβαροῦ ναυτικοῦ ἀτυ-

χήματος, επισυμβαίνοντος εις πλοῖον αὐτῆς, ὅπερ ὑπόκειται εἰς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως, ὅταν αὐτὴ κρίνῃ ὅτι αἱ ἀνακρίσεις αὗται δύνανται νὰ συμβάλλωσιν εἰς τὸν καθορισμὸν τῶν μεταβολῶν ἐκείνων αἰτίνας θὰ ἦτο ἐπιθυμητὸν νὰ ἐπενεχθοῦν εἰς τοὺς παρόντας Κανονισμοὺς.

(β) Ἐκαστον Συμβαλλόμενον Κράτος ἀναλαμβάνει τὴν ὑποχρέωσιν νὰ μεταβιβάσῃ εἰς τὸν Ὀργανισμὸν πᾶσαν κατὰλληλον πληροφορίαν σχετικὴν πρὸς τὰ συμπεράσματα τῶν ἀνακρίσεων τούτων. Οὐδεμία ἐκθεσις ἢ σύστασις τοῦ Ὀργανισμοῦ βασιζομένη εἰς τὰς πληροφορίες ταύτας, θὰ ἀποκαλύπτῃ τὴν ταυτότητα ἢ τὴν Ἐθνικότητα τῶν περὶ ὧν πρόκειται πλοίων, οὐδὲ θὰ καταλογίζῃ ἢ θὰ ἐπιρρίπτῃ καθ' οἷον δῆποτε τρόπον τὴν εὐθύνην τοῦ ἀτυχήματος εἰς πλοῖον ἢ πρόσωπόν τι.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Β

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ

ΜΕΡΟΣ Α'

ΓΕΝΙΚΑ

Κανονισμὸς I

Ἐφαρμογὴ

(α) (I) Τὸ παρὸν Κεφάλαιον ἐφαρμόζεται ἐπὶ καινουργῶν πλοίων ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως ρητῶς ὀρίζεται. -

(II) Εἰς τὴν περίπτωσιν ὑπαρχόντων ἐπιβατηγῶν πλοίων καὶ φορτηγῶν πλοίων τῶν ὁποίων ἢ τρόπος ἐτέθη τὴν ἡμέραν τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς Διεθνoῦς Συμβάσεως περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσει τοῦ 1948 ἢ μεταγενεστέρως, ἡ Ἀρχὴ θὰ ἐξασφαλίζῃ ὅτι αἱ ἀπαιτήσεις αἱ ἐφαρμοζόμεναι συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κεφαλαίου II τῆς Συμβάσεως ἐκείνης διὰ τὰ νέα πλοῖα πληροῦνται καθὼς αὗται καθορίζονται εἰς ἐκεῖνο τὸ Κεφάλαιον. Εἰς τὴν περίπτωσιν ὑπαρχόντων ἐπιβατηγῶν πλοίων καὶ φορτηγῶν πλοίων, τῶν ὁποίων ἢ τρόπος ἐτέθη πρὸ τῆς ἡμέρας τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς Συμβάσεως ἐκείνης, ἡ Ἀρχὴ θὰ ἐξασφαλίζῃ ὅτι αἱ ἀπαιτήσεις αἱ ἐφαρμοζόμεναι συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κεφαλαίου II τῆς Συμβάσεως ἐκείνης διὰ τὰ ὑπάρχοντα πλοῖα πληροῦνται καθὼς αὗται καθορίζονται εἰς ἐκεῖνο τὸ Κεφάλαιον. Ὅσον ἀφορᾷ ἐκείνας τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κεφαλαίου II τῆς παρούσης Συμβάσεως, αἰτίνας δὲν περιλαμβάνονται εἰς τὸ Κεφάλαιον II τῆς συμβάσεως τοῦ 1948, ἡ Ἀρχὴ θὰ ἀποφασίσῃ τίνες τῶν ἀπαιτήσεων τούτων θὰ ἐφαρμόζονται εἰς τὰ ὑπάρχοντα πλοῖα ὡς αὗται καθορίζονται εἰς τὴν παρούσαν Σύμβασιν.

(β) Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ Κεφαλαίου τούτου :

(I) Ἐπιβατηγῶν πλοίων θεωρεῖται ὡς καινουργές, ἐφ' ὅσον ἢ τρόπος αὐτοῦ ἐτέθη κατὰ ἢ μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως, ἢ Φορτηγῶν πλοίων, ἐφ' ὅσον ἢ μετασκευῆ τούτου εἰς ἐπιβατηγῶν πλοίων ἤρξατο κατὰ ἢ μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν ταύτην. Πάντα τὰ λοιπὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα θεωροῦνται ὡς ὑπάρχοντα ἐπιβατηγὰ πλοῖα.

(II) Φορτηγῶν πλοίων θεωρεῖται ὡς καινουργές, ἐφ' ὅσον ἢ τρόπος αὐτοῦ ἐτέθη κατὰ ἢ μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(γ) Ἡ Ἀρχὴ, ἐφ' ὅσον ἤθελε κρίνει ὅτι αἱ συνθήκαι ἀσφαλείας καὶ αἱ γενικώτεραι συνθήκαι τοῦ ταξιδίου εἶναι ἀσφατεῖαι, ὥστε νὰ καθιστοῦν τὴν ἐφαρμογὴν εἰδικῶν τινῶν διατάξεων τοῦ Κεφαλαίου τούτου ἀσκοποῦν ἢ μὴ ἀναγκαίαν, δύναται νὰ ἐξαίρεσῃ τῆς ἐφαρμογῆς τούτων συγκεκριμένα πλοῖα ἢ κατηγορίας πλοίων ἀνηκόντων εἰς τὴν χώραν τῆς, ἐφ' ὅσον ταῦτα δὲν ἀπομακρύνονται κατὰ τὸν πλοῦν πλέων τῶν 20 μιλίων ἀπὸ τῆς πλησιεστεράς ξηρᾶς.

(δ) Εἰς τὴν περίπτωσιν ἐπιβατηγῶν πλοίων τὸ ὅποιον δύνανται δυνάμει τῆς παραγράφου (γ) τοῦ Κανονισμοῦ 27 τοῦ

Κεφαλαίου III νὰ φέρῃ ἀριθμὸν προσώπων μείζονα τῆς προβλεπομένης χωρητικότητος τῶν σωσιβίων λέμβων αὐτοῦ, τοῦτο ὑποχρεοῦται νὰ συμμορφοῦται πρὸς τοὺς εἰδικoὺς κανόνας ὑποδιαίρεσεως, περὶ ὧν ἡ παράγραφος (ε) τοῦ Κανονισμοῦ 5 τοῦ Κεφαλαίου τούτου, καὶ πρὸς τὰς εἰδικὰς διατάξεις σχετικὰς πρὸς τὴν διαχωρητικότητα περὶ ὧν ἡ παράγραφος (δ) τοῦ Κανονισμοῦ 4 τοῦ Κεφαλαίου τούτου, ἐκτὸς ἐὰν ἡ Ἀρχὴ, λαμβάνουσα ὑπ' ὄψιν τὴν φύσιν καὶ τὰς συνθήκας τοῦ ταξιδίου, θεωρήσῃ ἐπαρκῆ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἄλλων διατάξεων τῶν Κανονισμῶν τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(ε) Εἰς τὴν περίπτωσιν ἐπιβατηγῶν πλοίων χρησιμοποιουμένων δι' εἰδικὰς μεταφορὰς μεγάλου ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν ἀνευ κλίνης, ὡς π.χ. διὰ τὴν μεταφορὰν προσκυνητῶν, ἢ Ἀρχὴ, ἐὰν κρίνῃ ὅτι εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατον νὰ ἐφαρμοσθοῦν αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, δύναται νὰ ἐξαίρεσῃ τὰ πλοῖα ταῦτα, ἐφ' ὅσον ἀνήκουσιν εἰς τὴν Χώραν τῆς, τῆς ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τούτων ὑπὸ τοὺς κάτωθι ὅρους :

(I) Ὅτι θὰ ἐφαρμοσθῶσιν εἰς μέγιστον βαθμὸν, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν τῆς μεταφορᾶς, αἱ διατάξεις αἱ σχετικαὶ μὲ τὴν κατασκευὴν τῶν πλοίων.

(II) Ὅτι θὰ ληφθῇ μέριμνα διὰ τὴν ἐκδοσιν γενικῶν Κανονισμῶν οἱ ὅποιοι θὰ ἐφαρμόζονται εἰς τὰς εἰδικὰς περιπτώσεις τούτων μεταφορῶν. Οἱ κανονισμοὶ οὗτοι δεῖν νὰ διατυπωθοῦν ἀπὸ συμφώνου μετ' ἄλλων Συμβαλλομένων Κρατῶν, τυχόν ἐνδιαφερομένων ἀμέσως διὰ τὰς τοιαύτης φύσεως μεταφορὰς ἐπιβατῶν.

Ἀνεξαρτήτως οἰασθῆποτε ἀντιθέτου διατάξεως τῆς παρούσης Συμβάσεως ὁ Κανονισμὸς SIMLA τοῦ 1931 θὰ παραμένῃ ἐν ἰσχύϊ μετὰ τῶν ὑπογραψάντων τὸν Κανονισμὸν τούτου Κρατῶν μέχρι τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῶν ἐκδοθησομένων διατάξεων κατὰ τὴν παράγραφον (ε) (II) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

Κανονισμὸς 2

Ὅρισμοί

Ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως ρητῶς προβλέπεται διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος Κεφαλαίου :

(α) (I) Ἐμφόρτος ἰσάλος γραμμῆ ὑποδιαίρεσεως εἶναι ἡ ἰσάλος γραμμῆ ἢ λαμβανομένη ὑπ' ὄψιν κατὰ τὸν προσδιορισμὸν τῆς ὑποδιαίρεσεως τοῦ πλοίου.

(II) Ἡ ἀνώτατη ἐμφόρτος ἰσάλος γραμμῆ ὑποδιαίρεσεως εἶναι ἡ ἰσάλος ἢ ἀντιστοιχοῦσα εἰς τὸ μέγιστον βύθισμα τὸ ἐπιτρεπόμενον ὑπὸ τῶν ἐφαρμόζομένων κανόνων ὑποδιαίρεσεως.

(β) Τὸ μήκος τοῦ πλοίου εἶναι τὸ μήκος τὸ μετρούμενον μετὰ τῶν ὀρθίων τῶν λαμβανομένων εἰς τὰ ἄκρα τῆς ἀνωτάτης ἐμφόρτου ἰσάλου γραμμῆς ὑποδιαίρεσεως.

(γ) Τὸ πλάτος τοῦ πλοίου εἶναι τὸ μέγιστον πλάτος ἔξωθι τῶν νομέων, μετρούμενον ἐπὶ ἢ κάτωθεν τῆς ἀνωτάτης ἐμφόρτου ἰσάλου γραμμῆς ὑποδιαίρεσεως.

(δ) Τὸ βύθισμα εἶναι ἡ κατακόρυφος ἀπόστασις εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου, μετρούμενη ἀπὸ τῆς ἀνω ὕψους τῆς τρώπιδος μέχρι τῆς ἐμφόρτου ἰσάλου γραμμῆς ὑποδιαίρεσεως.

(ε) Τὸ κατὰστρωμα στεγανῶν διαφραγμάτων εἶναι τὸ ἀνώτατον κατὰστρωμα μέχρι τοῦ ὁποίου ἐξικινούνται τὰ ἐγκαρσία στεγανὰ διαφράγματα.

(στ) Ἡ γραμμῆ ὀρίου βυθίσεως εἶναι μία γραμμῆ χαρακτηρισμένη τουλάχιστον 3 δακτύλους (ἢ 76 χιλιοστόμετρα) κάτωθι τῆς ἀνω ἐπιφανείας τοῦ κατὰστρώματος στεγανῶν εἰς τὴν πλευρὰν τοῦ πλοίου.

(ζ) Ἡ διαχωρητικότης ἐνὸς χώρου εἶναι τὸ ποσοστὸν ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ χώρου τούτου, ὅπερ δύναται νὰ πληρωθῇ δι' ὕδατος. Ὁ ὄγκος ἐνὸς χώρου, ὅστις ἐκτείνεται ἀνωθεν τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως, θὰ μετᾶται μόνον μέχρι τοῦ ὕψους τῆς γραμμῆς ταύτης.

(η) Ὡς χώρος μηχανῶν λαμβάνεται ὁ ἐκτεινόμενος ἀπὸ τῆς ἀνω ὕψους τῆς τρώπιδος μέχρι τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως καὶ μετὰ τῶν κυρίων ἐγκαρσίων στεγανῶν δια-

φοραγμάτων ἄτινα ὀρίζουσι τοὺς χώρους τοὺς καταλαμβανόμενους ὑπὸ τῶν κυρίων καὶ βοηθητικῶν μηχανῶν προώσεως, τῶν λεβήτων τῶν χρησιμοποιουμένων διὰ τὴν πρόωσιν καὶ τῶν μονίμων γαιανθρακαποθηκῶν.

Εἰς περίπτωσιν ἀσυνήθους διατάξεως τῶν χώρων, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ καθορίξῃ τὰ ὅρια τῶν χώρων μηχανῶν.

(θ) Χῶροι ἐπιβατῶν εἶναι οἱ χώροι οἵτινες προορίζονται διὰ τὴν ἐνδιαίτησιν καὶ χρῆσιν τῶν ἐπιβατῶν, ἐξαιρουμένων τῶν χώρων ἀποσκευῶν, ἀποθηκῶν, τροφαποθηκῶν καὶ χώρων ταχυδρομείου. Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν Κανονισμῶν 4 καὶ 5, χῶροι εὐρισκόμενοι κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως καὶ προοριζόμενοι διὰ τὴν ἐνδιαίτησιν καὶ χρῆσιν τοῦ πληρώματος λογίζονται ὡς χώροι ἐπιβατῶν.

(ι) Εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις οἱ ὄγκοι καὶ αἱ ἐπιφάνειαι θὰ ὑπολογίζωνται μέχρι τῶν ἐξωτερικῶς τῶν νομέων καὶ ζυγῶν γραμμῶν τοῦ σκάφους.

ΜΕΡΟΣ Β'

ΥΠΟΔΙΑΙΡΕΣΙΣ ΚΑΙ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ

(Τὸ Μέρος Β' ἐφαρμόζεται μόνον ἐπὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων, ἐξαιρέσει τοῦ Κανονισμοῦ 19, ὅστις ἐφαρμόζεται καὶ ἐπὶ φορτηγῶν πλοίων)

Κανονισμὸς 3

Κατακλύσιμον Μῆκος

(α) Τὸ κατακλύσιμον μῆκος εἰς πᾶν σημεῖον τοῦ μήκους τοῦ πλοίου θέλει ὑπολογίζεσθαι διὰ μεθόδου ὑπολογισμοῦ, ἥτις λαμβάνει ὑπ' ὄψιν τὸ σχῆμα, τὸ βύθισμα καὶ ἄλλα χαρακτηριστικὰ τοῦ πλοίου.

(β) Εἰς πλοῖον μετὰ συνεχῶς καταστρώματος στεγανῶν διαφραγμάτων, τὸ κατακλύσιμον μῆκος εἰς δεδομένον σημεῖον εἶναι τὸ μέγιστον τμήμα τοῦ μήκους τοῦ πλοίου, ὅπερ, ἔχον ὡς κέντρον τὸ ἐν λόγῳ σημεῖον, δύναται νὰ κατακλυσθῇ ὑπὸ τὰς ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 4 τοῦ Κεφαλαίου τούτου καθοριζόμενας προϋποθέσεις, χωρὶς τὸ πλοῖον νὰ βυθισθῇ πέραν τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως.

(γ) (I) Ἐπὶ πλοίου μὴ ἔχοντος συνεχῆς καταστρώμα στεγανῶν διαφραγμάτων, τὸ κατακλύσιμον μῆκος εἰς οἰονδήποτε σημεῖον δύναται νὰ προσδιορισθῇ δι' ὑποθετικῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως, ἥτις εἰς οὐδὲν σημεῖον εἶναι χαμηλότερον τῶν 3 δακτύλων (ἢ 76 χιλιοστομέτρων) κάτωθεν τῆς ἀνω ἐπιφανείας τοῦ καταστρώματος εἰς τὴν πλευρὰν μέχρι τοῦ ὁποίου τὰ ἐν λόγῳ στεγανὰ διαφράγματα καὶ τὸ ἐξωτερικὸν περίβλημα διατηροῦνται στεγανὰ.

(II) Ὅταν τμήμα τῆς ὑποθετικῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως εἶναι αἰσθητῶς κάτωθεν τοῦ καταστρώματος μέχρι τοῦ ὁποίου ἐκτείνονται τὰ στεγανὰ διαφράγματα, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιστρέψῃ περιορισμένην μείωσιν τῆς στεγανότητος τῶν τμημάτων ἐκείνων τῶν διαφραγμάτων, ἄτινα κείνται ἀνωθεν τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως καὶ ἀμέσως κάτωθεν τοῦ ἀνωτέρου καταστρώματος.

Κανονισμὸς 4

Διαχωρητότης

(α) Αἱ ἐν τῷ Κανονισμῷ 3 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου ἀναφερόμεναι ὠρισμέναι προϋποθέσεις ἀφορῶσι τὰς διαχωρητότητας τῶν χώρων τῶν κάτωθι τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως.

Κατὰ τὸν προσδιορισμὸν τοῦ κατακλύσιμου μήκους, δέον νὰ λαμβάνηται μία μέση ὁμοιόμορφος διαχωρητότης καθ' ὅλον τὸ μῆκος ἐκάστου τῶν ἀκολουθῶν τριῶν τμημάτων τοῦ πλοίου κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως.

- (I) Τοῦ χώρου μηχανῶν ὡς οὗτος ὀρίσθη εἰς τὸν Κανονισμὸν 2 τοῦ Κεφαλαίου τούτου.
 (II) Τοῦ τμήματος πρῶραθεν τοῦ χώρου μηχανῶν.
 (III) Τοῦ τμήματος πρῦμνηθεν τοῦ χώρου μηχανῶν.

(β) (I) Ἡ μέση ὁμοιόμορφος διαχωρητότης καθ' ὅλον τὴν ἔκτασιν τοῦ χώρου μηχανῶν δέον νὰ υπολογίζεσθαι διὰ τοῦ τύπου :

$$85 + 10 \frac{(x-C)}{V}$$

ἐνθα :

$x =$ Ὅγκος τῶν χώρων ἐπιβατῶν, ὡς ὀρίζονται εἰς τὸν Κανονισμὸν 2 τοῦ Κεφαλαίου τούτου, τῶν εὐρισκόμενων κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως καὶ ἐντὸς τῶν ὀρίων τοῦ χώρου μηχανῶν.

$C =$ Ὅγκος τῶν χώρων τῶν ὑποφραγμάτων κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως καὶ ἐντὸς τῶν ὀρίων τοῦ χώρου μηχανῶν, οἵτινες διατίθενται διὰ φορτίον, γαιανθρακας ἢ ὑλικά.

$V =$ Ὀλόκληρος ὁ ὄγκος τοῦ χώρου μηχανῶν κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως.

(II) Ὅταν ἡ Ἀρχὴ πεισθῇ ὅτι ἡ μέση διαχωρητότης ὡς αὕτη προσδιορίσθη διὰ λεπτομεροῦς ὑπολογισμοῦ, εἶναι μικρότερα τῆς διὰ τοῦ τύπου διδομένης, τότε δύναται νὰ γίνῃ χρῆσις τῆς ὑπολογισθείσης διὰ λεπτομεροῦς ὑπολογισμοῦ. Διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τούτον αἱ διαχωρητότητες τῶν χώρων ἐπιβατῶν, ὡς καθορίζονται ἐν τῷ Κανονισμῷ 2 τοῦ Κεφαλαίου τούτου, θὰ λαμβάνωνται ὡς 95, αἱ τῶν χώρων φορτίου, γαιανθρακῶν καὶ ἀποθηκῶν θὰ λαμβάνωνται ὡς 60, αἱ δὲ τῶν διπυθμένων δεξαμενῶν πετρελαίου καυσίμου καὶ λοιπῶν δεξαμενῶν θὰ ὀρίζονται δι' ἐκάστην περίπτωσην ὡς ἤθελεν ἐγκρίνει ἡ Ἀρχή.

(γ) Ἐκτὸς τῶν περιπτώσεων τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τῆς παραγράφου (δ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἡ ὁμοιόμορφος μέση διαχωρητότης ἐφ' ὅλου τοῦ τμήματος τοῦ πλοίου, τοῦ εὐρισκόμενου πρῶραθεν (ἢ πρῦμνηθεν) τοῦ χώρου μηχανῶν, θὰ προσδιορίζεται διὰ τοῦ τύπου :

$$63 + 35 \frac{x}{V}$$

ἐνθα :

$x =$ Ὅγκος χώρων ἐπιβατῶν, ὡς ὀρίζεται εἰς τὸν Κανονισμὸν 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, τῶν εὐρισκόμενων κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως πρῶραθεν (ἢ πρῦμνηθεν) τοῦ χώρου μηχανῶν, καὶ

$V =$ Ὀλόκληρος ὁ ὄγκος τοῦ τμήματος τοῦ πλοίου κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως πρῶραθεν (ἢ πρῦμνηθεν) τοῦ χώρου μηχανῶν.

(δ) Προκειμένου περὶ πλοίου, εἰς ὃ ἐπιτρέπεται, κατὰ τὴν παράγραφον (γ) τοῦ Κανονισμοῦ 27 τοῦ Κεφαλαίου III, νὰ μεταφέρῃ ἀριθμὸν ἐπιβατῶν ἀνώτερον τῆς χωρητικότητος τῶν σωσιβίων λέμβων του καὶ ὅπερ ὀφείλει, δύναται τῆς παραγράφου (δ) τοῦ Κανονισμοῦ I τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, νὰ συμμορφῶται πρὸς εἰδικὰς διατάξεις, ἡ ὁμοιόμορφος μέση διαχωρητότης ἐφ' ὅλων τῶν τμημάτων τοῦ πλοίου πρῶραθεν (ἢ πρῦμνηθεν) τοῦ χώρου μηχανῶν θὰ προσδιορίζεται διὰ τοῦ τύπου :

$$95 - 35 \frac{\beta}{V}$$

ἐνθα :

$\beta =$ Ὁ ὄγκος τῶν χώρων κάτωθι τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως καὶ ἀνωθεν τῆς ἀνω ἕψους τῶν ἐδρῶν, τοῦ ἐσωτερικοῦ πυθμένος ἢ τῶν ἀκραίων δεξαμενῶν ζυγοσταθμίσεως (peak tanks), ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, οἵτινες διατίθενται καὶ χρησιμοποιοῦνται ὡς χῶροι φορτίου, γαιανθρακαποθήκαι ἢ δεξαμενῶν καυσίμου πετρελαίου, ἀποθήκαι, ἀποθήκαι ἀποσκευῶν, ταχυδρομικῶν σάκκων, φρεάτια ἀλύσεων καὶ δεξαμενῶν γλυκέος ὕδατος πρῶραθεν (ἢ πρῦμνηθεν) τοῦ χώρου μηχανῶν, καὶ

$V =$ Ὀλόκληρος ὁ ὄγκος τοῦ τμήματος τοῦ

πλοίου κάτωθι τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσσεως πρῶραθεν (ἢ πρῦμνηθεν) τοῦ χώρου μηχανῶν. Εἰς περιπτώσεις πλοίων χρησιμοποιομένων εἰς μεταφοράς, καθ' ἃς τὰ κύτη φορτίου δὲν καταλαμβάνονται γενικῶς ὑπὸ σημαντικῶν ποσοτήτων φορτίου, δὲν θὰ συμπεριλαμβάνεται κατὰ τὸν ὑπολογισμόν (β) οὐδὲν τμήμα τοῦ χώρου φορτίου.

(ε) Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν ἡ διαρρύθμισις τοῦ πλοίου εἶναι ἀσυνήθης, ἢ Ἄρχῃ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ἢ ζητήσῃ λεπτομερῆ ὑπολογισμόν τῆς μέσης διαχωρητότητος διὰ τὰ τμήματα πρῶραθεν ἢ πρῦμνηθεν τῶν χώρων μηχανῶν. Διὰ τὸν ὑπολογισμόν τοῦτον ἡ διαχωρητότης τῶν χώρων ἐπιβατῶν, ὡς ὀρίζονται ἐν τῷ Κανονισμῷ 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, θὰ λαμβάνηται ὡς 95, ἢ τῶν χώρων τῶν περιεχόντων τὰς μηχανὰς ὡς 85, ἢ τῶν χώρων τοῦ ὅλου φορτίου, γαιανθράκων καὶ ἀποθηκῶν ὡς 60, ἢ δὲ τῶν διτυθμένων, τῶν δεξαμενῶν πετρελαίου καυσίμου καὶ λοιπῶν δεξαμενῶν θὰ ὀρίζεται εἰς ἀριθμὸν ὅστις θὰ τυγχάνῃ τῆς ἐγκρίσεως εἰς ἐκάστην περίπτωσιν.

(στ) Ἐὰν ὑπόφραγμα τι εὐρισκόμενον μεταξὺ δύο ἐγκαρσίων διαφραγμάτων περιλαμβάνῃ χώρον τινα ἐπιβατῶν ἢ πληρώματος, ἐλδικληρον τὸ ὑπόφραγμα τοῦτο θὰ λογίζεται ὡς χώρος ἐπιβατῶν, πλὴν παντὸς χώρου τελείως περιφραγμένου διὰ μόνιμων χαλυβδίνων διαφραγμάτων καὶ προοριζομένου δι' ἄλλους σκοπούς. Ἐὰν, ἐν τούτοις, ὁ χώρος ἐπιβατῶν ἢ πληρώματος εἶναι τελείως περιφραγμένος διὰ μόνιμων χαλυβδίνων διαφραγμάτων, μόνον ὁ οὕτω περιφραγμένος χώρος δέον νὰ λογίζεται ὡς χώρος ἐπιβατῶν.

Κανονισμὸς 5.

Ἐπιτρεπόμενον μῆκος διαμερισμάτων

(α) Τὰ πλοῖα δέον νὰ εἶναι ὅσον τὸ δυνατόν ἰκανοποιητικῶς ὑποδιηρημένα, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς φύσεως τῆς ὑπηρεσίας δι' ἣν προορίζονται. Ὁ βαθμὸς ὑποδιαίρεσεως θὰ ποικίλῃ ἀναλόγως τοῦ μήκους τοῦ πλοίου καὶ τῆς ὑπηρεσίας δι' ἣν προορίζεται καὶ εἰς τοιοῦτον τρόπον ὥστε ὁ ἀνώτατος βαθμὸς ὑποδιαίρεσεως νὰ ἀναποκρίνεται πρὸς τὰ πλοῖα μεγίστου μήκους, χρησιμοποιούμενα κυρίως διὰ μεταφορὰς ἐπιβατῶν.

(β) Συντελεστῆς ὑποδιαίρεσεως. Τὸ μέγιστον ἐπιτρεπόμενον μῆκος διαμερισμάτων τινος, ἔχοντος τὸ κέντρον αὐτοῦ εἰς οἰονδήποτε σημεῖον τοῦ μήκους τοῦ πλοίου, εὐρίσκεται ἐκ τοῦ κατακλυσίμου μήκους πολλαπλασιαζομένου ἐπὶ συντελεστὴν τινα καλούμενον «συντελεστὴν ὑποδιαίρεσεως». Ὁ συντελεστῆς ὑποδιαίρεσεως ἐξαρτᾶται ἐκ τοῦ μήκους τοῦ πλοίου καὶ δι' ἐν δεδομένον μῆκος μεταβάλλεται ἀναλόγως τῆς φύσεως τῆς ὑπηρεσίας δι' ἣν τὸ πλοῖον προορίζεται. Ὁ συντελεστῆς οὗτος βαίνει μειούμενος προοδευτικῶς καὶ κατὰ τρόπον συνεχῆ :

- (I) Σὺν τῇ αὐξήσει τοῦ μήκους τοῦ πλοίου, καὶ
- (II) ἀπὸ ἐνὸς συντελεστοῦ Α, ἐφαρμοζομένου ἐπὶ πλοίων πρωτίστως προοριζομένων διὰ μεταφορὰς φορτίων, εἰς συντελεστὴν Β ἐφαρμοζόμενον ἐπὶ πλοίων πρωτίστως προοριζομένων διὰ μεταφορὰς ἐπιβατῶν.

Αἱ μεταβολαὶ τῶν συντελεστῶν Α καὶ Β ἐκφράζονται διὰ τῶν κατωτέρω τύπων (I) καὶ (II), ἔνθα L εἶναι τὸ μῆκος τοῦ πλοίου, ὡς τοῦτο ὀρίζεται ἐν τῷ Κανονισμῷ 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

$$A = \frac{L \text{ εἰς πόδας}}{190} + 0,18 \quad (L=430 \text{ πόδες καὶ ἄνω})$$

$$L-198$$

L εἰς μέτρα

$$A = \frac{58,2}{L-60} + 0,18 \quad (L=131 \text{ μέτρα καὶ ἄνω}) \dots \dots \dots (I)$$

L εἰς πόδας

$$B = \frac{100}{L-138} + 0,18 \quad (L=260 \text{ πόδες καὶ ἄνω})$$

L εἰς μέτρα

$$B = \frac{30,3}{L-42} + 0,18 \quad (L=79 \text{ μέτρα καὶ ἄνω}) \dots \dots \dots (II)$$

(γ) Κριτήριον ὑπηρεσίας.—Δι' ἐν πλοῖον δεδομένου μήκους, ὁ ἀρμόζων συντελεστῆς ὑποδιαίρεσεως προσδιορίζεται τῇ βοηθείᾳ Δείκτου Κριτηρίου Ὑπηρεσίας (ἐφεξῆς καλουμένου Δείκτου Κριτηρίου) συμφώνως πρὸς τοὺς κάτωθι τύπους III καὶ IV, ἔνθα :

- C_s = Δείκτης Κριτηρίου.
- L = Τὸ μῆκος τοῦ πλοίου, ὡς ὀρίζεται ἐν τῷ Κανονισμῷ 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.
- M = Ὁ ὄγκος τοῦ χώρου μηχανῶν, ὡς ὀρίζεται ἐν τῷ Κανονισμῷ 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, σὺν τῇ προσθήκῃ τοῦ ὄγκου ὅλων τῶν μόνιμων δεξαμενῶν καυσίμου πετρελαίου τῶν ὑπαρχουσῶν ἄνωθεν τοῦ ἐσωτερικοῦ τυθμένους καὶ πρῶραθεν ἢ μπρῦμνηθεν τοῦ χώρου μηχανῶν.
- P = Ὁλόκληρος ὁ ὄγκος τῶν χώρων ἐπιβατῶν κάτωθι τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσσεως, ὡς ὀρίζεται ἐν τῷ Κανονισμῷ 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.
- V = Ὁ ὅλος ὄγκος τοῦ πλοίου κάτωθι τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσσεως.
- P₁ = Τὸ γινόμενον KN ἔνθα :
- N = Ὁ ἀριθμὸς ἐπιβατῶν, δι' ὃν πρόκειται τὸ πλοῖον νὰ λάβῃ πιστοποιητικόν, καὶ
- K ἔχει τὰς ἐξῆς τιμὰς :

	Τιμὴ Κ
Μῆκος εἰς πόδας καὶ ὄγκοι εἰς κυβικούς πόδας	0,6 L
Μῆκος εἰς μέτρα καὶ ὄγκοι εἰς κυβικά μέτρα	0,056L

Ἐὰν τὸ γινόμενον τοῦ KN εἶναι μεγαλύτερον τοῦ ἀθροίσματος P καὶ τοῦ ὅλου ὄγκου τῶν πραγματικῶν χώρων ἐπιβατῶν, τῶν ἄνωθεν τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσσεως, ὡς τιμὴ διὰ τὸ P₁ νὰ ληθῆ τὸ ἀνωτέρω ἀθροίσμα ἢ τὰ 2/3 KN, οἰονδήποτε ἐκ τῶν δύο εἶναι τὸ μεγαλύτερον.

Ὅταν τὸ P₁ εἶναι μεγαλύτερον τοῦ P

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

καὶ εἰς τὰς λοιπὰς περιπτώσεις

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

Διὰ πλοῖα μὴ ἔχοντα συνεχῆ κατάστρωμα στεγανῶν διαφραγμάτων, οἱ ὄγκοι λαμβάνονται μέχρι τῶν γραμμῶν ὁρίου βυθίσσεως, αἵτινες ἐλήφθησαν ὑπ' ὄψιν κατὰ τὸν προσδιορισμὸν τῶν κατακλυσίμων μηκῶν.

(δ) Κανόνες ὑποδιαίρεσεως πλοίων μὴ ὑπαγομένων εἰς τὴν παράγραφον (ε) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(I) Ἡ ὑποδιαίρεσις πρῦμνηθεν τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως τῶν πλοίων μήκους 430 ποδῶν (ἢ 131 μέτρων) καὶ ἄνω, τῶν ἐχόντων δείκτην κριτηρίου 23 ἢ μικρότερον, δέον νὰ προσδιορίζεται ἐπὶ τῆ βάσει τοῦ συντελεστοῦ Α τοῦ δεδομένου διὰ τοῦ τύπου (I), τῶν ἐχόντων δείκτην κριτηρίου 123 καὶ ἄνω ἐπὶ τῆ βάσει τοῦ συντελεστοῦ Β τοῦ δεδομένου διὰ τοῦ τύπου (II) καὶ τῶν ἐχόντων δείκτην κριτηρίου μεταξὺ 23 καὶ 123 ἐπὶ τῆ βάσει τοῦ συντελεστοῦ F εὐρισκόμενου διὰ γραμμικῆς παρεμβολῆς μεταξὺ τῶν συντελεστῶν Α καὶ Β, τῇ βοηθείᾳ τοῦ τύπου :

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

Οὗχ ἤττον, ὅταν ὁ δείκτης κριτηρίου εἶναι ἴσος ἢ μεγαλύτερος τοῦ 45, συγχρόνως δέ, ὁ συντελεστῆς ὑποδιαίρεσεως ὅστις δίδεται ὑπὸ τοῦ τύπου (V) εἶναι μικρότερος ἢ ἴσος τοῦ 0,65, ἀλλὰ μεγαλύτερος τοῦ 0,5, ἢ ὑποδιαίρεσις τοῦ

πλοίου πρόμνηθεν του διαφράγματος συγκρούσεως θα προσδιορίζεται με συντελεστήν υποδιαίρεσεως 0,5. Εάν ο συντελεστής F είναι κατώτερος του 0,40 και η Αρχή πεισθή ότι είναι πρακτικώς αδύνατον να εφαρμοσθή ο συντελεστής F δια διαμέρισμα του χώρου μηχανών του πλοίου, ή υποδιαίρεσις του διαμερίσματος τούτου δύναται να προσδιορισθή επί τη βάσει επηρυξημένου συντελεστού, όστις όμως δέον να μη είναι μεγαλύτερος του 0,40.

(II) Η υποδιαίρεσις πρόμνηθεν του διαφράγματος συγκρούσεως πλοίων μήκους μικρότερου των 430 ποδών (ή 131 μέτρων), άλλ' ουχι μικρότερου των 260 ποδών (ή 79 μέτρων) έχόντων δείκτην κριτηρίου ίσον προς S, έθθα :

$$S = \frac{9,382-20L}{34} - (L \text{ εις πόδας}) = \frac{3,574-25L}{43} - (L \text{ εις μέτρα})$$

δέον να προσδιορίζεται επί τη βάσει συντελεστού ίσου προς την μονάδα, των έχόντων δείκτην κριτηρίου 123 και άνω επί τη βάσει του συντελεστού B διδομένου δια του τύπου (II), των δε έχόντων δείκτην κριτηρίου μεταξύ S και 123 επί τη βάσει του συντελεστού F εύρισκομένου δια γραμμικής παρεμβολής μεταξύ της μονάδος και του συντελεστού B, χρησιμοποιουμένου του τύπου :

$$F = I - \frac{(I-B)(Cs-S)}{123-S} \dots \dots \dots (VI)$$

(III) Η υποδιαίρεσις πρόμνηθεν του διαφράγματος συγκρούσεως πλοίων μήκους μικρότερου των 430 ποδών (ή 131 μέτρων) άλλ' ουχι μικρότερου των 260 ποδών (ή 79 μέτρων), έχόντων δείκτην κριτηρίου κατώτερον του S, ως και όλων των πλοίων μήκους μικρότερου των 260 ποδών (ή 79 μέτρων), δέον να προσδιορίζεται επί τη βάσει συντελεστού ίσου προς την μονάδα, εκτός εάν η Αρχή, εις την μίαν ή την άλλην περίπτωση, πεισθή ότι είναι πρακτικώς αδύνατον να τηρηθή ο συντελεστής ούτος εις έν οιονδήποτε μέρος του πλοίου, όποτε η Αρχή δύναται να επιτρέψη παρέκκλισίν τινα, έφ' όσον η παρέκκλισις αύτη δικαιολογείται υπό των περιστάσεων.

(IV) Αί διατάξεις του έδαφίου (III) της παρούσης παραγράφου θα εφαρμόζονται επίσης επί πλοίων οιονδήποτε μήκους, άτινα πρόκειται να λάβουν πιστοποιητικόν δια την μεταφοράν αριθμού επιβατών υπερβαίνοντος τους 12, αλλά μη υπερβαίνοντος τον μικρότερον εκ των δύο έξής αριθμών :

$$\frac{L^2}{7000} - (L \text{ εις πόδας}) = \frac{L^2}{650} - (L \text{ εις μέτρα}) \text{ ή } 50 \text{ οιονδήποτε είναι ο μικρότερος.}$$

(ε) Ειδικοί κανόνες υποδιαίρεσεως πλοίων εις ά επιτρέπεται, δύναμει του Κανονισμού 27 του Κεφαλαίου III να μεταφέρωσιν αριθμόν προσώπων άνωτερον της διαθετομένης χωρητικότητας των σωσιβίων λέμβων, και υποχρέων, δύναμει της παραγράφου (δ) του Κανονισμού I του παρόντος Κεφαλαίου, να συμμορφούνται προς ειδικάς διατάξεις :

(I) (1) Δια πλοία χρησιμοποιούμενα κυρίως εις μεταφοράς επιβατών, ή υποδιαίρεσις πρόμνηθεν του διαφράγματος συγκρούσεως, δέον να προσδιορίζεται δια του συντελεστού 0,50 ή δια του συντελεστού του προσδιοριζόμενου συμφώνως προς τας παραγράφους (γ) και (δ) του παρόντος Κανονισμού, έφ' όσον είναι κατώτερος του 0,50.

(2) Δια πλοία, ως τα άνωτέρω, μήκους μικρότερου των 300 ποδών (ή 91,5 μέτρων), εάν η Αρχή πεισθή ότι είναι πρακτικώς αδύνατον να τηρηθή ο τοιούτος συντελεστής εις έν διαμέρισμα, δύναται να επιτρέψη όπως το μήκος του διαμερίσματος τούτου υπολογισθή επί τη βάσει μεγαλύτερου συντελεστού, υπό τον όρον όπως ο χρησιμοποιούμενος συντελεστής είναι ο μικρότε-

ρος από ό,τι πρακτικώς και λογικώς επιτρέπουν αι περιστάσεις.

(II) Εάν εις περίπτωσιν οιονδήποτε πλοίου μήκους μικρότερου ή ουχι των 300 ποδών (ή 91,5 μέτρων), ή ανάγκη μεταφοράς σημαντικών ποσότητων φορτίου καθιστά πρακτικώς αδύνατον τον υπολογισμόν της υποδιαίρεσεως πρόμνηθεν του διαφράγματος συγκρούσεως επί τη βάσει συντελεστού μη υπερβαίνοντος το 0,50, ο εφαρμοστέος βαθμός υποδιαίρεσεως θα υπολογισθή συμφώνως προς τας έπομένους υποπαραγράφους (1) έως (5), υπό τον όρον ότι, όπου η Αρχή ήθελε πεισθή ότι η έμμογή επί της αύστηρας εφαρμογής από οιασδήποτε απόψεως είναι άδικαιολόγητος, δύναται να επιτρέψη πάσαν άλλην διάταξιν των στεγανών διαφραγμάτων δικαιολογουμένην εκ των ιδιοτήτων της, άλλ' μη μειούσαν την γενικην αποτελεσματικότητα της υποδιαίρεσεως.

(1) Αί διατάξεις της παραγράφου (γ) του παρόντος Κανονισμού αι σχετικαι προς τον δείκτην κριτηρίου, δέον να εφαρμόζονται με την εξαίρεσιν ότι κατά τον υπολογισμόν της τιμής του P₁, το K δέον να έχη, δια τους επιβάτας μετά κλίνης, την μεγαλύτεραν εκ των δύο έπομένων τιμών, δηλαδή είτε την καθοριζομένην τιμήν εν τη παραγράφω (γ) του παρόντος Κανονισμού ή 125 κυβικούς πόδας (ή 3,55 κυβικά μέτρα), δια δε τους άνευ κλίνης επιβάτας το K δέον να έχη την τιμήν των 125 κυβικών ποδών (ή 3,55 κυβικών μέτρων).

(2) Ο συντελεστής B εν παραγράφω (β) του παρόντος Κανονισμού, δέον να αντικαθίσταται δια του συντελεστού BB προκύπτοντος δια του έπομένου τύπου :

$$BB = \frac{L \text{ εις πόδας}}{57,6} + 0,20 \text{ (L = 180 και άνω)}$$

$$L-108$$

$$BB = \frac{L \text{ εις μέτρα}}{17,6} + 0,20 \text{ (L = 55 και άνω)}$$

$$L-33$$

(3) Η υποδιαίρεσις πρόμνηθεν του διαφράγματος συγκρούσεως πλοίων μήκους 430 ποδών (ή 131 μέτρων) και έν των έχόντων δείκτην κριτηρίου 23 ή ολιγώτερον, θα προσδιορίζεται επί τη βάσει του συντελεστού A του διδομένου δια του τύπου (I) εν παραγράφω (β) του παρόντος Κανονισμού, των έχόντων δείκτην κριτηρίου 123 και άνω επί τη βάσει του συντελεστού BB του διδομένου δια του τύπου του έδαφίου (II) (2) της παρούσης παραγράφου και των έχόντων δείκτην κριτηρίου μεταξύ 23 και 123, επί τη βάσει του συντελεστού F του εύρισκομένου δια γραμμικής παρεμβολής μεταξύ των συντελεστών A και BB τη βοήθεια του κάτωθι τύπου :

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

υπό την επιφύλαξιν ότι εάν ο ούτω εύρισκόμενος συντελεστής F είναι κατώτερος του 0,50, ο χρησιμοποιηθησόμενος συντελεστής θα είναι ο μικρότερος των δύο αριθμών, δηλαδή είτε ο 0,50 ή ο συντελεστής ο υπολογισθείς συμφώνως προς τας διατάξεις της υποπαραγράφου (δ) (I) του παρόντος Κανονισμού.

(4) Η υποδιαίρεσις πρόμνηθεν του διαφράγματος συγκρούσεως πλοίων μήκους μικρότερου των 430 ποδών (ή 131 μέτρων) άλλ' ουχι μικρότερου των 180 ποδών (ή 55 μέτρων) των έχόντων δείκτην κριτηρίου ίσον προς το S¹ έθθα :

$$S^1 = \frac{1950-4L}{10} \quad (L \text{ εἰς πόδας})$$

$$S^1 = \frac{3,712-25L}{19} \quad (L \text{ εἰς μέτρα})$$

Ὁὰ προσδιορίζεται ἐπὶ τῆ βάσει συντελεστοῦ ἴσου πρὸς τὴν μονάδα, τῶν ἐχόντων δείκτην κριτηρίου 123 καὶ ἄνω ἐπὶ τῆ βάσει τοῦ συντελεστοῦ BB διδομένου διὰ τοῦ τύπου τοῦ ἐδαφίου (II) (2) τῆς παρούσης παραγράφου, τῶν δὲ ἐχόντων δείκτην κριτηρίου μεταξύ S1 καὶ 123 ἐπὶ τῆ βάσει τοῦ συντελεστοῦ F εὐρισκόμενου διὰ γραμμικῆς παρεμβολῆς μεταξύ τῆς μονάδος καὶ τοῦ συντελεστοῦ BB τῆ βοήθεια τοῦ τύπου :

$$F = I - \frac{(I-BB) C_5 - S^1}{123 - S^1}$$

ὕπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν ὅτι εἰς ἐκάστην τῶν δύο τελευταίων περιπτώσεων, ἐὰν ὁ οὕτω εὐρεθησόμενος συντελεστὴς εἶναι κατώτερος τοῦ 0,50, ἢ ὑποδιαίρεσις δύναται νὰ προσδιορισθῇ διὰ συντελεστοῦ μὴ ὑπερβαίνοντος τὸ 0,50.

(5) Ἡ ὑποδιαίρεσις πρὸς τὴν μονάδα τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως πλοίων μήκους μικροτέρου τῶν 430 ποδῶν (ἢ 131 μέτρων ἄλλ' οὐχὶ μικροτέρου τῶν 180 ποδῶν (ἢ 55 μέτρων) ἐχόντων δείκτην κριτηρίου κατώτερον τοῦ S1 καὶ ὅλων τῶν πλοίων μήκους μικροτέρου τῶν 180 ποδῶν (ἢ 55 μέτρων) θὰ προσδιορίζεται ἐπὶ τῆ βάσει συντελεστοῦ ἴσου πρὸς τὴν μονάδα, ἐκτὸς ἐὰν ἡ Ἀρχὴ ἤθελε πεισθῇ ὅτι εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατον νὰ ἐφαρμοσθῇ ὁ συντελεστὴς οὗτος εἰς ὠρισμένα διαμερίσματα, ὅποτε αὕτη δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ παρέκκλισιν τινα, ἐν σχέσει μὲ τὰ διαμερίσματα ταῦτα, ἐφ' ὅσον ἡ παρέκκλισις αὕτη δικαιολογεῖται ὑπὸ τῶν περιστάσεων, ἄλλ' ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως τὸ ἀκρότατον πρὸς πρῶμην διαμέρισμα καὶ ὅσον τὸ δυνατόν περισσότερα πλωαῖα διαμερίσματα (μεταξὺ τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως καὶ τοῦ πρυμναίου ἄκρου τῶν χώρων μηχανῶν) δὲν θὰ ἔχωσι μήκος ὑπερβαῖνον τὸ κατακλύσιμον μήκος.

Κανονισμὸς 6

Εἰδικοὶ Κανόνες ἀφορῶντες τὴν ὑποδιαίρεσιν.

(α) Ὅταν εἰς ἓν ἢ πλείονα τμήματα τοῦ πλοίου, τὰ στεγανά διαφράγματα ἐξικουῶνται μέχρις ἐνὸς ὑψηλοτέρου καταστρώματος ἢ εἰς τὸ ὑπόλοιπον τμήμα τοῦ πλοίου καὶ εἶναι ἐπιθυμητὸν ὅπως προκύψῃ ὠφέλεια ἐκ τῆς εἰς ὕψος ἐπεκτάσεως ταύτης τῶν διαφραγμάτων, δύναται κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ κατακλύσιμου μήκους, νὰ γίνῃ χρῆσις κεχωρισμένων γραμμῶν ὀρίου βυθίσεως δι' ἕκαστον τῶν τμημάτων τούτων τοῦ πλοίου, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως :

(1) Αἱ πλευραὶ τοῦ πλοίου ἐπεκτείνωνται καθ' ὅλον τὸ μήκος τοῦ πλοίου μέχρι τοῦ καταστρώματος τοῦ ἀντιστοιχοῦντος εἰς τὴν ἀνωτέραν γραμμὴν ὀρίου βυθίσεως καὶ ὅλα τὰ ἀνοίγματα ἐπὶ τοῦ ἐξωωτερικοῦ περιβλήματος τὰ εὐρισκόμενα κάτωθι τοῦ καταστρώματος τούτου καθ' ὅλον τὸ μήκος τοῦ πλοίου, θεωρηθῶσιν ὅτι εὐρίσκονται ἐν τῇ ἐννοίᾳ τοῦ Κανονισμοῦ 14 τοῦ Κεφαλαίου τούτου, κάτωθι τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως, καὶ

(II) Τὰ δύο διαμερίσματα τὰ παρακείμενα εἰς τὴν βαθμίδα τοῦ καταστρώματος στεγανῶν διαφραγμάτων εἶναι ἕκαστον ἐντὸς τῶν ὀρίων τοῦ ἐπιτρεπομένου μήκους τοῦ ἀναποκρινόμενου εἰς τὰς ἀντιστοίχους τῶν γραμμῶν ὀρίου βυθίσεως καὶ ἐπιπροσθέτως τὸ συνδεδυασμένον μήκος τῶν μὴ ὑπερβαίνῃ τὸ διπλάσιον τοῦ ἐπιτρεπομένου μήκους, ὑπολογιζόμενου ἐπὶ τῆς κατωτέρας γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως.

(β) (I) Διαμέρισμά τι δύναται νὰ ὑπερβαίῃ τὸ ἐπιτρεπομένον μήκος τὸ ὀριζόμενον ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ Κανονισμοῦ 5 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι τὸ συνδεδυασμένον μήκος ἐκάστου ζεύγους παρακείμενων διαμερισμάτων πρὸς τὰ ὁποῖα τὸ ἐν λόγῳ διαμέρισμα εἶναι κοινόν, δὲν ὑπερβαίνει τὸ κατακλύσιμον μήκος ἢ τὸ διπλάσιον τοῦ ἐπιτρεπομένου μήκους, οἷονδῆποτε ἐκ τῶν δύο εἶναι τὸ μικρότερον.

(II) Ἐὰν τὸ ἐν ἓκ τῶν δύο παρακείμενων διαμερισμάτων εὐρίσκειται ἐντὸς τοῦ χώρου μηχανῶν καὶ τὸ ἕτερον εὐρίσκειται ἐκτὸς τοῦ χώρου μηχανῶν, ἢ δὲ μέση διαχωρητικὴ τῶν τμημάτων τοῦ πλοίου ἐν ᾧ εὐρίσκειται τὸ δεύτερον διαφέρει τῆς τοῦ χώρου μηχανῶν, τὸ συνδεδυασμένον μήκος τῶν δύο διαμερισμάτων δέον νὰ διορθοῦται, λαμβανομένης ὡς βάσεως τῆς μέσης τιμῆς τῶν διαχωρητικῶν τῶν δύο τμημάτων τοῦ πλοίου ἐντὸς τῶν ὁποίων κείνται τὰ δύο διαμερίσματα.

(III) Ὅταν τὰ δύο παρακείμενα διαμερίσματα ἔχωσι διαφόρους συντελεστὰς ὑποδιαίρεσεως, τὸ συνδεδυασμένον μήκος τῶν δύο διαμερισμάτων προσδιορίζεται κατ' ἀναλογίαν.

(γ) Εἰς πλοῖα μήκους 330 ποδῶν (ἢ 100 μέτρων) καὶ ἄνω, ἐν τῶν κυρίων ἐγκαρσίων διαφραγμάτων πρῶμην τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως, δέον νὰ τοποθετῆται εἰς ἀπόστασιν ἀπὸ τῆς πρυμναίας ὀρθίας μὴ ὑπερβαίνουσαν τὸ ἐπιτρεπομένον μήκος.

(δ) Κύριον ἐγκάρσιον διάφραγμα δύναται νὰ ἔχη ἐσοχὴν, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως, πάντα τὰ τμήματα τῆς ἐσοχῆς εὐρίσκονται ἐσωτερικῶς κατακυρῶν ἐπιφανειῶν εἰς ἀμφότερας τὰς πλευρὰς τοῦ πλοίου, εὐρισκόμενων εἰς ἀπόστασιν ἀπὸ τῶν ἐλασμάτων τοῦ περιβλήματος ἴσην πρὸς τὸ ἐν πέμπτῳ τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου, ὡς τοῦτο ὀρίζεται ἐν τῷ Κανονισμῷ 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καὶ μετρομένη καθέτως πρὸς τὸν ἄξονα τοῦ πλοίου εἰς τὸ ὕψος τῆς ἀνωτάτης ἐμφόρου ἰσάλλου γραμμῆς τῆς ὑποδιαίρεσεως.

Πᾶν τμήμα τῆς ἐσοχῆς εὐρισκόμενον ἐξωτερικῶς τῶν ὀρίων τούτων θὰ λογίζεται ὡς βαθμὶς, συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον (ε) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(ε) Κύριον ἐγκάρσιον διάφραγμα δύναται νὰ σχηματίζῃ βαθμίδα, ἐὰν πληρᾷ ἓνα τῶν ἀκολούθων ὅρων :

(I) Τὸ συνδεδυασμένον μήκος τῶν δύο διαμερισμάτων τῶν χωριζόμενων ὑπὸ τοῦ ἐν προκειμένῳ διαφράγματος, μὴ ὑπερβαίνῃ τὰ 90 τοῖς ἑκατὸν τοῦ κατακλύσιμου μήκους ἢ τὸ διπλάσιον τοῦ ἐπιτρεπομένου μήκους, ἐκτὸς ἐὰν, προκειμένου περὶ πλοίων ἐχόντων συντελεστὴν ὑποδιαίρεσεως ἀνώτερον τοῦ 0,9 τὸ συνδεδυασμένον μήκος τῶν δύο ἐν προκειμένῳ διαμερισμάτων, δὲν ὑπερβαίῃ τὸ ἐπιτρεπομένον μήκος.

(II) Ὑπάρχει πρόσθετος ὑποδιαίρεσις παρὰ τὴν βαθμίδα, εἰς τρόπον ὅστε νὰ τηρῆται ὁ αὐτὸς βαθμὸς ἀσφαλείας, οἷος θὰ ὑπῆρχε μετὰ ἐπιπέδου διαφράγματος.

(III) Τὸ διαμέρισμα, ἀνωθεν τοῦ ὁποίου ἐκτείνεται ἢ βαθμὶς, μὴ ὑπερβαίῃ τὸ ἐπιτρεπομένον μήκος τὸ ἀντιστοιχοῦν πρὸς μίαν γραμμὴν ὀρίου βυθίσεως λαμβανομένην 3 δακτύλους (ἢ 76 χιλιοστάμετρα) κάτωθι τῆς βαθμίδος.

(στ) Ὅταν κύριον ἐγκάρσιον διάφραγμα παρουσιάζῃ ἐσοχὴν ἢ σχηματίζῃ βαθμίδα, δέον διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ὑποδιαίρεσεως, νὰ λαμβάνηται ὑπ' ὄψιν ἐν ἰσοδύναμον ἐπίπεδον διάφραγμα.

(ζ) Ἐὰν ἡ ἀπόστασις μεταξύ δύο παρακείμενων κυρίων ἐγκαρσίων διαφραγμάτων ἢ τῶν ἰσοδύναμον πρὸς αὐτὰ ἐπιπέδων διαφραγμάτων, ἢ ἡ ἀπόστασις μεταξύ τῶν ἐγκαρσίων ἐπιπέδων τῶν διερχομένων διὰ τῶν πλησιεστέρων σημείων τῶν βαθμίδων τῶν διαφραγμάτων εἶναι μικρότερα τῶν 10 ποδῶν (ἢ 3,05 μέτρων) σὺν 3 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τοῦ πλοίου, ἢ τῶν 35 ποδῶν (ἢ 10,67 μέτ-

ρων), οίονδήποτε είναι τὸ μικρότερον, τότε μόνον ἐν ἐκ τῶν διαφραγμάτων τούτων θὰ λογίζεται ὡς ἀποτελοῦν μέρος τῆς ὑποδιαίρεσεως τοῦ πλοίου, συμφώνως πρὸς τοὺς ὀρισμοὺς τοῦ Κανονισμοῦ 5 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(η) Ὅταν κύριον ἐγκάρσιον στεγανὸν διάφραγμα περιέχη 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 3 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τοῦ πλοίου ἢ 35 ποδῶν (ἢ 10,67 μέτρων) οἰονδήποτε εἶναι τὸ μικρότερον, ὁλόκληρος ὁ ὕγκος τοῦ κυρίου διαμερίσματος δὲν θέλει κατακλυσθῆ, δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ἀνάλογον ἐπαύξησιν τοῦ ἐπιτρεπομένου μήκους, ὅπερ θὰ ἀπηρτεῖτο ἄλλως διὰ τὸ ἐν λόγῳ διαμέρισμα. Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει ὁ ὕγκος τῆς ἐφεδρικῆς ἀντώσεως, ὁ λαμβανόμενος ἐπὶ τῆς μὴ βεβλαμμένης πλευρᾶς, δὲν δύναται νὰ εἶναι μεγαλύτερος τοῦ ὕγκου τοῦ λαμβανομένου ἐπὶ τῆς βεβλαμμένης τοιαύτης.

(θ) Ὅταν ὁ ἀπαιτούμενος συντελεστῆς ὑποδιαίρεσεως εἶναι 0,50 ἢ μικρότερος, τὸ συνδεδασμένον μῆκος δύο παρακειμένων διαμερισμάτων δέον νὰ μὴ ὑπερβαίῃ τὸ κατακλύσιμον μῆκος.

Κανονισμὸς 7

Εὐστάθεια πλοίων ἐν περιπτώσει βλάβης

(α) Δέον νὰ προβλεφθῇ ἐπαρκῆς εὐστάθεια διὰ τὸ πλοῖον εἰς τὴν ἄθικτον κατάστασιν, ὥστε δι' ὕλας τὰς συνθήκας ὑπηρεσίας του νὰ δύναται νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸ τελικὸν στάδιον κατακλύσεως οἰονδήποτε κυρίου διαμερίσματος τοῦ ὁποίου τὸ μῆκος ἀπαιτεῖται νὰ εἶναι ἐντὸς τοῦ κατακλύσιμου μήκους.

Ὅταν δύο παρακειμένα κύρια διαμερίσματα χωρίζονται διὰ διαφράγματος μετὰ βαθμίδος, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἐδαφίου (ε) (I) τοῦ Κανονισμοῦ 6 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἡ εὐστάθεια εἰς τὴν ἄθικτον κατάστασιν δέον νὰ εἶναι τοιαύτη, ὥστε νὰ δύναται νὰ ἀνθέξῃ τὴν κατάκλυσιν τῶν δύο τούτων παρακειμένων κυρίων διαμερισμάτων.

Ὅταν ὁ ἀπαιτούμενος συντελεστῆς στεγανῆς ὑποδιαίρεσεως εἶναι 0,50 ἢ μικρότερος, ἀλλὰ μεγαλύτερος τοῦ 0,33, ἡ εὐστάθεια εἰς τὴν ἄθικτον κατάστασιν δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ δύναται νὰ ἀνθέξῃ τὴν κατάκλυσιν δύο οἰονδήποτε παρακειμένων κυρίων διαμερισμάτων.

Ὅταν ὁ ἀπαιτούμενος συντελεστῆς ὑποδιαίρεσεως εἶναι 0,33 ἢ μικρότερος, ἡ εὐστάθεια εἰς τὴν ἄθικτον κατάστασιν δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ δύναται νὰ ἀνθέξῃ τὴν κατάκλυσιν τριῶν οἰονδήποτε παρακειμένων κυρίων διαμερισμάτων.

(β) (I) Αἱ ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θὰ προσδιορίζονται δι' ὑπολογισμῶν συμφώνως πρὸς τὰς ἐπομένους παραγράφους (γ), (δ) καὶ (στ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, οἵτινες ὑπολογισμοὶ λαμβάνουσιν ὑπ' ὄψιν τὰς ἀναλογίας καὶ τὰ χαρακτηριστικὰ τοῦ σχεδίου τοῦ πλοίου, ὡς καὶ τὴν διάταξιν καὶ διαμόρφωσιν τῶν ὑποστάντων βλάβην διαμερισμάτων. Κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ὑπολογισμῶν τούτων, τὸ πλοῖον δέον νὰ θεωρῆται ὅτι εὐρίσκεται ὑπὸ τὰς χειρίστας προσδοκομένας συνθήκας ὑπηρεσίας ἀπὸ ἀπόψεως εὐσταθείας.

(II) Ὅταν προτίθεται νὰ ἐγκατασταθοῦν 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 ἐλήφθησαν ἐπαρκῶς ὑπ' ὄψιν οἱ τοιοῦτοι περιορισμοί.

(III) Εἰς περίπτωσιν κατὰ τὴν ὁποίαν ἡ Ἀρχὴ ἔχει ἀμφιβολίας ὡς πρὸς τὴν ἔκτασιν, ἢτοι τὸ ὄριον τῆς εὐσταθείας κατόπιν βλάβης, δύναται νὰ ζητήσῃ τὴν ἔρευναν ὡς πρὸς τὸ σημεῖον τοῦτο.

(γ) Διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς εὐσταθείας ἐν περιπτώσει βλάβης, αἱ διαχωρητότητες ὄγκου καὶ ἐπιφανείας δέον νὰ εἶναι γενικῶς αἱ ἐξῆς :

Χῶροι	Διαχωρητότης
Προοριζόμενοι διὰ φορτίον, γαιάνθρακος ἢ ἀποθήκας ἐφοδίων	60
Καταλαμβανόμενοι ὑπὸ ἐνδιατημάτων	95
» » μηχανῶν	85
Προοριζόμενοι δι' ὕγρα	0 ἢ 95*

Μεγαλύτεραι διαχωρητότητες ἐπιφανείας δέον νὰ λαμβάνονται διὰ τοὺς χώρους ἐκείνους οἵτινες εἶναι εἰς τὴν περιοχὴν τῆς ἐπιφανείας τοῦ ὕδατος μετὰ τὴν ζημίαν, καὶ δὲν περιέχουσι σημαντικὸν ἀριθμὸν ἐνδιατημάτων ἢ μηχανῶν, καθὼς καὶ χῶροι οἵτινες δὲν καταλαμβάνονται γενικῶς ὑπὸ σημαντικῆς ποσότητος φορτίου ἢ ἐφοδίων.

(δ) Ἡ ὑποτιθεμένη ἔκτασις ζημίας δέον νὰ εἶναι ὡς ἐξῆς :

(I) Διαμήκης ἔκτασις : 10 πόδες (ἢ 3,05 μέτρα) σὺν 3 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τοῦ πλοίου ἢ 35 πόδες (ἢ 10,67 μέτρα), οἰαδήποτε ἐκ τῶν δύο εἶναι ἢ μικρότερα. Ὅταν ὁ ἀπαιτούμενος συντελεστῆς ὑποδιαίρεσεως εἶναι 0,33 ἢ μικρότερος, ἡ ὑποτιθεμένη διαμήκης ἔκτασις τῆς ζημίας θὰ αὐξάνεται ὅσον ἀπαιτεῖται, εἰς τρόπον ὥστε νὰ περιλάβῃ δύο συνεχόμενα κύρια ἐγκάρσια στεγανὰ διαφράγματα.

(II) Ἐγκαρσία ἔκτασις (μετρούμενη ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου κατ' ὀρθὰς γωνίας πρὸς τὴν μέσην γραμμὴν εἰς τὸ ὕψος τῆς ἀνωπτης ἐμφόρου ἰσάλου γραμμῆς τῆς ὑποδιαίρεσεως) : Ἡ ἀπόστασις τοῦ ἐνὸς πέμπτου τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου, ὡς τοῦτο καθορίζεται ἐν τῷ Κανονισμῷ 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, καὶ

(III) Κάθετος ἔκτασις : Ἀπὸ τῆς ἀνω ἀκμῆς τῆς τρύπιδος πρὸς τὰ ἀνω ἀπεριορίστως.

(IV) Ἐὰν βλάβη μικρότερας ἔκτασεως τῆς ἀναφερομένης εἰς τὰ προηγούμενα ἐδάφια (I), (II) καὶ (III) τῆς παρούσης παραγράφου (δ) ἤθελε συντελεσθεῖν εἰς τὴν δημιουργίαν σοβαρότερων συνθηκῶν ἀπὸ ἀπόψεως πλευρικῆς κλίσεως ἢ μειώσεως τοῦ μετακεντρικοῦ ὕψους, ἡ τοιαύτη βλάβη δέον νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν κατὰ τοὺς ὑπολογισμοὺς.

(ε) Ἡ ἀσύμμετρος κατάκλισις δέον νὰ μειοῦται εἰς τὸ ἐλάχιστον δι' ἰκανοποιητικῶν διατάξεων. Ὅταν ἀπαιτῆται ἡ διόρθωσις μεγάλων γωνιῶν ἐγκαρσίας κλίσεως, τὰ χρησιμοποιούμενα μέσα διὰ τὴν ἐπαναφορὰν δέον νὰ εἶναι αὐτόματα, ἐφ' ὅσον τοῦτο εἶναι πρακτικῶς δυνατόν. Εἰς πάσας ἡμῶς τὰς περιπτώσεις ὅπου προβλέπονται χειριστήρια τῶν ἐξαρτημάτων διὰ τὴν ἀντίτροπον κατάκλυσιν, ταῦτα θὰ χειρίζονται ἀνοθεν τοῦ καταστρώματος τῶν στεγανῶν διαφραγμάτων. Τὰ ἐξαρτήματα ταῦτα ὁμοῦ μετὰ τὰ χειριστήρια αὐτῶν δέον νὰ εἶναι παραδεκτὰ ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, ὁμοίως καὶ ἡ μεγίστη κλίσις τοῦ πλοίου πρὸ τῆς χρησιμοποιήσεως τῶν μέσων ἐπαναφορᾶς. Ὅταν ἀπαιτοῦνται ἐξαρτήματα διὰ τὴν ἀντίτροπον κατάκλυσιν, ὁ χρόνος ἐπαναφορᾶς δέον νὰ μὴ ὑπερβαίῃ τὰ 15 πρῶτα λεπτά. Κατάλληλοι ὁδηγίαι σχετικῶς μετὰ τὴν χρῆσιν τῶν ἐξαρτημάτων ἀντιτρόπου κατακλύσεως δέον νὰ χορηγοῦνται εἰς τὸν πλοίαρχον τοῦ πλοίου.

(στ) Ἡ τελικὴ κατάστασις τοῦ πλοίου μετὰ τὴν βλάβην καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ἀσύμμετρον κατακλύσεως μετὰ τὴν λήψιν τῶν μέτρων ἐπαναφορᾶς, δέον νὰ πληροῖ τοὺς ἀκολουθούς ὄρους :

(I) Εἰς τὴν περίπτωσιν συμμετρικῆς κατακλύσεως, τὸ ἀπομένον μετακεντρικὸν ὕψος νὰ εἶναι θετικὸν καὶ τοῦλάχιστον ἴσον πρὸς 2 δακτύλους (ἢ 0,05 μέτρα). Τοῦτο θὰ ὑπολογίζεται διὰ τῆς μεθόδου σταθεροῦ ἐκτοπίσματος.

* Οἰοσδήποτε ἐκ τῶν δύο ἀριθμῶν ἀνταποκρίνεται πρὸς τὰς πλέον αὐστηρὰς ἀπαιτήσεις.

(II) Εἰς τὴν περίπτωσιν ἀσυμμέτρου κατακλύσεως, ἡ ὀλικὴ κλίσις δέον νὰ μὴ ὑπερβαίῃ τὰς ἑπτὰ μοίρας, πλὴν εἰδικῶν περιπτώσεων, δι' ἃς ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ἐπιπρόσθετον κλίσιν προκύπτουσαν ἐκ τῆς ἀσυμμέτρου κατακλύσεως, ἐν οὐδεμίᾳ ὅμως περιπτώσει ἡ τελικὴ κλίσις δύναται νὰ ὑπερβαίῃ τὰς δέκα πέντε μοίρας.

(III) Εἰς οὐδεμίαν περίπτωσιν ἡ γραμμὴ ὀρίου βυθίσεως δύναται νὰ βυθισθῇ κατὰ τὸ τελικὸν στάδιον κατακλύσεως. Ἐάν θεωρηθῇ ὅτι ἡ γραμμὴ ὀρίου βυθίσεως εἶναι δυνατὸν νὰ βυθισθῇ κατ' ἐνδιάμεσον στάδιον κατακλύσεως, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ ὅπως γίνουσι ἔλαι αἱ σχετικαὶ ἐρευνᾶς καὶ αἱ διατάξεις, ἃς αὕτη κρίνει ἀναγκαίαις διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου.

(ζ) Ὁ πλοίαρχος τοῦ πλοίου δέον νὰ ἐφοδιάζῃται μὲ τὰ ἀναγκαῖα δεδομένα, ἵνα ἐξασφαλίσῃ κατὰ τὰς συνθήκας ὑπερσείας ἐπαρκῆ εὐστάθειαν εἰς τὴν ἀθικτον κατάστασιν, οὕτως ὥστε τὸ πλοῖον νὰ δύναται νὰ ἀνθῆξῃ εἰς περίπτωσιν σοβαρᾶς ζημίας. Προκειμένου περὶ πλοίων ἐφωδιασμένων διὰ διατάξεως πρὸς ἀντίρροπον κατάκλιση, ὁ πλοίαρχος δέον νὰ εἶναι ἐνήμερος τῶν συνθηκῶν εὐσταθείας ἐπὶ τῶν ὁποίων βασίζονται οἱ ὑπολογισμοὶ κλίσεως καὶ νὰ ἐφιστᾶται ἢ προσοχὴ του ἐπὶ τοῦ ὅτι τὸ πλοῖον δύναται, ὑφιστάμενον βλάβῃ, νὰ λάβῃ ὑπερβολικὴν κλίσιν ὅταν αἱ συνθήκαι εὐσταθείας εἰς τὴν ἀθικτον κατάστασιν εἶναι δυσμενεῖς.

(η) (I) Ἡ Ἀρχὴ δὲν δύναται νὰ φανῇ ἐλαστικὴ ὡς πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις, σχετικῶς μὲ τὴν εὐστάθειαν εἰς περίπτωσιν βλάβης, ἐκτὸς ἐάν ἀποδειχθῇ ὅτι τὸ μετακεντρικὸν ὕψος τοῦ πλοίου εἰς ἀθικτον κατάστασιν εἰς οἰανδήποτε συνθήκην ὑπερσείας, τὸ ἀπαιτούμενον διὰ νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὰς ἀνωτέρω ἀπαιτήσεις, εἶναι ὑπεραρκετὸν διὰ τὴν προβλεπομένην συνθήκην ὑπερσείας.

(II) Παρεκκλίσεις ὡς πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις σχετικῶς μὲ τὴν εὐστάθειαν ἐν περιπτώσει βλάβης, ἐπιτρέπονται μόνον εἰς ἐξαιρετικὰς περιπτώσεις καὶ ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι ἡ Ἀρχὴ θέλει πεισθῆ ὅτι αἱ ἀναλογίαι, αἱ διατάξεις καὶ τὰ λοιπὰ χαρακτηριστικὰ τοῦ πλοίου εἶναι τὰ πλέον εὐνοικὰ διὰ τὴν εὐστάθειαν ἐν περιπτώσει βλάβης καὶ δύναται πρακτικῶς καὶ λογικῶς νὰ γίνωσι παραδεκτὰ εἰς τὰς εἰδικὰς περιπτώσεις.

Κανονισμὸς 8

Ἐρματισμὸς

Ὅταν ἀπαιτεῖται ἔρματισμὸς δι' ὕδατος, τὸ ὑδάτινον ἔρμα δὲν θὰ τοποθετῆται γενικῶς ἐντὸς τῶν δεξαμενῶν τῶν προοριζομένων διὰ πετρέλαιον καύσιμον. Εἰς τὰ πλοῖα ἐκεῖνα εἰς τὰ ὁποῖα δὲν εἶναι πρακτικῶς δυνατὸν νὰ ἀποφρευθῇ ἡ τοποθέτησις ὕδατος ἐντὸς τῶν πετρελαιακποθηκῶν, θὰ ἐγκαθίσταται ἀποχωριστὴρ τοῦ ὕδατος καὶ πετρελαίου κατὰ τρόπον ἱκανοποιούντα τὴν Ἀρχήν, ἢ θὰ προβλέπωνται ἕτερα μέσα δεκτὰ ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς διὰ τὴν ἐκκένωσιν τοῦ ἀναμίχτου ὑδατίνου ἔρματος.

Κανονισμὸς 9

Ἀκραῖα διαφράγματα, Διαφράγματα Χώρου Μηχανῶν, Σήραγγες ἐλικοφόρων ἀτράκτων κλπ.

(α) (I) Πᾶν πλοῖον δέον νὰ ἔχῃ διάφραγμα πρῶταις δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως ἢ συγκρούσεως, τὸ ὁποῖον δέον νὰ εἶναι στεγανὸν μέχρι τοῦ καταστρώματος στεγανῶν διαφραγμάτων. Τὸ διάφραγμα τοῦτο δέον νὰ εἶναι τοποθετημένον εἰς ἀπόστασιν οὐχὶ μικροτέραν τῶν 5 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τοῦ πλοίου καὶ οὐχὶ μεγαλυτέρα τῶν 10 ποδῶν (ἢ 3,05 μέτρων) σὺν 5 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς πρῶταις ὀρθίας.

(II) Ἐάν τὸ πλοῖον ἔχῃ μικρὸν πρῶταιον ὑπερκατασκευάσμα, τὸ διάφραγμα συγκρούσεως δέον νὰ ἐπεκτείνῃται στεγανῶς μέχρι τοῦ καταστρώματος ἀμέσως ἀνωθεν τοῦ καταστρώματος τῶν

στεγανῶν διαφραγμάτων. Ἡ ἐπέκτασις δὲν εἶναι ἀπαραίτητον νὰ εὐρίσκηται ἀμέσως ἀνωθεν τοῦ ὑποκειμένου διαφράγματος, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅμως ὅπως ἡ ἐπέκτασις αὕτη ἀπέχῃ τοὐλάχιστον ἀπόστασιν ἴσην πρὸς τὰ 5 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς πρῶταις ὀρθίας καὶ τὸ τμήμα τοῦ καταστρώματος τῶν στεγανῶν, ὅπερ σχηματίζει τὴν βαθμίδα, εἶναι ἀποτελεσματικῶς ἀδιαπέραστον ὑπὸ ὕδατων κακοκαιρίας.

(β) Ἐπίσης, πᾶν πλοῖον δέον νὰ ἔχῃ διάφραγμα πρῶταις δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως, ὡς καὶ διάφραγμα χωρίζοντα τὸν χώρον μηχανῶν, ὡς καθορίζεται εἰς τὸν Κανονισμὸν 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἀπὸ τοῦς χώρους φορτίου καὶ ἐπιβατῶν πρῶταθεν καὶ πρὸςμνηθεν. Τὰ διαφράγματα ταῦτα θὰ εἶναι στεγανὰ μέχρι τοῦ καταστρώματος στεγανῶν. Οὐχ' ἦρτον ὅμως, τὸ διάφραγμα τῆς πρῶταις δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως δύναται νὰ μὴ ἐκτείνῃται μέχρι τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, ἐφ' ἧσον ὁ βαθμὸς ἀσφαλείας τοῦ πλοίου, ὅσον ἀφορᾷ τὴν υποθαλάσσειον, δὲν μειοῦται ἐκ τούτου.

(γ) Εἰς ὅλας τὰς περιπτώσεις αἱ χῶραι τῶν ἐλικοφόρων ἀτράκτων δέον νὰ εἶναι ἐγκλεισμέναι ἐντὸς στεγανῶν χώρων, περιορισμένου ὕψους. Ὁ στυπιοθλιπτής τῆς ἐλικοφόρου ἀτράκτου δέον νὰ τοποθετῆται ἐντὸς στεγανῆς σήραγγος ἢ ἄλλου στεγανοῦ χώρου κεχωρισμένου ἀπὸ τοῦ χώρου τῆς χῶρης τῆς ἐλικοφόρου ἀτράκτου. Ὁ χῶρος ὅμως οὗτος δέον νὰ εἶναι τοιαύτου ὕψους ὥστε, ἐάν κατακλυσθῇ οὗτος λόγῳ διαρροῆς τοῦ στυπιοθλιπτοῦ, ἡ γραμμὴ ὀρίου βυθίσεως νὰ μὴ κατέλθῃ ὑπὸ τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης.

Κανονισμὸς 10

Διπύθμενα

(α) Ἐν διπύθμενον δέον νὰ ὑπάρχῃ καὶ νὰ ἐκτείνῃται ἀπὸ τοῦ διαφράγματος τῆς πρῶταις δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως μέχρι τοῦ διαφράγματος τῆς πρῶταις δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως, καὶ ὁ μέτρον εἶναι τοῦτο πρακτικῶν καὶ συμβιβάζεται πρὸς τὰ χαρακτηριστικὰ καὶ τὴν κανονικὴν χρησιμοποίησιν τοῦ πλοίου.

(I) Εἰς πλοῖα μήκους 165 ποδῶν (ἢ 50 μέτρων) καὶ κάτω τῶν 200 ποδῶν (ἢ 61 μέτρων), δέον νὰ ὑπάρχῃ διπύθμενον τοὐλάχιστον ἀπὸ τοῦ χώρου μηχανῶν μέχρι τοῦ διαφράγματος τῆς πρῶταις δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως, ἢ ὅσον τὸ πρακτικῶς δυνατὸν ἐγγὺς πρὸς αὐτὸ.

(II) Εἰς πλοῖα μήκους 200 ποδῶν (ἢ 61 μέτρων) καὶ κάτω τῶν 249 ποδῶν (ἢ 76 μέτρων), δέον νὰ ὑπάρχῃ διπύθμενον τοὐλάχιστον ἐκτὸς τοῦ χώρου μηχανῶν καὶ νὰ ἐκτείνῃται μέχρι τῶν διαφραγμάτων τῆς πρῶταις καὶ πρῶταις δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως, ἢ ὅσον τὸ πρακτικῶς δυνατὸν ἐγγὺς πρὸς αὐτὰ.

(III) Εἰς πλοῖα μήκους 249 ποδῶν (ἢ 76 μέτρων) καὶ ἀνω, δέον νὰ ὑπάρχῃ διπύθμενον εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου καὶ νὰ ἐκτείνῃται μέχρι τοῦ διαφράγματος τῆς πρῶταις καὶ πρῶταις δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως ἢ ὅσον τὸ πρακτικῶς δυνατὸν ἐγγὺς πρὸς αὐτὰ.

(β) Ὅπου ἀπαιτεῖται ἡ ὑπαρξίς διπύθμενον, τὸ ὕψος τούτου θὰ ὀρίζεται κατὰ τρόπον ἱκανοποιούντα τὴν Ἀρχήν καὶ ὁ ἐσωτερικὸς πυθμὴν θὰ συνεχίζεται μέχρι τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου, εἰς τρόπον ὥστε ὁ πυθμὴν νὰ προστατεύεται μέχρι τοῦ κυρτοῦ τῆς γάστρας. Ἡ τοιαύτη προστασία θεωρεῖται ἐπαρκῆς ἐάν ἡ γραμμὴ τομῆς τῆς ἐξωτερικῆς ἀκμῆς τοῦ ἐλάσματος τῆς πλευρᾶς τοῦ διπύθμενον μετὰ τῶν ἐλασμάτων τῆς γάστρας δὲν εὐρίσκηται εἰς οἰονδήποτε σημεῖον χαμηλότερον ἐνὸς ὀριζοντίου ἐπιπέδου διερχομένου διὰ τοῦ σημείου τομῆς εἰς τὸν μέσον νομέα μετὰ ἐγκαρσίας διαγωνίου γραμμῆς κεκλιμένης κατὰ 25 μοίρας ὡς πρὸς τὸ ὀριζόντιον ἐπίπεδον τὸ διερχόμενον διὰ τῆς ἀνω ὕψεως τῆς τρύπιδος καὶ τεμνούσης τὸ ἐπίπεδον εἰς σημεῖον ἐφρισκόμενον εἰς ἀπόστασιν, ἀπὸ τοῦ ἄξονος τοῦ πλοίου, ἴσην πρὸς τὸ ἡμισυ τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου.

(γ) Φρεάτια μικρά κατασκευαζόμενα ἐντός τοῦ διπυθμένου σχετικὰ πρὸς τὰς διατάξεις ἀπαντήσεως τῶν κυτῶν κλπ. δεόν νὰ μὴ εἶναι βαθύτερα ἢ ὅσον ἀπαραίτητον. Τὸ βάθος τοῦ φρεατίου εἰς οὐδεμίαν περίπτωσιν θὰ εἶναι μεγαλύτερον τοῦ βάθους τοῦ διπυθμένου κατὰ τὸν ἄξονα τοῦ πλοίου μειωμένον κατὰ 18 δακτύλους (ἢ 457 χιλιοστόμετρα). τὸ δὲ φρεάτιον δὲν θὰ ἐπεκτείνεται κάτωθεν τοῦ ὀριζοντίου ἐπιπέδου τοῦ ἀναφερομένου εἰς τὴν παράγραφον (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. Εἰς τὸ πρυμναῖον ἐν τούτοις ἄκρον τῆς σήραγγος τῶν ἐλικοκινήτων πλοίων, ἐπιτρέπεται ἡ ὑπαρξίς φρεατίου ἐκτεινομένου μέχρι τοῦ ἐξωτερικοῦ πυθμένου. Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ἕτερα φρεάτια (π.χ. διὰ λιπαντικὸν ἔλαιον κάτωθεν τῶν κυρίων μηχανῶν) ἐὰν ἤθελε πεισθῆ ὅτι αἱ διατάξεις τοῦ συνόλου παρέχουσι προστασίαν ἰσοδύναμον πρὸς τὴν παρεχομένην ὑπὸ διπυθμένου συμφώνου πρὸς τὸν παρόντα Κανονισμόν.

(δ) Δὲν εἶναι ἀναγκαῖα ἢ 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 πυθμένου ἢ τῶν πλευρῶν δὲν θέλει μειωθῆ ἐκ τοῦ λόγου τούτου.

(ε) Προκειμένου περὶ πλοίων δι' ἃ ἔχουσιν ἐφαρμογὴν αἱ διατάξεις τῆς παραγράφου (δ) τοῦ Κανονισμοῦ 1 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καὶ ἄτινα ἐκτελοῦν τακτικὰ δρομολόγια ἐντός τῶν ὁρίων βραχέος διεθνοῦς πλοῦ, ὡς καθορίζεται ἐν τῷ Κανονισμῷ 2 τοῦ Κεφαλαίου III, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ἀπαλλαγὴν ἐκ τῆς ὑποχρέσεως ὑπάρξεως διπυθμένου εἰς πᾶν τμήμα τοῦ πλοίου ὅπερ ὑποδιαιρεῖται ἐπὶ τῇ βάσει συντελεστοῦ μὴ ὑπερβαίνοντος τὸ 0,50, ἐὰν πεισθῆ ὅτι ἡ ἐγκατάστασις διπυθμένου εἰς τὸ τμήμα τοῦτο δὲν θὰ ἦτο σύμφωνος πρὸς τὰ βασικὰ χαρακτηριστικὰ καὶ τὴν κατάλληλον ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου.

Κανονισμὸς 11.

Προσδιορισμός, Χάραξις καὶ Ἐγγραφή τῶν Γραμμῶν Ὑποδιαιρέσεως

(α) Πρὸς τὸν σκοπὸν τηρήσεως τοῦ ἀπαιτουμένου βαθμοῦ ὑποδιαιρέσεως, δεόν νὰ προσδιορισθῆ καὶ χαραχθῆ ἐπὶ τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου γραμμὴ φορτώσεως ἀντιστοιχοῦσα πρὸς τὸ ὑπὸ τοῦ βαθμοῦ ὑποδιαιρέσεως προβλεπόμενον βύθισμα. Πλοῖον διαθέτον χώρους εἰδικῶς διασκευασμένους διὰ τὴν ἐναλλάξ μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ φορτίου δύναται, κατόπιν ἐπιθυμίας τοῦ πλοιοκτῆτου, νὰ σημανθῆ διὰ μιᾶς ἢ πλειόνων ἐπιπροσθέτων γραμμῶν φορτώσεως ἀντιστοιχοῦσῶν πρὸς τὰ βυθίσματα ὑποδιαιρέσεως ἄτινα ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐγκρίνῃ διὰ τὰς περιπτώσεις τῶν ἐναλλακτικῶν συνθηκῶν ὑπηρεσίας τοῦ πλοίου.

(β) Αἱ προσδιοριζόμεναι καὶ σημανόμεναι γραμμαὶ φορτώσεως τῆς ὑποδιαιρέσεως ἐγγράφονται ἐν τῷ Πιστοποιητικῷ Ἀσφαλείας Ἐπιβατηγοῦ Πλοίου καὶ διακρίνονται διὰ τῆς ἐνδείξεως C1, ἐμφανίσεως ὅτι τὸ πλοῖον εἶναι πρωτίστως ἐπιβατηγὸν καὶ C2, C3 κλπ. ἐμφανισῶν τὰς ἐναλλακτικὰς συνθήκας ὑπηρεσίας.

(γ) Τὸ ὕψος τῶν ἐξάλων τὸ ἀντιστοιχοῦν εἰς ἐκάστην τῶν ὡς ἀνω γραμμῶν φορτώσεως θὰ μετρῆται εἰς τὴν αὐτὴν θέσιν καὶ ἀπὸ τῆς ἰδίας γραμμῆς καταστρώματος, καθ' ὃν τρόπον προσδιορίζεται τὸ ὕψος τῶν ἐξάλων συμφώνως πρὸς τὴν ἐν ἰσχύϊ Διεθνῇ Σύμβασιν περὶ Γραμμῶν Φορτώσεως.

(δ) Τὸ ὕψος ἐξάλων τὸ ἀντιστοιχοῦν εἰς ἐκάστην ἐγκεκριμένην γραμμὴν φορτώσεως τῆς ὑποδιαιρέσεως, ὡς καὶ αἱ συνθήκαι ὑπηρεσίας δι' ἃς ἐνεκρίθη τοῦτο, δεόν νὰ ἀναγράφονται σαφῶς ἐν τῷ Πιστοποιητικῷ Ἀσφαλείας Ἐπιβατηγοῦ Πλοίου.

(ε) Ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει, ἡ χάραξις οἰασδήποτε γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαιρέσεως θὰ γίνεταί ἀνωθεν τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως διὰ θαλάσσιον ὕδωρ, ὡς αὕτη προσδιορισθῆ εἴτε ἐν συναρτήσει πρὸς τὴν ἀνοχὴν τοῦ πλοίου ἢ πρὸς τὴν ἐν ἰσχύϊ Διεθνῇ Σύμβασιν περὶ Γραμμῶν Φορτώσεως.

(στ) Οἰαδήποτε καὶ ἂν εἶναι ἡ θέσις χαράξεως τῶν γραμμῶν φορτώσεως τῆς ὑποδιαιρέσεως, τὸ πλοῖον ἐν οὐδεμιᾷ

περιπτώσει θέλει φορτωθῆ κατὰ τρόπον ὥστε νὰ βυθισθῆ ἢ πρὸς τὴν ἐποχὴν τοῦ ἔτους καὶ τὴν περιοχὴν ἀντιστοιχοῦσα γραμμὴ φορτώσεως, ὡς αὕτη προσδιορίζεται ἐν τῇ ἐν ἰσχύϊ Διεθνῇ Σύμβασιν περὶ Γραμμῶν Φορτώσεως.

(ζ) Πλοῖον τι, ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει δύναται νὰ φορτωθῆ κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε ὅταν εὐρίσκειται ἐν θαλάσσιῳ ὕδατι, νὰ βυθίζεται ἢ γραμμὴ φορτώσεως τῆς ὑποδιαιρέσεως ἢ ἀντιστοιχοῦσα πρὸς τὸν εἰδικὸν πλοῦν ἢ πρὸς τὰς συνθήκας τῆς ὑπηρεσίας τοῦ πλοίου.

Κανονισμὸς 12.

Κατασκευὴ καὶ Ἀρχικὴ Δοκιμὴ Στεγανῶν Διαφραγμάτων

(α) Πᾶν στεγανὸν διάφραγμα τῆς ὑποδιαιρέσεως εἴτε ἐγκάρσιον εἴτε διάμηνες, θὰ κατασκευάζεται κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε νὰ εἶναι ἱκανὸν νὰ ὑφίσταται, μετὰ ἀνάλογον περιθωρίου ἀνοχῆς, τὴν πίεσιν τὴν ὑφειλομένην εἰς τὴν μεγίστην στήλην ὕδατος, τὴν ὁποῖαν δυνατόν νὰ ὑποστῆ εἰς περίπτωσιν βλάβης τοῦ πλοίου, τοῦλάχιστον δέ, τὴν πίεσιν τὴν ὑφειλομένην εἰς στήλην ὕδατος ἐξικνουμένην εἰς τὸ ὕψος τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως.

Ἡ κατασκευὴ τῶν διαφραγμάτων τούτων δεόν νὰ εἶναι κατὰ τρόπον ἱκανοποιούντα τὴν Ἀρχήν.

(β) (I) Αἱ βαθμίδες καὶ αἱ ἐσοχαὶ τῶν διαφραγμάτων δεόν νὰ εἶναι στεγαναὶ καὶ ἴσης ἀνοχῆς πρὸς τὰ διαφράγματα εἰς τὰ σημεῖα εἰς ἃ ἐκάστη εὐρίσκειται.

(II) Ἐὰν νομεῖς ἢ ζυγὰ διέρχωνται διὰ μέσου στεγανοῦ καταστρώματος ἢ διαφράγματος, τὸ κατάστρωμα ἢ τὸ διάφραγμα δεόν νὰ κατασκευάζωνται στεγανά ἄνευ τῆς χρήσεως ξύλου ἢ τοιμέντου.

(γ) Ἡ δοκιμὴ στεγανότητος τῶν κυρίων διαμερισμάτων διὰ πληρώσεως τούτων δι' ὕδατος δὲν εἶναι ὑποχρεωτική. Ὅταν δὲν ἐκτελεῖται ἡ δοκιμὴ διὰ πληρώσεως δι' ὕδατος, ἡ δοκιμὴ δι' ἐκσφενδονίσεως ὕδατος δι' εὐκάμπτου σωλήνος εἶναι ὑποχρεωτική. Ἡ δοκιμὴ αὕτη θὰ ἐκτελεῖται κατὰ τὸ πλέον προχωρημένον στάδιον τῆς συμπληρώσεως τοῦ πλοίου. Ἐν πάσῃ περιπτώσει, θὰ ἐκτελεῖται λεπτομερῆς ἐπιθεώρησις τῶν στεγανῶν διαφραγμάτων.

(δ) Ἡ πρῶρα δεξαμενὴ ζυγοσταθμίσεως, τὰ διπύθμενα (περιλαμβανόμενα αἱ κοῖλαι τρόπιδες) καὶ οἱ ἐσωτερικοὶ πυθμένες, θὰ δοκιμάζωνται διὰ στήλης ὕδατος ἀντιστοιχοῦσης εἰς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(ε) Δεξαμεναὶ προοριζόμεναι δι' ὑγρὰ καὶ ἀποτελοῦσαι μέρος τῆς ὑποδιαιρέσεως τοῦ πλοίου, δεόν νὰ δοκιμάζωνται ὡς πρὸς τὴν στεγανότητα, δι' ὕδατος καὶ στήλης μέχρι τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαιρέσεως ἢ μέχρι τῶν δύο τρίτων τοῦ ὕψους ἀπὸ τῆς ἀνω ὕψους τῆς τρόπιδος μέχρι τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως εἰς τὴν περιοχὴν τῶν δεξαμενῶν, λαμβανομένης τῆς μεγαλύτερας ἐκ τῶν δύο. Ἐν πάσῃ ὅμως περιπτώσει τὸ ὕψος τῆς στήλης δεόν νὰ μὴ εἶναι κατώτερον τῶν 3 ποδῶν (ἢ 0,92 μέτρων) ἀνωθεν τῆς ὀροφῆς τῆς δεξαμενῆς.

(στ) Αἱ δοκιμαὶ αἱ ἀναφερόμεναι εἰς τὰς παραγράφους (δ) καὶ (ε) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἔχουσιν ὡς σκοπὸν τὴν ἐξακρίβωσιν τῆς στεγανότητος τῆς κατασκευαστικῆς διατάξεως τῆς ὑποδιαιρέσεως καὶ δεόν νὰ μὴ θεωροῦνται ὡς δοκιμαὶ τῆς καταλληλότητος διαμερισματοῦ τινος δι' ἐναποθήκευσιν ὑγρῶν καυσίμων ἢ δι' ἄλλους εἰδικούς σκοπούς, διὰ τοὺς ὁποίους δύναται νὰ ἀπαιτῆται δοκιμὴ αὐστηροτέρου χαρακτήρος, ἐξαρτωμένη ἐκ τοῦ ὕψους εἰς τὸ ὅποιον δυνατόν νὰ ἀνέλθῃ τὸ ὑγρὸν ἐν τῇ δεξαμενῇ ἢ εἰς τὰς συνδέσεις τῆς.

Κανονισμὸς 13.

Ἀνοίγματα εἰς στεγανά διαφράγματα

(α) Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀνοιγμάτων εἰς τὰ στεγὰ διαφράγματα δεόν νὰ περιορίζηται εἰς τὸ ἐλάχιστον ὅπερ συμβιβάζεται μετὰ τὴν γενικὴν διάταξιν καὶ τὴν κατάλληλον χρησιμοποίησιν τοῦ πλοίου. Θὰ προβλέπονται ἱκανοποιητικὰ μέσα διὰ τὸ κλείσιμον τῶν ἀνοιγμάτων τούτων.

- (β) (I) Είς τὰ σημεῖα διελεύσεως σωλῆνων εὐδιαίων, ηλεκτρικῶν καλωδίων κλπ. διὰ τῶν διαφραγμάτων τῆς στεγανῆς ὑποδιαίρεσεως, δέον νὰ λαμβάνωνται κατάλληλα μέτρα διὰ τὴν ἀπόλυτον ἐξασφάλισιν τῆς στεγανότητος τῶν διαφραγμάτων.
- (II) Ἐπιστόμια καὶ κρουνοὶ μὴ ἀποτελοῦντες μέρος τοῦ συστήματος σωληνώσεως δὲν ἐπιτρέπεται νὰ ὑπάρχουν εἰς τὰ διαφράγματα τῆς στεγανῆς ὑποδιαίρεσεως.
- (III) Μόλυβδος ἢ ἄλλα ὕλκινά ἐπιρραζόμενα ὑπὸ τῆς θερμότητος δὲν θὰ χρησιμοποιοῦνται εἰς συστήματα ἅτινα διέρχονται διὰ τῶν στεγανῶν διαφραγμάτων τῆς ὑποδιαίρεσεως, ὅποτε ἢ βλάβη τούτων ἐν περιπτώσει πυρκαϊᾶς, θὰ ἐξέθετε τὴν στεγανότητα τῶν διαφραγμάτων.
- (γ) (I) Θύραι, ἀνθρωποθυρίδες ἢ ἀνοίγματα ἐπικοινωνίας δὲν ἐπιτρέπονται :
- (1) Εἰς τὸ διάφραγμα συγκρούσεως κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως.
- (2) Εἰς ἐγκάρσια στεγανὰ διαφράγματα χωρίζοντα ἓνα χῶρον φορτίου ἀπὸ παρακείμενον χῶρον φορτίου ἢ ἀπὸ μόνιμον ἢ ἐφεδρικὴν ἀποθήκην καυσίμου, ἐκτὸς τῶν προβλεπομένων ἐν τῇ παραγράφῳ (ιβ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.
- (II) Ἐκτὸς τῶν προβλεπομένων κατωτέρω ὑπὸ τοῦ ἐδαφίου (III) τῆς παρούσης παραγράφου, ἐπιτρέπεται ὅπως τὸ διάφραγμα συγκρούσεως διαπεράτῃ κάτωθι τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως ὑπὸ ἐνὸς τὸ πολὺ σωλῆνος διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς πρῶταις δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως ὁ σωλῆν οὗτος εἶναι ἐφωδιασμένος διὰ κοχλίου ἐπιστομίου δυναμένου νὰ χειρίζεται ἐκ σημείου ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν. Τὸ σῶμα τοῦ ἐπιστομίου δέον νὰ εἶναι στερεωμένον ἐντὸς τῆς πρῶταις δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως ἐπὶ τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως.
- (III) Ἐὰν ἡ πρῶταις δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως εἶναι, διηρημένη κατὰ τρόπον ὥστε νὰ περιλαμβάνη δύο διάφορα εἶδη ὑγρῶν, ἢ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ὅπως τὸ διάφραγμα συγκρούσεως διαπερασθῇ κάτωθι τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως ὑπὸ δύο σωλῆνων ἐκάστου πληροῦντος τοῦς ὅρους τοῦ ἐδαφίου (II) τῆς παρούσης παραγράφου ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως ἢ Ἀρχὴ πεισθῇ ὅτι δὲν ὑπάρχει ἄλλος τρόπος ἐγκαταστάσεως τοῦ τοιοῦτου δευτέρου σωλῆνος καὶ ὅτι, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς προβλεπομένης προσθέτου ὑποδιαίρεσεως ἐν τῇ πρῶταις δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως ἢ ἀσφάλεια τοῦ πλοίου διατηρεῖται.
- (δ) (I) Στεγανὰ θύραι διαφραγμάτων χωρίζοντων μόνιμους καὶ ἐφεδρικούς ἀποθήκας καυσίμου, δέον νὰ εἶναι πάντοτε προσιταί, ἐκτὸς τῶν προβλεπομένων ἐν τῷ ἐδαφίῳ (II) τῆς παραγράφου (ια) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ διὰ θύρας ἀποθηκῶν καυσίμου ἐντὸς ὑποφραγμάτων.
- (II) Κατάλληλα μέτρα δέον νὰ λαμβάνωνται διὰ προφυλακτῆρων ἢ ἄλλων μέσων, ἵνα ἀποφεύγεται ἢ ὑπὸ τῶν γαιανθράκων παρεμπόδισις τοῦ κλεισίματος τῶν στεγανῶν θυρῶν τῶν ἀνθρωποθηκῶν.
- (ε) Ἐντὸς τῶν χώρων τῶν περιλαμβανόντων τὰς κυρίας καὶ βοηθητικὰς μηχανὰς προώσεως, περιλαμβανομένων τῶν λεβήτων τῶν χρησιμοποιουμένων διὰ τὴν πρόωσιν καὶ πασῶν τῶν μόνιμων ἀποθηκῶν καυσίμων, δὲν ἐπιτρέπεται ἢ ὑπάρχει πλέον τῆς μιᾶς θύρας ἐπικοινωνίας ἐπὶ ἐκάστου στεγανοῦ διαφράγματος, ἐξαιρουμένων τῶν θυρῶν τῶν ἀνθρωποθηκῶν καὶ τῶν θυρῶν τῶν σηράγγων τῶν ἐλικοφόρων ἀπράκτων. Ἐὰν ὑπάρχουσι δύο ἢ περισσότεραι ἐλικοφόροι ἀπράκτοι, αἱ σήραγγες θὰ ἐπικοινωνοῦσι διὰ διαδρόμου ἐσωτερικῆς ἐπικοινωνίας. Ἐὰν ὑπάρχουσι δύο ἐλικοφόροι ἀπράκτοι θὰ τοποθετῆται μία μόνον θύρα μεταξὺ τοῦ χώρου μηχανῶν καὶ τῶν χώρων τῶν σηράγγων, ὅταν δέ, ὑπάρχουσι περισσό-
- τεραί τῶν δύο ἀπράκτων θὰ τοποθετοῦνται μόνον δύο θύραι. Αἱ θύραι αὗται δέον νὰ εἶναι ὀλισθαίνουσαι καὶ νὰ τοποθετοῦνται κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε νὰ ἔχωσι τὰ κατώφλια αὐτῶν ὅσον τὸ δυνατόν ὑψηλά. Ὁ χειροκίνητος μηχανισμὸς διὰ τὸν χειρισμὸν τῶν θυρῶν τούτων ἀνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν θὰ τοποθετῆται ἐξῶθι τῶν χώρων τῶν περιλαμβανόντων τὰς μηχανὰς, ἐὰν τοῦτο συμβιβάζεται μετὰ τὴν ἱκανοποιητικὴν διάταξιν τοῦ ἀπαιτούμενου μηχανισμοῦ.
- (στ) (I) Αἱ στεγανὰ θύραι θὰ εἶναι ὀλισθαίνουσαι (συρταρωταί) ἢ γυγγλυμοταί ἢ ἄλλου ἰσοδύναμου τύπου. Ἐλασμάτιναι θύραι στερεοῦμεναι ἀπλῶς διὰ κοχλίων, ὅς καὶ θύραι αἵτινες κλείουσι διὰ τῆς βαρύτητος ἢ διὰ τῆς ἐνεργείας πίπτουσας βάρους δὲν ἐπιτρέπονται.
- (II) Αἱ ὀλισθαίνουσαι θύραι δύναται νὰ εἶναι :
- Χειροκίνητοι μόνον
- Μηχανοκίνητοι καὶ ἐπὶ πλέον χειροκίνητοι.
- (III) Αἱ ἐπιτρεπόμεναι στεγανὰ θύραι δύναται συννεπῶς νὰ καταταχθῶσιν εἰς τρεῖς Κλάσεις :
- Κλάσις 1—Γυγγλυμοταὶ θύραι.
- Κλάσις 2—Ὀλισθαίνουσαι θύραι χειροκίνητοι.
- Κλάσις 3—Ὀλισθαίνουσαι θύραι μηχανοκίνητοι καὶ ἐπὶ πλέον χειροκίνητοι.
- (IV) Τὰ μέσα χειρισμοῦ οἰασδήποτε στεγανῆς θύρας μηχανοκίνητου ἢ μὴ θὰ εἶναι ἱκανὰ νὰ κλείωσι τὴν θύραν καὶ ὅταν τὸ πλοῖον λαμβάνη κλίση 15 μοιρῶν πρὸς ἐκατέραν πλευράν.
- (V) Δι' ὅλας τὰς κλάσεις στεγανῶν θυρῶν θὰ τοποθετοῦνται δεῖκται οἵτινες θὰ δεικνύουσιν εἰς ὅλους τοὺς σταθμούς χειρισμοῦ ἐκ τῶν ὁποίων αἱ θύραι δὲν εἶναι θεαταί, ἐὰν αἱ θύραι εἶναι ἀνοικταί ἢ κλεισταί. Ἐὰν στεγανὴ θύρα οἰασδήποτε κλάσεως δὲν ἔχη διάταξιν τοιαύτην ὥστε νὰ δύναται αὕτη νὰ κλεισθῇ ἐξ ἐνὸς κεντρικοῦ σταθμοῦ χειρισμῶν, δέον νὰ προβλέπεται μηχανικόν, ηλεκτρικόν, τηλεφωνικόν ἢ οἰονδήποτε ἄλλο κατάλληλον μέσον ἀπ' εὐθείας ἐπικοινωνίας, διὰ τοῦ ὁποίου ὁ ἀξιωματικὸς φυλακῆς θὰ δύναται νὰ ἐπικοινωνήσῃ ταχέως μετὰ τοῦ ὑπευθύνου διὰ τὸ κλείσιμον τῆς ἐν λόγω θύρας κατόπιν προηγουμένων διαταγῶν.
- (ζ) Αἱ γυγγλυμοταὶ θύραι (Κλάσεως 1) θὰ ἐφοδιάζονται διὰ μέσων ταχέως κλεισίματος, ὡς σφιγκτῆρων χειριζομένων ἐξ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τοῦ διαφράγματος.
- (η) Αἱ χειροκίνητοι ὀλισθαίνουσαι θύραι (Κλάσεως 2) δύναται νὰ ἔχωσιν ὀριζοντίαν ἢ κατακόρυφον κίνησιν. Ὁ μηχανισμὸς τῆς θύρας θὰ δύναται νὰ χειρισθῇ ἐπιτοπίως ἐξ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς θύρας καὶ ἐπιπροσθέτως ἀπὸ προσιτῆς θέσεως ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν διὰ κινήσεως περιστρεφομένου τροφῶλου ἢ διὰ ἑτέρας κινήσεως, ἥτις παρουσιάζει τὴν αὐτὴν ἐγγύτησιν ἀσφαλείας καὶ τυγχάνει τύπου ἐγκριμένου. Δύναται νὰ ἐπιτραποῦν παρεκκλίσεις σχετικῶς πρὸς τὴν ἀπώτησιν χειρισμοῦ ἐξ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν, ἐὰν οὗτος τυγχάνη πρακτικῶς ἀδύνατος λόγῳ τῆς διαρρυθμίσεως τῶν χώρων. Εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ διὰ τῆς χειρὸς χειρισμοῦ, ὁ ἀπαιτούμενος χρόνος διὰ τὸ πλήρες κλείσιμον τῆς θύρας, ὅταν τὸ πλοῖον εἶναι εἰς κατακόρυφον θέσιν, δὲν θὰ ὑπερβαίη τὰ 90 δευτερόλεπτα.
- (θ) (I) Αἱ μηχανοκίνητοι ὀλισθαίνουσαι θύραι (Κλάσεως 3) δύναται νὰ ἔχωσι κατακόρυφον ἢ ὀριζοντίαν κίνησιν. Ἐὰν προβλέπεται θύρα τις νὰ λειτουργῇ διὰ μηχανικῆς ἐνεργείας ἐκ κεντρικοῦ σταθμοῦ, ὁ μηχανισμὸς δέον νὰ εἶναι οὕτω πῶς διατεταγμένος, ὥστε ἡ θύρα νὰ δύναται νὰ χειρίζεται διὰ μηχανικῆς ἐνεργείας ἐπὶ πλέον ἐπιτοπίως καὶ ἐξ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν. Ἡ διάταξις δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε ἡ θύρα νὰ κλείη αὐτομάτως ἐὰν ἠνοίγη διὰ τοπικοῦ χειρισμοῦ μετὰ τὸ κλείσιμόν τῆς ἀπὸ τοῦ κεντρικοῦ σταθμοῦ, καὶ τοιαύτη ὥστε νὰ δύναται νὰ παραμείνῃ κλειστὴ διὰ τοπικῆς διατάξεως τοῦ μηχανισμοῦ εἰς τρόπον

ώστε να μη δύναται να ανοίγη από του κεντρικού σταθμού. Λαβαί τοπικού χειρισμού συνδεδεμένοι με τον μηχανισμό τον κινούμενον δια μηχανικής ενέργειας δέον να προβλέπωνται ἐφ' ἐκάστης πλευράς του διαφράγματος και να είναι ούτω πως διατεταγμένοι ώστε, πρόσωπα διερχόμενα διά του ανοίγματος τῆς θύρας να δύναται να κρατήσῃσι τὰς δύο λαβάς εἰς τὴν θέσιν ανοίγματος και να μη δύναται να θέσωσιν ἀκουσίως εἰς λειτουργίαν τὸν μηχανισμόν κλεισίματος.

Ὀλισθαίνουσαι θύραι λειτουργοῦσαι διὰ μηχανικῆς ἐνεργείας δέον ἐπὶ πλέον να εἶναι ἐφωδιασμένοι διὰ χειροκινήτου μηχανισμοῦ λειτουργοῦντος τόσον παρ' αὐταῖς ταῖς θύραις, ὅσον και ἀπὸ προσιτοῦ σημείου κειμένου ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, διὰ κινήσεως περιστρεφομένου στραφάλου ἢ διὰ ἐτέρας κινήσεως ἥτις παρουσιάζει τὴν αὐτὴν ἐγγύτησιν ἀσφαλείας και τυγχάνει τύπου ἐγκριμένου. Δέον να λαμβάνωνται μέτρα ὡστε να δίδεται προειδοποίησις δι' ἠχητικῶν σήματος, ὅτι ἡ θύρα ἤρχισε κλειομένη και να συνεχίζεται μέχρι τοῦ πλήρους κλεισίματος. Ἡ διάρκεια τοῦ κλεισίματος τῆς θύρας δέον να εἶναι ἀρκετὴ πρὸς ἐξασφάλισιν χρονικοῦ διαστήματος ἀσφαλείας.

(II) Δέον να ὑπάρχουσι δύο τοῦλάχιστον ἀνεξάρτητοι πηγαὶ ἐνεργείας, ἱκαναὶ διὰ τὸ σύγχρονον ἀνοίγμα και κλείσιμον ἀπασῶν τῶν ἐξυπηρετούμενων θυρῶν. Αἱ δύο αὗται πηγαὶ ἐνεργείας θὰ ἐλέγχωνται ἐκ τοῦ ἐπὶ τῆς γεφύρας κεντρικοῦ σταθμοῦ, ὅστις θὰ περιλαμβάνη πάντας τοὺς ἀπαιτούμενους δείκτας τοὺς ἐπιτρέποντας τὴν ἐπαλήθευσιν ὅτι, ἐκάστη τῶν δύο πηγῶν ἐνεργείας εἶναι ἱκανὴ να ἐξασφαλίζῃ ἱκανοποιητικῶς τὴν ἀπαιτούμενην ἐξυπρέτησιν.

(III) Εἰς τὴν περιπτώσιν ὑδραυλικοῦ χειρισμοῦ, ἐκάστη πηγὴ ἐνεργείας θὰ ἀποτελῆται ἐκ μιᾶς ἀντλίας ἱκανῆς να κλείῃ ἀπάσας τὰς θύρας εἰς χρόνον οὐχὶ μεγαλύτερον τῶν 60 δευτερολέπτων. Ἐπιπροσθέτως, δέον να ὑπάρχουσι ὑδραυλικοὶ συσσωρευταὶ διὰ τὸ σύνολον τῆς ἐγκαταστάσεως, ἱκανότητος ἀρκετῆς πρὸς ἐξασφάλισιν τριῶν τοῦλάχιστον διαδοχικῶν κινήσεων τοῦ συνόλου τῶν θυρῶν, ἤτοι : κλείσιμον— ἀνοίγμα— κλείσιμον. Τὸ χρησιμοποιοῦμενον ρευστὸν δέον να μὴ πῆγνυται εἰς τὰς θερμοκρασίας αἰτίνες ἐνδεχομένως θὰ παρουσιασθῶσι κατὰ τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ πλοίου.

(i) (I) Γιγγλυμωταὶ στεγαναὶ θύραι (Κλάσεως I) ἐντὸς χώρων ἐπιβατῶν, πληρώματος και χώρων ἐργασίας, ἐπιτρέπονται μόνον ἐφ' ὅσον εὑρίσκονται ἄνωθεν καταστρώματος τοῦ ὁποῖου ἡ κάτω ὕψις και εἰς τὸ χαμηλότερον σημεῖον εἰς τὴν πλευρὰν τοῦ πλοίου εἶναι τοῦλάχιστον 7 πόδες (ἢ 2,13 μέτρα) ἄνωθεν τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαίρεσεως.

(II) Στεγαναὶ θύραι τῶν ὁποίων τὰ κατώφλια κεῖνται ἄνωθεν τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαίρεσεως και κάτωθεν τῆς εἰς τὸ προηγούμενον ἐδάφιον καθοριζομένης γραμμῆς θὰ εἶναι ὀλισθαίνουσαι και δύναται να εἶναι χειροκίνητοι (Κλάσεως 2), ἐξαιρέσεως γενομένης διὰ πλοία ἐκτελοῦντα βραχεῖς διεθνεῖς πλόας και ἔχοντα συντελεστὴν ὑποδιαίρεσεως 0,50 ἢ μικρότερον, ὁπότε ἀπασαι αἱ θύραι αὗται θὰ χειρίζωνται διὰ μηχανικῆς ἐνεργείας. Ὅταν ὀχθετοὶ ἐπικουινίας ἐψυγμένου φορτίου και ἀγωγοὶ ἀερισμοῦ ἢ τεχνικοῦ ἐλκυσμοῦ διέρχωνται διὰ περισσοτέρων τοῦ ἐνὸς κυρίων στεγανῶν διαφραγμάτων τῆς ὑποδιαίρεσεως, αἱ θύραι τῶν ἀνοιγμάτων τούτων ἐπὶ τῶν διαφραγμάτων θὰ χειρίζωνται διὰ μηχανικῆς ἐνεργείας.

(ia) (I) Στεγαναὶ θύραι αἰτίνες δυνατὸν να ἀνοίγωνται ἐνίοτε ἐν πλῆθι και τῶν ὁποίων τὰ κατώφλια κεῖνται κάτωθεν τῆς κατωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαίρεσεως θὰ εἶναι ὀλισθαίνουσαι. Θὰ ἐφαρμόζωνται ἐν προκειμένῳ οἱ ἀκόλουθοι κανόνες :

(1) Ὅταν ὁ ἀριθμὸς τῶν θυρῶν τούτων (ἐξαιρουμένων τῶν θυρῶν εἰσόδου εἰς σήραγγας ἐλικοφόρων ἀτράκτων) ὑπερβαίῃ τὰς πέντε, ἀπασαι αἱ θύραι αὗται, καθὼς και ἐκεῖναι εἰς τὴν εἰσόδον τῶν σηράγγων ἢ ἀγωγῶν ἀερισμοῦ ἢ τεχνικοῦ ἐλκυσμοῦ, θὰ χειρίζωνται διὰ μηχανικῆς ἐνεργείας (Κλάσεως 3) και θὰ δύναται να κλείωνται συγχρόνως ἀπὸ κεντρικοῦ σταθμοῦ ἐπὶ τῆς γεφύρας τοῦ πλοίου.

(2) Ὅταν ὁ ἀριθμὸς τῶν θυρῶν τούτων (ἐξαιρουμένων τῶν θυρῶν εἰσόδου εἰς σήραγγας ἐλικοφόρων ἀτράκτων) εἶναι μεγαλύτερος τοῦ ἐνὸς ἀλλὰ δὲν ὑπερβαίνει τὰς πέντε, τότε

α) Ὅταν τὸ πλοῖον δὲν διαθέτῃ χώρους ἐπιβατῶν κάτωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, ἀπασαι αἱ ἀνωτέρω ἀναφερόμεναι θύραι δύναται να εἶναι χειροκίνητοι (Κλάσεως 2).

β) Ὅταν τὸ πλοῖον διαθέτῃ χώρους ἐπιβατῶν κάτωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, ἀπασαι αἱ ἀνωτέρω ἀναφερόμεναι θύραι θὰ χειρίζωνται διὰ μηχανικῆς ἐνεργείας (Κλάσεως 3) και θὰ δύναται να κλείωνται συγχρόνως ἀπὸ κεντρικοῦ σταθμοῦ ἐπὶ τῆς γεφύρας τοῦ πλοίου.

(3) Ἐπὶ παντὸς πλοίου, ἐὰν ὑπάρχουσι μόνον δύο τοιαῦται στεγαναὶ θύραι εὑρίσκονται δέ, ἐντὸς τοῦ χώρου μηχανῶν και ἐπὶ τῶν διαφραγμάτων τῶν περικλειόντων τοῦτον, ἡ Ἀρχὴ δύναται να ἐπιτρέψῃ ὅπως αἱ δύο αὗται θύραι χειρίζωνται μόνον διὰ τῆς χειρὸς (Κλάσεως 2).

(II) Στεγαναὶ θύραι, αἰτίνες εἶναι ἐνδεχόμενον να ἀνοίγωσιν ἐν πλῆθι πρὸς διευθέτησιν γαιανθράκων, εὑρισκόμεναι μεταξύ ἀνθρακαποθηκῶν εἰς ὑποφράγματα κάτωθι τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, δέον να λειτουργοῦσι διὰ μηχανικῆς δυνάμεως. Τὸ ἀνοίγμα και κλείσιμον τῶν θυρῶν τούτων δέον να καταχωροῦνται εἰς ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου, ὡς τοῦτο ἤθελε καθορισθῆ ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(iβ) (I) Εἰς περιπτώσιν κατὰ τὴν ὁποίαν ἡ Ἀρχὴ πεισθῆ ὅτι ἡ ἐγκατάστασις τοιούτων θυρῶν κρίνεται ἀναγκαία, δύναται να γίνωσι παραδεκταὶ στεγαναὶ θύραι ἱκανοποιητικῆς κατασκευῆς ἐπὶ τῶν στεγανῶν διαφραγμάτων τῶν ὑποφραγμάτων ἄτινα χωρίζουσι τὸ φορτίον. Αἱ θύραι αὗται δύναται να εἶναι γιγγλυμωταὶ, κυλιόμεναι ἢ ὀλισθαίνουσαι, ἀλλὰ δὲν θὰ χειρίζωνται ἐξ ἀποστάσεως. Θὰ τοποθετοῦνται εἰς τὸ ἀνώτατον ὕψος και εἰς ὅσον τὸ δυνατὸν μεγαλύτεραν ἀπόστασιν ἀπὸ τὰς πλευρὰς τοῦ πλοίου, ἀλλὰ εἰς οὐδεμίαν περιπτώσιν αἱ ἐξωτερικαὶ κατακόρυφοι ἀκμαὶ τῶν θυρῶν τούτων (παραστάται) θὰ εὑρίσκωνται εἰς ἀπόστασιν ἀπὸ τῶν ἐλασμάτων τῶν πλευρῶν μικρότεραν τοῦ ἐνὸς πέμπτου τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου, ὡς καθορίζεται εἰς τὸν Κανονισμόν 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου Ἡ ἀπόστασις αὕτη μετρεῖται καθέτως πρὸς τὸν ἀξονα τοῦ πλοίου εἰς τὸ ὕψος τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαίρεσεως.

(II) Αἱ θύραι αὗται δέον να κλείωνται πρὸ τοῦ ἀπόπλου και να παραμένωσι κλεισταὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ, αἱ δὲ ὄραι τοῦ ἀνοίγματος τῶν θυρῶν τούτων κατὰ τὴν ἀφίξιν εἰς τὸν λιμένα, ὡς και τοῦ κλεισίματος αὐτῶν πρὸ τοῦ ἀπόπλου, δέον να καταχωροῦνται εἰς τὸ ἡμερολόγιον. Ἐὰν μία οἰαδήποτε τῶν θυρῶν τούτων παραμένῃ προσιτὴ κατὰ τὸν πλοῦν, δέον αὕτη να εἶναι ἐφωδιασμένη διὰ μέσου τοιούτου διὰ τοῦ ὁποῖου θὰ ἐμποδίζεσται τὸ ἀνοίγμα ἀνευ ἀδείας. Ὅσάκις προτείνεται ἡ ἐγκατάστασις τοιούτων θυρῶν ὁ ἀριθμὸς και ἡ διάταξις αὐτῶν θὰ ἐξετάζωνται εἰδικῶς ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(ιγ) Ἀφαιρετὰ ἐλάσματα ἐπὶ τῶν διαφραγμάτων δὲν ἐπιτρέπονται εἰμὴ ἐντὸς τῶν χώρων μηχανῶν. Τὰ τοιαῦτα ἐλάσματα δέον νὰ εὐρίσκονται εἰς τὴν θέσιν των πρὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου καὶ δὲν θὰ ἀφαιροῦνται κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ εἰμὴ μόνον ἐν ἐσχάτῃ ἀνάγκῃ. Κατὰ τὴν ἐπανατοποθέτησιν των δέον νὰ λαμβάνωνται πᾶσαι αἰδέουσαι προφυλάξεις διὰ τὴν στεγανότητα τῶν ἀρμῶν.

(ιδ) Ὅλαι αἱ στεγαναὶ θύραι δέον νὰ τηρῶνται κλεισταὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ καὶ νὰ ἀνοίγωνται μόνον δι' ὑπερσειακᾶς ἀνάγκας τοῦ πλοίου, νὰ εἶναι δὲ πάντοτε ἑτοιμαὶ διὰ τὸ ἀμυστον κλείσιμον αὐτῶν.

(ιε) (I) Ὅταν κύρια ἐγκάρσια στεγανὰ διαφράγματα διαπερῶνται ὑπὸ ὀχετῶν ἢ σήραγγων διὰ τὴν ἐπικοινωνίαν τῶν ἐνδιατημάτων πληρώματος πρὸς τὰ λεβητοστάσια ἢ διὰ τὴν διόδον σωλήνων ἢ δι' ἄλλους σκοποῦς, οἱ τοιοῦτοι ὀχετοὶ ἢ σήραγγες δέον νὰ εἶναι στεγανοί, συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 16 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. Ἡ εἴσοδος εἰς τὸ ἐν τοῦλάχιστον ἄκρον ἐκάστου τῶν ἐν λόγῳ ὀχετῶν ἢ σήραγγων, ἐφ' ὅσον χρησιμοποιοῦνται κατὰ τὸν πλοῦν ὡς διόδος, δέον νὰ εὐρίσκειται ἐπὶ στεγανοῦ φρέατος ἐπαρκοῦς ὕψους, ὥστε νὰ ἐπιτρέπη τὴν εἴσοδον εἰς σημεῖον ἀνωθεν τῆς γραμμῆς ὀρίου 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 τὸ πρῶτον διάφραγμα ὑποδιαίρεσεως, τὸ εὐρισκόμενον ἀμέσως μετὰ τὸ διάφραγμα συγχρούσεως.

(II) Ὅσακις πρόκειται νὰ τοποθετηθῶσι σήραγγες ἢ ὀχετοὶ τεχνητοῦ ἔλκυσμοῦ διερχόμενοι διὰ τῶν κυρίων στεγανῶν διαφραγμάτων, ἢ περιπτώσις τούτων δέον νὰ ἐξετάζηται ἰδιαιτέρως ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

Κανονισμὸς 14

Ἀνοίγματα εἰς τὸ ἐξωτερικὸν περιβλήμα τοῦ πλοίου κάτωθι τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως

(α) Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀνοιγμάτων εἰς τὸ ἐξωτερικὸν περιβλήμα δέον νὰ περιορίζηται εἰς τὸ ἐλάχιστον ὑπερσυμβιβάζεται πρὸς τὴν διαρρύθμισιν καὶ τὴν κατάλληλον χρησιμοποίησιν τοῦ πλοίου.

(β) Ἡ διάταξις καὶ ἡ ἀποδοτικότης τῶν μέσων κλεισίματος πάντων τῶν ἐπὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ περιβλήματος ἀνοιγμάτων, δέον νὰ ἀναποκρίνωνται πρὸς τὸν προορισμὸν καὶ τὴν θέσιν εἰς ἣν εὐρίσκονται καὶ γενικῶς νὰ τυγχάνωσι τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.

(γ) (I) Ἐὰν εἰς ἓν ὑπόφραγμα, τὸ κάτω μέρος οἰασθῆποτε παραφωτίδος, εὐρίσκειται χαμηλότερον μιᾶς γραμμῆς χαρρασομένης παραλλήλως πρὸς τὸ ἐξωτερικὸν ἕχνος τοῦ καταστρώματος στεγανῶν καὶ ἐχούσης τὸ κατώτατον αὐτῆς σημεῖον εἰς ὕψος 2 1/2 τοῖς ἑκατὸν τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου ὑπεράνω τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαίρεσεως, ὅλαι αἱ παραφωτίδες τοῦ ὑποφράγματος τούτου δέον νὰ εἶναι τοῦ μονίμως κλειστοῦ τύπου.

(II) Ὅλαι αἱ παραφωτίδες τῶν ὁποίων τὸ κάτω μέρος εὐρίσκειται χαμηλότερον τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως, ἐκτὸς ἐκείνων αἵτινες συμφώνως πρὸς τὸ ἐδάφιον (I) τῆς παρούσης παραγράφου εἶναι κλειστοῦ τύπου, δέον νὰ εἶναι κατεσκευασμένοι κατὰ τοιοῦτον τρόπον, ὥστε οὐδεὶς νὰ δύναται νὰ τὰς ἀνοίξῃ ἀνευ τῆς συναινέσεως τοῦ πλοιάρχου.

(III) (1) Ἐὰν εἰς ἓν ὑπόφραγμα, τὸ κάτω μέρος οἰοσθῆποτε παραφωτίδων, περὶ ὧν τὸ ἐδάφιον (II) τῆς παρούσης παραγράφου, εὐρίσκειται χαμηλότερον μιᾶς γραμμῆς χαρρασομένης παραλλήλως πρὸς τὸ ἐξωτερικὸν ἕχνος τοῦ καταστρώματος στεγανῶν καὶ ἐχούσης τὸ κατώτατον αὐτῆς σημεῖον εἰς ὕψος 4 1/2 ποδῶν (ἢ 1,37 μ.) σὺν 2 1/2 τοῖς ἑκατὸν τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου ὑπεράνω τῆς ἰσάλου γραμμῆς κατὰ τὸν ἀπόπλου τοῦ πλοίου ἐξ οἰουδῆποτε λιμένος, ὅλαι αἱ παραφω-

τίδες τοῦ ὑποφράγματος δέον νὰ κλείωνται στεγανῶς διὰ κλειδὸς πρὸ τοῦ ἀπόπλου καὶ νὰ μὴ ἀνοίγωνται πρὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου εἰς τὸν ἐπόμενον λιμένα. Ὅταν τὸ πλοῖον εὐρίσκειται εἰς γλυκᾶ ὕδατα, δύναται, κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἐδαφίου τούτου, νὰ γίνη ἢ ἀνάλογος ἐκπτώσις, ἐφ' ὅσον αὕτη εἶναι ἐφικτή.

(2) Αἱ ὥραι ἀνοίγματος τῶν παραφωτίδων τούτων ἐν λιμένι καὶ κλεισίματος αὐτῶν διὰ κλειδῶς, πρὸ τοῦ ἀπόπλου, δέον νὰ καταχωροῦνται εἰς τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου, ὡς θὰ προβλέπεται ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(3) Ἐπὶ πλοίου εἰς τὸ ὁποῖον μία ἢ πλείονες παραφωτίδες εἶναι τοποθετημέναι κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε νὰ ἔχωσιν ἐφαρμογὴν αἱ διατάξεις τοῦ ἐδαφίου (III) (1) τῆς παρούσης παραγράφου (γ) ὅταν τὸ πλοῖον εὐρίσκειται εἰς τὴν ἀνωτάτην γραμμὴν φορτώσεως τῆς ὑποδιαίρεσεως, ἢ Ἀρχὴ δύναται νὰ προσδιορίσῃ τὸ ἕριον μέσου βυθίσματος εἰς τὸ ὁποῖον αἱ παραφωτίδες αὐταὶ θὰ ἔχωσιν τὸ κάτω μέρος αὐτῶν ἀνωθεν γραμμῆς χαρρασομένης παραλλήλως πρὸς τὸ ἐξωτερικὸν ἕχνος τοῦ καταστρώματος στεγανῶν καὶ ἐχούσης τὸ κατώτατον αὐτῆς σημεῖον εἰς ὕψος 4 1/2 ποδῶν (ἢ 1,37 μέτρον) σὺν 2 1/2 τοῖς ἑκατὸν τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου ὑπεράνω τῆς ἰσάλου γραμμῆς τῆς ἀντιστοιχούσης εἰς τὸ ἕριον τοῦ μέσου βυθίσματος καὶ μέχρι τοῦ ὁποίου συνεπὸς θὰ ἐπιτρέπεται ὁ ἀπόπλους ἀνευ προηγουμένου κλεισίματος τῶν παραφωτίδων τούτων διὰ κλειδῶς καὶ νὰ ἀνοίγωνται ἐν πλῶ ὑπ' εὐθύνῃν τοῦ πλοιάρχου κατὰ τὸν πλοῦν πρὸς τὸν ἐπόμενον λιμένα. Εἰς τροπικὰς ζώνας, ὡς καθορίζονται ἐν τῇ ἐν ἰσχύϊ Διεθνείᾳ Συμβάσει Γραμμῶν Φορτώσεως, τὸ ἕριον τοῦτο τοῦ βυθίσματος δύναται νὰ ἀνῆξῃ κατὰ ἓνα πόδα (ἢ 0,305 μ.).

(δ) Ἐφ' ὅσον τῶν παραφωτίδων, δέον νὰ τοποθετοῦνται ἰσχυρὰ ἐσωτερικὰ γυγγλυμωτὰ καλύμματα, τὰ ὁποῖα νὰ δύναται εὐκόλως καὶ ἀποτελεσματικῶς νὰ κλείωνται ὕδατοστεγανῶς. Κατ' ἐξάφαισιν, πρὸς μνησθῆναι τοῦ ἐνὸς ὀγδοῦ τοῦ μήκους τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς προωρίας ὀρθίας καὶ ἀνωθεν γραμμῆς χαρρασομένης παραλλήλως πρὸς τὸ ἐξωτερικὸν ἕχνος τοῦ καταστρώματος στεγανῶν καὶ ἐχούσης τὸ κατώτατον αὐτῆς σημεῖον εἰς ὕψος 12 ποδῶν (ἢ 3,66 μέτρον) σὺν 2 1/2 τοῖς ἑκατὸν τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου ἀνωθεν τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαίρεσεως, τὰ καλύμματα δύναται νὰ εἶναι ἀφαιρετὰ εἰς τὰ ἐνδιατήματα ἐπιβατῶν, οὐχὶ δὲ καὶ εἰς τὰ ἐνδιατήματα τὰ προοριζόμενα δι' ἐπιβάτας καταστρώματος, ἐκτὸς ἐὰν τὰ καλύμματα, συμφώνως πρὸς τὴν ἐν ἰσχύϊ Διεθνῇ Συμβασίᾳ περὶ Γραμμῶν Φορτώσεως, δέον νὰ εἶναι μονίμως τοποθετημένα εἰς τὰς οἰκίας θέσεις των. Τοιαῦτα ἀφαιρετὰ καλύμματα δέον νὰ εὐρίσκωνται ἐγγὺς τῶν παραφωτίδων, ὡς εἶναι προοριζόμενα ἐν ἐξυτηρητῶσι.

(ε) Παραφωτίδες καὶ καλύμματα αὐτῶν, αἵτινες δὲν εἶναι προσιταὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ, δέον νὰ κλείωνται καὶ νὰ ἐξασφαλίζωνται πρὸ τοῦ ἀπόπλου.

(στ) (I) Παραφωτίδες δέον νὰ μὴ τοποθετοῦνται ἐντὸς χώρων ἀποκλειστικῶς προοριζομένων διὰ φορτίον ἢ γαιάνθρακα.

(II) Ἐν πάσῃ περιπτώσει δύναται νὰ τοποθετηθῶσι παραφωτίδες εἰς χώρους προοριζομένους διὰ τὴν ἐναλλαξὴ μεταφορᾶν φορτίων ἢ ἐπιβατῶν, ἀλλὰ δέον νὰ εἶναι οὕτω πῶς κατεσκευασμένοι, ὥστε οὐδεὶς νὰ δύναται νὰ ἀνοίγῃ τὰς παραφωτίδας ταύτας ἀνευ τῆς συγκαταθέσεως τοῦ πλοιάρχου.

(III) Ἐὰν ἐντὸς τῶν χώρων τούτων μεταφέρεται φορτίον, αἱ παραφωτίδες καὶ τὰ καλύμματα αὐτῶν δέον νὰ κλείωνται ὕδατοστεγανῶς διὰ κλειδῶς πρὸ τῆς φορτώσεως τοῦ φορτίου καὶ νὰ γίνονται σχετικῆ περι τούτου μεία εἰς τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου τὸ προβλεπόμενον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(ζ) Παραφωτίδες αὐτομάτου ἀερισμοῦ δὲν δύνανται νὰ τοποθετοῦνται εἰς τὸ ἐξωτερικὸν περιβλήμα κάτωθι τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως ἀνευ εἰδικῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.

(η) Ὁ ἀριθμὸς τῶν εὐδαιῶν ἐξαγωγῶν ὑγιεινῆς καὶ ἄλλων ὁμοίας φύσεως ἀνοιγμάτων εἰς τὸ ἐξωτερικὸν περιβλήμα δέον νὰ περιορίζηται εἰς τὸ ἐλάχιστον, εἴτε διὰ τῆς ἐξυπηρετήσεως ὑπὸ ἐκάστης ἐξαγωγῆς ὅσον τὸ δυνατόν πλειόνων ἐκβολικῶν σωλῆνων ὑγιεινῆς ἢ ἄλλων, εἴτε καὶ δι' οἰουδήποτε ἄλλου ἱκανοποιητικοῦ τρόπου.

(θ) (I) "Ὅλαι αἱ λήψεις ὕδατος καὶ αἱ ἐξαγωγαὶ ἐπὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ περιβλήματος, δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένοι δι' ἀποτελεσματικῶν καὶ προσιτῶν ρυθμίσεων, ὥστε νὰ ἀποκλείεται ἡ αἰφνιδια εἰσροὴ ὕδατος ἐντὸς τοῦ πλοίου. Ἡ χρῆσις μολύβδου ἢ ἄλλου ὑλικοῦ προσβαλλομένου ὑπὸ τῆς θερμότητος ἀπαγορεύεται διὰ τοὺς σωλῆνας λήψεων θαλάσσης ἢ τῶν ἐξαγωγῶν εἰς τὴν θάλασσαν, ἢ δι' οἰανδήποτε ἄλλην χρῆσιν διὰ τὴν ὁποίαν ἡ βλάβη τῶν σωλῆνων τούτων ἐν περιπτώσει πυρκαϊᾶς ἤθελε προκαλέσει κίνδυνον κατακλύσεως.

(II) (1) Ἐξαιρέσει τῶν προβλεπομένων ἐν ἐδαφίῳ (III) τῆς παρούσης παραγράφου, ἐκάστη κειμένη ἐξαγωγή ἐκ χώρων εὐρισκομένων κάτωθι τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως καὶ διερχομένη διὰ τοῦ ἐξωτερικοῦ περιβλήματος, δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένη εἴτε δι' ἐνὸς αὐτομάτου ἀντεπιστρεπτικοῦ ἐπιστομίου ἐφωδιασμένου διὰ ἀποτελεσματικοῦ μέσου κλεισίματος αὐτοῦ, χειριζομένου ἐκ σημείου ἀνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, εἴτε ἐναλλακτικῶς, διὰ δύο αὐτομασμένων ἀντεπιστρεπτικῶν ἐπιστομίων, μὴ ἐφωδιασμένων διὰ τοιοῦτου μέσου κλεισίματος, τὸ ἀνώτερον τῶν ὁποίων θὰ εἶναι οὕτω τοποθετημένον ἀνωθεν τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαίρεσεως, ὥστε νὰ εἶναι πάντοτε προσιτὸν πρὸς ἐπιθεώρησιν ὑπὸ τὰς συνθήκας ὑπηρεσίας, καὶ θὰ εἶναι τύπου κανονικῶς κλειομένου.

(2) Ὅσάκις τοποθετεῖται ἐπιστόμιον μετ' ἀποτελεσματικοῦ μέσου κλεισίματος, ἡ θέσις χειρισμοῦ αὐτοῦ ἀνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, δέον νὰ εἶναι πάντοτε εὐκόλως προσιτῆ, ἐπὶ πλέον δὲ δέον νὰ ὑπάρχωσι μέσα ἐνδείξεως ἐὰν τὸ ἐπιστόμιον εἶναι ἀνοικτὸν ἢ κλειστὸν.

(III) Αἱ κύρια καὶ βοηθητικὰ λήψεις θαλάσσης καὶ ἐξαγωγαὶ αἱ σχετικαὶ μετὰ τὰς μηχανάς, δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένοι διὰ κρουῶν ἢ ἐπιστομίων εἰς θέσεις εὐκόλως προσιτάς, μεταξὺ τῶν σωλῆνων καὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ περιβλήματος, ἢ μεταξὺ τῶν σωλῆνων καὶ τῶν κιβωτιδίων τῶν προσρημοσμένων ἐπὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ περιβλήματος.

(ι) (I) Θυρίδες ἐπιβιβάσεως, φορτοθυρίδες καὶ θυρίδες ἀνθρακίσεως εὐρισκόμεναι κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως δέον νὰ εἶναι ἐπαρκεῖς ἀντοχῆς. Αὗται δέον νὰ κλειῶνται στεγανῶς πρὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου καὶ νὰ διατηροῦνται κλεισταὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ.

(II) Αἱ ἀνωτέρω θυρίδες ἐν οὐδεμίᾳ περιπτώσει θὰ εἶναι τοποθετημέναι κατὰ τρόπον ὥστε τὸ κατώτατον αὐτῶν σημεῖον νὰ εὐρίσκηται κάτωθεν τῆς ἀνωτάτης ἐμφόρου ἰσάλου τῆς ὑποδιαίρεσεως.

(ια) (I) Τὰ ἐσωτερικὰ στόμια τῶν ἐκβολῶν τέφρας, ἀπορριμμάτων κλπ. δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ καταλλήλου πώματος.

(II) Ἐὰν τὸ ἐσωτερικὸν στόμιον εὐρίσκηται κάτωθι τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως, τὸ πῶμα δέον νὰ εἶναι ὕδατοστεγανὸν καὶ προσθέτως ὁ ὀχετὸς τοῦ ἐκβολῆος δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένος δι' αὐτομάτου ἀντεπιστρεπτικοῦ ἐπιστομίου, εἰς προσιτὸν σημεῖον ἀνωθεν τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς

φορτώσεως τῆς ὑποδιαίρεσεως. Ὅταν ὁ ἐκβολῆος δὲν εἶναι ἐν χρῆσει, τόσον τὸ πῶμα ὅσον καὶ τὸ ἐπιστόμιον δέον νὰ τηρῶνται κλειστά καὶ ἐξησφαλισμένα.

Κανονισμὸς 15

Κατασκευὴ καὶ Ἀρχικαὶ Δοκιμαὶ Στεγανῶν Θυρῶν, Παραφωτίδων κ.λ.π.

(α) (I) Τὸ σχέδιον, τὰ ὑλικά καὶ ὁ τρόπος κατασκευῆς ὅλων τῶν στεγανῶν θυρῶν, παραφωτίδων, θυρίδων ἐπιβιβάσεως, φορτοθυρίδων καὶ θυρίδων ἀνθρακίσεως, ἐπιστομίων, σωλῆνων, ἐκβολῶν τέφρων 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 ἐντὸς τῆς ὁποίας θὰ ἦτο δυνατόν νὰ συσσωρευθῶσιν ἀκαθαρσίαι ἐμποδίζουσαι τὴν θύραν νὰ κλείη καλῶς.

(III) Ὅλοι οἱ κρουνοὶ καὶ τὰ ἐπιστόμια τῶν λήψεων θαλάσσης καὶ τῶν ἐξαγωγῶν κάτωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν καὶ ὅλα τὰ ἐξαρτήματα τῶν τοιοῦτων κρουῶν καὶ ἐπιστομίων, καθὼς καὶ αἱ συνδέσεις αὐτῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου θὰ εἶναι κατεσκευασμένα ἐκ χάλυβος, ὀρειχάλκου ἢ ἐτέρου ἐγκεκριμένου ἐλατοῦ ὑλικοῦ. Δὲν θὰ χρησιμοποιοῦνται ὁ κοινὸς χυτοσίδηρος ἢ τὰ ἅμοια ὑλικά.

(β) Πᾶσα στεγανὴ θύρα δέον νὰ δοκιμάζηται δι' ὑδραυλικῆς πιέσεως ὕδατοστήλης ὕψους μέχρι τοῦ καταστρώματος στεγανῶν. Ἡ δοκιμὴ αὕτη δέον νὰ ἐκτελεῖται προτοῦ τὸ πλοῖον τεθῆ ἐν ὑπηρεσίᾳ εἴτε πρὸ τῆς τοποθετήσεως τῆς θύρας, εἴτε μετὰ τὴν τοποθέτησιν αὐτῆς.

Κανονισμὸς 16

Κατασκευὴ καὶ Ἀρχικαὶ Δοκιμαὶ Στεγανῶν Καταστρωμάτων, Ὀχετῶν κ.λ.π.

(α) Στεγανὰ καταστρώματα, ὀχετοί, σήραγγες, κοίλαι τρόπιδες καὶ ἀεραγωγοί, ὅταν εἶναι στεγανῆς κατασκευῆς, δέον νὰ εἶναι ἀντοχῆς ἴσης πρὸς τὴν τῶν στεγανῶν διαφραγμάτων εἰς τὰ ἀντίστοιχα ὕψη. Τὰ χρησιμοποιούμενα μέσα διὰ τὴν ἐπίτευξιν στεγανότητος καὶ αἱ υἱοθετούμεναι διατάξεις διὰ τὸ κλείσιμον τῶν ἀνοιγμάτων αὐτῶν δέον νὰ τυγχάνωσι τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς. Οἱ στεγανοὶ ἀεραγωγοὶ καὶ οἱ ὀχετοὶ δέον νὰ ἐξιχνυῶνται τοῦλάχιστον μέχρι τοῦ καταστρώματος στεγανῶν.

(β) Μετὰ τὸ πέρας τῆς κατασκευῆς, δέον νὰ ἐκτελεῖται ἐπὶ τῶν στεγανῶν καταστρωμάτων δοκιμὴ δι' ἐκσφενδόνσεως ὕδατος δι' εὐκάμπτου σωλῆνος ἢ διὰ κατακλύσεως αὐτῶν δι' ὕδατος, καθὼς ἐπίσης καὶ δοκιμὴ δι' ἐκσφενδόνσεως ὕδατος δι' εὐκάμπτου σωλῆνος ἐπὶ τῶν στεγανῶν ὀχετῶν, σήραγγων καὶ ἀεραγωγῶν.

Κανονισμὸς 17

Στεγανότης ἀνωθεν τῆς Γραμμῆς Ὀρίου Βυθίσεως

(α) Δύναται νὰ ἀπαιτηθῆ ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ὅπως λαμβάνωνται πάντα τὰ λογικὰ καὶ πρακτικὰ μέτρα διὰ τὸν περιορισμὸν τῆς εἰσροῆς καθὼς καὶ τῆς ροῆς τοῦ ὕδατος ἀνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν. Τοιαῦτα μέτρα δύναται νὰ περιλαμβάνωσιν τμηματικὰ διαφράγματα ἢ πλαίσια. Ὅταν τοποθετοῦνται οὕτω στεγανὰ τμηματικὰ διαφράγματα ἢ πλαίσια ἐπὶ τοῦ καταστρώματος στεγανῶν ὑπεράνω ἢ εἰς ἀμεσον γεινίασιν τῶν κυρίων στεγανῶν διαφραγμάτων, ταῦτα δέον νὰ συνδέωνται ὕδατοστεγῶς μετὰ τοῦ περιβλήματος καὶ τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, εἰς τρόπον ὥστε νὰ μειοῦται ἡ ροὴ τοῦ ὕδατος κατὰ μῆκος τοῦ καταστρώματος ὅταν τὸ ὑποστὰν βλάβην πλοῖον ἔχη ἐγκαρσίαν κλίσιν. Ὅταν τὸ τμηματικὸν στεγανὸν διάφραγμα δὲν τοποθετεῖται ἐν εὐθυγραμμίᾳ πρὸς τὸ ὑποκάτω στεγανὸν διάφραγμα, τότε τὸ τμήμα τοῦ καταστρώματος στεγανῶν τὸ περιλαμβανόμενον μετὰξὺ αὐτῶν θὰ κατασκευάζεται ὕδατοστεγῶς.

(β) Το καταστρώμα στεγανών η τὸ ἄνωθεν αὐτοῦ καταστρώμα δέον νὰ εἶναι ἀδιαπέραστον ὑπὸ εἰσρέοντων ὑδάτων, ὑπὸ τὴν ἔννοιαν ὅτι ὑπὸ συνθήκας συνθήκας πλεύσεως δὲν θὰ εἰσδύσῃ ὕδωρ πρὸς τὰ κάτω. Ὅλα τὰ ἐπὶ τοῦ ἐκτεθειμένου καταστρώματος ἀνοίγματα δέον νὰ περιβάλλονται ὑπὸ τοιχωμάτων ἐπαρκoῦς ὕψους καὶ ἀντοχῆς καὶ νὰ εἶναι ἐφωδιασμένα μετ' ἐπαρκῆ μέσα ἐπιτρέποντα τὸ ταχὺ κλείσιμον αὐτῶν ὑδατοστεγῶς ἀπὸ ὑδάτων θαλάσσης. Θυρίδες ἐκροῆς ὕδατος εἰς τὸ δρῦφακτον ἀνοικτὰ κινηθώματα καὶ οἱ εὐδίαιοι δέον νὰ τοποθετοῦνται ὡς ἀπαιτεῖται διὰ ταχεῖαν ἐκροὴν τοῦ ὕδατος ἐξ ἐκτιθεμένου καταστρώματος ὑφ' οἰασδῆποτε καιρικῆς συνθήκας.

(γ) Παραφωτίδες, θυρίδες ἐπιβιβάσεως, φορτοθυρίδες καὶ θυρίδες ἀνθρακείσεως, ὡς καὶ ἄλλα μέσα κλεισίματος ἀνοιγμάτων ἐπὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ περιβλήματος ἄνωθεν τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως, δέον νὰ εἶναι καταλλήλως ἐσχεδιασμένα καὶ κατεσκευασμένα καὶ ἐπαρκoῦς ἀντοχῆς, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν χώρων ἐπὶ τῶν ὁποίων εἶναι τοποθετημένοι καὶ τῶν θέσεών των ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἀνωτάτην γραμμὴν φορτώσεως τῆς ὑποδιαίρεσεως.

(δ) Θὰ προβλέπωνται κατάλληλα ἐσωτερικὰ καλύμματα παραφωτίδων διατεθειμένα εἰς τρόπον ὥστε νὰ δύνανται νὰ κλείσιν εὐκόλως καὶ τελεσφόρως καὶ νὰ στερεοῦνται ὑδατοστεγῶς, δι' ἀπάσας τὰς παραφωτίδας τὰς τοποθετημένας κάτωθεν τοῦ πρώτου καταστρώματος τοῦ κειμένου ἀμέσως ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν.

Κανονισμὸς 18

Διατάξεις Ἀπαντλήσεως Κυτῶν εἰς Ἐπιβατηγὰ Πλοῖα.

(α) Τὰ πλοῖα δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένα μετ' ἱκανοποιητικὴν ἐγκατάστασιν ἀπαντλήσεως κύτους, ἱκανὴν διὰ τὴν ἀπάντλησιν καὶ τὴν ἀποστράγγισιν οἰουδῆποτε στεγανοῦ διαμερίσματος, ὑφ' ὅλας τὰς ἐν τῇ πράξει συνθήκας κατόπιν βλάβης, εἴτε κατακόρυφον εἶναι τὸ πλοῖον εἴτε κεκλιμένον, ἐξαιρουμένων τῶν διαμερισμάτων ἐκείνων ἅτινα προορίζονται μονίμως διὰ πετρέλαιον ἢ ὕδωρ. Πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον εἶναι γενικῶς ἀναγκαῖα ἢ ὑπαρξίς πλευρικῶν ἀναρροφήσεων, ἐξαιρέσει τῶν στενῶν διαμερισμάτων τῶν εὐρισκομένων εἰς τὰ ἄκρα τοῦ πλοίου, ἐνθα μία μόνον ἀναρρόφησης δύναται νὰ θεωρηθῇ ἐπαρκῆς. Εἰς διαμερίσματα ἀσυνήθους σχήματος, δύνανται νὰ ἀπαιτηθῶσιν ἐπιπρόσθετοι ἀναρροφήσεις. Δέον νὰ ὑπάρχῃ κατάλληλος διάταξις ἐπιτρέπουσα εἰς τὸ ὕδωρ νὰ ρεῖ ἐλευθέρως πρὸς τοὺς ἀναρροφητικoὺς σωλῆνας τοῦ διαμερίσματος. Ἐὰν ἡ Ἀρχὴ παραδεχθῇ ὅτι διὰ ὠρισμένα διαμερίσματα δὲν ἀπαιτοῦνται διατάξεις ἀπαντλήσεως, δύνανται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν μὴ ἐφαρμογὴν ταύτης, ἐὰν οἱ γενόμενοι ὑπολογισμοὶ συμφώνως πρὸς τοὺς ὅρους τῆς παραγράφου (β) τοῦ Κανονισμοῦ 7 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου ἀποδεικνύουσιν ὅτι δὲν θὰ μειωθῇ ἡ ἀσφάλεια τοῦ πλοίου. Θὰ προβλέπωνται ἀποτελεσματικὰ μέσα ἀποστράγγισης τῶν ὑδάτων εἰς κύτῃ φέροντα μόνωσιν.

(β) (I) Τὰ πλοῖα θὰ εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ τριῶν τοῦλάχιστον μηχανοκίνητων ἀντλιῶν συνδεδεμένων μετὰ τοῦ κυρίου ἀγωγοῦ ἀπαντλήσεως κύτους, ἐκ τῶν ὁποίων ἡ μία δύναται νὰ λαμβάνῃ κίνησιν ἀπὸ τὴν προωστήριον μηχανήν. Ἐὰν ὁ δείκτης κριτηρίου εἶναι 30 καὶ ἄνω, δέον νὰ ὑπάρχῃ μία ἐπιπρόσθετος ἀνεξάρτητος μηχανοκίνητος ἀντλία.

(II) Ὁ κατωτέρω πίναξ δίδει τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀπαιτουμένων ἀντλιῶν :

Δείκτης κριτηρίου	Μικρότερος	
	τοῦ 30	30 καὶ ἄνω
Ἀντλία κινουμένη ἐκ τῆς κυρίας μηχανῆς (δύναται νὰ ἀντικατασταθῇ ὑπὸ μιᾶς ἀνεξαρτήτου μηχανοκίνητου ἀντλίας).....	1	1
Ἀνεξάρτητοι μηχανοκίνητοι ἀντλίας.....	2	3

(III) Ἀντλία ὑγιεινῆς, ἔρματος καὶ γενικῆς χρήσεως δύνανται νὰ θεωρῶνται ὡς ἀνεξάρτητοι μηχανοκίνητοι ἀντλίας, ὅταν εἶναι συνδεδεμένοι πρὸς τὸ δίκτυον ἀπαντλήσεως κυτῶν.

(γ) Ὅπου εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, αἱ μηχανοκίνητοι ἀντλίας κύτους δέον νὰ τοποθετοῦνται εἰς κεχωρισμένα στεγανά διαμερίσματα οὕτω πως διατεταγμένα ἢ τοποθετημένα, ὥστε ταῦτα νὰ μὴ κατακλύζονται ἀμέσως συνεπειᾶ τῆς αὐτῆς βλάβης. Ἐὰν αἱ μηχαναὶ καὶ οἱ λέβητες εὐρισκωνται εἰς δύο ἢ πλείονα στεγανά διαμερίσματα, αἱ διὰ τὴν ἀπάντλησιν τῶν κυτῶν διαθέσιμοι ἀντλίας δέον νὰ εἶναι κατὰ τὸ δυνατόν διανεμημένοι εἰς τὰ διαμερίσματα ταῦτα.

(δ) Ἐπὶ πλοίων μήκους 300 ποδῶν (ἢ 91,5 μέτρων) ἢ ἐχόντων δείκτην κριτηρίου 30 καὶ ἄνω, ἡ διάταξις δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε μία τοῦλάχιστον μηχανοκίνητος ἀντλία νὰ εἶναι διαθέσιμος πρὸς χρῆσιν ὑφ' ὅλας τὰς συνθήκας συνθήκας, ὑφ' ἃς τὸ πλοῖον θὰ ἦτο δυνατόν νὰ κατακλυσθῇ ἐν πλῆ. Ἡ ἀπαιτήσις αὕτη θὰ θεωρηθῇ εκπληρωθεῖσα ἐάν :

- (I) μία τῶν ἀπαιτουμένων ἀντλιῶν εἶναι ἀντλία ἀσφαλείας ἠγγυημένου ὑποβρυχίου τύπου, λαμβάνουσα ἐνέργειαν κινήσεως ἐκ πηγῆς κειμένης ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, ἢ
- (II) αἱ ἀντλίας καὶ αἱ πηγαὶ ἐνεργείας διὰ τὴν κίνησιν των εἶναι οὕτω πως διατεταγμένα καὶ ὅλον τὸ μήκος τοῦ πλοίου ὥστε, ὑπὸ οἰασδῆποτε συνθήκας κατακλύσεως, ἃς τὸ πλοῖον ἀπαιτεῖται νὰ ἀντιμετωπίσῃ, μία τοῦλάχιστον ἀντλία, εὐρισκομένη εἰς μὴ βλαβερὸν διαμερίσμα, νὰ δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ.

(ε) Ἐξαιρέσει τῶν προσθέντων ἀντλιῶν τῶν προοριζομένων μόνον διὰ τὴν ἀποκλειστικὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἀκροίων δεξαμενῶν ζυγοσταθμίσεως, ἐκάστη ἀπαιτουμένη ἀντλία κύτους δέον νὰ εἶναι διατεταγμένη κατὰ τρόπον ἐπιτρέποντα τὴν ὑφ' αὐτῆς ἀναρρόφησην ἐξ οἰουδῆποτε διαμερίσματος τοῦ ὁποίου ἡ ἀπάντλησις ἀπαιτεῖται ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(στ) (I) Ἐκάστη ἀνεξάρτητος μηχανοκίνητος ἀντλία κύτους δέον νὰ εἶναι ἱκανὴ νὰ προσδίδῃ ταχύτητα εἰς τὸ ὕδωρ, ἐντὸς τοῦ ἀπαιτουμένου κυρίου ἀγωγοῦ ἀπαντλήσεως κύτους, οὐχὶ μικρότερον τῶν 400 ποδῶν (ἢ 122 μέτρων) ἀνὰ λεπτόν. Ἀνεξάρτητοι μηχανοκίνητοι ἀντλίας κύτους ἐγκατεστημένοι εἰς χώρους μηχανῶν δέον νὰ ἔχωσιν ἀπ' εὐθείας ἀναρροφήσεις ἐκ τῶν χώρων τούτων, ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν ὅτι δὲν θὰ ἀπαιτηθῶσι περισσότεραι τῶν δύο ἀναρροφήσεων δι' ἕκαστον τῶν χώρων τούτων. Ὅταν ὑπάρχωσι δύο ἢ περισσότεραι τοιαῦται ἀναρροφήσεις θὰ προβλέπεται μία τοῦλάχιστον εἰς τὴν ἀριστερὰν πλευρὰν καὶ μία εἰς τὴν δεξιάν. Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ ὅπως ἀνεξάρτητοι μηχανοκίνητοι ἀντλίας κύτους ἐγκατεστημένοι εἰς ἄλλους χώρους ἔχωσι κεχωρισμένως ἀπ' εὐθείας ἀναρροφήσεις. Αἱ ἀπ' εὐθείας ἀναρροφήσεις δέον νὰ εἶναι καταλλήλως διατεταγμένοι καὶ αἱ ἐκ τούτων εὐρισκόμενοι εἰς χώρον μηχανῶν δέον νὰ ἔχωσι διάμετρον οὐχὶ μικρότεραν τῆς τοῦ κυρίου ἀγωγοῦ ἀπαντλήσεως κύτους.

(II) Εἰς πλοῖα καίοντα γαιάνθρακα, δέον νὰ ὑπάρχῃ εἰς τὸ λεβητοστάσιον, ἐπὶ πλεόν τῶν ἄλλων ἀναρροφήσεων τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, εἰς εὐκαμπτος ἀναρροφητικὸς σωλὴν καταλλήλου διαμέτρου καὶ ἀρκετοῦ μήκους, ὁ ὁποῖος νὰ δύναται νὰ συνδεθῇ εἰς τὴν ἀναρρόφησην μιᾶς ἀνεξαρτήτου μηχανοκίνητου ἀντλίας.

(ζ) (I) Ἐπὶ πλεόν τῆς ἀπ' εὐθείας ἀναρροφήσεως ἢ ἀναρροφήσεων τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τῆς παραγράφου (στ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, θὰ ὑπάρχῃ ἐντὸς τοῦ χώρου μηχανῶν μία ἀπ' εὐθείας ἀναρρόφησης ἀπὸ τῆς κυρίας ἀντλίας κυκλοφορίας μέχρι τοῦ σημείου ἀποστράγγισης τῶν χώρων μηχανῶν ἐφωδιασμένη δι' ἐνὸς ἀντεπιστρεπτικοῦ ἐπιστομίου. Ἡ διάμετρος τοῦ σωλῆνος τῆς ἀπ' εὐθείας ταύτης ἀναρροφήσεως θὰ εἶναι τοῦλάχιστον τὰ 2/3 τῆς διαμέτρου ἀναρροφήσεως τῆς ἀντλίας εἰς τὴν

περίπτωσιν τῶν ἀτμοπλοίων, τῆς αὐτῆς δὲ διαμέτρου πρὸς τὴν ἀναρρόφησιν τῆς ἀντλίας εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν δηζλοπλοίων.

(II) Ἐὰν κατὰ τὴν γνώμην τῆς Ἀρχῆς, ἡ κυρία ἀντλία κυκλοφορίας δὲν εἶναι κατάλληλος πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον, τότε θὰ ἀγεται μίᾳ ἀπ' εὐθείας ἀναρρόφῃσις ἀσφαλείας κύτους ἀπὸ τῆς μεγίστης ἐπὶ τοῦ πλοίου μηχανοκινήτου ἀντλίας μέχρι τοῦ σημείου ἀποστραγγίσεως τοῦ χώρου μηχανῶν. Ἡ διάμετρος τῆς ἀναρρόφῃσεως ταύτης θὰ εἶναι ἴση πρὸς τὴν διάμετρον ἀναρρόφῃσεως τῆς χρησιμοποιουμένης ἀντλίας. Ἡ παροχὴ τῆς ἀντλίας ταύτης, οὕτω συνδεδεμένης, θὰ υπερβαίνει κατὰ ποσότητα, ἱκανοποιούσαν τὴν Ἀρχήν, τὴν παροχὴν τὴν ἀπαιτούμενην διὰ μίαν ἀντλιαν κύτους τῆς ἐγκαταστάσεως.

(III) Τὰ βάρτρα τῶν ἐπιστομιῶν λήψεως θαλάσσης καὶ τῶν ἀπ' εὐθείας ἀναρρόφῃσεων δέον νὰ ἐπεκτείνωνται ἀρκετὰ ὑπεράνω τοῦ δαπέδου τοῦ μηχανοστασίου.

(IV) Ἐὰν τὸ χρησιμοποιούμενον καύσιμον εἶναι ἢ δύναται νὰ εἶναι γαιάνθραξ καὶ ἐὰν δὲν ὑπάρχη στεγανὸν διάφραγμα μεταξὺ τῶν μηχανῶν καὶ τῶν λεβήτων, δέον νὰ τοποθετῆται εἰς πᾶσαν ἀντλιαν κυκλοφορίας χρησιμοποιουμένην κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ ἔδαφιου (I) τῆς παρούσης παραγράφου, εἴτε μίᾳ ἀπ' εὐθείας κατάθλιψις ἐκτὸς πλοίου, εἴτε διαζευκτικῶς μίᾳ συνδεδεμένη μετὰ τὴν κατάθλιψιν τῆς ἀντλίας κυκλοφορίας.

(η) (I) Ὅλοι αἱ σωληνώσεις αἱ ἐξυπηρετοῦσαι τὴν ἀπάντλησιν χώρων φορτίου ἢ μηχανῶν, δέον νὰ εἶναι ἐντελῶς κενωρίμεναι τῶν σωληνώσεων αἱ ὁποῖαι χρησιμεύουν διὰ τὴν πλήρωσιν ἢ ἐκκένωσιν τῶν δεξαμενῶν ὕδατος ἢ πετρελαίου.

(II) Ὅλοι οἱ σωλῆνες τοῦ δικτύου κύτους οἱ χρησιμοποιούμενοι ἐντὸς ἢ κάτωθεν τῶν ἀνθρακαποθηκῶν ἢ τῶν πετρελαιοαποθηκῶν καυσίμου ἢ ἐντὸς χώρων λεβήτων ἢ μηχανῶν, περιλαμβανομένων τῶν χώρων ἐντὸς τῶν ὁποίων ὑπάρχουσι δεξαμεναὶ κατακαθίσεως πετρελαίου ἢ συγκροτήματα ἀντλιῶν πετρελαίου καυσίμου, θὰ εἶναι κατεσκευασμένοι ἐκ χάλυβος ἢ ἐξ ἄλλου ἐγκριμένου ὕλικου.

(θ) Ἡ διάμετρος τοῦ κυρίου ἀγωγοῦ ἀπάντλησεως κύτους θὰ ὑπολογίζεται συμφώνως πρὸς τὸν κατωτέρω τύπον, ὑπονοουμένου ὅτι, ἡ ἐσωτερικὴ διάμετρος τοῦ κυρίου ἀγωγοῦ ἀπάντλησεως δύναται νὰ ἔχη μίαν ἐκ τῶν πλησιεστέρων τυποποιημένων τιμῶν, ἧτις θὰ θεωρῆται ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ὡς παραδεκτὴ :

$$d = \sqrt{\frac{L(B+D)}{2500} + I}$$

ἐνθα,

d = ἐσωτερικὴ διάμετρος τοῦ κυρίου ἀγωγοῦ ἀπάντλησεως εἰς δακτύλους

L = μῆκος πλοίου εἰς πόδας

B = πλάτος πλοίου εἰς πόδας

D = κοῖλον τοῦ πλοίου μέχρι τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, εἰς πόδας

ἢ,

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

ἐνθα,

d = ἐσωτερικὴ διάμετρος τοῦ κυρίου ἀγωγοῦ ἀπάντλησεως εἰς χιλιοστόμετρα

L = μῆκος πλοίου εἰς μέτρα

B = πλάτος πλοίου εἰς μέτρα.

D = κοῖλον τοῦ πλοίου μέχρι τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, εἰς μέτρα.

Ἡ διάμετρος τῶν διακλαδώσεων τοῦ κυρίου ἀγωγοῦ ἀπάντλησεως θὰ ὑπολογίζεται διὰ κανόνων καθοριζομένων ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(ι) Ἡ διάταξις τοῦ δικτύου ἀπάντλησεως κύτους καὶ τοῦ δικτύου ἔρματος δέον νὰ εἶναι τοιαύτη, ὥστε νὰ ἀποκλεισθῆται ἡ δυνατότης εἰσορῆς ὕδατος ἐκ τῆς θαλάσσης ἢ ἐκ χώρων ἔρματος ἐντὸς τῶν χώρων φορτίου καὶ μηχανῶν, ἢ ἐξ ἑνὸς διαμερίσματος εἰς ἄλλο. Εἰδικὴ μέριμνα δέον νὰ λαμβάνηται προκειμένου περὶ δεξαμενῆς κύτους συνδεδεμένης πρὸς τὸ δίκτυον ἀπάντλησεως κύτους καὶ ἔρματος, ὥστε νὰ μὴ δύναται αὐτὴ νὰ πληρωθῆ ἔξ ἀβλεψίας διὰ θαλασσίου ὕδατος, ὅταν περιέχη φορτίον, ἢ νὰ ἐκκενωθῆ διὰ τινος σωλῆνος ἀπάντλησεως κύτους, ὅταν περιέχη ὕδατινον ἔρμα.

(ια) Δέον νὰ λαμβάνεται μέριμνα, ὥστε διαμερίσμα τι ἐξυπηρετούμενον ὑπὸ ἀναρροφητικοῦ σωλῆνος ἀπάντλησεως κύτους, νὰ μὴ δύναται νὰ κατακλυσθῆ ἐὰν ὁ σωλῆν οὗτος ἀποκοπῆ ἢ ὑποστῆ βλάβην εἰς ἕτερον διαμερίσμα, συνεπιεζομένης ἢ προσαράξεως. Πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον, ὅπου ὁ σωλῆν οὗτος εὐρίσκεται εἰς ἀπόστασιν ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου ἐγγυτέραν τοῦ ἐνὸς πέμπτου τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου (μετρουμένην κατ' ὄρθην γωνίαν πρὸς τὸν διαμήκη ἄξονα τοῦ πλοίου εἰς τὸ ὕψος τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαίρεσεως) ἢ ἐὰν διέρρηται διὰ κοιλῆς τρόπιδος, δέον νὰ ὑπάρχη ἐπὶ τοῦ σωλῆνος ἀντεπιστρεπτικὸ ἐπιστόμιον τοποθετημένον εἰς τὸ διαμερίσμα τὸ περιέχον τὸ ἀνοικτὸν ἄκρον τοῦ σωλῆνος.

(ιβ) Ὅλα τὰ κιβώτια διανομῆς, οἱ κρουνοὶ καὶ τὰ ἐπιστόμια τοῦ συστήματος ἀπάντλησεως κυτῶν δέον νὰ εὐρίσκωνται εἰς θέσεις προσιτὰς ἐν παντὶ χρόνῳ καὶ ὑπὸ πάσας τὰς συνθήκας συνθήκας. Ἡ διάταξις αὐτῶν δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε εἰς περίπτωσιν κατακλύσεως, ἢ μίᾳ τῶν ἀντλιῶν κύτους νὰ δύναται νὰ ἀναρροφήσῃ ἔξ οἰοδῆποτε διαμερίσματος. Ἐπὶ πλεόν, ἐὰν ἤθελε λάβει χώραν ζημία εἰς μίαν ἀντλιαν ἢ εἰς τὸν σωλῆνα αὐτῆς τὸν συνδεδεμένον πρὸς τὸν κύριον ἀγωγὸν ἀπάντλησεως, ὅταν ταῦτα εὐρίσκωνται εἰς ἀπόστασιν μικροτέραν τοῦ ἐνὸς πέμπτου τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου, νὰ μὴ δύναται αὐτὴ νὰ ἐμποδίσῃ τὴν λειτουργίαν τοῦ συστήματος τῆς ἀπάντλησεως τῶν κυτῶν. Ἐὰν ὑπάρχη ἐν μόνον δίκτυον σωληνώσεων κοινὸν εἰς ὅλας τὰς ἀντλίας, ὁ χειρισμὸς τῶν ἀναγκαίων κρουνοῦν ἢ ἐπιστομιῶν δέον νὰ δύναται νὰ ἐκτελεῖται ἀπὸ σημείου εὐρισκομένου ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν. Ἐὰν, πλὴν τοῦ κυρίου δικτύου ἀπάντλησεως κυτῶν, ὑπάρχη δίκτυον κινδύνου τοῦτο δέον νὰ εἶναι ἀνεξάρτητον τοῦ κυρίου δικτύου καὶ νὰ εἶναι οὕτω πᾶς διατεταγμένον ὥστε μίᾳ ἀντλίᾳ νὰ δύναται νὰ ἐξυπηρετῆ οἰοδῆποτε διαμερίσμα διατελοῦν ἐν κατακλύσει. Εἰς τὴν τελευταίαν ταύτην περίπτωσιν, ἀπαιτεῖται μόνον ὅπως οἱ κρουνοὶ καὶ τὰ ἐπιστόμια τὰ ἀναγκαῖα διὰ τὸν χειρισμὸν τοῦ δικτύου κινδύνου δύναται νὰ χειρίζωνται ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν.

(ιγ) Ὅλοι οἱ κρουνοὶ καὶ τὰ ἐπιστόμια τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὴν παράγραφον (ιβ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἄτινα δύναται νὰ χειρίζωνται ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, θὰ ἔχωσι τὰ χειριστήρια αὐτῶν εἰς τὸν σταθμὸν χειρισμοῦ εὐκρινῶς σημειούμενα καὶ θὰ ἐφωδιάζωνται διὰ μέσων ἐνδείξεως ἐὰν εἶναι ἀνοικτὰ ἢ κλειστά.

Κανονισμὸς 19.

Κατατοπιστικὰ στοιχεῖα Εὐσταθείας Ἐπιβατηγῶν καὶ Φορτηγῶν Πλοίων

(α) Τὰ ἐπιβατηγὰ καὶ φορτηγὰ πλοῖα δέον νὰ ὑφίστανται μετὰ τὴν συμπλήρωσιν αὐτῶν, δοκιμὴν εὐσταθείας διὰ τὸν καθορισμὸν τῶν στοιχείων εὐσταθείας αὐτῶν. Ὁ πλοίαρχος δέον νὰ ἐφοδιάζεται δι' ὄλων τῶν σχετικῶν θετικῶν στοιχείων τῶν ἀναγκαιούτων ὅπως δύναται οὗτος νὰ καθοδηγηθῆ διὰ τρόπου ἀπλοῦ καὶ ταχέος, ἐπὶ τῆς εὐσταθείας τοῦ πλοίου ὑπὸ διαφόρους συνθήκας ὑπηρεσίας. Ἀντίγραφον τῶν ἀνωτέρω θὰ ὑποβάλλεται εἰς τὴν Ἀρχήν.

(β) Ἐὰν εἰς ἐν πλοῖον λάβωσι χώραν μετατροπῆς τοιαύτης ὥστε νὰ μεταβάλλωσιν οὐσιαστικῶς τὰ χαρακτηριστικὰ στοιχεῖα εὐσταθείας τὰ χορηγηθέντα εἰς τὸν πλοίαρχον, δέον νὰ χορηγηθῶσιν αὐτῷ νέα διωρθωμένα στοιχεῖα εὐσταθείας. Ἐὰν κρίνεται ἀναγκαῖον, θὰ ἐκτελεσθῆ νέα δοκιμὴ εὐσταθείας τοῦ πλοίου.

(γ) Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἀπαλλάξῃ ὄρισμένον πλοῖον τῆς τοιαύτης δοκιμῆς εὐσταθείας, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι ὑπάρχωσι διαθέσιμα βασικὰ στοιχεῖα προκύπτοντα ἐκ δοκιμῆς εὐσταθείας ἑτέρου ἀδελφοῦ πλοίου, ἢ δὲ Ἀρχὴ ἤθελε πεισθῆ ὅτι πάντα τὰ στοιχεῖα, τὰ σχετικὰ διὰ τὴν εὐστάθειαν τοῦ ἀπαλλασσομένου πλοίου, δύναται νὰ ληφθῶσιν ἐκ τῶν τοιούτων βασικῶν στοιχείων.

(δ) Ἡ Ἀρχὴ δύναται ἐπίσης νὰ ἀπαλλάξῃ τῆς δοκιμῆς εὐσταθείας ὄρισμένον πλοῖον ἢ κλάσιν πλοίων, εἰδικῶς κατεσκευασμένα διὰ τὴν μεταφορὰν ὑγρῶν ἢ μεταλλεύματος χύμα, ὅταν τὰ ὑπάρχοντα δεδομένα ὁμοίων πλοίων ἀποδεικνύωσι σαφῶς ὅτι δεδομένων τῶν διαστάσεων καὶ τῶν διατάξεων τοῦ πλοίου, θὰ ὑπάρχῃ ἀρκετὸν μετακεντρικὸν ὕψος ὑφ' ὅλας τὰς πιθανὰς συνθήκας φορτώσεως.

Κανονισμὸς 20.

Σχεδιαγράμματα Ἐλέγχου Βλαβῶν.

Θὰ ὑπάρχωσι μονίμως ἐκτεθειμένα πρὸς καθοδήγησιν τοῦ ἀξιωματικοῦ τοῦ ὑπευθύνου διὰ τὸ πλοῖον, σχεδιαγράμματα δευκνύοντα εὐκρινῶς τὰ ὅρια τῶν στεγανῶν διαμερισμάτων δι' ἕκαστον κατάστρωμα καὶ κύτος, τὰ ὑπάρχοντα ἀνοίγματα ἐπ' αὐτῶν μετὰ τῶν μέσων κλεισίματος αὐτῶν καὶ τῆς θέσεως τοῦ χειρισμοῦ αὐτῶν, καὶ αἱ διατάξεις διορθώσεως πάσης κλίσεως ὀφειλομένης εἰς κατάκλισιν, Ἐπι πλεόν, θὰ χορηγοῦνται εἰς τοὺς ἀξιωματικούς βιβλίαια περιέχοντα τὰ ἀνωτέρω στοιχεῖα.

Κανονισμὸς 21.

Σήμανσις, Περιοδικὸς Χειρισμὸς καὶ Ἐπιθεώρησις τῶν Στεγανῶν Θυρῶν κ.λπ.

(α) Ὁ Κανονισμὸς οὗτος ἐφαρμόζεται ἐπὶ τῶν νέων καὶ τῶν ὑπαρχόντων πλοίων.

(β) Δέον νὰ ἐκτελῶνται ἀπαξ τῆς ἐβδομάδος γυμνάσια χειρισμοῦ τῶν στεγανῶν θυρῶν, παραφωτιδίων, ἐπιστομιῶν καὶ μηχανισμῶν κλεισίματος εὐδαιῶν, ἐκβολῶν τεφρῶν καὶ ἀπορριμμάτων. Εἰς πλοῖα ἐκτελοῦντα πλόας, διαρκείας μείζονος τῆς μιᾶς ἐβδομάδος, πλήρες γυμνάσιον δέον νὰ λαμβάνῃ χώραν πρὸ τοῦ ἀπόπλου, ἕτερα δὲ γυμνάσια νὰ ἐπακολουθοῦν διαρκούντος τοῦ πλοῦ τοῦλάχιστον ἀπαξ τῆς ἐβδομάδος. Εἰς ὅλα τὰ πλοῖα αἱ μηχανολίητοι στεγανὰ θύραι καὶ αἱ γιγγλυμῶται θύραι ἐπὶ τῶν κυρίων ἐγκαταστάσεων διαφραγμάτων, ὅσαι χρησιμοποιοῦνται ἐν πλῶ, θὰ δοκιμάζονται καθημερινῶς.

(γ) (I) Αἱ στεγανὰ θύρες καὶ πάντες οἱ μηχανισμοὶ καὶ οἱ ἀντίστοιχοι δείκται, ὡς καὶ πάντα τὰ ἐπιστόμια, τὸ κλεισίμον τῶν ὁποίων εἶναι ἀναγκαῖον διὰ νὰ καταστῇ διαμέρισμά τι στεγανόν, καὶ πάντα τὰ ἐπιστόμια, ὁ χειρισμὸς τῶν ὁποίων εἶναι ἀναγκαῖος διὰ τὸν ἔλεγχον τῆς ἐγκαταστάσεως διατάξεως τοῦ ἐλέγχου βλαβῶν, δέον νὰ ὑφίστανται ἐν πλῶ περιοδικὴν ἐπιθεώρησιν τοῦλάχιστον ἀπαξ τῆς ἐβδομάδος.

(II) Τὰ ἐπιστόμια ταῦτα, αἱ θύραι καὶ οἱ μηχανισμοὶ αὐτῶν, θὰ σημαίνονται καταλλήλως εἰς τρόπον ὅστε νὰ χειρίζονται ὀρθῶς καὶ νὰ ἐπιτυγχάνεται ἡ μεγίστη ἀσφάλεια.

Κανονισμὸς 22

Ἐγγραφαὶ εἰς Ἡμερολόγιον

(α) Ὁ Κανονισμὸς οὗτος ἐφαρμόζεται εἰς τὰ νέα καὶ τὰ ὑπάρχοντα πλοῖα.

(β) Αἱ γιγγλυμῶται θύραι, τὰ ἀφαιρέτὰ ἐλάσματα, αἱ παραφωτιδίδες, αἱ θυρίδες ἐπιβιβάσεως, αἱ φορτοθυρίδες, αἱ θυρίδες ἀνθρακείσεως καὶ τὰ λοιπὰ ἀνοίγματα, τὰ ὁποῖα συμφώνως πρὸς τοὺς παρόντας Κανονισμοὺς, δέον νὰ εἶναι κλειστὰ κατὰ τὸν πλοῦν, δέον νὰ κλ. ἴωνται πρὸ τοῦ ἀπόπλου. Αἱ ὅροι τοῦ κλεισίματος καὶ αἱ ὅροι τοῦ ἀνοίγματος (ἐφ' ὅσον ἐπιτρέπεται ὑπὸ τῶν παρόντων Κανονισμῶν) δέον νὰ καταχωροῦνται εἰς τὸ Ἡμερολόγιον, ὡς θὰ προβλέπεται, ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(γ) Μυσία περὶ ὅλων τῶν γυμνασίων καὶ ἐπιθεωρήσεων τῶν ἀπαιτούμενων ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 21 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, δέον νὰ γίνεται εἰς τὸ ἡμερολόγιον καὶ νὰ ἀναφέρεται λεπτομερῶς πᾶν διαπιστούμενον ἐλάττωμα.

ΜΕΡΟΣ Γ'

ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

(Τὸ μέρος Γ' ἐφαρμόζεται εἰς τὰ ἐπιβατηγὰ καὶ εἰς τὰ φορτηγὰ πλοῖα)

Κανονισμὸς 23

Γενικά

(α) Αἱ ἠλεκτρικαὶ ἐγκαταστάσεις εἰς τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα δέον νὰ εἶναι τοιαῦται, ὥστε :

(I) Αἱ οὐσιώδεις ὑπηρεσίαι ἀσφαλείας νὰ τηρῶνται ὑπὸ πάσας τὰς συνθήκας ἐκτάκτου ἀνάγκης, καὶ

(II) Ἡ ἀσφάλεια τῶν ἐπιβατῶν, τοῦ πληρώματος καὶ τοῦ πλοίου νὰ ἐξασφαλίζεται ἐξ ἀτυχημάτων προερχομένων ἐξ ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας.

(β) Τὰ φορτηγὰ πλοῖα δέον νὰ συμμορφοῦνται πρὸς τοὺς Κανονισμοὺς 26, 27, 28, 29, 30 καὶ 33 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

Κανονισμὸς 24

Κυρία πηγὴ ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας εἰς ἐπιβατηγὰ πλοῖα

(α) Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον ἐπὶ τοῦ ὁποίου ἡ ἠλεκτρικὴ ἐνέργεια ἀποτελεῖ τὸ μόνον μέσον ἐξασφαλίσεως τῶν βοηθητικῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ἀπαραιτήτων διὰ τὴν πρόωσιν καὶ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου, δέον νὰ εἶναι ἐρωδιασμένον διὰ δύο τοῦλάχιστον κυρίων ἠλεκτροπαραγωγῶν ζευγῶν. Ἡ ἰσχὺς τῶν ζευγῶν τούτων δέον νὰ εἶναι τοιαύτη, ὥστε νὰ εἶναι εἰσέτι δυνατὸν νὰ ἐξασφαλισθῇ ἡ λειτουργία τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ἀναφερόμενων εἰς τὸ ἐδάφιον (α) (I) τοῦ Κανονισμοῦ 23 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, εἰς περιπτώσειν καθ' ἣν ἐν τῶν ἠλεκτροπαραγωγῶν τούτων ζευγῶν παύσῃ νὰ λειτουργῇ.

(β) Εἰς ἐπιβατηγὸν πλοῖον ὅπου ὑπάρχει εἰς μόνον κύριος σταθμὸς ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας, ὁ κύριος πῖναξ διανομῆς θὰ τοποθετῆται ἐντὸς τῆς αὐτῆς κατακορύφου ζώνης πυρκαϊᾶς. Ἐὰν ὑπάρχουν πλείονες τοῦ ἐνός σταθμοὶ ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας, ἐπιτρέπεται ὅπως ὑπάρχῃ εἰς μόνον κύριος πῖναξ διανομῆς.

Κανονισμὸς 25

Πηγὴ ἠλεκτρικῆς Ἐνεργείας Κινδύνου εἰς Ἐπιβατηγὰ Πλοῖα

(α) Μία αὐτόνομος πηγὴ ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας κινδύνου θὰ ὑπάρχῃ ἀνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν καὶ ἐκτὸς τῶν φωταγωγῶν τῶν μηχανῶν προώσεως. Ἡ θέσις αὐτῆς ἐν σχέσει πρὸς τὴν κυρίαν πηγὴν ἢ πηγὰς ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας θὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐξασφαλίζεται, κατὰ τρόπον ἱκανοποιούντα τὴν Ἀρχὴν, ὅτι πυρκαϊὰ ἢ ἄλλη ζημία ἐντὸς τοῦ χώρου μηχανῶν, ὡς οὗτος καθορίζεται εἰς τὴν παράγραφον (η) τοῦ Κανονισμοῦ 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, δὲν θὰ ἐπιδρᾷ ἐπὶ τῆς τροφοδοτήσεως ἢ τῆς διανομῆς τῆς ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας κινδύνου. Δὲν θὰ τοποθετῆται αὕτη πρῶραθεν τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως.

(β) Ἡ διαθέσιμος ἐνέργεια δέον νὰ εἶναι ἀρκετὴ διὰ νὰ τροφοδοτήσῃ πάσας τὰς ὑπηρεσίας ἅς ἡ Ἀρχὴ ἤθελε κρίνει ὡς ἀναγκαῖας διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῶν ἐπιβατῶν καὶ τοῦ πληρώματος ἐν περιπτώσει κινδύνου, λαμβανομένων δεόντως ὑπ' ὄψιν τῶν ὑπηρεσιῶν ἐκείνων, αἵτινες θὰ ἔδει νὰ λειτουργήσωσι ταυτοχρόνως. Ἰδιαιτέρα προσοχὴ δέον νὰ καταβληθῇ ὅσον ἀφορᾷ τὸν φωτισμὸν κινδύνου εἰς τοὺς σταθμοὺς τῶν σωσιβίων λέμβων ἐπὶ τοῦ καταστρώματος καὶ ἐξωτερικῶς τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου, εἰς ὅλους τοὺς διαδρόμους, κλίμακας καὶ ἐξόδους, εἰς τοὺς χώρους μηχανῶν καὶ εἰς τὰς θέσεις ἀσφαλείας τὰς καθοριζομένας εἰς τὴν παράγραφον (στ) τοῦ Κανονισμοῦ 33 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, εἰς τὴν ἀντίαν τὴν τροφοδοτοῦσαν τὸ σύστημα ραντισμοῦ πυρκαϊᾶς (sprinkler), εἰς τοὺς πλοϊκούς φανούς καὶ εἰς τοὺς φανούς σημάσεως ἡμέρας ἐὰν τροφοδοτοῦνται ὑπὸ τῆς κυρίας πηγῆς ἐνεργείας. Ἡ ἐνέργεια

δέον να είναι επαρκής δια περίοδον 36 ωρών, εκτός εάν πρόκειται περί πλοίων εκτελούντων κανονικώς βραχείς πλόδας, όποτε η 'Αρχή δύναται να δεχθῆ βραχυτέραν περίοδον, εάν κρίνη ότι και εις τὴν περίπτωσιν ταύτην ἐπιτυγχάνεται ὁ αὐτὸς βαθμὸς ἀσφαλείας.

(γ) Ἡ πηγή ἐνεργείας κινδύνου δύναται νὰ εἶναι εἴτε,

(I) Μία ἠλεκτρογεννήτρια κινουμένη ὑπὸ καταλλήλου τύπου κινητήρος, με ἀνεξάρτητον τροφοδότησιν καὶ με ἐγκριμένον σύστημα ἐκκινήσεως. Τὸ χρησιμοποιούμενον καύσιμον δέον νὰ μὴ ἔχη σημεῖον ἀναφλέξεως κατώτερον τῶν 110σ F (ἢ 43σ C), ἢ

(II) Μία συστοιχία συσσωρευτῶν, ἱκανὴ νὰ ὑπηρετήσῃ τὸ φορτίον κινδύνου χωρὶς νὰ χρήσῃ νέας φορτίσεως καὶ ἄνευ ὑπερβολικῆς πτώσεως τῆς τάσεως.

(δ) (I) "Όταν ἡ ἠλεκτρικὴ ἐνέργεια κινδύνου λαμβάνεται ἐκ μιᾶς ἠλεκτρογεννητρίας, δέον νὰ γίνῃ πρόβλεψις καὶ διὰ τὴν ὑπαρξίν προσωρινῆς πηγῆς ἐνεργείας κινδύνου διὰ συστοιχίας συσσωρευτῶν ἐπαρκοῦς χωρητικότητος :

(1) Διὰ τὴν τροφοδότησιν τοῦ δικτύου φωτισμοῦ κινδύνου συνεχῶς ἐπὶ ἡμίσειαν ὥραν.

(2) Διὰ τὸ κλείσιμον τῶν στεγανῶν θυρῶν (εἰάν αὗται λειτουργοῦν δι' ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας), ἀλλὰ χωρὶς νὰ εἶναι ἀναγκαῖον νὰ κλεισθῶσιν ὅλαι ταυτοχρόνως.

(3) Διὰ τὴν λειτουργίαν τῶν ἐνδεικτῶν (εἰάν λειτουργοῦσι δι' ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας) οἷτινες δεικνύουσιν εἰάν αἱ μηχανοκίνητοι στεγαναὶ θύραι εἶναι ἀνοικταὶ ἢ κλεισταὶ, καὶ

(4) Διὰ τὴν λειτουργίαν τῶν ἠχητικῶν σημάτων (εἰάν λειτουργοῦσι δι' ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας) ἄτινα εἰδοποιοῦσιν ὅτι αἱ μηχανοκίνητως λειτουργοῦσαι στεγαναὶ θύραι πρόκειται νὰ κλείσωσι.

Ἡ διάταξις δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε ἡ προσωρινὴ πηγὴ ἐνεργείας κινδύνου νὰ δύναται νὰ τεθῆ ἐν λειτουργίᾳ αὐτομάτως, ἐν περιπτώσει βλάβης τῆς κυρίας πηγῆς ἐνεργείας.

(II) "Όταν ἡ ἠλεκτρικὴ ἐνέργεια κινδύνου λαμβάνεται ἐκ συστοιχίας συσσωρευτῶν, δέον νὰ ληφθῶσι μέτρα διὰ τὴν ἐξασφάλισιν τῆς αὐτομάτου θέσεως ἐν λειτουργίᾳ τοῦ φωτισμοῦ κινδύνου, ἐν περιπτώσει βλάβης τῆς κυρίας πηγῆς φωτισμοῦ.

(ε) Θὰ τοποθετῆται ἐνδείκτης ἐντὸς τοῦ χώρου μηχανῶν, κατὰ προτίμησιν ἐπὶ τοῦ κυρίου πίνακος διανομῆς, ἵνα δεικνύῃ τὴν ἐκφόρτισιν τῆς συστοιχίας συσσωρευτῶν, τῆς προβλεπομένης ὑπὸ τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(σ') (I) Ὁ πίναξ διανομῆς κινδύνου θὰ τοποθετῆται, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατὸν, πλησίον τῆς πηγῆς ἐνεργείας κινδύνου.

(II) "Όταν ἡ πηγὴ ἐνεργείας κινδύνου εἶναι ἠλεκτρογεννήτρια, ὁ πίναξ διανομῆς ἀσφαλείας θὰ τοποθετῆται ἐντὸς τοῦ αὐτοῦ χώρου τῆς πηγῆς ἐνεργείας κινδύνου, ἐκτὸς εἰάν διὰ τῆς διατάξεως ταύτης ἐπηρεάζεται ἐπιβλαβῶς ἡ λειτουργία τοῦ πίνακος.

(III) Συστοιχία συσσωρευτῶν ἐγκατεστημένη συμφῶνως πρὸς τὸν παρόντα Κανονισμὸν δὲν θὰ τοποθετῆται ἐντὸς τοῦ αὐτοῦ χώρου ὅπου ὑπάρχει ὁ κύριος πίναξ κινδύνου.

(IV) Ἡ 'Αρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέπῃ ὅπως ὁ πίναξ διανομῆς κινδύνου τροφοδοτῆται ἐκ τοῦ κυρίου πίνακος ὑπὸ κανονικῶς συνθήκας ὑπηρεσίας.

(ζ) Θὰ λαμβάνωνται μέτρα ὅπως τὸ σύνολον τῆς ἐγκαταστάσεως κινδύνου δύναται νὰ λειτουργῆ ὅταν τὸ πλοῖον λάβῃ ἐγκαρσίαν κλίσιν 22.1]2 μοιρῶν καὶ (ἢ) διαμήκη κλίσιν 10 μοιρῶν.

(η) Θὰ ὑπάρχῃ πρόβλεψις διὰ τὴν δοκιμὴν περιοδικῶς τῆς πηγῆς, ἐνεργείας κινδύνου, καθὼς καὶ τῆς προσωρινῆς πηγῆς ἐνεργείας, εἰάν ὑπάρχῃ τοιαύτη. Ἡ τοιαύτη δοκιμὴ θὰ περιλαμβάνῃ καὶ τὴν δοκιμὴν τῶν αὐτομάτων διατάξεων.

Κανονισμὸς 26

Πηγὴ Ἠλεκτρικῆς Ἐνεργείας Κινδύνου
εἰς τὰ Φορτηγὰ Πλοῖα

(α) Φορτηγὰ πλοῖα 5000 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος καὶ ἄνω.

(I) Εἰς φορτηγὰ πλοῖα 5000 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος καὶ ἄνω, θὰ ὑπάρχῃ μία αὐτόνομος πηγὴ ἐνεργείας κινδύνου. Θὰ εἶναι τοποθετημένη, τῇ ἱκανοποιήσει τῆς 'Αρχῆς, ἄνωθεν τοῦ ἀνωτάτου συνεχοῦς καταστρώματος καὶ ἐκτὸς τοῦ φωταγωγοῦ τῶν μηχανῶν, εἰς τρόπον ὥστε ἡ λειτουργία αὐτῆς νὰ εἶναι ἐξηραλισμένη, εἰς περιπτώσιν πυρκαϊᾶς, ἢ ἐτέρου συμβεβηκότος, ὅπερ ἤθελε προκαλέσει βλάβην τῆς κυρίας ἠλεκτρικῆς ἐγκαταστάσεως.

(II) Ἡ διαθέσιμος ἐνέργεια θὰ εἶναι ἐπαρκής διὰ τὴν τροφοδότησιν πασῶν τῶν ὑπηρεσιῶν τὰς ὁποίας ἡ 'Αρχὴ κρίνει ἀναγκαίας διὰ τὴν ἀσφάλειαν ἀπάντων τῶν προσώπων ἐπὶ τοῦ πλοίου εἰς περιπτώσιν κινδύνου, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν ὑπηρεσιῶν ἐκείνων αἵτινες δέον νὰ λειτουργήσωσι συγχρόνως. Ἰδιαιτέρα προσοχὴ δέον νὰ δοθῆ εἰς τὰ ἑξῆς :

(1) Εἰς τὸν φωτισμὸν κινδύνου εἰς τὰς θέσεις τῶν λέμβων ἐπὶ τοῦ καταστρώματος καὶ ἐξωτερικῶς τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου, πάντας τοὺς διαδρόμους, κλίμακας καὶ ἐξόδους, εἰς τοὺς χώρους τῶν κυρίων μηχανῶν καὶ τοῦ χώρου τοῦ κυρίου ἠλεκτροπαραγωγοῦ ζεύγους, εἰς τὴν γέφυραν καὶ τὸ δωμάτιον χαρτῶν.

(2) Εἰς τοὺς κώδωνας κινδύνου.

(3) Εἰς τοὺς πλοῖκούς φανούς εἰάν εἶναι ἀποκλειστικῶς ἠλεκτρικοὶ καὶ εἰς τὸν φανὸν σημάσεως ἡμέρας, εἰάν οὗτος τροφοδοτῆται ἐκ τῆς κυρίας πηγῆς ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας.

Ἡ ἐνέργεια αὕτη θὰ εἶναι ἐπαρκής διὰ περίοδον 6 ὥρῶν.

(III) Ἡ πηγὴ ἐνεργείας κινδύνου δύναται νὰ εἶναι, εἴτε

(1) Μία συστοιχία συσσωρευτῶν ἱκανὴ νὰ ὑπηρετήσῃ τὸ φορτίον κινδύνου, χωρὶς νὰ χρήσῃ νέας φορτίσεως καὶ ἄνευ ὑπερβολικῆς πτώσεως τῆς τάσεως, ἢ

(2) Μία ἠλεκτρογεννήτρια κινουμένη ὑπὸ καταλλήλου τύπου κινητήρος με ἀνεξάρτητον τροφοδότησιν καυσίμου καὶ με σύστημα ἐκκινήσεως ἐγκριμένον ὑπὸ τῆς 'Αρχῆς. Τὸ χρησιμοποιούμενον καύσιμον δέον νὰ μὴ ἔχη σημεῖον ἀναφλέξεως κατώτερον τῶν 110σ F (ἢ 43σ C).

(IV) Θὰ λαμβάνωνται μέτρα ὅπως τὸ σύνολον τῆς ἐγκαταστάσεως κινδύνου δύναται νὰ λειτουργῆ ὅταν τὸ πλοῖον λάβῃ ἐγκαρσίαν κλίσιν 22.1]2 μοιρῶν καὶ (ἢ) διαμήκη κλίσιν 10 μοιρῶν.

(V) Θὰ ὑπάρχῃ πρόβλεψις διὰ τὴν δοκιμὴν περιοδικῶς τῆς πλήρους ἐγκαταστάσεως κινδύνου.

(β) Φορτηγὰ πλοῖα ὀλικῆς χωρητικότητος κατωτέρως τῶν 5000 κόρων.

(I) Εἰς φορτηγὰ πλοῖα ὀλικῆς χωρητικότητος κατωτέρως τῶν 5000 κόρων θὰ ὑπάρχῃ μία αὐτόνομος πηγὴ ἐνεργείας κινδύνου τοποθετημένη εἰς θέσιν ἐγκριμένην ὑπὸ τῆς 'Αρχῆς καὶ ἱκανῆς νὰ τροφοδοτῇ τὸν φωτισμὸν εἰς τὰς θέσεις χειρισμῶν καθελκύσεως καὶ ἐνθέσεως τῶν σιβιῶν λέμβων, τῶν καθοριζομένων εἰς τὰ ἐδάφια (α) (II), (β) (II) καὶ (β) (III) τοῦ Κανονισμοῦ 19 τοῦ Κεφαλαίου I, ἐπὶ πλέον δὲ εἰς ἐτέρας ὑπηρεσίας ὡς ἡ 'Αρχὴ ἤθελε κρίνει ἀναγκαῖον, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν τοῦ Κανονισμοῦ 38 τοῦ Κεφαλαίου III.

(II) Ἡ διαθέσιμος ἐνέργεια δέον νὰ εἶναι ἐπαρκής διὰ περίοδον τοὐλάχιστον 3 ὥρῶν.

- (III) Τὰ πλοῖα ταῦτα ὑπόκεινται ἐπίσης εἰς τὰς διατάξεις τῶν ἐδαφίων (III), (IV) καὶ (V) τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

Κανονισμὸς 27

Προφυλάξεις διὰ τὴν Ἠλεκτροπληξίαν, Πυρκαϊάν καὶ λοιποὺς Κινδύνους Ἠλεκτρικῆς Προσελεύσεως

(α) Ἐπιβατηγὰ καὶ Φορτηγὰ Πλοῖα.

- (I)(1) Ὅλα τὰ ἐκτεθειμένα μεταλλικὰ μέρη τῶν ἠλεκτρικῶν μηχανῶν καὶ ἠλεκτρικοῦ ἐξαρτισμοῦ ἅτινα δὲν προορίζονται νὰ εὐρίσκωνται ὑπὸ τάσιν, ἀλλ' ἐνδέχεται λόγῳ σφάλματος νὰ εὐρεθῶσιν ὑπὸ τάσιν, δεόν νὰ εἶναι προσγειωμένα. Πᾶσα συσκευή δεόν νὰ εἶναι οὕτω πῶς κατασκευασμένη καὶ ἐγκατεστημένη, ὥστε νὰ ἀποκλεισται πᾶς κίνδυνος ἀτυχήματος ἀπὸ ὁμαλᾶς συνθήκας χρησιμοποίησεως.

(2) Τὰ μεταλλικὰ πλαίσια ὅλων τῶν φορητῶν ἠλεκτρικῶν λυχνιῶν, ἐργαλείων καὶ ὁμοίων συσκευῶν, ἅτινα ἀποτελοῦσι μέρος τοῦ ἠλεκτρικοῦ ἐξαρτισμοῦ καὶ ἅτινα λειτουργοῦσιν ὑπὸ τάσιν ἀνωτέραν μιᾶς τάξεως ἀσφαλείας καθοριζομένης ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, δεόν νὰ εἶναι προσγειωμένα διὰ καταλλήλου ἀγωγοῦ, ἐκτὸς ἐὰν ληφθοῦν ἰσοδύναμοι προφυλάξεις, καθὼς ἢ διὰ διπλῆς μονώσεως ἢ ἢ διὰ μετασχηματιστοῦ μονώσεως. Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ προσθέτους εἰδικὰς προφυλάξεις διὰ τὰς φορητὰς ἠλεκτρικὰς λυχνίας, ἐργαλεῖα ἢ ὁμοίαις συσκευαίς ὅταν χρησιμοποιοῦνται ἐντὸς ὑγρῶν χώρων.

- (II) Οἱ κύριοι πίνακες διανομῆς καὶ οἱ πίνακες διανομῆς κινδύνου δεόν νὰ εἶναι οὕτω πῶς ἐγκατεστημένοι ὥστε νὰ εἶναι εὐκόλως προσίτοι ἐμπροσθεν καὶ ὀπισθεν, ἄνευ κινδύνου διὰ τὸ ὑπηρετοῦν προσωπικόν. Αἱ πλευραὶ, τὸ ὀπισθεν μέρος καὶ ὅπου ἀπαιτεῖται τὸ ἐμπρόσθιον μέρος αὐτῶν, θὰ εἶναι ἐπαρκῶς προστατευμένα. Θὰ ὑπάρχωσι μονωτικοὶ τάπητες ἢ δικτυωτὰ ἐμπροσθεν καὶ ὀπισθεν ὅπου ἀπαιτεῖται. Ἐκτεθειμένα μέρη τῶν ἠλεκτροφόρων ἀγωγῶν προσγειώσεως, τῶν ὁποίων ἢ τὰσις ὑπερβαίνει τὴν καθορισθεῖσαν τάσιν ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, δεόν νὰ μὴ ἐγκαθίστανται ἐπὶ τοῦ ἐμπροσθοῦ μέρους οἰουδήποτε πίνακος διανομῆς ἢ πίνακος χειρισμοῦ.

- (III) (1) Ὅταν χρησιμοποιητᾶται σύστημα διανομῆς μετ' ἐπιστροφῆς διὰ τοῦ σκάφους, θὰ λαμβάνονται εἰδικαὶ προφυλάξεις ἰκανοποιῦσαι τὴν Ἀρχήν.

(2) Ἡ ἐπιστροφή διὰ τοῦ σκάφους δὲν θὰ χρησιμοποιητᾶται εἰς τὰ δεξαμενὸπλοια.

- (IV) (1) Πᾶσαι αἱ μεταλλικαὶ ἐπενδύσεις καὶ ὁ ὀπλισμὸς τῶν καλωδίων θὰ εἶναι ἠλεκτρικῶς συνεχεῖς καὶ προσγειωμένοι.

(2) Ἐὰν τὰ καλώδια εἶναι ἄνευ ἐπενδύσεως ἢ ὀπλισμοῦ καὶ δύναται νὰ ὑπάρξῃ κίνδυνος πυρκαϊᾶς λόγῳ σφάλματος ἐξ ἠλεκτρικῆς αἰτίας, ἢ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ εἰδικὰς προφυλάξεις.

- (V) Τὰ ἐξαρτήματα φωτισμοῦ θὰ εἶναι διατεταγμένα οὕτω πῶς, ὥστε νὰ ἀποφεύγεται ἡ ὑψώσις θερμοκρασίας ἥτις θὰ ἠδύνατο νὰ προξενήσῃ ζημίαν εἰς τὰ καλώδια, καθὼς καὶ νὰ ἐμποδίζεται ἡ ὑπερβολικὴ θέρμανσις τῶν γειτονικῶν ὕλικῶν.

- (VI) Τὰ καλώδια θὰ ὑποστηρίζωνται κατὰ τρόπον ὥστε νὰ ἀποφεύγεται ἡ φθορὰ ἐκ τριβῆς ἢ ἄλλης ζημίας.

- (VII) Ἐκαστον χωριστὸν κύκλωμα θὰ προφυλάσσεται ἐκ βραχυκυκλώματος. Ἐκαστον χωριστὸν κύκλωμα θὰ προφυλάσσεται ἐπίσης ἐναντι ὑπερφορτίσεως, ἐκτὸς ἐὰν πρόκειται νὰ ἐφαρμοσθῇ ὁ Κανονισμὸς 30 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου ἢ ὅταν ἢ Ἀρχὴ ἐπιτρέπῃ ἐξαιρέσιν. Ἡ ἐπιτρεπομένη ἐντάσις ἐκάστου κυκλώματος θὰ ἐνδείκνυται μονίμως

ὁμοῦ μετὰ τὰ χαρακτηριστικά ἢ τὴν τοποθέτησιν τοῦ καταλλήλου μέσου προστασίας ἐναντι ὑπερφορτίσεως.

- (VIII) Αἱ συστοιχίαι συσσωρευτῶν θὰ εἶναι καταλλήλως προφυλαγμέναι, καὶ τὰ διαμερίσματα τὰ χρησιμοποιούμενα πρωτίστως διὰ τὴν ἐγκατάστασιν αὐτῶν θὰ κατασκευάζωνται ἐπιμελῶς καὶ θὰ ἀερίζωνται ἐπαρκῶς.

(β) Διὰ Ἐπιβατηγὰ μόνον Πλοῖα

- (I) Τὰ συστήματα διανομῆς θὰ εἶναι οὕτω πῶς διατεταγμένα ὥστε πυρκαϊᾶ ἐντὸς μιᾶς κατακορύφου ζώνης διαιρέσεως πυρκαϊᾶς δὲν θὰ ἐπηρεάσῃ τὰς οὐσιώδεις ὑπηρεσίας ἐντὸς ἄλλης κατακορύφου ζώνης διαιρέσεως πυρκαϊᾶς. Ἡ ἀπαιτήσις αὕτη θὰ θεωρητᾶται ὡς πληρουμένη ἐὰν τὰ κύρια κυκλώματα καὶ τὰ κυκλώματα κινδύνου ἕτινα διέρχονται διὰ μιᾶς οἰασθήποτε ζώνης, διαχωρίζωνται συγχρόνως κατακορύφως καὶ ὀριζόντιως δι' ὅσον τὸ δυνατόν μεγαλύτερου χώρου.

- (II) Τὰ ἠλεκτρικὰ καλώδια θὰ εἶναι μὴ εὐφλέκτου τύπου ἐγκατεστημένα ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς. Ἡ ἀρχὴ δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ ὑψηλότερον βαθμὸν προστασίας διὰ τὰ ἠλεκτρικὰ καλώδια ἐντὸς ὀρισμένων χώρων τοῦ πλοίου πρὸς πρόληψιν πυρκαϊᾶς ἢ ἐκρήξεως.

- (III) Εἰς χώρους ἐντὸς τῶν ὁποίων δυνατόν νὰ συγκεντροῦνται εὐφλέκτα μίγματα ἀερίων, δὲν θὰ τοποθετηθῶσι οἰασθήποτε συσκευή ἠλεκτρισμοῦ, ἐντὸς ἐὰν εἶναι τύπου μὴ δυναμένου νὰ προκαλέσῃ τὴν ἀνάφλεξιν τοῦ ἐν λόγῳ μίγματος, ὡς ἐπὶ παραδείγματι μίαν συσκευὴ ἀλεξιφλογῆς (ἀντιεκρηκτικῆς).

- (IV) Κύκλωμα φωτισμοῦ ἐντὸς ἀνθρωπισθητικῆς ἢ κύτους φορτίου θὰ ἐφοδιάζεται διὰ μονωμένου διακόπτου τοποθετουμένου ἐξωτερικῶς τοῦ χώρου τούτου.

- (V) Αἱ ἐνώσεις ὅλων τῶν ἀγωγῶν, ἐξαιρέσει τῶν κυκλωμάτων μεταδόσεως ὑπὸ χαμηλῆν τάσιν, θὰ γίνωνται μόνον ἐντὸς κιβωτίων ἐνώσεων ἢ ἐντὸς κιβωτίων διακλαδώσεων. Πάντα τὰ κιβώτια ταῦτα ἢ ἕτερα ἐξαρτήματα καλωδίων θὰ εἶναι οὕτω πῶς κατασκευασμένα ὥστε νὰ ἐμποδίζωσι τὴν ἐξάπλωσιν φλογῆς ἐκ τοῦ κιβωτίου ἢ τοῦ ἐξαρτήματος. Ὅταν χρησιμοποιητᾶται ἕνωσις καλωδίου διὰ συγκολλήσεως, θὰ ἐκτελήται αὕτη δι' ἐγκριμένου τρόπου, οὕτως ὥστε τὸ καλώδιον νὰ διατηρῇ τὰς ἀρχικὰς μηχανικὰς καὶ ἠλεκτρικὰς ιδιότητάς.

(γ) Διὰ Φορτηγὰ Πλοῖα μόνον.

Συσκευαὶ ὑποκείμεναι εἰς τὴν παραγωγὴν ἠλεκτρικῶν τόξων, δεόν νὰ μὴ ἐγκαθίστανται ἐντὸς διαμερίσματος προοριζομένου πρωτίστως διὰ τὰς συστοιχίας συσσωρευτῶν, ἐκτὸς ἐὰν αἱ συσκευαὶ αὗται εἶναι τύπου ἀλεξιφλογῆς (ἀντικρηκτικαί).

Κανονισμὸς 28

Μέσα Ἀναποδίσεως Πλοίου

(α) Ἐπιβατηγὰ καὶ Φορτηγὰ Πλοῖα

Εἰς πᾶν πλοῖον ἢ ἰσχύς διὰ τὴν ἀναπόδισιν δεόν νὰ εἶναι ἐπαρκῆς, ὥστε νὰ ἐξασφαλίζεται ὁ ἐλεγχος τοῦ πλοίου ὑφ' ὅλας τὰς κανονικὰς συνθήκας.

(β) Ἐπιβατηγὰ Πλοῖα μόνον

Ἡ ἰκανότης τῶν μηχανῶν τοῦ πλοίου διὰ τὴν ἀναστροφήν τῆς διεύθυνσεως ὥσεως τῆς ἑλικῆς ἐντὸς ἐπαρκοῦς χρόνου ὑπὸ κανονικὰς συνθήκας χειρισμῶν, εἰς τρόπον ὥστε νὰ φέρῃ τὸ πλοῖον εἰς ἀκίνησιν ἐκ τῆς μεγίστης ταχύτητος τοῦ πρόσου, θὰ ἐξασφαλίζεται κατὰ τὴν ἀρχικὴν δοκιμὴν.

Κανονισμός 29

Μηχανισμός Κινήσεως Πηδαλίου

(α) 'Επιβατηγά και Φορτηγά Πλοία

- (I) Πάν πλοϊον δέον να είναι εφοδιασμένον δια κυρίου και βοηθητικού μηχανισμού κινήσεως του πηδαλίου εγκεκριμένου υπό της 'Αρχής.
- (II) 'Ο κύριος μηχανισμός κινήσεως πηδαλίου δέον να είναι επαρκούς άντοχής και ικανός όπως το πλοϊον κυβερνάται εις την μεγίστην υπηρεσιακήν ταχύτητα. 'Ο κύριος μηχανισμός κινήσεως πηδαλίου και ο κορμός του πηδαλίου θα έχωσι μελετηθή κατά τρόπον ώστε να μη υφίστανται ζημίαν εις την μεγίστην ταχύτητα άναποδίσεως του πλοίου.
- (III) 'Ο βοηθητικός μηχανισμός κινήσεως πηδαλίου δέον να είναι επαρκούς άντοχής και δυνάμεως ικανής, ώστε το πλοϊον να κυβερνάται με ταχύτητα πλευσίμων και να είναι εις θέσιν να τεθή ταχέως εις λειτουργίαν εν περιπτώσει ανάγκης.
- (IV) 'Η άκριβής θέσις του πηδαλίου, εάν τουτο κινήται δια μηχανικής ενεργείας, θα ένδεικνυται έντός του κυρίου σταθμού πηδαλιουχίας.

(β) 'Επιβατηγά Πλοία μόνον.

- (I) 'Ο κύριος μηχανισμός κινήσεως πηδαλίου θα είναι ικανός όπως θέτη το πηδάλιον από 35 μοίρας της μίας πλευράς εις τας 35 μοίρας της έτέρας πλευράς, όταν το πλοϊον κινήται με την μεγίστην υπηρεσιακήν ταχύτητα προς τα πρόσω. Το πηδάλιον θα δύναται να τίθεται από 35 μοίρας της μίας πλευράς εις τας 30 μοίρας της άλλης της άλλης πλευράς έντός 28 δευτερολέπτων με την μεγίστην ταχύτητα υπηρεσίας του πλοίου.
- (II) 'Ο βοηθητικός μηχανισμός κινήσεως πηδαλίου θα λειτουργή δια μηχανικής ενεργείας επί παντός πλοίου δια το όποιον ή 'Αρχή απαιτεί κορμόν πηδαλίου του όποιου ή διάμετρος εις το ύψος του οϊακος είναι άνωτέρα των 9 δακτύλων (ή 22,86 εκατοστομέτρων).
- (III) 'Όταν αι κινητήριαι μονάδες και αι απαιτούμεναι συνδέσεις του κυρίου μηχανισμού κινήσεως πηδαλίου έχουσιν εγκατασταθή εις διπλούν κατά τρόπον ικανοποιούντα την 'Αρχήν, και έκαστη μονάς επιτρέπει εις τον μηχανισμόν κινήσεως πηδαλίου να ικανοποιή τας απαιτήσεις του έδαφίου (I) της παρούσης παραγράφου, δέν θα απαιτηται βοηθητικός μηχανισμός κινήσεως πηδαλίου.
- (IV) 'Όταν ή 'Αρχή απαιτή κορμόν πηδαλίου του όποιου ή διάμετρος εις το ύψος του οϊακος υπερβαίνει τους 9 δακτύλους (ή 22,86 εκατοστομέτρα), δέον όπως εγκαθίσταται δεύτερος σταθμός πηδαλιουχίας εις θέσιν ικανοποιούσαν την 'Αρχήν. Τα συστήματα του χειριστηρίου μηχανισμού έξ άποστάσεως εκ του κυρίου καθώς και εκ του δευτέρου σταθμού θα είναι ούτω πως διατεταγμένα και κατά τρόπον ικανοποιούντα την 'Αρχήν, ώστε εάν το έν σύστημα άχρηστευθή, τουτο δέν θα συνεπάγεται την άδυναμίαν κυβερνήσεως του πλοίου δια του έτέρου συστήματος.
- (V) Θα προβλέπωνται μέσα ικανοποιούντα την 'Αρχήν δια την μεταβίβασιν διαταγών εκ της γέφυρας εις τον δεύτερον σταθμόν πηδαλιουχίας.

(γ) Φορτηγά Πλοία μόνον.

- (I) 'Ο βοηθητικός μηχανισμός πηδαλίου θα λειτουργή δια μηχανικής ενεργείας εις πάν πλοϊον δια το όποιον ή 'Αρχή απαιτεί κορμόν πηδαλίου του όποιου ή διάμετρος εις το ύψος του οϊακος υπερβαίνει τους 14 δακτύλους (ή 35,56 εκατοστομέτρα).
- (II) 'Όταν αι κινητήριαι μονάδες και αι συνδέσεις των μηχανισμών κινήσεως υπάρχουν εγκατεστη-

μένα εις διπλούν κατά τρόπον ικανοποιούντα την 'Αρχήν, και έκαστος τούτων πληροί το έδαφιον (III) της παραγράφου (α) του παρόντος Κανονισμού, δέν θα απαιτηται βοηθητικός μηχανισμός κινήσεως πηδαλίου, υπό τον όρον ότι οι εις διπλούν μηχανισμοί και συνδέσεις αυτών λειτουργούντες συγχρόνως, πληροῦσι τους όρους του έδαφίου (II) της παραγράφου (α) του παρόντος Κανονισμού.

Κανονισμός 30

'Ηλεκτρικοί και 'Ηλεκτροϋδραυλικοί Μηχανισμοί Κινήσεως Πηδαλίου

(α) 'Επιβατηγά και Φορτηγά Πλοία

'Ενδείκται λειτουργίας των κινητήρων των ήλεκτρικών και ήλεκτροϋδραυλικών μηχανισμών κινήσεως πηδαλίου θα τοποθετούνται εις κατάλληλον χώρον εγκεκριμένον υπό της 'Αρχής.

(β) Πάντα τα 'Επιβατηγά Πλοία (οϊασδήποτε οϊακής χωρητικότητας) και τα Φορτηγά Πλοία 'Ολικής Χωρητικότητας 5000 κόνων και άνω

- (I) 'Ηλεκτρικοί και ήλεκτροϋδραυλικοί μηχανισμοί κινήσεως πηδαλίου θα τροφοδοτούνται υπό δύο κυκλωμάτων άγομένων εκ του κυρίου πίνακος διανομής. 'Εν εκ των κυκλωμάτων δύναται να διέργηται δια του πίνακος διανομής κινδύνου, εάν ύπάρχη τοιοῦτος. 'Εκαστον κύκλωμα θα είναι ικανόν να τροφοδοτή πάντας τους κινητήρας οτινες κανονικώς εδρηνται συνδεδεμένοι μετ' αυτού και οτινες λειτουργούν συγχρόνως. 'Όταν προβλέπωνται διατάξεις έναλλαγής έντός του οϊακιστηρίου, αίτινες επιτρέπουσιν εις έκάτερον των κυκλωμάτων να τροφοδοτή ένα κινητήρα ή συνδυασμόν κινητήρων, ή ικανότης έκάστου κυκλώματος θα επαρκή δια τας άυστηροτέρας συνθήκας φορτίου. Τα κυκλώματα θα χωρίζωνται καθ' όλον το μήκος αυτών δι' άποστάσεως όσον το δυνατόν μεγαλυτέρας.
- (II) Τα προαναφερόμενα κυκλώματα και οι κινητήρες δέν θα προστατεύωνται παρά μόνον έναντίον βραχυκυκλώματος.
- (γ) Φορτηγά Πλοία 'Ολικής Χωρητικότητας μικροτέρας των 5000 κόνων
- (I) 'Όταν ή ήλεκτρική ενεργεία είναι ή μόνη πηγή ενεργείας δια τον κύριον μηχανισμόν και τον βοηθητικόν μηχανισμόν κινήσεως πηδαλίου, θα τηρούνται αι διατάξεις αι προβλεπόμεναι υπό των έδαφίων (I) και (II) της παραγράφου (β) του παρόντος Κανονισμού. 'Εν τούτοις, όταν ο βοηθητικός μηχανισμός κινήσεως πηδαλίου κινήται υπό κινητήρος όστις κυρίως χρησιμοποιείται δι' άλλας υπηρεσίας, αι διατάξεις της παραγράφου (β) (II) δύνανται να μη εφαρμόζωνται άπ' εθείας, υπό τον όρον ότι ή 'Αρχή μένει ικανοποιημένη εκ των διατάξεων προστασίας.
- (II) Οι κινητήρες κυρίου μηχανισμού κινήσεως πηδαλίου ήλεκτρικού ή ήλεκτροϋδραυλικού, καθώς και τα κυκλώματα τα τροφοδοτούντα αυτούς δέν θα προστατεύωνται παρά μόνον έναντίον βραχυκυκλώματος.

Κανονισμός 31

Πετρέλαιον Καύσεως χρησιμοποιούμενον εις 'Επιβατηγά Πλοία

Δέν θα χρησιμοποιήται κινητήρ έσωτερικής καύσεως δια μόνιμον εγκατάστασιν επί επιβατηγού πλοίου δια την λειτουργίαν του όποιου απαιτείται καύσιμην έχον σημείον αναφλέξεω ίσον ή μικρότερον των 1100 F (ή 430 C).

Κανονισμός 32

Θέσις τῶν Ἐγκαταστάσεων Κινδύνου
ἐπὶ τῶν Ἐπιβατηγῶν Πλοίων

Ἡ ἠλεκτρικὴ πηγὴ ἐνεργείας κινδύνου, αἱ ἀντλῖαι πυρκαϊᾶς κινδύνου, αἱ ἀντλῖαι κύτους κινδύνου, αἱ συστοιχίαι φιαλῶν διοξειδίου τοῦ ἀνθρακός διὰ τὴν σβέσιν πυρκαϊᾶς, καθὼς καὶ αἱ λοιπαὶ ἐγκαταστάσεις κινδύνου, οὐσιώδεις διὰ τὴν ἐσφάλειαν τοῦ πλοίου, δὲν θὰ ἐγκαθίστανται εἰς ἐπιβατηγὸν πλοῖον πρῶταθεν τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως.

Κανονισμός 33

Ἐπικοινωνία μεταξὺ Γεφύρας καὶ Μηχανοστασίου.

Πάντα τὰ πλοῖα δέον νὰ ἐφοδιάζονται διὰ δύο μέσων ἅτινα θὰ ἐπιτρέπουν τὴν διαβίβασιν διαταγῶν ἀπὸ τῆς γεφύρας πρὸς τὸ μηχανοστάσιον. Τὸ ἐν τῶν μέσων τούτων θὰ εἶναι ὁ τηλεγράφος μηχανῆς.

ΜΕΡΟΣ Δ'

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΠΥΡΚΑΪΑΣ

Οἱ Κανονισμοὶ 34 μέχρι 52 τοῦ Μέρους Δ' ἐφαρμόζονται εἰς ἐπιβατηγὰ πλοῖα μεταφέροντα περισσοτέρους τῶν 36 ἐπιβατῶν. Αἱ Κανονισμοὶ 35 καὶ 53 ἐφαρμόζονται εἰς ἐπιβατηγὰ πλοῖα μεταφέροντα οὐχὶ περισσοτέρους τῶν 36 ἐπιβατῶν. Οἱ Κανονισμοὶ 35 καὶ 54 ἐφαρμόζονται εἰς φορτηγὰ πλοῖα ὀλικῆς χωρητικότητος 4000 κόρων καὶ ἄνω.

Κανονισμός 34

Γενικά

(α) Ὁ σκοπὸς τοῦ Μέρους τούτου εἶναι ἡ ἐπίτευξις τοῦ μεγίστου πρακτικῶς δυνατοῦ βαθμοῦ προστασίας τῶν πλοίων κατὰ τῆς πυρκαϊᾶς διὰ κανονισμοῦ τῶν λεπτομερειῶν τῆς διατάξεως καὶ τῆς κατασκευῆς αὐτῶν. Αἱ τρεῖς βασικαὶ ἀρχαὶ εἰς τὰς ὁποίας ὑπόκεινται οἱ κανονισμοὶ οὗτοι εἶναι:

(I) Ὁ διαχωρισμὸς τῶν χώρων ἐνδιδιαιτήσεως ἐκ τοῦ λοιποῦ πλοίου δι' ὀριακῶν διαφραγμάτων ἐχόντων θερμικὴν καὶ κατασκευαστικὴν ἀντοχήν,
(II) Ὁ ἐντοπισμὸς, ἡ σβέσις ἢ ὁ ἐλεγχος οἰασθῆποτε πυρκαϊᾶς ἐντὸς τοῦ χώρου ὅπου αὐτὴ ἐξεδηλώθη,

(III) Ἡ προστασία τῶν μέσων διαφυγῆς.

(β) Τὸ σκάφος, τὰ ὑπερκατασκευάσματα καὶ τὰ ὑπερστεγάσματα θὰ διαιροῦνται εἰς κυρίας κατακορύφους ζώνας διὰ διαφραγμάτων Κλάσεως «Α» (ὡς ταῦτα περιγράφονται εἰς τὴν παράγραφον (γ) τοῦ Κανονισμοῦ 35 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου) καὶ αἰτίνες ὑποδιαιροῦνται περαιτέρω δι' ὁμοίων διαφραγμάτων, τὰ ὁποῖα σχηματίζουν τὰ ὀριακὰ προστατευτικὰ χωρίσματα τῶν χώρων καὶ ἅτινα συνιστοῦν τὰς κατακορύφους προσβάσεις καὶ τὰ ὀριακὰ χωρίσματα τῶν χώρων ἐνδιδιαιτήσεως ἀπὸ τοὺς χώρους τῶν μηχανῶν, φορτίου, ὑπηρετικῶν χώρων καὶ ἄλλων. Ἐπιπροσθέτως, καὶ εἰς συμπλήρωσιν τῶν συστημάτων περιτολίας, τῶν συστημάτων ἀναγγελίας πυρκαϊᾶς καὶ τῶν συσκευῶν σβέσεως πυρκαϊᾶς τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τοῦ Μέρους Ε' τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, εἴτε μία τῶν ἀκολουθῶν μεθόδων προστασίας, εἴτε εἰς συνδυασμὸς τῶν μεθόδων τούτων κατὰ τὴν ἐγκρίσιν τῆς Ἀρχῆς, θὰ ἐφαρμόζονται ἐντὸς τῶν χώρων ἐνδιδιαιτήσεως καὶ τῶν ὑπηρετικῶν χώρων πρὸς τὸν σκοπὸν ἀποφυγῆς τῆς διαδόσεως ἀρξάμενης πυρκαϊᾶς ἐκτὸς τοῦ χώρου εἰς ὃν αὐτὴ ἐξεδηλώθη.

Μέθοδος I. Κατασκευὴ ἐσωτερικῶν διαχωριστικῶν διαφραγμάτων Κλάσεως «Β» (καθὼς ταῦτα καθορίζονται εἰς τὴν παράγραφον (δ) τοῦ Κανονισμοῦ 35 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου) γενικῶς ἄνευ ἐγκαταστάσεως συστήματος ἐλέγχου ἢ αὐτομάτου συστήματος ραντιστήρος (σπρίνκλερ) ἐντὸς τῶν χώρων ἐνδιδιαιτήσεως καὶ τῶν ὑπηρετικῶν χώρων.

Μέθοδος II. Ἐγκατάστασις αὐτομάτου συστήματος ραντιστήρος καὶ αὐτομάτου συστήματος ἀναγγελίας πυρκαϊᾶς διὰ τὸν ἐλεγχον καὶ σβέσιν τῆς πυρκαϊᾶς εἰς πάντα τὰ διαμερίσματα ὅπου ὑπάρχει πιθανότης νὰ ἐκδηλωθῇ πυρκαϊᾶ, ἄνευ οὐδενὸς γενικῶς περιορισμοῦ ὅσον ἀφορᾷ

τὸν τύπον τῶν ἐσωτερικῶν διαχωριστικῶν διαφραγμάτων ἐντὸς τῶν οὕτω προστατευομένων χώρων.

Μέθοδος III. Σύστημα ὑποδιαιρέσεως εἰς τὸ ἐσωτερικὸν ἐκάστης κυρίας κατακορύφου ζώνης διὰ χρησιμοποίησεως διαφραγμάτων Κλάσεως «Α» ἢ «Β», κατανεμημένων ἀναλόγως τῆς σπουδαιότητος, τῶν διαστάσεων καὶ τῆς φύσεως τῶν διαφόρων διαμερισμάτων, μετ' αὐτομάτου συστήματος ἐλέγχου τῆς πυρκαϊᾶς εἰς ὅλα τὰ διαμερίσματα ὅπου ὑπάρχει πιθανότης ἐκδηλώσεως πυρκαϊᾶς καὶ μετὰ περιορισμένης χρησιμοποίησεως εὐκαύστων καὶ λίαν εὐφλέκτων ὑλικῶν καὶ ἐπιπλώσεων, ἀλλὰ, γενικῶς, ἄνευ ἐγκαταστάσεως αὐτομάτου συστήματος ραντιστήρος.

Ὅταν συντρέχη λόγος, εἰς τοὺς τίτλους ἢ τοὺς ὑποτίτλους τῶν Κανονισμῶν τοῦ Μέρους τούτου τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἐμφαίνεται εἰς τίνα ἢ τίνας Μεθόδους ἐφαρμόζονται αἱ διατάξεις τοῦ Κανόνος.

Κανονισμός 35

Ὅρισμοί

Ὅπου ἐν τῷ παρόντι Κεφαλαίῳ ἀναφέρονται αἱ κατωτέρω ἐκφράσεις, δέον νὰ ἐρμηνεύονται ὡς ἀκολουθῶς:

(α) «Ἀκαυστον ὑλικόν» σημαίνει ὑλικόν ὅπου δὲν καίεται οὔτε ἀποδίδει εὐφλέκτους ἀτμοὺς εἰς ἀρκετὴν ποσότητα, διὰ νὰ ἀναφλεγῶσιν ὑπὸ δοκιμαστικῆς φλογὸς ὅταν θερμανθῶν εἰς θερμοκρασίαν περίπου 13820 F (ἢ 7500 C). Πᾶν ἄλλο ὑλικόν θεωρεῖται ὡς ἀκαύσιμον ὑλικόν».

(β) Δοκιμὴ πυρὸς τυποποιημένη (στάνταρτ), εἶναι ἡ δοκιμὴ κατὰ τὴν ὁποίαν δείγματα διαφραγμάτων ἢ καταστροφμάτων, ἔχοντα ἐπιφάνειαν 50 τετραγωνικῶν ποδῶν (ἢ 4,65 τετραγωνικῶν μέτρων) περίπου καὶ ὕψος 8 ποδῶν (ἢ 2,44 μέτρων), ὁμοιάζοντα ὅσον τὸ δυνατόν περισσώτερον πρὸς τὴν προβλεπομένην κατασκευὴν καὶ περιλαμβανόντων, ἐὰν εἶναι πρόσφορον, ἓνα τοῦλάχιστον ἀρμόν, ἐκτίθενται ἐντὸς δοκιμαστικοῦ κλιβάνου εἰς σειρὰν μεταβολῶν τῆς θερμοκρασίας, αἰτίνες, συναρτῆσαι τοῦ χρόνου, εἶναι περίπου αἱ ἐξῆς:

Εἰς τὸ τέλος τῶν πρώτων	5 α' λεπτῶν	10000 F (ἢ 5380C)
» » » »	» 10 »	13000 F (ἢ 7040C)
» » » »	» 30 »	15500 F (ἢ 8430C)
» » » »	» 60 »	1.700 F (ἢ 9270C)

(γ) Τμήματα κλάσεως «Α» ἢ Πυρίμαχα, εἶναι τὰ τμήματα τὰ ἀποτελούμενα ἐκ διαφραγμάτων καὶ καταστροφμάτων, ἅτινα πληροῦν τοὺς κάτωθι ἄρους:

(I) Νὰ εἶναι κατασκευασμένα ἐκ χάλυβος ἢ ἐξ ἄλλου ἰσοδύναμου ὑλικοῦ.

(II) Νὰ εἶναι ἐπαρκῶς ἐνισχυμένα.

(III) Νὰ εἶναι οὕτω πως κατασκευασμένα ὥστε νὰ δύνανται νὰ παρεμποδίσουν τὴν διόδον καπνοῦ καὶ φλογῶν μέχρι τέλους τῆς τυποποιημένης δοκιμῆς (στάνταρτ) διαρκείας μιᾶς ὥρας.

(IV) Νὰ ἔχωσι τὸν ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς καθοριζόμενον βαθμὸν μονώσεως, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς φύσεως τῶν γειτνιαζόντων χώρων. Ἐν γένει, ὁσάκις τοιαῦτα διαφράγματα καὶ καταστροφάματα ἀπαιτεῖται νὰ σχηματίζωσι πυρίμαχα τμήματα μεταξὺ χώρων, ἐκάτερος τῶν ὁποίων περιέχει γειτνιαζούσας ξυλῖνας κατασκευᾶς, ξυλῖνας ἐπενδύσεις ἢ ἄλλο εὐκαυστον ὑλικόν, δέον νὰ εἶναι οὕτω πως μονωμένα, ὥστε οἰαδήποτε ὄψιν καὶ ἂν ἐκτεθῇ εἰς τὴν τυποποιημένην δοκιμὴν πυρὸς ἐπὶ μίαν ὥραν, ἡ μέση θερμοκρασία τῆς μὴ ἐκτεθειμένης ὄψεως νὰ μὴ ὑψωθῇ εἰς οἰανδήποτε στιγμήν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς δοκιμῆς περισσώτερον τῶν 2500 F (ἢ 1390 C) ὑπὲρ τὴν ἀρχικὴν θερμοκρασίαν, καὶ οὔτε ἡ θερμοκρασία εἰς οἰοδήποτε σημεῖον τῆς ὄψεως, περιλαμβανομένου οἰοδήποτε ἀρμού, νὰ ὑψωθῇ περισσώτερον τῶν 3250 F (ἢ 1800 C) ὑπὲρ τὴν ἀρχικὴν θερμοκρασίαν. Ἡ μόνωσις δύναται νὰ μειωθῇ ἢ νὰ καταργηθῇ ἐντελῶς εἰς μέρη ὅπου ἡ Ἀρχὴ θεωρεῖ ὅτι ὑπάρχει μειωμένος κίνδυνος πυρκαϊᾶς.

Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ τὴν δοκιμὴν ἐνὸς προτύπου διαφράγματος ἢ καταστρώματος ἵνα βεβαιωθῇ ὅτι τοῦτο ἀνταποκρίνεται εἰς τοὺς ἀναφερομένους ἀνωτέρω ὅρους ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἀντοχὴν καὶ τὴν ὑψωσιν τῆς θερμοκρασίας αὐτοῦ.

(δ) Τμήματα κλάσεως «B» ἢ ἐπιβραδυντικά τῆς μεταδόσεως τοῦ πυρὸς εἶναι τὰ τμήματα τὰ ἀποτελούμενα ἐκ διαφραγμάτων ἅτινα εἶναι οὕτω πως κατασκευασμένα, ὥστε νὰ δύνανται νὰ παρεμποδίζουσι τὴν διόδον φλογὸς μέχρι τοῦ τέλους τῆς πρώτης ἡμισείας ὥρας τῆς δοκιμῆς πρὸς στάνταρντ. Ἐπὶ πλέον, δεόν νὰ ἔχουν ἓνα βαθμὸν μονώσεως, κατὰ τὴν ἔγκρισιν τῆς Ἀρχῆς, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς φύσεως τῶν γειτνιαζόντων χώρων. Ἐν γένει, ὡσάντις ἀπαιτεῖται ὅπως τοιαῦτα διαφράγματα σχηματίζουν τμήματα ἐπιβραδυντικά τοῦ πυρὸς μεταξὺ τῶν διαμερισμάτων, δεόν νὰ εἶναι κατασκευασμένα ἐκ τοιούτου ὑλικοῦ ὥστε οἰαδήποτε ὄψις καὶ ἂν ἐκτεθῇ κατὰ τὴν πρώτην ἡμίσειαν ὥραν τῆς δοκιμῆς πυρὸς στάνταρντ, ἢ μέσῃ θερμοκρασίᾳ ἐπὶ τῆς μὴ ἐκτεθειμένης ὄψεως νὰ μὴ ὑψωθῇ εἰς οἰαδήποτε στιγμὴν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς δοκιμῆς περισσότερον τῶν 250 ο F (ἢ 139 ο C) ὑπὲρ τὴν ἀρχικὴν θερμοκρασίαν καὶ οὐτὴ ἢ θερμοκρασία εἰς οἰοδήποτε σημεῖον τῆς ὄψεως, περιλαμβανομένου οἰοδήποτε ἀρμυῦ, θὰ ὑψωθῇ περισσότερον τῶν 405 ο F (ἢ 225 ο C) ὑπὲρ τὴν ἀρχικὴν θερμοκρασίαν. Διὰ τὰ φατνώματα τὰ ὁποῖα εἶναι κατασκευασμένα ἐξ ἀκαύστου ὑλικοῦ θὰ ἀπαιτῆται ὅπως ὁ ἀνωτέρω περιορισμὸς τῆς ὑψώσεως τῆς θερμοκρασίας ἐφαρμόζῃται κατὰ τὰ πρῶτα δεκαπέντε λεπτὰ τῆς δοκιμῆς πυρὸς στάνταρντ, ἀλλ' ἢ δοκιμὴ θὰ ἐξακολουθήσῃ μέχρι συμπληρώσεως τῆς ἡμισείας ὥρας κατὰ τὸν συνήθη τρόπον, ἵνα δοκιμασθῇ ἢ ἀντοχὴ τοῦ φατνώματος. Πάντα τὰ ὑλικά τὰ χρησιμοποιούμενα διὰ τὴν κατασκευὴν καὶ τὴν ἀνέγερσιν τῶν ἀκαύστων τμημάτων κλάσεως «B» θὰ εἶναι ἐξ ἀκαύστου-ὕλικου. Ἡ μόνωσις δύναται νὰ μειωθῇ ἢ νὰ καταργηθῇ ἐντελῶς εἰς μέρη ὅπου ἢ Ἀρχὴ θεωρεῖ ὅτι ὑπάρχει μειωμένος κίνδυνος πυρκαϊᾶς. Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ τὴν δοκιμὴν ἐνὸς προτύπου διαφράγματος ἵνα βεβαιωθῇ ὅτι ἀνταποκρίνεται εἰς τοὺς ἀνωτέρω ἀναφερομένους ὅρους, ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἀντοχὴν καὶ τὴν ὑψωσιν τῆς θερμοκρασίας τούτου.

(ε) Κατακόρυφοι κύρια Ζῶνα εἶναι αἱ ζῶναι αἵτινες σχηματίζονται ἐκ τῆς διαιρέσεως τοῦ σκάφους, τῶν ὑπερκατασκευασμάτων καὶ τῶν ὑπερστεγασμάτων διὰ πυριμάχων τμημάτων κλάσεως «A», τῶν ὁποίων τὸ μέσον μῆκος ἀνωθεν οἰοδήποτε καταστρώματος δὲν ὑπερβαίνει γενικῶς τοὺς 131 πόδας (ἢ 40 μέτρα).

(στ) Σταθμοὶ Ἐλέγχου εἶναι οἱ χώροι ἐντὸς τῶν ὁποίων εἶναι τοποθετημένοι αἱ ραδιοτηλεγραφικαὶ συσκευαὶ ἢ τὰ κύρια ὄργανα ναυσιπλοῦντος ἢ αἱ κεντρικαὶ συσκευαὶ ἐλέγχου πυρκαϊᾶς ἢ ἢ ἠλεκτρογεννήτρια κινδύνου.

(ζ) Χῶροι Ἐνδιατήσεως εἶναι οἱ κοινὸχρηστοὶ χώροι, οἱ διάδρομοι, οἱ χώροι ὑγιεινῆς, οἱ θαλαμίσκοι, τὰ γραφεῖα, τὰ διαμερίσματα πληρώματος, τὰ κομμωτήρια, τὰ ἀπομονωμένα κυλικεῖα καὶ ἐρμάρια ὑπηρεσίας καὶ παρόμοιοι χώροι.

(η) Κοινὸχρηστοὶ Χῶροι εἶναι οἱ χώροι ἐνδιατήσεως, οἵτινες χρησιμοποιοῦνται ὡς προθάλαμοι, τραπεζαίαι, αἵθουσαι καὶ παρόμοιοι μονίμως περιλειστοὶ χώροι.

(θ) Χῶροι Ὑψηρετικοὶ εἶναι οἱ χρησιμοποιούμενοι διὰ μαγειρεῖα, τὰ κυλικεῖα, τὰς ἀποθήκας (ἐξαιρέσει τῶν ἀπομονωμένων κυλικείων καὶ ἐρμαρίων), οἱ χώροι ταχυδρομείου καὶ ἀξιῶν καὶ παρόμοιοι χώροι καὶ αἱ προσβάσεις εἰς τοιοῦτους χώρους.

(ι) Χῶροι Φορτίου εἶναι πάντες οἱ χώροι οἱ χρησιμοποιούμενοι διὰ φορτία (περιλαμβανομένων τῶν πετρελαιοδεξαμενῶν φορτίου) καὶ οἱ ὄχετοι οἱ ἄγοντες εἰς τοὺς χώρους τούτους.

(ια) Χῶροι Μηχανῶν, περιλαμβάνουν ὅλους τοὺς χώρους τοὺς χρησιμοποιούμενους διὰ τὰς μηχανὰς προώσεως, βοηθητικὰ μηχανήματα ἢ ψυκτικὰ μηχανήματα, λέβητας, ἀντλίας, συνεργεῖα, ἠλεκτρομηχανὰς, μηχανήματα ἀερισμοῦ καὶ κλιματισμοῦ, τοὺς σταθμοὺς παραλαβῆς πετρελαίου καὶ πα-

ρομοίους χώρους καὶ ὄχετους ἄγοντας εἰς τοὺς χώρους τούτους.

ιβ) Χάλυψ ἢ ἄλλα ἰσοδύναμα Ὑλικά. Ὅπου ἀπαντᾶται ἢ φράσις (Χάλυψ ἢ ἄλλα ἰσοδύναμα ὑλικά), αἱ λέξεις ἰσοδύναμα ὑλικά) σημαίνουν πᾶν ὑλικόν, τὸ ὁποῖον, ἀφ' ἑαυτοῦ ἢ κατόπιν γενομένης μονώσεως, παρουσιάζει ἰδιότητα κατασκευαστικὰς καὶ ἀντοχῆς ἰσοδυνάμου πρὸς τὰς τοῦ χάλυβος κατὰ τὸ τέλος τῆς ἐφαρμοζομένης δοκιμῆς πυρὸς (π.χ. τὸ ἀλουμίνιον μετὰ καταλλήλου μονώσεως).

(ιγ) Χαμηλὴ ἐξάπλωσις φλογὸς σημαίνει ὅτι ἢ οὕτω περιγραφομένη ἐπιφάνεια θὰ ἀνθίσταται ἐπαρκῶς εἰς τὴν ἐξάπλωσιν τῆς φλογὸς λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν τοῦ κινδύνου πυρκαϊᾶς ἐντὸς τῶν ἀφορώντων διαμερισμάτων, τούτου καθοριζομένου διὰ καταλλήλου τρόπου δοκιμῆς τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.

Κανονισμὸς 36

Κατασκευὴ (Μέθοδοι I, II καὶ III)

(α) Μέθοδος I

Τὸ σκάφος, τὰ ὑπερκατασκευάσματα, τὰ διαφράγματα τοῦ σκάφους, τὰ καταστρώματα καὶ τὰ ὑπερστεγασμάτα θὰ κατασκευάζωνται ἐκ χάλυβος ἢ ἐξ ἄλλου ἰσοδυνάμου ὑλικοῦ.

(β) Μέθοδος II

(I) Τὸ σκάφος, τὰ ὑπερκατασκευάσματα, τὰ διαφράγματα τοῦ σκάφους, τὰ καταστρώματα καὶ τὰ ὑπερστεγασμάτα θὰ κατασκευάζωνται ἐκ χάλυβος ἢ ἐξ ἄλλου ἰσοδυνάμου ὑλικοῦ.

(II) Ὅταν ἐφαρμόζεται προστασία κατὰ πυρκαϊᾶς, συμφώνως πρὸς τὴν Μέθοδον II, τὰ ὑπερκατασκευάσματα δύνανται, παραδείγματος χάριν, νὰ κατασκευάζωνται ἐκ κράμματος ἀλουμινίου, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι:

(1) Κατὰ τὴν ὑψωσιν τῆς θερμοκρασίας τοῦ μεταλλικοῦ σώματος τῶν διαφραγμάτων κλάσεως «A», ὅταν ταῦτα ὑπέκεινται εἰς τὴν δοκιμὴν πυρὸς στάνταρντ, θὰ λαμβάνονται ὑπ' ὄψιν αἱ μηχανικαὶ ἰδιότητες τοῦ ὑλικοῦ.

(2) Θὰ ἐγκαθίσταται σύστημα αὐτομάτου ραντιστῆρος πληροῦν τοὺς ὅρους τῆς παραγράφου (ζ) τοῦ Κανονισμοῦ 59 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(3) Θὰ λαμβάνονται μέτρα, ὥστε ἐν περιπτώσει πυρκαϊᾶς, αἱ διατάξεις διὰ τὴν στοιβασίαν, τὴν καθέλκυσιν καὶ τὴν ἐπιβίβασιν ἐντὸς τῶν σωσιβίων λέμβων παράμεινον τῶν ἀποτελεσματικῶν ὅσον εἰς τὴν περίπτωσιν κατασκευῆς τῶν ὑπερκατασκευασμάτων ἐκ χάλυβος.

(4) Αἱ ἀναφωτίδες καὶ οἱ φωταγωγοὶ τῶν λεβητοστασίων καὶ μηχανοστασίων θὰ εἶναι κατασκευασμένα ἐκ χάλυβος μὲ ἐπαρκῆ μόνωσιν, τὰ δὲ ἐπ' αὐτῶν ἀνοίγματα, ἐὰν ὑπάρχουν τοιαῦτα, θὰ εἶναι καταλλήλως διατεθειμένα καὶ προσφυλαγμένα ἵνα ἐμποδίζουσι τὴν ἐξάπλωσιν τοῦ πυρὸς.

(γ) Μέθοδος III

(I) Τὸ σκάφος, τὰ ὑπερκατασκευάσματα, τὰ διαφράγματα τοῦ σκάφους, τὰ καταστρώματα καὶ τὰ ὑπερστεγασμάτα θὰ κατασκευάζωνται ἐκ χάλυβος ἢ ἐξ ἄλλου ἰσοδυνάμου ὑλικοῦ.

(II) Ὅταν ἐφαρμόζεται προστασία κατὰ πυρκαϊᾶς συμφώνως πρὸς τὴν Μέθοδον III, τὰ ὑπερκατασκευάσματα δύνανται, παραδείγματος χάριν, νὰ κατασκευάζωνται ἐκ κράμματος ἀλουμινίου, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι:

(1) Κατὰ τὴν ὑψωσιν τῆς θερμοκρασίας τοῦ μεταλλικοῦ σώματος τῶν διαφραγμάτων κλάσεως «A», ὅταν ταῦτα ὑπέκεινται εἰς τὴν δοκιμὴν πυρὸς στάνταρντ, θὰ λαμβάνονται ὑπ' ὄψιν αἱ μηχανικαὶ ἰδιότητες τοῦ ὑλικοῦ.

(2) Ἡ ποσότης τοῦ χρησιμοποιουμένου εὐκαύστου ὑλικοῦ εἰς τὰ ἀντίστοιχα μέρη τοῦ πλοίου θὰ μειοῦται καταλλήλως κατὰ τρόπον ἱκανοποιούντα τὴν Ἀρχὴν. Αἱ ὀροφαὶ (δηλ. αἱ ἐπενδύσεις τῶν καταστρωμάτων) θὰ εἶναι ἐξ ἀκαύστου ὑλικοῦ.

(3) Θὰ λαμβάνονται μέτρα ὥστε, ἐν περιπτώσει πυρκαϊᾶς, αἱ διατάξεις διὰ τὴν στοιβασίαν, τὴν καθέλκυσιν καὶ τὴν ἐπιβίβασιν ἐντὸς τῶν σωσιβίων λέμβων, παράμεινον τῶν ἀποτελεσματικῶν ὅσον εἰς τὴν περίπτωσιν κατασκευῆς τῶν ὑπερκατασκευασμάτων ἐκ χάλυβος.

(4) Αι άναφωτίδες και οι φωταγωγοί των λεβητοστασιών και μηχανοστασιών θα είναι κατασκευασμένοι εκ χάλυβος με έπαρκή μόνωσιν, τὰ δὲ ἐπ' αὐτῶν άνοιγματα, ἐάν υπάρχουν τοιαῦτα, θα εἶναι καταλλήλως διατεθειμένα και προφυλαγμένα ἵνα ἐμποδίζουσι τὴν ἐξάπλωσιν τοῦ πυρός.

Κανονισμὸς 37

Κατακόρυφοι Κύριαι Ζώναι (Μέθοδοι I, II και III)

(α) Τὸ σκάφος, τὰ ὑπερκατασκευάσματα και τὰ ὑπερστεγάσματα θα διαιροῦνται εἰς κατακόρυφους κυρίας ζώνας. Αἱ βαθμίδες και αἱ ἔσοχαί θα ἐλαττοῦνται εἰς τὸ ἐλάχιστον, ἀλλ' ὅταν αὐταί απαιτοῦνται ἢ κατασκευῆ των θα εἶναι ἢ τῶν διαφραγμάτων Κλάσεως «Α».

(β) Ἐφ' ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατὸν, τὰ διαφράγματα τὰ περικλείοντα τὰς κατακόρυφους κυρίας ζώνας ἀνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, θα εἶναι ἐν συνεχείᾳ πρὸς τὰ στεγανὰ διαφράγματα ὑποδαιρέσεως, τὰ κείμενα εὐθὺς κάτωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν.

(γ) Τὰ διαφράγματα ταῦτα θα ἐκτείνωνται ἀπὸ καταστρώματος εἰς κατάστρωμα και μέχρι τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου ἢ μέχρις ἄλλων ὀρίων.

(δ) Ἐπὶ πλοίων προοριζομένων δι' εἰδικούς σκοπούς, καθὼς τὰ μεταφέροντα αὐτοκίνητα ἢ σιδηροδρομικὰ ὄχηματα, ἐπὶ τῶν ὁποίων ἢ κατασκευῆ τοιούτων διαφραγμάτων ἀντικεῖται πρὸς τὸν σκοπὸν διὰ τὸν ὁποῖον τὰ πλοῖα ταῦτα προορίζονται, θα ἀντικαθίστανται ἀπὸ ἰσοδύναμα μέσα διὰ τὸν ἔλεγχον και τὸν ἐντοπισμὸν τῆς πυρκαϊᾶς ὑπὸ τὴν εἰδικὴν ἔγκρισιν τῆς Ἀρχῆς.

Κανονισμὸς 38

'Ανοίγματα εἰς διαφράγματα Κλάσεως «Α»

(Μέθοδος I, II και III)

(α) Ὅταν τὰ τμήματα Κλάσεως «Α» διαπερῶνται διὰ τὴν δίοδον ἠλεκτρικῶν καλωδίων, σωλῆνων, ὀχετῶν, ἀγωγῶν κλπ., διαδοκίδων, ζυγῶν ἢ ἄλλων μερῶν τῆς κατασκευῆς, θα λαμβάνωνται μέτρα ὅπως μὴ ἐξασθενίζεσθαι ἢ ἀντοχὴ τούτων κατὰ τῆς πυρκαϊᾶς.

(β) Εἰς ἀεραγωγούς και ὀχετούς διερχομένους διὰ διαφραγμάτων τῆς κατακόρυφου κυρίας ζώνης, θα τοποθετοῦνται φράκται ἐφοδιασμένοι διὰ καταλλήλων μέσων ἔλεγχου, δυναμένων νὰ χειρίζονται ἐπιτοποίως ἐξ ἀμφοτέρων τῶν ὄψεων τῶν διαφραγμάτων. Αἱ θέσεις χειρισμοῦ θα εἶναι εὐπρόσιτοι και σεσημασμένοι δι' ἐρυθροῦ χρώματος. Θα ὑπάρχουν δεῖκται δεικνύοντες τὸ ἀνοικτὸν ἢ κλειστὸν τῶν φρακτῶν.

(γ) Ἐξαίρεσει τῶν ἀνοιγμάτων καταμετρήσεως τῶν πλοίων και τῶν στομιῶν μεταξὺ τῶν χώρων φορτίου, ἀποθημῶν και ἀποσκευῶν, ὡς και μεταξὺ τῶν χώρων τούτων και τῶν ἐκτεθειμένων καταστρωμάτων, πάντα τὰ ἀνοίγματα θα ἐφοδιάζονται διὰ μονίμως προσηρημένων μέσων κλεισίματος, τῶν ὁποίων ἢ ἀντοχὴ εἰς τὸ πῦρ θα εἶναι τόσον τοῦλάχιστον ἀποτελεσματικῆ, ὅση ἢ τῶν τμημάτων ἐπὶ τῶν ὁποίων εὐρίσκονται. Ὅταν τὰ διαφράγματα Κλάσεως «Α» διαπερῶνται ὑπὸ ἀνοιγμάτων καταμετρήσεως, τὰ μέσα κλεισίματος αὐτῶν θα εἶναι χαλύβδινα ἐλάσματα.

(δ) Ἡ κατασκευῆ πασῶν τῶν θυρῶν και τῶν πλαισίων αὐτῶν εἰς τὰ τμήματα Κλάσεως «Α», ὡς και τὰ μέσα συγκρατήσεως αὐτῶν ὅταν εἶναι κλεισταί, θα προσφέρουν ἀντίστασιν ἐναντίον πυρκαϊᾶς, καθὼς και εἰς τὴν δίοδον καπνοῦ και φλογῶν, κατὰ τρόπον ὅσον τὸ δυνατόν πρακτικῶς ἰσοδύναμον πρὸς τὴν προσφερομένην ὑπὸ τῶν διαφραγμάτων ἐπὶ τῶν ὁποίων αἱ θύραι εὐρίσκονται. Δὲν ἀπαιτεῖται ὅπως αἱ στεγανὰ θύραι φέρουν μόνωσιν.

(ε) Ἐκάστη θύρα δέον νὰ δύναται νὰ ἀνοίγηται ἐξ ἑκατέρως πλευρᾶς ὑπὸ ἐνὸς μόνου προσώπου. Αἱ θύραι πυρκαϊᾶς ἐπὶ τῶν διαφραγμάτων ἐντὸς τῆς κατακόρυφου κυρίας ζώνης, ἐκτὸς τῶν στεγανῶν θυρῶν, θα εἶναι αὐτοκλειομένου τύπου μετὰ ἀπλοῦ και εὐκόλου μέσου ἀπελευθερώσεως αὐτῶν ἀπὸ τῆς ἀνοικτῆς θέσεως. Αἱ θύραι αὐταί δέον νὰ εἶναι ἐγκριμένου τύπου και σχεδίου, ὃ δὲ μηχανισμὸς αὐτομάτου κλεισίματος θα εἶναι ἱκανὸς νὰ κλείσῃ τὴν θύραν ἐναντίον κλίσεως 3.1]2 μοιρῶν ἀνθισταμένης εἰς τὸ κλεισιμον.

Κανονισμὸς 39

Διαφράγματα κείμενα ἐντὸς τῶν Κατακόρυφων Κυρίων Ζωνῶν

(Μέθοδοι I και III)

(α) Μέθοδος I

(I) Ὅλα τὰ περικλείοντα διαφράγματα, ἐντὸς τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως, ἐκτὸς ἐκείνων τὰ ὁποῖα απαιτοῦνται νὰ εἶναι διαφράγματα Κλάσεως «Α», θα κατασκευάζονται ὡς τμήματα Κλάσεως «Β» ἐξ ἀκαύστου ὕλικῶν, τὰ ὁποῖα ὅμως δύναται νὰ ἐπικαλύπτονται ὑπὸ εὐκαύστου ὕλικῶν, συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 48 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. Τὰ ἀνοίγματα τῶν θυρῶν και τὰ παρεμφερῆ ἀνοίγματα θα ἔχουν τρόπον κλεισίματος ἀρμόζοντα πρὸς τὸν τύπον τοῦ διαφραγματος ἐπὶ τοῦ ὁποῖου εὐρίσκονται.

(II) Ὅλα τὰ διαφράγματα τῶν διαδρόμων θα ἐκτείνωνται ἀπὸ καταστρώματος εἰς κατάστρωμα. Ἀνοίγματα ἀερισμοῦ δύναται νὰ ἐπιτρέπονται εἰς τὰς θύρας ἐπὶ τῶν διαφραγμάτων κλάσεως «Β» και κατὰ προτίμησιν εἰς τὸ κάτω μέρος. Ὅλα τὰ λοιπὰ περικλείοντα διαφράγματα θα ἐκτείνωνται κατακόρυφως ἀπὸ καταστρώματος εἰς κατάστρωμα και ἐγκαρσίως μέχρι τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου ἢ μέχρι ἄλλων ἐγκαρσίων ὀρίων, ἐκτὸς ἐάν ὑπάρχουν ἐπιστρώσεις ἢ ἐπενδύσεις ἐξ ἀκαύστου ὕλικῶν, αἵτινες ἐξασφαλίζουν τὴν συνέχισιν προστασίας ἀπὸ πυρκαϊᾶς, ὅποτε εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην δύναται νὰ καταλήγουν εἰς τὰς ἐπιστρώσεις ἢ τὰς ἐπενδύσεις.

(β) Μέθοδος III

(I) Ἐντὸς τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως, τὰ περικλείοντα διαφράγματα, ἐκτὸς ἐκείνων τὰ ὁποῖα απαιτοῦνται νὰ εἶναι τμημάτων κλάσεως «Α», θα κατασκευάζονται ὡς τμήματα κλάσεως «Β» και θα εἶναι ἐξ ἀκαύστου ὕλικῶν, ἀλλὰ δύναται νὰ ἐπικαλύπτονται δι' εὐκαύστου ὕλικῶν, συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 48 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. Τὰ διαφράγματα ταῦτα θα σχηματίζουσι ἐν συνεχείᾳ θέτην διαφραγμάτων ἐπιβραδυντικῶν τῆς μεταδόσεως πυρκαϊᾶς, εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τοῦ ὁποῖου ἢ ἐπιφάνεια οἰοῦδηποτε διαμερίσματος δὲν θα ὑπερβαίη γενικῶς τοὺς 1300 τετραγωνικοὺς πόδας (ἢ 120 τετραγωνικὰ μέτρα) με ἀνώτατον ὅριον τοὺς 1600 τετραγωνικοὺς πόδας (ἢ 150 τετραγωνικὰ μέτρα). Ταῦτα θα ἐκτείνωνται ἀπὸ καταστρώματος εἰς κατάστρωμα. Πάντα τὰ ἀνοίγματα τῶν θυρῶν και τὰ παρεμφερῆ ἀνοίγματα θα ἔχουν τρόπον κλεισίματος ἀρμόζοντα πρὸς τὸν τύπον τοῦ διαφραγματος ἐπὶ τοῦ ὁποῖου εὐρίσκονται.

(II) Ἐκάστος κοινόχρηστος χώρος ἐπιφανείας μεγαλειτέρας τῶν 1600 τετραγωνικῶν ποδῶν (ἢ 150 τετραγωνικῶν μέτρων) θα περιλείεσθαι ὑπὸ τμημάτων κλάσεως «Β» ἐξ ἀκαύστου ὕλικῶν.

(III) Ἡ μόνωσις τῶν τμημάτων κλάσεως «Α» και κλάσεως «Β», ἐκτὸς ἐκείνων ἅτινα συνιστοῦν τὸν διαχωρισμὸν τῶν κατακόρυφων κυρίων ζωνῶν, τῶν σταθμῶν ἔλεγχου, τῶν περιφραγμάτων τῶν κλιμάκων και τῶν διαδρόμων, δύναται νὰ παραλειφθῇ ἐκεῖ ὅπου τὰ τμήματα ἀποτελοῦν τὸ ἐξωτερικὸν μέρος τοῦ πλοίου ἢ ὅταν τὸ παρακείμενον διαμέρισμα δὲν παρουσιάζῃ κίνδυνον πυρκαϊᾶς.

(IV) Ὅλα τὰ διαφράγματα τῶν διαδρόμων θα εἶναι τῶν τμημάτων κλάσεως «Β» και θα ἐκτείνωνται ἀπὸ καταστρώματος εἰς κατάστρωμα. Αἱ ἐπιστρώσεις αὐτῶν, ἐάν ὑπάρχουν, θα εἶναι ἐξ ἀκαύστου ὕλικῶν. Δύναται νὰ ἐπιτρέπονται ἀνοίγματα ἀερισμοῦ ἐπὶ τῶν θυρῶν, κατὰ προτίμησιν εἰς τὸ κάτω μέρος. Πάντα τὰ λοιπὰ διαχωριστικὰ διαφράγματα θα ἐκτείνωνται ἐπίσης κατακόρυφως ἀπὸ καταστρώματος εἰς κατάστρωμα και ἐγκαρσίως μέχρι τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου ἢ μέχρι ἄλλων ἐγκαρσίων ὀρίων, ἐκτὸς ἐάν ὑπάρχουν ἐπιστρώσεις ἢ ἐπενδύσεις ἐξ ἀκαύστου ὕλικῶν ὅποτε εἰς

την περίπτωσην ταύτην τὰ διαφράγματα δύνανται νὰ καταλήγουν εἰς τὰς ἐπιστρώσεις ἢ τὰς ἐπι-
δύσεις.

- (V) Τὰ Τμήματα κλάσεως «B», ἐκτὸς ἐκείνων διὰ τὰ ὁποῖα ἀπαιτεῖται νὰ εἶναι ἐξ ἀκαύστου ὑλικοῦ, θὰ ἔχουν πυρήνα ἐξ ἀκαύστου ὑλικοῦ ἢ θὰ εἶναι συνθέτου τύπου περιέχοντος ἐσωτερικὰ στρώματα ἐκ φύλλων ἀμιάντου ἢ ἐκ παρομοίου ἀκαύστου ὑλικοῦ. Ἡ Ἀρχὴ δύναται ὁμως νὰ ἐγκρίνη ἄλλα ὑλικά ἄνευ ἀκαύστων πυρήνων, ὑπὸ τὴν πρόβλεψιν ὅτι ἐξασφαλίζονται ἰσοδύναμοι ἰδιότητες ἐπιβραδυντικαὶ τῆς μεταδόσεως τοῦ πυρός.

Κανονισμὸς 40.

Διαχωρισμὸς τῶν Χώρων Ἐνδιαιτήσεως ἀπὸ τοὺς Χώρους Μηχανῶν, Φορτίου καὶ Ὑπηρετικῶς

(Μέθοδοι I, II καὶ III)

Τὰ περικλείοντα διαφράγματα καὶ τὰ καταστρώματα ἄτινα χωρίζουν τοὺς χώρους ἐνδιαιτήσεως ἀπὸ τοὺς χώρους μηχανῶν, φορτίου καὶ ὑπηρετικῶς, θὰ κατασκευάζονται ὡς τμήματα κλάσεως «A». Τὰ διαφράγματα καὶ τὰ καταστρώματα ταῦτα θὰ ἔχουν βαθμὴν μονώσεως ἐγκεκριμένον παρὰ τῆς Ἀρχῆς, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς φύσεως τῶν γειτνιαζόντων χώρων.

Κανονισμὸς 41.

Ἐπιστρώσεις Καταστρωμάτων (Μέθοδοι I, II καὶ III)

Αἱ πρῶται στρώσεις τῆς ἐπιστρώσεως τῶν καταστρωμάτων ἐντὸς τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως, τῶν σταθμῶν ἐλέγχου, τῶν κλιμάκων καὶ τῶν διαδρόμων θὰ εἶναι ἐξ ἐγκεκριμένου ὑλικοῦ μὴ εὐκόλως ἀναφλεγόμενου.

Κανονισμὸς 42.

Προστασία Κλιμάκων ἐντὸς Χώρων Ἐνδιαιτήσεως καὶ Ὑπηρετικῶν (Μέθοδοι I, II καὶ III).

(α) Μέθοδοι I καὶ III

- (I) Ὅλαι αἱ κλίμακες θὰ ἔχουν χαλύβδινον σκελετόν, ἐκτὸς ἐὰν ἡ Ἀρχὴ ἐγκρίνη τὴν χρῆσιν ἄλλου ἰσοδύναμου ὑλικοῦ καὶ θὰ εὐρίσκονται ἐντὸς περιφράκτων χώρων ἀποτελουμένων ἐκ τμημάτων κλάσεως «A» μετ' ἀποτελεσματικῶν μέσων κλεισίματος εἰς ὅλα τὰ ἀνοίγματα ἀπὸ τοῦ κατωτάτου καταστρώματος ἐνδιαιτήσεως μέχρι τοῦλάχιστον ἑνὸς ὕψους ἀπὸ τοῦ ὁποίου εἶναι ἀπ' εὐθείας εὐπρόσιτον τὸ ἀνοικτὸν κατάστρωμα, ἐκτὸς τῶν ἀκολουθῶν ἐξαιρέσεων :

(1) Κλίμαξ μεταξὺ δύο μόνον καταστρωμάτων δὲν ἀπαιτεῖται νὰ εἶναι περίφρακτος ὑπὸ τὴν πρόβλεψιν ὅτι ἡ ἀκεραιότης τοῦ καταστρώματος ἐξασφαλίζεται διὰ καταλλήλων διαφραγμάτων ἢ θυρῶν εἰς τὸ ἐν κατάστρωμα.

(2) Κλίμακες δύνανται νὰ ἐγκαθίστανται ἄνευ περιφράγματος ἐντὸς κοινοχρήστου χώρου, ὑπὸ τὴν πρόβλεψιν ὅτι θὰ εὐρίσκονται ἐξ ὀλοκλήρου ἐντὸς τοῦ χώρου τούτου.

- (II) Τὰ περιφράγματα τῶν κλιμάκων θὰ ἔχουν ἀπ' εὐθείας ἐπικοινωνίαν μετὰ τῶν διαδρόμων καὶ θὰ εἶναι ἐπαρκεῖς ἐπιφανείας διὰ τὴν ἀποφυγὴν συνωστισμοῦ, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν προσώπων ἅτινα ἐνδεχομένως θὰ χρησιμοποιοῦσιν ταῦτα εἰς περίπτωσιν κινδύνου, καὶ θὰ περιλαμβάνουν, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, ὀλιγωτέρους χώρους ἐνδιαιτήσεως ἢ ἄλλον χῶρον περικλειστον, ἐντὸς τοῦ ὁποίου δύναται νὰ ἐκδηλωθῇ πυρκαϊά.

- (III) Τὰ περικλείοντα τὸ κλιμακοστάσιον διαφράγματα θὰ ἔχουν βαθμὴν μονώσεως ἐγκεκριμένον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς φύσεως τῶν παρακειμένων χώρων. Τὰ μέσα κλεισίματος τῶν ἀνοιγμάτων ἐπὶ τῶν περιφραγμάτων τῶν κλιμάκων θὰ ἔχουν τὴν εὐλάχιστον ἀντοχήν εἰς τὸ πῦρ, ὅσην τὰ διαφράγματα ἐπὶ τῶν ὁποίων

εὐρίσκονται τὰ ἀνοίγματα. Αἱ θύραι, ἐκτὸς τῶν στεγανῶν θυρῶν, θὰ εἶναι αὐτοκλείστου τύπου, ὡς ἀπαιτεῖται διὰ τὰ διαφράγματα τῆς κατακορύφου κυρίας ζώνης, συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 38 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(β) Μέθοδος II.

Αἱ κύριαι κλίμακες θὰ ἔχουν χαλύβδινον σκελετόν, ἐκτὸς ἐὰν ἡ Ἀρχὴ ἐγκρίνη τὴν χρῆσιν ἄλλων καταλλήλων ὑλικῶν, τὰ ὁποῖα ὁμοῦ μετὰ συμπληρωματικῶν μέσων προστασίας ἀπὸ πυρκαϊᾶς καὶ (ἢ) μέσων σβέσεως πυρκαϊᾶς, εἶναι κατὰ τὴν γνώμην τῆς Ἀρχῆς ἰσοδύναμα πρὸς τοιαύτην κατασκευὴν, θὰ περιλαμβάνονται δὲ ἐντὸς περιφραγμάτων ἀποτελουμένων ἐκ διαφραγμάτων Κλάσεως «A» καὶ μετὰ ἀποτελεσματικῶν μέσων κλεισίματος πάντων τῶν ἀνοιγμάτων ἀπὸ τοῦ κατωτάτου καταστρώματος ἐνδιαιτήσεως μέχρι τοῦλάχιστον ἑνὸς ὕψους ἀπὸ τοῦ ὁποίου εἶναι ἀπ' εὐθείας εὐπρόσιτον τὸ ἀνοικτὸν κατάστρωμα, ἐκτὸς τῶν ἀκολουθῶν ἐξαιρέσεων :

(1) Κλίμαξ μεταξὺ δύο μόνον καταστρωμάτων δὲν ἀπαιτεῖται νὰ εἶναι περίφρακτος, ὑπὸ τὴν πρόβλεψιν ὅτι ἡ ἀκεραιότης τοῦ καταστρώματος ἐξασφαλίζεται διὰ καταλλήλων διαφραγμάτων ἢ θυρῶν εἰς τὸ ἐν κατάστρωμα.

(2) Κλίμακες δύνανται νὰ ἐγκαθίστανται ἄνευ περιφράγματος ἐντὸς κοινοχρήστου χώρου, ὑπὸ τὴν πρόβλεψιν ὅτι θὰ εὐρίσκονται ἐξ ὀλοκλήρου ἐντὸς τοῦ χώρου τούτου.

- (II) Τὰ περιφράγματα τῶν κλιμάκων θὰ ἔχουν ἀπ' εὐθείας ἐπικοινωνίαν μετὰ τῶν διαδρόμων καὶ θὰ εἶναι ἐπαρκεῖς ἐπιφανείας πρὸς ἀποφυγὴν συνωστισμοῦ, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν προσώπων ἅτινα ἐνδεχομένως θὰ χρησιμοποιοῦσιν ταῦτα εἰς περίπτωσιν κινδύνου, καὶ θὰ περιλαμβάνουν, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, ὀλιγωτέρους χώρους ἐνδιαιτήσεως ἢ ἄλλον χῶρον περικλειστον ἐντὸς τοῦ ὁποίου δύναται νὰ ἐκδηλωθῇ πυρκαϊά.

- (III) Τὰ περικλείοντα τὸ κλιμακοστάσιον διαφράγματα θὰ ἔχουν βαθμὴν μονώσεως ἐγκεκριμένον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς φύσεως τῶν παρακειμένων χώρων. Τὰ μέσα κλεισίματος τῶν ἀνοιγμάτων ἐπὶ τῶν περιφραγμάτων τῶν κλιμάκων θὰ ἔχουν τὴν εὐλάχιστον ἀντοχήν εἰς τὸ πῦρ, ὅσην τὰ διαφράγματα ἐπὶ τῶν ὁποίων εὐρίσκονται τὰ ἀνοίγματα. Αἱ θύραι, ἐκτὸς τῶν στεγανῶν θυρῶν, θὰ εἶναι αὐτοκλείστου τύπου, ὡς ἀπαιτεῖται διὰ τὰ διαφράγματα τῆς κατακορύφου κυρίας ζώνης, συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 38 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

- (IV) Βοηθητικαὶ κλίμακες, συγκεκριμένως ἐκεῖναι αἵτινες δὲν ἀποτελοῦν μέρος τῶν μέσων διαφυγῆς τῶν ἀπαιτουμένων ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 68 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καὶ αἵτινες συνδέουν δύο μόνον καταστρώματα, θὰ ἔχουν χαλύβδινον σκελετόν, ἐκτὸς ἐὰν ἡ Ἀρχὴ ἐγκρίνη, εἰς εἰδικὰ περιστάσεις, τὴν χρῆσιν ἄλλου ὑλικοῦ, δὲν ἀπαιτεῖται ὁμως νὰ εὐρίσκονται ἐντὸς περιφραγμάτων ὑπὸ τὴν πρόβλεψιν ὅτι ἡ ἀκεραιότης τοῦ καταστρώματος διατηρεῖται διὰ τῆς ἐγκαταστάσεως αὐτομάτου συστήματος ραντιστήρος εἰς τὰς βοηθητικὰς κλίμακας.

Κανονισμὸς 43.

Προστασία Ἀνεγκυστήρων (Ἐπιβατῶν καὶ Ὑπηρεσιῶν) Κατακορύφων Ὀχετῶν Φωτισμοῦ καὶ Ἀερισμοῦ κ.λ.π., ἐντὸς Χώρων Ἐνδιαιτήσεως καὶ Ὑπηρετικῶν (Μέθοδοι, I, II καὶ III)

(α) Οἱ ὀχετοὶ ἀνεγκυστήρων ἐπιβατῶν καὶ ὑπηρεσιῶν, οἱ κατακορύφου ὀχετοὶ διὰ τὸν φωτισμὸν καὶ ἀερισμὸν τῶν χώρων ἐπιβατῶν κ.λ.π., θὰ ἀποτελοῦνται ἐκ τμημάτων Κλάσεως «A». Αἱ θύραι θὰ εἶναι ἐκ χάλυβος ἢ ἐξ ἄλλου ἰσοδυνά-

μον υλικού και όταν κλείωνται θα εξασφαλίζεται άνοχη εις το πυρ τήσιν τουλάχιστον ύση ή τών σχετικών επί τών όποίων εφίσκονται.

(β) Οί όχετοί άνελκυστήρων θα είναι διατεταγμένοι κατά τρόπον ώστε να έμποδίζεται ή διέλευσις καπνού και φλογών εξ ένός ύποφράγματος εις έτερον και θα είναι έφωδιασμένοι δια μέσων κλεισίματος ήτινα θα έπιτρέπουν τόν έλεγχον διελεύσεως ρεύματος άέρος και καπνού. Η μόνωσις τών όχετών άνελκυστήρων οφείνας εφίσκονται έντός τών περιφραγμάτων κλιμάκων δέν είναι ύποχρεωτική.

(γ) Όταν όχετος φωτισμού ή άερισμού συγκοινωνή μεθ' ένός ή περισσοτέρων ύποφραγμάτων και κατά την γνώμην τής Αρχής είναι ένδεχόμενον καπνός και φλόγες να διέλθουν εξ ένός ύποφράγματος εις έτερον, δέον να έγκατασταθούν καπνοφράκται καταλλήλως τοποθετημένοι, εις τρόπον ώστε έκαστος χώρος να δύναται να άπομονωθής εις περίπτωσιν πυρκαϊάς.

(δ) Πάντες οί άλλοι όχετοί (π.χ. δι' ήλεκτρικά καλώδια) θα είναι κατασκευασμένοι εις τρόπον ώστε να μη έπιτρέπουν την διόδον εις το πυρ από ένός ύποφράγματος ή διαμερίσματος εις έτερον.

Κανονισμός 44.

Προστασία Σταθμών Έλέγχου (Μέθοδοι I, II και III)

Οί σταθμοί έλέγχου θα είναι κειωρισμένοι από τού ύπολοίπου πλοίου δια διαφραγμάτων Κλάσεως «Α» και καταστρωμάτων.

Κανονισμός 45.

Προστασία Αποθηκών κλπ. (Μέθοδοι I, II και III).

Τά περικλείοντα διαφράγματα τών άποθηκών άποσκευών, τών χώρων ταχυδρομείου, τών άποθηκών έφοδίων, χρωμάτων και φανών, τών μαγειρείων και παρεμφερών χώρων, θα είναι τμήματα Κλάσεως «Α». Χώροι περιέχοντες έφοδία εξαιρετικώς εύφλεκτα θα είναι διατεταγμένοι κατά τρόπον ώστε να περιορίζουν εις τó ελάχιστον τόν κίνδυνον δια τούς έπιβάτας ή τó πλήρωμα εις περίπτωσιν πυρκαϊάς.

Κανονισμός 46.

Παράθυρα και Παραφωτίδες (Μέθοδοι I, II και III).

(α) Όλα τά παράθυρα και αί παραφωτίδες επί τών διαφραγμάτων τών διαχωριζόντων χώρους ένδιδαιτήσεως από τó ύπαιθρον, θα κατασκευάζονται μετά χαλυβδίνων πλαίσίων ή εξ άλλου ίσοδυνάμου υλικού. Η ύελος θα συγκρατήται δια μεταλλικής άρμολαλύπτρας.

(β) Όλα τά παράθυρα και αί παραφωτίδες επί τών διαφραγμάτων έντός χώρων ένδιδαιτήσεως θα κατασκευάζονται κατά τρόπον ώστε να διατηρούνται αί άπαιτήσεις άκραιότητος τού τύπου τών διαφραγμάτων επί τών όποίων είναι τοποθετημένα.

(γ) Έντός χώρων περιλαμβανόντων (1) κυρίας μηχανιάς προώσεως, ή (2) πετρελαιολέβητας, ή (3) βοηθητικής μηχανιάς έσωτερικής καύσεως υλικής ίπποδυνάμειος 1000 ίππων ή περισσοτέρων, θα λαμβάνονται τά ακόλουθα μέτρα :

- (I) Αί άναφωτίδες θα δύνανται να κλείωνται εκ τού έξωτερικού τού χώρου.
- (II) Αί άναφωτίδες αί έχουσαι ύέλινα φατνώματα θα έφοδιάζονται δι' έξωτερικών χαλυβδίνων καλυμμάτων, ή εξ άλλου υλικού, μονίμως προσηρημένων.
- (III) Πάν παράθυρον έπιτρεπόμενον υπό τής Αρχής επί τών φωταγωγών ποιούτων χώρων, θα είναι μονίμως κλειστού τύπου και θα έφοδιάζεται δια έξωτερικού χαλυβδίνου καλύμματος, ή εξ άλλου ίσοδυνάμου υλικού, μονίμως προσηρημένου.
- (IV) Εις τά παράθυρα και τās άναφωτίδας τās άναφερομένας εις τά έδάφια (I), (II) και (III) τής παρούσης παραγράφου, θα χρησιμοποιήται ύελος ένισχυμένου δια σύρματος τύπου.

Κανονισμός 47.

Συστήματα Άερισμού (Μέθοδοι I, II και III)

(α) Αί κύρια εισαγωγαι και έξαγωγαι πάντων τών συστημάτων άερισμού θα πρέπει, εις περίπτωσιν πυρκαϊάς,

να κλείωνται εκ τού έξωτερικού τού έξυπηρετούμένου χώρου. Γενικώς, οί άνεμιστήρες θα είναι διατεταγμένοι εις τρόπον ώστε οί όχετοί άερισμού, οί καταλήγοντες εις διαφόρους χώρους, να εφίσκονται έντός τής κατακόρυφου κυρίας ζώνης.

(β) Όλος ό τεχνητός άερισμός, έξαιρουμένου τού άερισμού τών χώρων φορτίου και τών μηχανών και οιονδήποτε έναλλακτικόν σύστημα άερισμού τó όποιον δύναται να απαιτηθής υπό τής παραγράφου (δ) τού παρόντος Κανονισμού, θα έφοδιάζεται δια κύριον διακοπτών εις τρόπον ώστε πάντες οί άνεμιστήρες να δύνανται να κρατηθούν εκ μίξ εκ τών δύο χωριστών θέσεων, αίτινας θα κείνται εις ύσον είναι πρακτικώς δυνατόν μεγαλειότερον μεταξύ αύτών άπόστασιν. Δύο κύρια διακοπτοιύνα τούς χώρους μηχανών, εκ τών όποίων ό εις θα δύναται να χειρισθής εκ θέσεως κειμένης έξωτερικώς τού χώρου μηχανών.

(γ) Θα προβλέπεται ίκανοποιητική μόνωσις τών έξαγωγικών όχετών τών μαγειρείων, όταν ούτοι διερχόνται δια μέσου χώρων ένδιδαιτήσεως.

(δ) Θα λαμβάνονται πάντα τά μέτρα ήτινα είναι πρακτικώς δυνατά, σχετικώς προς τούς σταθμούς έλέγχου τούς κειμένους υπό τó κατάστρωμα και έξωτερικώς τών χώρων μηχανών, ίνα εξασφαλίζεται ή διατήρησις τού άερισμού, τής υρατότητος και τής άπουσίας καπνού, εις τρόπον ώστε, εις περίπτωσιν πυρκαϊάς, αί μηχαναι και αί ύπάρχουσαι έντός τών χώρων αύτών συσκευαι να δύνανται να παρακολουθούνται και να έξακολουθούν να λειτουργούν ίκανοποιητικώς. Θα προβλέπονται έναλλακτικά και έντελώς χωριστά μέσα χορηγήσεως άέρος δια τούς έν λόγω σταθμούς έλέγχου. Αί εισαγωγαι άέρος εις τās δύο πηγάς τροφοδοτήσεως θα είναι διατεταγμένοι εις τρόπον ώστε να έλαττωται εις τó ελάχιστον ό κίνδυνος άναρροφήσεως καπνού συγχρόνως υπό άμφοτέρων. Κατά την κρίσιν τής Αρχής, δέν θα απαιτηται να εφαρμόζονται αί άπαιτήσεις αύται εις χώρους κειμένους επί άνωκτου καταστρώματος και έξάγονται εις τούτο, ή εάν προβλέπονται διατάξεις έπιτοπίου κλεισίματος ίσης άποδόσεως.

Κανονισμός 48.

Αεπτομέρειαι Κατασκευής (Μέθοδοι I και III)

(α) Μέθοδος I.

Έξαιρέσει τών χώρων φορτίου, ταχυδρομείου, άποσκευών, ή έψυγμένων διαμερισμάτων ύπηρετικών χώρων, πāsαι αί έπενδύσεις αί υποκείμεναι πήχεις, αί έπιστρώσεις και αί μονώσεις θα είναι εξ άκαύστου υλικού. Ό υλικός όγκος τών εύκαστων έπιφανειακών έπενδύσεων, σκαλισμάτων, διακοσμήσεων και διακοσμητικών έπιστρώσεων έντός χώρου ένδιδαιτήσεως ή έντός κοινοχρήστου χώρου δέν θα υπερβαινή όγκον ίσοδύναμον προς τόν μίξ διακοσμητικής έπιστρώσεως, πάχους ένός δεκάτου τού διατύλου (ή 2,54 χιλιοστάμετρα), καλυπτούσης την όλικήν έπιφάνειαν τών τοιχωμάτων και τής όροφής. Πāsαι αί εκτεθειμένοι έπιφάνειαι έντός διαδρόμων ή έντός περιφραγμάτων κλιμάκων και έντός κτυπτών και δυσπροσίτων χώρων, θα είναι εξ υλικού έχοντος χαρακτηριστικά χαμηλής έξαπλώσεως φλογός.

(β) Μέθοδος III.

Η χρήση παντός είδους εύκαύστου υλικών, ως ξύλων μη ύποστάντων άντιφλεκτικήν κατεργασίαν, διακοσμητικών έπιστρώσεων, έπενδύσεων, παραπετασμάτων, ταπήτων κλπ. θα περιορίζεται ύσον είναι εύλογον και πρακτικόν. Εις μεγάλους κοινοχρήστους χώρους, αί υποκείμεναι πήχεις και τά ύποστηρίγματα εις τās έπενδύσεις και έπιστρώσεις θα είναι εκ χάλυβος ή εξ ίσοδυνάμου υλικού. Όλοι αί εκτεθειμένοι έπιφάνειαι έντός διαδρόμων ή έντός περιφραγμάτων κλιμάκων και εις κρυπτούς ή δυσπροσίτους χώρους θα είναι εξ υλικού έχοντος χαρακτηριστικά χαμηλής έξαπλώσεως φλογός.

Κανονισμός 49.

Διάφοροι Λεπτομέρειαι (Μέθοδοι I, II και III)

*Απαιτήσεις εφαρμοζόμεναι εἰς ὅλα τὰ μέρη τοῦ πλοίου.

(α) Χρώματα, βερνίκια καὶ παρεμφερῆ παρασκευάσματα ἔχοντα βάσιν τὴν νιτροκυτταρίνην ἢ ἄλλην λίαν εὐφλεκτὸν βάσιν διὰ θά χρησιμοποιοῦνται.

(β) Σωλήνες διερχόμενοι διὰ τμημάτων κλάσεων «Α» ἢ «Β» θὰ εἶναι ἐξ ὕλικου ἐγκεκριμένου ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν ἐξ ὕλικου ἐγκεκριμένου ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς θερμοκρασίας εἰς τὴν ὁποίαν τὰ τμήματα ταῦτα ἀπαιτεῖται νὰ ἀνθίστανται. Σωλήνες διοχετεύοντες πετρέλαιον ἢ εὐφλεκτὰ ὕγρα θὰ εἶναι ἐξ ὕλικου ἐγκεκριμένου ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν τοῦ κινδύνου πυρκαϊᾶς. Δὲν θὰ χρησιμοποιοῦνται ὕλικά εὐκόλως προσβαλλόμενα ὑπὸ τῆς θερμότητος διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν εὐδιαίων ἐξαγόντων εἰς τὴν θάλασσαν, ἐξαγωγῶν ὑγρῆς καὶ ἄλλων σωλήνων οἵτινες ἐξάγουν πλῆστον τῆς ἰσάλου γραμμῆς καὶ ὅπου ἡ φθορὰ τοῦ ὕλικου εἰς περίπτωσιν πυρκαϊᾶς δύναται νὰ προκαλέσῃ κίνδυνον κατακλύσεως.

*Απαιτήσεις εφαρμοζόμεναι εἰς τοὺς χώρους ἐνδιαιτήσεως καὶ τοὺς ὑπηρετικούς.

(γ) (I) Τὰ διάκενα τὰ περικλειόμενα ὀπισθεν τῶν ἐπιστρώσεων, φατνωμάτων καὶ ἐπενδύσεων θὰ ὑποδιαιροῦνται καταλλήλως ὑπὸ καλῶς εφαρμοζόντων διαχωρισμάτων ἀέρος, κειμένων εἰς μεταξὺ αὐτῶν ἀπόστασιν οὐχὶ μεγαλύτεραν τῶν 45 ποδῶν (ἢ 13,73 μέτρων).

(II) Κατὰ τὴν κατακόρυφον διεύθυνσιν οἱ χώροι οὗτοι, περιλαμβάνοντες καὶ τοὺς χώρους ὀπισθεν τῶν ἐπενδύσεων τῶν κλιμάκων, ὀχετῶν κλπ., θὰ κλειώνται εἰς ὅλα τὰ καταστρώματα.

(δ) Ἡ κατασκευὴ τῶν ὀροφῶν καὶ τῶν διαφραγμάτων πυρκαϊᾶς νὰ ἀνακαλύπτουν καπνὸν προερχόμενον ἐκ κρυπτῶν καὶ ἀπροσίτων χώρων, χωρὶς νὰ μειοῦται ἡ ἀποτελεσματικότης τῆς προστασίας κατὰ τοῦ πυρός, ἐκτὸς ἐὰν κατὰ τὴν γνώμην τῆς Ἀρχῆς δὲν ὑπάρχῃ κίνδυνος ἐκδηλώσεως πυρκαϊᾶς εἰς τοὺς χώρους τούτους.

(ε) Αἱ κρυπταὶ ἐπιφάνειαι πάντων τῶν διαφραγμάτων, ἐπενδύσεων, φατνωμάτων, κλιμάκων, ὑποκειμένων ξυλίνων πῆχων κλπ. ἐντὸς τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως θὰ ἔχουν χαρακτηριστικὰ βραδείας ἐξαπλώσεως φλογός.

(στ) Ἡλεκτρικὰ σώματα θερμάνσεως, ἐὰν χρησιμοποιοῦνται, δέον νὰ εἶναι προσηρμοσμένα εἰς μόνιμον θέσιν καὶ κατεσκευασμένα κατὰ τρόπον ὥστε νὰ περιορίζουν εἰς τὸ ἐλάχιστον τοὺς κινδύνους πυρκαϊᾶς. Τὰ σώματα ταῦτα θερμάνσεως δὲν θὰ ἔχουν τὸ θερμαίνον στοιχείον ἐκτεθειμένον εἰς τρόπον ὥστε ἱματισμός, παραπετάσματα ἢ παρεμφερῆ ὕλικά νὰ δύνανται νὰ περικαίονται ἢ νὰ ἀναφλεγῶσιν ἐκ τῆς θερμότητος τοῦ στοιχείου.

Κανονισμός 50.

Κινηματογραφικαὶ Ταινίαι (Μέθοδοι I, II και III)

Ταινίαι ἔχουσαι ὡς βάσιν τὴν κυτταρίνην δὲν θὰ χρησιμοποιοῦνται εἰς τὰς ἐπὶ πλοίων κινηματογραφικὰς ἐγκαταστάσεις.

Κανονισμός 51.

Αὐτόματον Σύστημα Ραντιστήρος καὶ Συστήματα

*Αναγγελίας καὶ Ἐλέγχου Πυρκαϊᾶς.

*Ἐπὶ πλοίων ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐφαρμόζεται ἡ μέθοδος II, θὰ ἐγκαθίσταται αὐτόματον σύστημα ραντιστήρος (σπρίνκλερ) καὶ σύστημα ἀναγγελίας πυρκαϊᾶς, τύπου ἐγκεκριμένου καὶ πληροῦντος τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 59 τοῦ Κεφαλαίου τούτου καὶ τὰ συστήματα ταῦτα θὰ ἔχουν τοιαύτην διάταξιν εἰς τρόπον ὥστε νὰ προστατεύουν ἅπαντας τοὺς κλειστοὺς χώρους τοὺς προοριζομένους διὰ τὴν χρῆσιν καὶ ἐξυπηρέτησιν τῶν ἐπιβατῶν ἢ τοῦ πληρώματος

ἐξαιρέσει τῶν χώρων ἐκείνων, οἵτινες δὲν παρουσιάζουν οὐσιώδη κίνδυνον πυρκαϊᾶς.

Κανονισμός 52.

Αὐτόματα Συστήματα Ἀναγγελίας καὶ Ἐλέγχου Πυρκαϊᾶς. (Μέθοδος III)

*Ἐπὶ πλοίων ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐφαρμόζεται ἡ Μέθοδος III θὰ ἐγκαθίσταται σύστημα ἐλέγχου πυρκαϊᾶς ἐγκεκριμένου τύπου καὶ ἔχον τοιαύτην διάταξιν ὥστε νὰ εἶναι δυνατόν νὰ ἐλεγχθῇ ἡ ὑπαρξίς πυρκαϊᾶς εἰς πάντας τοὺς κλειστοὺς χώρους, τοὺς προοριζομένους διὰ τὴν χρῆσιν καὶ ἐξυπηρέτησιν τῶν ἐπιβατῶν ἢ πληρώματος (ἐξαιρέσει τῶν χώρων οἵτινες δὲν παρουσιάζουν οὐσιώδη κίνδυνον πυρκαϊᾶς) καὶ νὰ δύναται αὐτομάτως νὰ ἐπισημαίνῃ εἰς ἓν ἢ περισσότερα σημεῖα ἢ σταθμοὺς ὅπου οἱ ἀξιωματικοὶ καὶ τὰ μέλη τοῦ πληρώματος δύνανται νὰ ἀντιληφθοῦν ὅσον τὸ δυνατόν ταχύτερον τὴν πυρκαϊάν ἢ τὴν ἐπισημανσιν πυρκαϊᾶς, καθὼς καὶ τὴν θέσιν αὐτῆς.

Κανονισμός 53.

*Ἐπιβατηγὰ Πλοῖα Μεταφέροντα οὐχὶ περισσοτέρους τῶν 36 Ἐπιβατῶν.

(α) Πλοῖα μεταφέροντα οὐχὶ περισσοτέρους τῶν 36 ἐπιβατῶν θὰ πληροῦν, ἐπὶ πλεόν πρὸς τὰ καθοριζόμενα διὰ τοῦ Κανονισμοῦ, 35 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καὶ τοὺς Κανονισμοὺς 36, 37, 38, 40, 41, 43(α), 44, 45, 46, 49 (α), (β) καὶ (στ) καὶ 50 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. Ὅπου ὑπὸ τῶν ἀνωτέρω ἀναφερομένων Κανονισμῶν ἀπαιτοῦνται μεμονωμένα τμήματα Κλάσεως «Α», ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐγκρίνῃ μείωσιν τοῦ βαθμοῦ μονώσεως, κάτωθεν τοῦ καθοριζομένου ὑπὸ τοῦ ἐδαφίου (γ) (IV) τοῦ Κανονισμοῦ 35 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(β) Ἐπιπροσθέτως πρὸς τὴν συμμόρφωσιν πρὸς τοὺς Κανονισμοὺς τοὺς ἀναφερομένους εἰς τὴν παράγραφον (α), θὰ ἐφαρμόζονται καὶ αἱ κατωτέρω διατάξεις. :

(I) Ὅλαι αἱ κλιμακὲς καὶ τὰ μέσα διαφυγῆς ἐντὸς τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως καὶ τῶν ὑπηρετικῶν, θὰ εἶναι ἐκ χάλυβος ἢ ἐξ ἄλλου καταλλήλου ὕλικου.

(II) Ὁ τεχνητὸς ἀερισμὸς τῶν χώρων μηχανῶν θὰ δύναται νὰ κρατῆται ἐκ μιᾶς εὐκόλως προσιτῆς θέσεως ἔξωθεν τῶν χώρων μηχανῶν.

(III) Ἐξαιρέσει ὅπου ὅλα τὰ περιφράσσοντα διαφράγματα ἐντὸς τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως εἶναι συμφώνως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Κανονισμῶν 39 (α) καὶ 48 (α) τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, τὰ ἐν λόγῳ πλοῖα θὰ ἐφοδιάζονται δι' ἐνὸς αὐτομάτου συστήματος ἐλέγχου πυρκαϊᾶς συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 52 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἐντὸς δὲ τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως τὰ διαφράγματα τῶν διαδρόμων θὰ εἶναι χαλύβδινα ἢ θὰ κατασκευάζονται ἐκ φατνωμάτων Κλάσεως «Β».

Κανονισμός 54.

Φορτηγὰ Πλοῖα Ὀλικῆς Χωρητικότητος 4000 κόνων καὶ ἄνω

(α) Τὸ σκάφος, τὰ ὑπερκατασκευάσματα, τὰ διαφράγματα τοῦ σκάφους, τὰ καταστρώματα καὶ τὰ υπερστεγάσματα θὰ κατασκευάζονται ἐκ χάλυβος, ἐξαιρέσει ὅπου ἡ Ἀρχὴ δύναται εἰς εἰδικὰ περιπτώσεις νὰ ἐγκρίνῃ τὴν χρῆσιν ἄλλου ὕλικου, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν τοῦ κινδύνου πυρκαϊᾶς.

(β) Ἐντὸς τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως, τὰ διαφράγματα τῶν διαδρόμων θὰ εἶναι ἐκ χάλυβος ἢ δύνανται νὰ κατασκευάζονται φατνώματα Κλάσεως «Β».

(γ) Αἱ ἐπιστρώσεις, ἐντὸς τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως, ἐπὶ τῶν καταστρωμάτων τὰ ὁποῖα σχηματίζουν τὴν ὀροφήν τῶν χώρων μηχανῶν ἢ φορτίου θὰ εἶναι τύπου μὴ εὐκόλως ἀναφλεγόμενου.

(δ) Αἱ ἐσωτερικαὶ κλιμακὲς κάτωθεν τοῦ ἐκτεθειμένου εἰς τὸ ὑπαιθρον καταστρώματος θὰ εἶναι ἐκ χάλυβος ἢ ἐξ ἄλλου καταλλήλου ὕλικου. Οἱ ὀχετοὶ τῶν ἀνελκυστήρων

πληρώματος εντός των χώρων ενδiciaτήσεως θα είναι εκ χάλυβος ή εξ άλλου ισοδύναμου υλικού.

(ε) Τα διαφράγματα των μαγειρειών, των αποθηκών χρωμάτων, φανών, υλικών ναυκλήρου, θα κατασκευάζονται εκ χάλυβος ή εξ ισοδύναμου υλικού, όταν γειτνιάζουν προς τους χώρους ενδiciaτήσεως και προς τους χώρους της ηλεκτρογεννητριάς κινδύνου, εάν υπάρχει τιαυτή.

(στ) Εντός των χώρων ενδiciaτήσεως και των χώρων μηχανών, δεν θα χρησιμοποιούνται χρώματα, βερνίκια και παρεμφερή παρασκευάσματα. Έχοντα βάσιν την νιτροκυταρίνην ή άλλην λίαν εύφλεκτον βάσιν.

(ζ) Σωλήνες διοχετεύοντες πετρέλαιον ή εύφλεκτα υγρά θα είναι εξ υλικού έγκριμένου υπό της Αρχής, λαμβανομένου υπ' όψιν του κινδύνου πυρκαϊάς. Διά την κατασκευήν εύδαιών εξαγόντων εις την θάλασσαν, εξαγωγών υγρινης και άλλων σωλήνων οτινες εξαγουν πλησίον της ισάλου γραμμής, δεν θα χρησιμοποιούνται υλικά προσβαλλόμενα υπό της θερμότητος, όπου ή φθορά του υλικού εις περίπτωσιν πυρκαϊάς δύναται να προκαλέση κίνδυνον κατακλύσεως.

(η) Ηλεκτρικά σώματα θερμάνσεως, εάν χρησιμοποιούνται, δέον να είναι προσηρμοσμένα εις μόνιμον θέσιν και κατασκευασμένα κατά τρόπον ώστε να περιορίζουν εις το ελάχιστον τους κινδύνους πυρκαϊάς. Τα σώματα ταυτα θερμάνσεως δεν θα έχουν το θερμαίνον στοιχείον εκτεθειμένον εις τρόπον ώστε ίματισμός, παραπετάσματα ή άλλα παρεμφερή υλικά να δύναται να περικλιώνται ή να αναφλεγώσιν εκ της θερμότητος του στοιχείου.

(θ) Ταινία κινηματογραφικαί έχουνται ως βάσιν την κυταρίνην, δεν θα χρησιμοποιούνται εις τας επί πλοίων έγικαταστάσεις κινηματογράφου.

(ι) Ο τεχνητός αερισμός των χώρων μηχανών θα δύναται να κρατῆται εκ μιας εύκόλως προσιτῆς θέσεως έξωθεν των χώρων μηχανών.

ΜΕΡΟΣ Ε'

Έλεγχος και Σβέσις Πυρκαϊάς εις Έπιβατηγά Πλοία και Φορτηγά Πλοία.

(Το Μέρος Ε' εφαρμόζεται εις έπιβατηγά και εις φορτηγά πλοία, εξαίρεσει του ότι οι Κανονισμοί 59 και 64 εφαρμόζονται μόνον εις τὰ έπιβατηγά πλοία και ο Κανονισμός 65 εφαρμόζεται μόνον εις τὰ φορτηγά πλοία).

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ. Οι Κανονισμοί 56 μέχρι 63 περιλαμβανομένου, καθορίζουν τους όρους τους οποίους δέον να πληρουν αι συσκευαί αι αναφερόμεναι εις τους Κανονισμούς 64 και 65.

Κανονισμός 55

Όρισμοί

Είς το Μέρος τουτο του παρόντος Κεφαλαίου, εκτός εάν άλλως ειδικώς προβλέπεται :

(α) Το μήκος του πλοίου είναι το μετρούμενον μήκος μεταξύ των όρθίων.

(β) Ο όρος απαιτούμενος σημαίνει ότι απαιτείται υπό του Μέρους τουτου του παρόντος Κεφαλαίου.

Κανονισμός 56

Άντλια, Σωληνώσεις Θαλασσίου Ύδατος, Λήψεις Πυρκαϊάς και Εύκαμπτοι Σωλήνες

(α) Όλική Παροχή Άντλιών Πυρκαϊάς.

(I) Έπί έπιβατηγοῦ πλοίου, αι απαιτούμεναι άντλια πυρκαϊάς θα είναι ικαναί όπως παρέχουν δια τον σκοπον σβέσεως πυρκαϊάς, και υπό κατάλληλον πίεσιν, ως αυτη καθορίζεται κατωτέρω, ποσότητα ύδατος ούχι μικροτέραν των δυο τρίτων της ποσότητος την οποίαν δέον να παρέχουν αι άντλια κύτους όταν αυται χρησιμοποιούνται δια την άπάντησιν των κυτών.

(II) Έπί φορτηγοῦ πλοίου, αι απαιτούμεναι άντλια πυρκαϊάς, εκτός της άντλιας κινδύνου (εάν υπάρχει τιαυτή), θα είναι ικαναί να παρέχουν δια τον σκοπον

σβέσεως πυρκαϊάς, υπό την κατάλληλον καθοριζομένην πίεσιν, ποσότητα ύδατος ούχι μικροτέραν των τεσσάρων τρίτων της συμφώνως προς τον Κανονισμον 18 του Παρόντος Κεφαλαίου απαιτουμένης ποσότητος δι' εκάστην των ανεξάρτητων άντλιών κύτους ενός έπιβατηγοῦ πλοίου των αυτών διαστάσεων, όταν αυτη χρησιμοποιήσεται δια την άπάντησιν των κυτών. Άντι των όρισμων L, B και D των αναφερομένων εις την παράγραφον (θ) του Κανονισμοῦ 18 του παρόντος Κεφαλαίου, θα εφαρμόζονται οι ακόλουθοι :

L= μήκος μεταξύ όρθίων.

B=μέγιστον πλάτος έξωτερικώς των νομέων.

D= πλευρικόν ύψος του καταστρώματος στεγανών μετρούμενον εις το μέσον του μήκους του πλοίου.

Έν πάση περιπτώσει επί των φορτηγών πλοίων δεν απαιτείται όπως ή όλική παροχή των άντλιών πυρκαϊάς υπερβαίη τους 180 τόννους όριαίως.

(β) Άντλια Πυρκαϊάς

(I) Αι άντλια πυρκαϊάς θα έχουν ανεξάρτητον κίνησιν.

Αι άντλια υγρινης, έρματος, άπαντήσεως κυτών ή άντλια γενικής χρήσεως, δύναται να θεωρηθώσιν ως άντλια πυρκαϊάς, υπό τον όρον ότι δεν θα χρησιμοποιούνται κανονικώς δια την άντησιν πετρελαίου και εάν χρησιμοποιούνται ενίοτε δια την μετάγγισιν ή την άντησιν πετρελαίου καυσίμου, θα τοποθετηθώσιν κατάλληλα μέσα δια την έναλλαγήν.

(II) Η παροχή εκάστης άντλιας πυρκαϊάς (εκτός της άντλιας κινδύνου της απαιτουμένης υπό του Κανονισμοῦ 65 του παρόντος Κεφαλαίου) δέον να είναι τουλάχιστον ίση προς τὰ 80 τοις εκατον του ηηλικου του προκύπτοντος εκ της διαιρέσεως της όλικής απαιτουμένης παροχής δια του αριθμοῦ των απαιτουμένων άντλιών πυρκαϊάς. Έν πάση περιπτώσει εκάστη άντλια θα είναι ικανή να τροφοδοτῆ τὰς δυο τουλάχιστον απαιτουμένας προβολὰς ύδατος. Αι άντλια αυται πυρκαϊάς θα είναι ικαναί να τροφοδοτοῦν το κύριον δικτυον πυρκαϊάς υπό τὰς απαιτουμένας συνθήκας. Όταν ο αριθμός των έγικατεστημένων άντλιών είναι μεγαλύτερος του απαιτουμένου, ή παροχή αυτών θα τυγχάνη της έγικρίσεως της Αρχής.

(III) Όλαι αι άντλια πυρκαϊάς θα εφοδιάζονται δι' ασφαλιστικόν βαλβίδον, όταν αυται δύναται να αναπτύξουν πίεσιν υπερβαίνουσαν την υπολογισθεϊσαν πίεσιν των σωληνώσεων ύδατος, των λήψεων πυρκαϊάς και των εύκαμπτων σωλήνων. Αι βαλβίδες αυται θα είναι τοποθετημένα και ρυθμισμένα κατά τρόπον ώστε να προλαμβάνουν την υπερβολικην πίεσιν εις οιονδήποτε μέρος της κυρίας σωληνώσεως πυρκαϊάς.

(γ) Πίεσις εντός της Κυρίας Σωληνώσεως Πυρκαϊάς

(I) Η διάμετρος της κυρίας σωληνώσεως και των σωλήνων του δικτύου πυρκαϊάς θα είναι αρκετή ώστε να εξασφαλίζεται ή ικανοποιητική διοχέτευσις της μεγίστης απαιτουμένης παροχής δυο άντλιών πυρκαϊάς συγχρόνως λειτουργουσών, εκτός της περιπτώσεως φορτηγών πλοίων δια τὰ όποια ή διάμετρος απαιτείται να είναι αρκετή μόνον δια την παροχή 140 τόννων όριαίως.

(II) Όταν δυο άντλια καταθλιβουν συγχρόνως δια των άκροσωληνίων, των καθοριζομένων εις την παράγραφον (ζ) του παρόντος Κανονισμοῦ, την ποσότητα του ύδατος την καθοριζομένην εις το έδάφιον (I) της παρούσης παραγράφου, μέσω οιονδήποτε παρακειμένων λήψεων πυρκαϊάς, δέον να τηρώνται αι κατωτέρω ελάχισται πίεσεις εις όλας τὰς λήψεις :

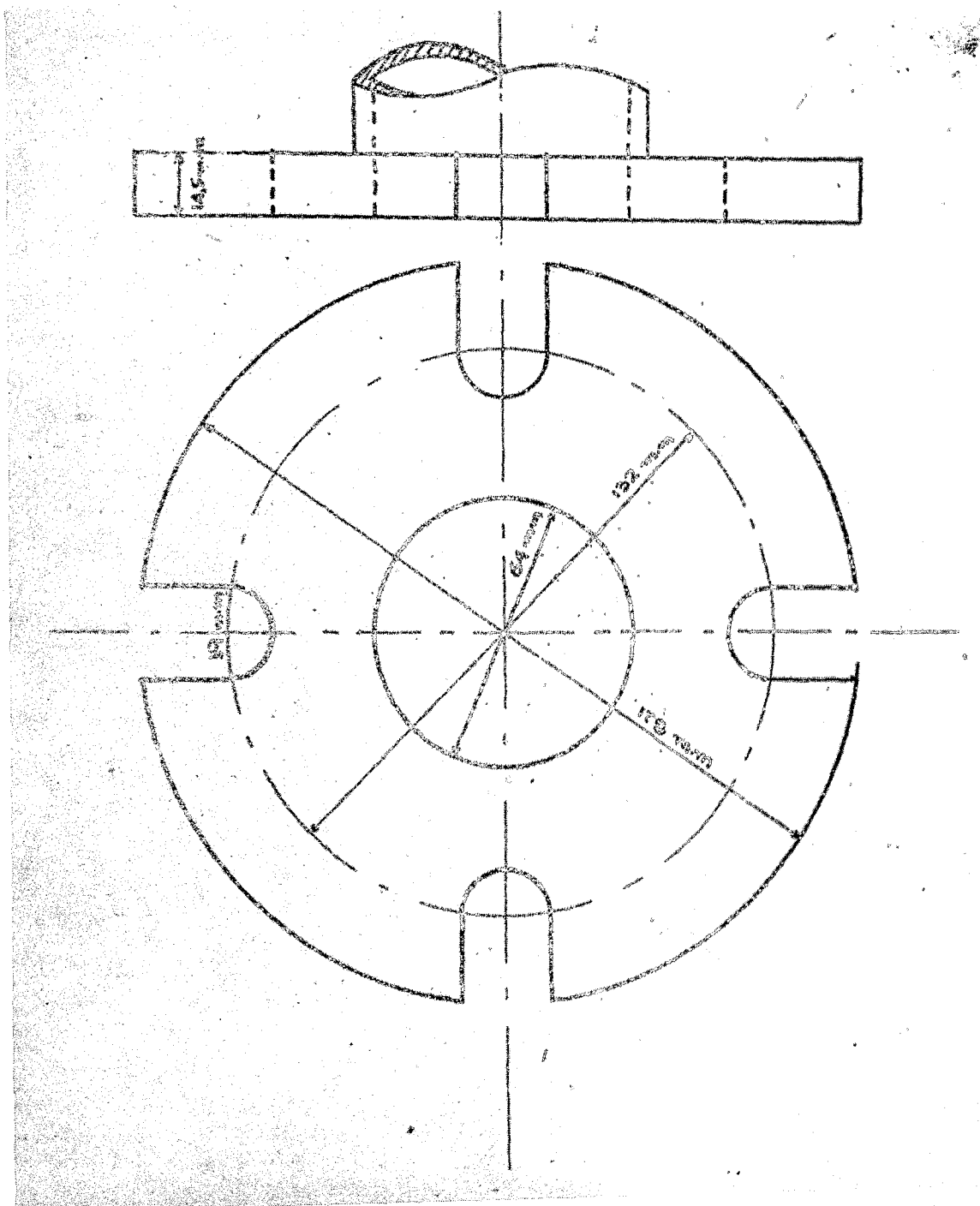
Έπιβατηγά πλοία.

4000 κόρων όλικής χωρητικότητος και άνω.

45 λίτραι ανά τετραγ. δάκτυλον (ή 3,2 χιλιόγραμμα ανά τετρ. εκατοστόμετρον).

1000 κόρων όλικής χωρητικότητος και άνω, αλλά κάτω των 4000 κόρων όλικής χωρητικότητος.

Σύνδεσμος διεθνούς τύπου Συνδέσεως μετά τής Ξηράς (Τμήμα πλοίων)



(δ) Οι πυροσβεστήρες θα εξετάζονται περιοδικώς και θα υποβάλλονται εις τὰς δοκιμάς τὰς απαιτούμενας υπό τής Αρχής.

(ε) Έκαστος φορητός πυροσβεστήρ, προοριζόμενος να χρησιμοποιηθῆ εις ώρισμένον χώρον, θα τοποθετηται πλησίον τής εισόδου τοῦ χώρου τούτου.

Κανονισμός 58

Σβέσις Πυρκαϊᾶς δι' Ἀερίου ἢ Ἀτμοῦ ἐντὸς τῶν Χώρων Μηχανῶν καὶ Φορτίου

(α) Ὄταν προβλέπεται ἔγχυσις ἀερίου ἢ ἀτμοῦ ἐντὸς τῶν χώρων μηχανῶν ἢ φορτίου πρὸς σβέσιν πυρκαϊᾶς, αἱ απαιτούμεναι σωληνώσεις διὰ τὴν διοχέτευσιν ἀερίου ἢ ἀτμοῦ θα ἐφοδιάζονται δι' ἐπιστομίων ἢ κρουινῶν ἐλέγχου, ἅτινα θα τοποθετοῦνται εἰς τρόπον ὥστε νὰ εἶναι εὐκόλως προσιτὰ καὶ νὰ μὴ ἀχρηστεύονται εὐκόλως εἰς περίπτωσιν πυρκαϊᾶς. Τὰ ἐπιστόμια ταῦτα ἐλέγχου ἢ οἱ κρουνοὶ θα φέρουν ἐνδείξεις αἵτινες θα δεικνύουν εὐκρινῶς τὰ διαμερίσματα πρὸς τὰ ἅποια ὀδηγοῦνται αἱ σωληνώσεις. Θα λαμβάνεται κατέλληλος πρόβλεψις πρὸς παρεμπόδισιν διοχετεύσεως ἐξ ἀπρὸς-σεξίας ἀερίου ἢ ἀτμοῦ εἰς οἰονδήποτε ἄλλο διαμέρισμα.

Ὄταν χώροι φορτίου, ἐφοδιασμένοι διὰ μέσου σβέσεως πυρκαϊᾶς, χρησιμοποιοῦνται ὡς χώροι ἐπιβατῶν, ἢ σύνδεσις τούτων μετὰ τοῦ ἀερίου ἢ ἀτμοῦ θα ἀπομονοῦνται κατὰ τὴν γράμμον χρησιμοποιήσεώς των ὡς χώρου ἐπιβατῶν.

(β) Ἡ σωληνώσις θα ἔχη τοιαύτην διάταξιν ὥστε νὰ ἐξασφαλίσῃ ἀποτελεσματικὴν διανομὴν τοῦ πυροσβεστικῆς ἀερίου ἢ ἀτμοῦ. Ὄταν χρησιμοποιῆται ἀτμός ἐντὸς μεγάλων κυτῶν φορτίου θα ἐγκαθίστανται δύο τοὐλάχιστον σωληνώσεις, ἐκ τῶν ὁποίων ὁ εἰς εἰς τὸ πρῶτον καὶ ὁ ἕτερος εἰς τὸ πρῶτον μέρος τοῦ κύτους. Οἱ σωληνῶσις θα φθάνουν πρὸς γαμήλιὰ ἐντὸς τοῦ κύτους καὶ ἔσονται τὴν δυνατὴν εἰς ἀπόστασιν ἀπὸ τής πλευρᾶς τοῦ πλοίου.

(γ) (1) Ὄταν χρησιμοποιῆται διοξειδίον τοῦ ἀνθρακὸς ὡς μέσον σβέσεως πυρκαϊᾶς ἐντὸς χώρων φορτίου, ἢ διαθέσιμος ποσότης ἀερίου θα εἶναι ἐπαρκής ὥστε νὰ δίδῃ ἐλάχιστον ἕγκον ἐλευθέρου ἀερίου ἴσον πρὸς τὰ 30 τοῖς εκατὸν τοῦ ὅλμου ἕγκου τοῦ μεγαλύτερου ἐν τῷ πλοίῳ διαμερίσματος φορτίου τοῦ δυναμένου νὰ ἀπομονοῦθῆ διὰ κλεισίματος.

(II) "Όταν χρησιμοποιήται διοξειδίου του άνθρακος ως μέσον σβέσεως πυρκαϊάς εντός χώρων περιχόντων λέβητας ή μηχανάς τύπου έσωτερικής καύσεως, ή ποσότης του διοχετευομένου αερίου θά είναι έπαρκής ώστε να διδη έλαχίστην ποσότητα έλευθέρου αερίου ίση προς την μεγαλειότεραν των ακόλουθων ποσοτήτων, είτε :

(1) 40 τοίς εκατόν του όλικού όγκου του μεγίστου διαμερίσματος, όστις όγκος θά περιλαμβάνη τον φωταγωγόν μέχρι του ύψους εις τό όποιον ή όριζόντια έπιφάνεια του φωταγωγού είναι ίση προς τά 40 τοίς εκατόν ή όλιγότερον τής έπιφανείας του έν λόγω διαμερίσματος, είτε.

(2) 35 τοίς εκατόν του όλικού χώρου του μεγίστου διαμερίσματος περιλαμβανομένου του φωταγωγού. Τά άνωτέρω αναφερόμενα ποσοστά δύνανται να μειωθούν άντιστοιχώς εις 35 τοίς εκατόν και 30 τοίς εκατόν διά φορητά πλοία όλικής χωρητικότητος μικροτέρας των 2.000 κβρων. Έπίσης, εάν δύο ή περισσότεροι χώροι περιέχοντες λέβητας ή μηχανάς τύπου έσωτερικής καύσεως δέν είναι έντελώς χωριστοί, θά θεωρούνται ως αποτελούντες έν διαμέρισμα.

(III) "Όταν χρησιμοποιήται διοξειδίου του άνθρακος ως μέσον σβέσεως πυρκαϊάς δι' άμφοτέρους τους χώρους φορτίου και χώρους περιέχοντας λέβητας ή μηχανάς τύπου έσωτερικής καύσεως, ή ποσότης του αερίου δέν είναι άναγκαϊόν να είναι μεγαλύτερα τής απαιτουμένης μεγίστης, είτε διά τό μέγιστον διαμέρισμα φορτίου, είτε διά τόν χώρον μηχανών.

(IV) Διά την έφαρμογήν τής παρούσης παραγράφου (γ), ό όγκος του αερίου θά υπολογίζεται προς 9 κυβικούς πόδας ανά λίβραν (ή 0,56 κυβικά μέτρα ανά χιλιόγραμμαμον).

(V) "Όταν χρησιμοποιήται διοξειδίου του άνθρακος ως μέσον σβέσεως πυρκαϊάς διά τους χώρους τους περιέχοντας λέβητας ή μηχανάς τύπου έσωτερικής καύσεως, τό σταθερόν σύστημα σωληνώσεων θά είναι τοιούτον ώστε τά 85 τοίς εκατόν του αερίου να δύνανται να διοχετεύονται εις τόν χώρον έντός δύο πρώτων λεπτών τής ώρας.

(δ) "Όταν χρησιμοποιήται γεννήτρια παραγωγής άδρανοūs αερίου εις μίαν σταθεράν έγκατάστασιν παροχής αερίου εις τους χώρους φορτίου, αύτη θά είναι ικανή να παράγη ώριαίως όγκον έλευθέρου αερίου ίσον τουλάχιστον προς τά 25 τοίς εκατόν του όλικού όγκου του ούτω προστατευομένου μεγίστου διαμερίσματος και διά περίοδον 72 ώρων.

(ε) "Όταν χρησιμοποιήται άτμός ως μέσον σβέσεως πυρκαϊάς έντός χώρων φορτίου, ό διατιθέμενος λέβης ή λέβητες προς παροχήν άτμού θά έχουν ικανότητα άτμοπαραγωγής τουλάχιστον 1 λίβρας άτμού καθ' ώραν ανά 12 κυβικούς πόδας (ή 1 χιλιόγραμμαμον ανά 0,75 κυβικά μέτρα) του όλικού όγκου του μεγίστου διαμερίσματος φορτίου του πλοίου. Έπί πλέον, ή Αρχή δέον να βεβαιωθή ότι ό άτμός θά δύναται να διατεθή άμέσως και δέν θά εξαρτάται τούτο εκ τής άφης των λεβήτων και ότι θά δύναται να χορηγείται συνεχώς μέχρι τέλους του πλοΐ εις την απαιτουμένην ποσότητα, έπιπροσθέτως του απαιτουμένου άτμού διά τας κανονικάς ανάγκας του πλοίου, περιλαμβανομένης τής προώσεως, και, τέλος, ότι έχει γίνει πρόβλεψις διά τό άναγκαϊόν επί πλέον τροφοδοτικόν ύδωρ προς άντιμετώπισιν τής απαιτήσεως ταύτης.

(στ) Θά προβλέπεται ήχητικόν μέσον προειδοποιήσεως περι τής διοχετεύσεως του αερίου εις οιονδήποτε χώρον έργασίας.

Κανονισμός 59.

Αυτόματον Σύστημα Ραντιστήρος επί Έπιβατηγών Πλοίων.

(α) Πάν αυτόματον σύστημα ραντιστήρος διά την προστασίαν έναντίον πυρκαϊάς, απαιτούμενον συμφώνως προς τόν Κανονισμόν 51 του παρόντος Κεφαλαίου, θά είναι εις όλαν-

δήποτε στιγμήν έτοιμον διά άμμεσον χρήσιν και δέν θά απαιτήται οιαδήποτε έέργεια εκ μέρους του πληρώματος διά την θέσιν εις λειτουργίαν. "Όταν είναι έγκατεστημένον τοιούτον σύστημα, θά τηρήται φορτισμένον εις την άναγκαϊαν πίεσιν και θά ύπάρχη πρόβλεψις διά την συνεχή παροχήν ύδατος.

(β) Τό σύστημα θά υποδιαιρηται εις αριθμόν τιμημάτων έγκειριμένων υπό τής Αρχής και θά προβλέπωνται αυτόματοι αναγγελτήρες, ίνα αναγγέλλουν εις ένα ή περισσότερα κατάλληλα σημεία ή σταθμούς την ύπαρξιν ή ένδειξιν πυρκαϊάς, καθώς και την θέσιν αύτης.

(γ) Η άντλία ή αι άντλίας αι τροφοδοτούσαι τους ραντιστήρας θά είναι συνδεδεμένοι κατά τρόπον ώστε να τίθενται αυτόμάτως εις λειτουργίαν όταν λάβη χώρον πτώσεως έντός του συστήματος. Θά ύπάρχη σύνδεσις μετά τής κυρίας σωληνώσεως πυρκαϊάς του πλοίου δι' ένός κοχλιωτού έπιστομίου δυναμένου να κλειδωθή και ένός άντεπιστρεπτικού έπιστομίου.

(δ) Έικάστη άντλία θά είναι ικανή να τροφοδοτή δι' ύδατος τόν καθοριζόμενον υπό τής Αρχής αριθμόν ραντιστήρων εις άρκετήν ποσότητα και εις την κατάλληλον πίεσιν εις τά στόμια των ραντιστήρων, όταν ό αριθμός ούτος των ραντιστήρων εύρίσκειται έν λειτουργία.

(ε) Θά ύπάρχουν ούχι όλιγότεροι των δύο πηγών ένεργείας διά τας άντλίας θαλασσίου ύδατος, τους άεροσυμπιεστάς και τους αυτόμάτους αναγγελτήρας. "Όταν αι πηγαί ένεργείας είναι ήλεκτρικαί, θά ύπάρχη μία κυρία ήλεκτρογεννήτρια και μία πηγή ένεργείας κινδύνου. Η μία τροφοδοτήσις ρεύματος θά λαμβάνεται από τόν κύριον πίνακα διανομής, διά χωριστού άγωγού διατιθεμένου αποκλειστικώς προς τόν σκοπόν τούτον. Οι δύο άγωγοί θά καταλήγουν εις ένα διακόπτην κείμενον πλησίον του σώματος του ραντιστήρος και ό διακόπτης θά τηρήται υπό κανονικάς συνθήκας κλειστός εις τόν άγωγόν του πίνακος διανομής κινδύνου. Ο διακόπτης ούτος θά έχη εύκρινή ένδεικτικην πλάκα και δέν θά επιτρέπεται άλλος διακόπτης επί των δύο τούτων άγωγών.

(στ) Οι ραντιστήρες θά τίθενται εις έέργειαν εις θερμοκρασίας καθορισθησομένας υπό τής Αρχής. Θά προβλέπωνται κατάλληλα μέσα διά την περιοδικήν δοκιμήν πάντων των αυτόμάτων συστημάτων.

(ζ) "Όταν χρησιμοποιήται ή Μέθοδος II προστασίας έναντίον πυρκαϊάς εις έπιβατηγών πλοίων του όποίου τά υπερεκτασκευάσματα είναι κατεσκευασμένα εκ κράματος αλουμινίου, τό σύνολον τής μονάδος, περιλαμβανομένης την άντλιαν τροφοδοτήσεως των ραντιστήρων, την δεξαμενήν και τόν άεροσυμπιεστήν θά τοποθετηται εις θέσιν έγκειριμένην υπό τής Αρχής, κειμένην εις απόστασιν από των χώρων των λεβήτων και των μηχανών. Έάν οι άγωγοί, οι συνδέοντες την ήλεκτρογεννήτριαν κινδύνου μετά τής μονάδος του συστήματος ραντιστήρων, διέρχωνται διά χώρου όπου ύπάρχει κίνδυνος πυρκαϊάς, τά καλώδια θά είναι τύπου άνθεκτικού εις τό πυρ.

Κανονισμός 60.

Σταθερόν Σύστημα Σβέσεως Πυρκαϊάς δι' Αφρού.

(α) Πάν σταθερόν σύστημα σβέσεως πυρκαϊάς δι' αφρού θά πρέπει να παρέχη ποσότητα αφρού άρκετήν ώστε να καλύπτει εις πάχος 6 δακτύλων (ή 15 εκατοστομέτρων) την μεγίστην έπιφάνειαν επί τής όποιας δύναται να διαχυθή πετρέλαιον καύσεως.

(β) Τοιούτο σύστημα θά ελέγχεται εκ μιάς ή περισσοτέρων εύχερως προσιτών θέσεων κειμένων εις τό έξωτερικόν του προς προστασίαν χώρου και αι θέσεις αύται δέν θά απομονούνται ταχέως με την έναρξιν πυρκαϊάς.

Κανονισμός 61.

Συστήματα Έλέγχου Πυρκαϊάς.

(α) Πάντα τά απαιτούμενα συστήματα έλέγχου πυρκαϊάς θά πρέπει να δεικνύουν αυτόμάτως την ύπαρξιν ή ένδειξιν πυρκαϊάς, καθώς και την θέσιν αύτης. Οι ένδεικται θά είναι συγκεντρωμένοι, είτε επί τής γεφύρας κυβερνήσεως είτε εις άλλους σταθμούς έλέγχου έχοντας άμμεσον έπικοινωνία

νίαν μετά τῆς γεφύρας. Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν κατανομήν τῶν ἐνδεικτῶν εἰς διαφόρους σταθμούς.

(β) Εἰς τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα αἱ ἠλεκτρικαὶ συσκευαὶ αἱ χρησιμοποιούμεναι διὰ τὴν λειτουργίαν τῶν ἀπαιτουμένων συστημάτων ἐλέγχου πυρκαϊᾶς, θὰ ἔχουν δύο χωριστὰς πηγὰς ἐνεργείας, ἢ μία τῶν ὁποίων θὰ εἶναι μία πηγὴ ἐνεργείας κινδύνου.

(γ) Τὸ σύστημα ἀναγγελίας πυρκαϊᾶς θὰ μεταδίδῃ τόσον φωτεινὰ ὅσον καὶ ἠχητικὰ σήματα εἰς τοὺς κυρίους σταθμούς τοῦ ἀναφερομένου εἰς τὴν παράγραφον (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. Τὰ συστήματα ἐλέγχου διὰ τοῦ χώρου φορτίου δὲν ἀπαιτεῖται νὰ ἔχουν ἠχητικὰ σήματα ἀναγγελίας πυρκαϊᾶς.

Κανονισμὸς 62.

Σταθερὰ Συστήματα Ραντίσεως Ὑδατος ὑπὸ Πίεσιν εἰς τὰ Μηχανοστάσια καὶ τὰ Λεβητοστάσια.

(α) Τὰ σταθερὰ συστήματα ραντίσεως ὕδατος ὑπὸ πίεσιν εἰς τὰ λεβητοστάσια τῶν πετρελαιολεβήτων καὶ τὰ μηχανοστάσια τῶν μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως θὰ ἐφοδιάζονται δι' ἀκροφυσίων ἐγκειμένων τύπου.

(β) Ὁ ἀριθμὸς καὶ ἡ διάταξις τῶν ἀκροφυσίων θὰ εἶναι τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς καὶ θὰ εἶναι τοιαῦτα ὥστε νὰ ἐξασφαλίζεται ἡ ἀποτελεσματικὴ παροχὴ ὕδατος εἰς τὰ ὑπὸ προστασίαν διαμερίσματα. Τὰ ἀκροφύσια θὰ τοποθετοῦνται ἄνωθεν τῶν παραπυθμενίδων, τῆς ἐντερονείας καὶ τῶν ἄλλων ἐπιφανειῶν ἐπὶ τῶν ὁποίων καύσιμον πετρέλαιον δύναται νὰ διαχυθῇ, καθὼς καὶ ἄνωθεν θέσεων ὅπου ὑπάρχει σοβαρὸς κίνδυνος πυρκαϊᾶς ἐντὸς τῶν λεβητοστασίων καὶ μηχανοστασίων.

(γ) Τὸ σύστημα δύναται νὰ ὑποδιαιρῆται εἰς τμήματα τῶν ὁποίων τὰ κιβώτια διανομῆς θὰ χειρίζονται ἐξ εὐκόλως προσιτῶν θέσεων κειμένων ἐξωτερικῶς τῶν ὑπὸ προστασίαν χώρων καὶ αἰτίνες δὲν θὰ ἀπομονοῦνται ταχέως ἐξ ἐκδηλώσεως πυρκαϊᾶς.

(δ) Τὸ σύστημα θὰ τηρῆται φορτισμένον εἰς τὴν ἀπαιτουμένην πίεσιν καὶ ἡ τροφοδοτοῦσα ἀντλία δι' ὕδατος τὸ σύστημα θὰ τίθεται αὐτομάτως εἰς λειτουργίαν συνετελεσμένης τῆς πίσεως ἐντὸς τοῦ συστήματος.

(ε) Ἡ ἀντλία θὰ εἶναι ἱκανὴ νὰ τροφοδοτῇ συγχρόνως, εἰς τὴν ἀπαιτουμένην πίεσιν, πάντα τὰ τμήματα τοῦ συστήματος ἐντὸς οἰουδήποτε τῶν ὑπὸ προστασίαν διαμερισμάτων. Ἡ ἀντλία καὶ τὰ μέσα χειρισμοῦ αὐτῆς θὰ ἐγκαθίστανται ἐξωτερικῶς τοῦ ὑπὸ προστασίαν χώρου ἢ χώρων. Ἡ ὑπαρξίς πυρκαϊᾶς ἐντὸς τοῦ χώρου ἢ χώρων τῶν προστατευομένων διὰ τοῦ συστήματος ραντίσεως δι' ὕδατος, δέον νὰ μὴ δύναται νὰ θέσῃ τὸ σύστημα ἐκτὸς λειτουργίας.

(στ) Θὰ λαμβάνονται εἰδικαὶ προφυλάξεις αἰτίνες θὰ ἐμποδίζουν τὸ κλείσιμον τῶν ἀκροφυσίων ἐξ ἀκαθαρσιῶν τοῦ ὕδατος ἢ ἐξ ὀξειδώσεως τῶν σωληνώσεων, τῶν ἀκροφυσίων, τῶν ἐπιστομίων καὶ τῆς ἀντλίας.

Κανονισμὸς 63.

Ἐξάρτησις Πυροσβέστου

(α) Ἡ ἐξάρτησις πυροσβέστου θὰ ἀποτελεῖται ἐκ μιᾶς ἀναπνευστικῆς συσκευῆς, ἐνὸς σωσιβίου ρυματίου, μιᾶς λυχνίας ἀσφαλείας καὶ ἐνὸς πελέκειος, ὡς ταῦτα περιγράφονται εἰς τὸν παρόντα Κανονισμόν.

(β) Ἡ ἀναπνευστικὴ συσκευὴ θὰ εἶναι ἐγκειμένη τύπου καὶ δύναται νὰ εἶναι εἴτε :

- (I) Κράνος καπνοῦ ἢ προσωπίς καπνοῦ, τὰ ὁποῖα θὰ εἶναι ἐφοδιασμένα διὰ καταλλήλου ἀεραντλίας καὶ σωλήνος ἀέρος ἐπαρκεῖς μήκους ὥστε νὰ φθάσῃ ἀπὸ τοῦ ἀνοικτοῦ καταστρώματος καὶ εἰς ἀρκετὴν ἀπόστασιν ἀπὸ τοῦ στομίου κτύπος ἢ θύρας μέχρι οἰουδήποτε σημείου τῶν κωτῶν φορτίου ἢ τῶν χώρων μηχανῶν. Ἐὰν πρὸς ἐπίτευξιν τούτου ἀπαιτῆται σωλὴν ἀέρος μήκους ὑπερβαίνοντος τοῦ 120 πόδας (ἢ 36 μέτρα), θὰ ἀντικαθίσταται διὰ μιᾶς αὐτονόμου ἀναπνευστικῆς συσκευῆς ἢ θὰ ἐφοδιάζεται διὰ ταύτης συμπληρωματικῶς κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς, εἴτε

(II) Μία αὐτόνομος ἀναπνευστικὴ συσκευὴ δυναμένη νὰ λειτουργῇ διὰ χρονικὸν διάστημα καθορισθὲν ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(γ) Ἐκάστη ἀναπνευστικὴ συσκευὴ θὰ ἔχῃ προσηρημένον εἰς τὴν ζώνην ἢ εἰς τὸν ἰμάντα δι' εἰδικοῦ κόρακος ἐν σωσιβίον ρυμάτων ἐπαρκεῖς μήκους καὶ ἀντοχῆς.

(δ) Ἡ λυχνία ἀσφαλείας (φορητὴ) θὰ εἶναι ἐγκειμένου τύπου. Αἱ λυχνίαι ἀσφαλείας θὰ εἶναι ἠλεκτρικαὶ καὶ θὰ ἔχουν ἐλάχιστην περίοδον καύσεως τριῶν ὥρων.

(ε) Ὁ πέλεκυς θὰ εἶναι τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.

Κανονισμὸς 64.

Διατάξεις Ἀπαιτούμεναι διὰ τὰ Ἐπιβατηγὰ Πλοῖα.

(α) Περιπολῖαι καὶ Ἐλέγχος

(I) Εἰς πάντα τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα θὰ διατηρῆται μία ἀποδοτικὴ ὑπηρεσία περιπολίας, εἰς τρόπον ὥστε νὰ δύναται νὰ ἐλέγχεται πᾶσα ἐκδηλωσίς πυρκαϊᾶς. Χειροκίνητοι ἀναγγελτήρες θὰ ἐγκαθίστανται εἰς πάντας τοὺς χώρους ἐνδιατεθείας ἐπιβατῶν καὶ πληρώματος, ἵνα δύναται οἱ περιπολοῦντες νὰ διδοῦν ἀμέσως ἀναγγελίαν εἰς τὴν γέφυραν ἢ εἰς τὸν σταθμὸν ἐλέγχου πυρκαϊᾶς.

(II) Θὰ προβλέπεται ἐγκειμένον σύστημα ἀναγγελίας ἢ σύστημα ἐλέγχου πυρκαϊᾶς, τὸ ὅποιον θὰ ἀναγγέλλῃ αὐτομάτως εἰς ἕνα ἢ περισσότερα σημεῖα ἢ σταθμούς ἐλέγχου, ὅπου οἱ ἀξιωματικοὶ καὶ τὸ πλήρωμα θὰ δύναται νὰ ἀνεληθεῖσιν ὅσον τὸ δυνατόν ταχύτερον τὴν ὑπαρξίαν ἢ ἐκδηλωσιν πυρκαϊᾶς καὶ τὴν θέσιν αὐτῆς εἰς οἰουδήποτε μέρος τοῦ πλοίου, τὸ ὅποιον κατὰ τὴν γνώμην τῆς Ἀρχῆς δὲν εἶναι προσιτὸν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν περιπολίας, ἐκτὸς ἐδὸν ἠθελον ἀποδειχθῇ, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς, ὅτι τὸ πλοῖον ἐκτελεῖ πλοῦς τοιαύτης μικρᾶς διαρκείας, ὥστε νὰ μὴ δικαιολογῆται ἡ ἐφαρμογὴ τῆς παρούσης διατάξεως.

(β) Ἀντλίας Πυρκαϊᾶς καὶ Σωληνώσεις Ὑδατος.

Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον θὰ ἐφοδιάζεται δι' ἀντλιῶν πυρκαϊᾶς, σωληνώσεων ὕδατος, λήψεων πυρκαϊᾶς καὶ εὐκάμπτων σωλήνων, ἕτινα θὰ πληροῦν τὸν Κανονισμόν 56 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, καθὼς καὶ τὰς ἀκολουθοῦσας ἀπαιτήσεις :

(I) Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον ὀλικῆς χωρητικότητος 4.000 κόνων καὶ ἔνω, θὰ ἐφοδιάζεται διὰ τριῶν τοῦλάχιστον ἀντλιῶν πυρκαϊᾶς ἔχουσῶν ἀνεξάρτητον κίνησιν, ἕκαστον δὲ ἐπιβατηγὸν πλοῖον ὀλικῆς χωρητικότητος μικροτέρας τῶν 4.000 κόνων διὰ δύο τοῦλάχιστον τοιοῦτων ἀντλιῶν πυρκαϊᾶς.

(II) Εἰς ἐπιβατηγὸν πλοῖον ὀλικῆς χωρητικότητος 1.000 κόνων καὶ ἔνω, ἡ διάταξις τῶν λήψεων θαλάσσης, τῶν ἀντλιῶν καὶ τῶν πηγῶν ἐνεργείας διὰ τὴν κίνησιν αὐτῶν, θὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐξασφαλίζεται ὅτι ἡ ἐκδηλωσίς πυρκαϊᾶς εἰς ἐν οἰουδήποτε διαμέρισμα δὲν θὰ θέσῃ ἐκτὸς λειτουργίας πάσας τὰς ἀντλίας πυρκαϊᾶς.

(III) Εἰς ἐπιβατηγὸν πλοῖον ὀλικῆς χωρητικότητος μικροτέρας τῶν 1.000 κόνων, αἱ διατάξεις θὰ εἶναι κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς.

(γ) Λήψεις Πυρκαϊᾶς, Εὐκάμπτοι Σωλήνες καὶ Ἀκροσωλήνια.

(I) Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον θὰ ἐφοδιάζεται δι' ἀριθμοῦ εὐκάμπτων σωλήνων, ὅσους ἡ Ἀρχὴ ἠθελε κρίνει ἐπαρκεῖς. Θὰ ὑπάρχῃ εἰς τοῦλάχιστον εὐκάμπτος σωλὴν δι' ἐκάστην τῶν λήψεων πυρκαϊᾶς τῶν ἀπαιτουμένων ὑπὸ τῆς παραγράφου (δ) τοῦ Κανονισμοῦ 56 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καὶ οἱ εὐκάμπτοι ὅστω σωλήνες θὰ χρησιμοποιοῦνται μόνον διὰ τὸν σκοπὸν σβέσεως πυρκαϊᾶς ἢ διὰ τὴν δοκιμὴν τῶν συσκευῶν σβέ-

σεως πυρκαϊᾶς κατὰ τὰ γυμνάσια πυρκαϊᾶς καὶ τὰς ἐπιθεωρήσεις.

- (II) Εἰς τοὺς χώρους ἐνδικοιτήσεως, ὑπηρετικῶν καὶ μηχανῶν, ὁ ἀριθμὸς καὶ ἡ θέσις τῶν λήψεων πυρκαϊᾶς θὰ εἶναι τοιαῦτα ὥστε νὰ πληροῦνται αἱ ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (δ) τοῦ Κανονισμοῦ 56 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ὅταν πᾶσαι αἱ στεγαναὶ θύραι καὶ πᾶσαι αἱ θύραι ἐπὶ τῶν διαφραγμάτων τῶν κατακορύφων κυρίων ζωνῶν πυρκαϊᾶς εἶναι κλεισταί.
- (III) Εἰς πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον ἢ διατάξις θὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε δύο τοῦλάχιστον προβολαὶ ὕδατος νὰ δύνανται νὰ φθάνουν εἰς οἰονδήποτε σημεῖον χώρου φορτίου ὅταν οὗτος εἶναι κενός.
- (IV) Πᾶσαι αἱ λήψεις πυρκαϊᾶς ἐντὸς τῶν μηχανοστασίων τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, ἐχόντων πετρελαιολέβητας ἢ μηχανὰς προώσεως τύπου ἐσωτερικῆς καύσεως, θὰ εἶναι ἐφοδιασμένα δι' εὐκάμπτων σωλῆνων οἴτινες θὰ ἔχουν, ἐπὶ πλεόν τῶν ἀκροσωληνίων τῶν ἀπαιτουμένων διὰ τῆς παραγράφου (στ) τοῦ Κανονισμοῦ 56 τοῦ Κεφαλαίου τούτου, ἀκροσωλήνια κατάλληλα διὰ τὴν ἐκτόξευσιν ὕδατος ἐπὶ πετρελαίου, ἢ ἐναλλακτικῶς ἀκροσωλήνια δι' ἀμφοτέρους τοὺς σκοπούς.
- (δ) Σύνδεσμος διεθνῶς τύπου Σύνδεσεως μετὰ τῆς Ἐηρᾶς.
- (I) Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον ὀλικῆς χωρητικότητος 1 000 κόρων καὶ ἄνω, θὰ ἐφοδιάζεται δι' ἐνὸς τοῦλάχιστον διεθνῶς συνδέσμου συνδέσεως μετὰ ξηρᾶς, πληροῦντος τὸν Κανονισμόν 56 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.
- (II) Θὰ ὑπάρχη δυνατότης ὥστε ἡ σύνδεσις αὕτη νὰ χρησιμοποιῆται εἰς ἑκάτεραν τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου.
- (ε) Φορητοὶ Πυροσβεστήρες ἐντὸς Χώρων Ἐνδικοιτήσεως καὶ Ὑπηρετικῶν.

Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον θὰ ἐφοδιάζεται ἐντὸς τῶν χώρων ἐνδικοιτήσεως καὶ τῶν ὑπηρετικῶν χώρων, διὰ φορητῶν πυροσβεστήρων ἐγκεκριμένου τύπου, τὸν ὁποῖον ἡ Ἀρχὴ κρίνει κατάλληλον, καὶ εἰς ἐπαρκῆ ἀριθμόν.

(στ) Σταθερὸν Σύστημα Σβέσεως Πυρκαϊᾶς δι' Ἀερίου ἐντὸς Χώρων Φορτίου.

- (I) Οἱ χώροι φορτίου τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος 1.000 κόρων καὶ ἄνω θὰ προστατεύωνται διὰ σταθεροῦ συστήματος σβέσεως πυρκαϊᾶς δι' ἀερίου, πληροῦντος τοὺς ὅρους τοῦ Κανονισμοῦ 58 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.
- (II) Ὅταν ἀποδεικνύεται, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς, ὅτι ἐπιβατηγὸν πλοῖον ἐκτελεῖ πλόας μικρᾶς διαρκείας, ὥστε νὰ μὴ κρίνεται εὐλογος ἢ ἐφαρμογὴ τῶν ἀπαιτουμένων ὑπὸ τοῦ ἐδαφίου (1) τῆς παρούσης παραγράφου, καθὼς καὶ εἰς ἐπιβατηγὰ πλοῖα ὀλικῆς χωρητικότητος μικροτέρας τῶν 1.000 κόρων, αἱ ἀντίστοιχοι διατάξεις ἐντὸς τῶν χώρων φορτίου θὰ τυγχάνουν τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.

(ζ) Συσκευαὶ Σβέσεως Πυρκαϊᾶς ἐντὸς Λεβητοστασίων κλπ.

Ἐπὶ τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, οἱ χώροι ἐντὸς τῶν ὁποίων εὐρίσκονται οἱ κύριοι ἢ οἱ βοηθητικοὶ πετρελαιολέβητες ἢ οἱ χώροι οἱ περιέχοντες τὰ μηχανήματα διὰ τὴν καύσιν τοῦ πετρελαίου ἢ τὰς δεξαμενὰς κατακαθίσεως τοῦ πετρελαίου, θὰ διέπωνται ὑπὸ τῶν κατωτέρω διατάξεων.

- (I) Θὰ ὑπάρχη μία οἰαδήποτε τῶν κατωτέρω σταθερῶν ἐγκαταστάσεων σβέσεως πυρκαϊᾶς.
- (1) Ἐν σύστημα ραντίσεως ὕδατος ὑπὸ πίεσιν πληροῦν τοὺς ὅρους τοῦ Κανονισμοῦ 62 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.
- (2) Μία ἐγκατάστασις σβέσεως πυρκαϊᾶς δι' ἀερίου πληροῦσα τοὺς ὅρους τοῦ Κανονισμοῦ 58 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.
- (3) Μία σταθερὰ ἐγκατάστασις σβέσεως πυρκαϊᾶς

δι' ἀφροῦ πληροῦσα τοὺς ὅρους τοῦ Κανονισμοῦ 60 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. (Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ σταθερὰν ἢ φορητὴν διάταξιν διὰ πρίντισιν ὑπὸ πίεσιν ἢ δι' ἀφροῦ πρὸς ἀντιμετώπισιν πυρκαϊᾶς ἄνωθεν τῶν ἐλασμάτων τοῦ δαπέδου τοῦ κύτους).

Εἰς ἐκάστην περίπτωσιν, ἐὰν τὰ μηχανοστάσια καὶ τὰ λεβητοστάσια δὲν εἶναι ἐντελῶς κωρυμμένα, ἢ ἐὰν πετρέλαιον καύσιμον δύναται νὰ διαρρεύσῃ ἐκ τοῦ λεβητοστασίου ἐντὸς τῶν κυτῶν τοῦ μηχανοστασίου, τὸ σύνολον τῶν μηχανοστασίων καὶ λεβητοστασίων θὰ θεωρῆται ὡς ἐν διαμέρισμα.

- (II) Θὰ ὑπάρχουν δύο τοῦλάχιστον φορητοὶ πυροσβεστήρες, ἐγκεκριμένου τύπου, παρέχοντες ἀφρὸν ἢ ἕτερον ἐγκεκριμένον κατάλληλον μέσον διὰ τὴν σβέσιν πυρκαϊᾶς πετρελαίου, εἰς ἕκαστον χώρον ὑπηρετήσεως λεβήτων ἐκάστου λεβητοστασίου καὶ εἰς ἕκαστον χώρον εἰς τὸν ὁποῖον ὑπάρχει μέρος τῆς ἐγκαταστάσεως καύσεως πετρελαίου. Θὰ ὑπάρχη εἰς τοῦλάχιστον πυροσβεστήρ ἀφροῦ, ἐγκεκριμένου τύπου, περιεκτικότητος τοῦλάχιστον 30 γαλλόνων (ἢ 136 λίτρων) ἢ ἰσοδυνάμου, ἐντὸς ἐκάστου λεβητοστασίου. Οἱ πυροσβεστήρες οὗτοι θὰ ἐφοδιάζονται δι' εὐκάμπτων σωλῆνων ἐπὶ ἐξελικτρῶν διὰ νὰ δύνανται νὰ φθάνουν εἰς οἰονδήποτε μέρος τοῦ λεβητοστασίου καὶ εἰς τοὺς χώρους τοὺς περιλαμβανοντας οἰονδήποτε μέρος τῶν ἐγκαταστάσεων, σχετικῶν πρὸς τὸ πετρέλαιον καύσεως.
- (III) Ἐντὸς ἐκάστου χώρου ὑπηρετήσεως λεβήτων θὰ ὑπάρχη δοχεῖον περιέχον ἄμμον, πριονίδια ἐμβεβαπτισμένα εἰς νάτριον ἢ ἄλλο ἐγκεκριμένον ξηρὸν ὕλικόν καὶ εἰς ποσότητα τὴν ὁποῖαν ἤθελε καθορίσει ἡ Ἀρχὴ. Ἐναλλακτικῶς, δύναται τοῦτο νὰ ἀντικατασταθῇ δι' ἐνὸς φορητοῦ πυροσβεστήρος ἐγκεκριμένου τύπου.

(η) Συσκευαὶ Σβέσεως Πυρκαϊᾶς ἐντὸς Χώρων περιέχοντων Μηχανὰς Τύπου Ἐσωτερικῆς Καύσεως.

Ὅταν χρησιμοποιῶνται μηχαναὶ τύπου ἐσωτερικῆς καύσεως, εἴτε (1) διὰ κυρίαν πρόωσιν ἢ (2) διὰ βοηθητικὸς σκοπούς, ὀλικῆς ἰσχυροδύναμει οὐχὶ μικροτέρας τῶν 1.000 h.p. ἐπὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων, θὰ προβλέπονται αἱ κατωτέρω διατάξεις :

- (I) Θὰ ὑπάρχη μία τῶν σταθερῶν ἐγκαταστάσεων τῶν ἀπαιτουμένων ὑπὸ τοῦ ἐδαφίου (ζ) (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.
- (II) Θὰ ὑπάρχη ἐντὸς ἐκάστου χώρου μηχανῶν εἰς πυροσβεστήρ ἀφροῦ, ἐγκεκριμένου τύπου, περιεκτικότητος οὐχὶ μικροτέρας τῶν 10 γαλλόνων (ἢ 45 λίτρων) ἢ ἰσοδυνάμου, καθὼς ἐπίσης ἀνά εἰς φορητὸς πυροσβεστήρ ἀφροῦ ἐγκεκριμένου τύπου ἀνά 1.000 h.p. τῶν μηχανῶν ἢ μέρος τῆς ἰσχύος αὐτῆς. Ὁ ὀλικὸς ὅμως ἀριθμὸς τῶν φορητῶν πυροσβεστήρων τούτων δὲν θὰ εἶναι κατώτερος τῶν δύο καὶ δὲν ἀπαιτεῖται νὰ ὑπερβαίνει τοὺς ἔξ.

(θ) Διατάξεις Σβέσεως Πυρκαϊᾶς ἐντὸς Χώρων περιέχοντων Ἀτμοστροβίλους καὶ μὴ ἀπαιτούμετων Σταθερᾶς Ἐγκαταστάσεως.

Ἡ Ἀρχὴ θὰ ἐξετάσῃ εἰδικῶς τὰς ἀπαιτούμενας διατάξεις σβέσεως πυρκαϊᾶς ἐντὸς χώρων περιλαμβανόντων ἀτμοστροβίλους οἵτινες χωρίζονται ἀπὸ τὰ λεβητοστάσια διὰ στεγανῶν διαφραγμάτων.

(ι) Ἐξαρτήσεως Πυροσβεστοῦ.

Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον θὰ φέρῃ δύο τοῦλάχιστον ἐξαρτήσεως πυροσβεστοῦ, ἐκάστης πληροῦσης τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 63 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. Ὅταν τὸ πλοῖον ἐχῇ ὀλικὴν χωρητικότητα ὑπερβαίνουσαν τοὺς 10.000 κόρους, θὰ φέρωνται τρεῖς τοῦλάχιστον ἐξαρτήσεως καὶ ὅταν ὑπερβαίνει τοὺς 20.000 κόρους θὰ φέρωνται τέσσαρες τοῦλάχιστον ἐξαρτήσεως. Αἱ ἐξαρτήσεως αὗται θὰ εὐρίσκων-

ται εις θέσεις επαρκώς απομακρυσμένας μεταξύ των και θά είναι έτοιμοι προς χρήση.

Κανονισμός 65.

Απαιτήσεις διά Φορτηγά Πλοία.

(α) Έφαρμογή.

Όταν λόγω του όριου της ελαχίστης όλικής χωρητικότητας τὰ μικρότερα πλοία εις τὰ όποία εφαρμόζονται οι παρόντες Κανονισμοί, δέν καλύπτονται υπό ειδικών απαιτήσεων, αί διατάξεις διά τόν έλεγχον και την σβέσιν πυρκαϊάς θά είναι κατά την κρίσιν τής 'Αρχής.

(β) Άντλία Πυρκαϊάς και Σωληνώσεις Πυρκαϊάς.

Πάν φορτηγόν πλοίον θά εφοδιάζεται δι' άντλιών, σωληνώσεων ύδατος, λήψεων πυρκαϊάς και εύκάμπτων σωλήνων πληρούντων τόν Κανονισμόν 56 του παρόντος Κεφαλαίου, καθώς και τας κατωτέρω απαιτήσεις :

(I) Πάν φορτηγόν πλοίον όλικής χωρητικότητας 1.000 κόρων και άνω θά εφοδιάζεται διά δύο άντλιών έχουσών άνεξάρτητον κίνησιν.

(II) Έπί φορτηγοῦ πλοίου όλικής χωρητικότητας 1.000 κόρων και άνω, εάν πυρκαϊά εις οίονδήποτε διαμέρισμα δύναται νά θέσῃ πάσας τας άντλίας εκτός λειτουργίας, δέον νά ύπάρχη έτερον έναλλακτικόν μέσον επί του πλοίου διά την σβέσιν τής πυρκαϊάς. Εις φορτηγόν πλοίον όλικής χωρητικότητας 2.000 κόρων και άνω τὸ έναλλακτικόν τούτο μέσον θά είναι μία μόνιμος άντλία κινδύνου, έχουσα άνεξάρτητον κίνησιν. Η άντλία αύτη κινδύνου θά είναι ίκανή νά εκτοξέυῃ δύο προβολάς ύδατος κατά την έγκρισιν τής 'Αρχής.

(γ) Λήψεις Πυρκαϊάς, Εύκαμπτοι Σωλήνες και Άκροσωλήνια.

(I) Εις φορτηγά πλοία όλικής χωρητικότητας 1.000 κόρων και άνω, ό αριθμός τών εύκάμπτων σωλήνων διά τών όποίων θά εφοδιάζονται, εκάστου πλήρους μετά τών συνδέσμων και τών άκροσωληνίων, θά είναι εις ανά 100 πόδας μήκους πλοίου και εις άνταλλακτικός, αλλά εις ούδεμίαν περίπτωσιν μικρότερος τών πέντε εν συνόλω. Ο αριθμός οὔτος δέν περιλαμβάνει τούς εύκάμπτους σωλήνας τούς απαιτούμενους εις οίονδήποτε μηχανοστάσιον ή λεβητοστάσιον. Η 'Αρχή δύναται νά αύξήσῃ τόν αριθμόν τών απαιτούμενων εύκάμπτων σωλήνων ώστε νά εξασφαλίξεται ότι ύπάρχει, εν παντι χρόνω, αρκετός αριθμός τοιούτων και εις προσιτήν θέσιν, λαμβανομένου υπ' ὄψιν του τύπου του πλοίου και τής φύσεως τής εκμεταλλεύσεως του πλοίου.

(II) Έντός τών χώρων ενδικοιτήσεως και τών μηχανών, ό αριθμός και ή θέσις τών λήψεων πυρκαϊάς θά είναι τοιαῦτα ώστε νά πληροῦν τας απαιτήσεις τής παραγράφου (δ) του Κανονισμού 56 του παρόντος Κεφαλαίου.

(III) Εις τὰ φορτηγά πλοία αί διατάξεις θά είναι τοιαῦτα ώστε δύο τουλάχιστον προβολαί ύδατος νά δύνανται νά φθάσουν εις οίονδήποτε μέρος παντός χώρου φορτίου όταν οὔτος είναι κενός.

(IV) Όλαι αί λήψεις πυρκαϊάς εντός τών χώρων μηχανών τών φορτηγών πλοίων έχόντων πετρελαιολέβητας ή προωστηρίους μηχανάς τύπου έσωτερικής καύσεως, θά εφοδιάζονται δι' εύκάμπτων σωλήνων έχόντων, επί πλέον τών άκροσωληνίων τών απαιτούμενων υπό τής παραγράφου (ζ) του Κανονισμού 56 του παρόντος Κεφαλαίου, άκροσωλήνια κατάλληλα διά την εκτόξευσιν ύδατος επί πετρελαίου, ή έναλλακτικώς άκροσωλήνια δι' άμφοτέρους τούς σκοπούς.

(δ) Σύνδεσμος διεθνοῦς τύπου Σύνδεσεως μετά τής Ήραξ.

(I) Πάν φορτηγόν πλοίον όλικής χωρητικότητας 1.000 κόρων και άνω θά εφοδιάζεται δι' ενός τουλάχιστον συνδέσμου διεθνοῦς τύπου συνδέσεως

μετά τής Ήραξ, όστις θά πληροῖ τούς όρους του Κανονισμού 56 του παρόντος Κεφαλαίου.

(II) Θά ύπάρχη δυνατότης ώστε ή σύνδεσις αύτη νά χρησιμοποιήται εις εκάτεραν τών πλευρών του πλοίου.

(ε) Φορητοί Πυροσβεστήρες εντός Χώρων Ένδικοιτήσεως και Ύπηρετικών.

Πάν φορτηγόν πλοίον θά εφοδιάζεται εντός τών χώρων ενδικοιτήσεως και τών ύπηρετικών διά πυροσβεστήρων έγκριμένου τύπου, τόν όποιον ή 'Αρχή κρίνει κατάλληλον, και εις επαρκή αριθμόν. Εν πάση περιπτώσει, ό αριθμός αύτων δέν θά είναι μικρότερος τών πέντε διά πλοία όλικής χωρητικότητας 1.000 κόρων και άνω.

(στ) Σύστημα Μονίμου Έγκαταστάσεως Σβέσεως Πυρκαϊάς δι' Άερίου εντός Χώρων Φορτίου.

(I) Οι χώροι φορτίου πλοίων όλικής χωρητικότητας 2.000 κόρων και άνω, θά προστατεύονται διά μόνιμου συστήματος σβέσεως πυρκαϊάς δι' άερίου πληρούντος τούς όρους του Κανονισμού 58 του παρόντος Κεφαλαίου. Η 'Αρχή δύναται νά επιτρέψῃ την χρήση άτμου αντι άερίου, εάν αί διατάξεις πληροῦν τούς όρους τής παραγράφου (ε) του Κανονισμού 58 του παρόντος Κεφαλαίου.

(II) Εις τὰ δεξαμενοπλοία, εγκαταστάσεις διοχετεύουσαι άφρον έσωτερικώς και έξωτερικώς τών πετρελαιουδεξαμενών, δύνανται νά γίνουν παραδεκταί ως κατάλληλον έναλλακτικόν του άερίου ή του άτμου. Αί λεπτομέρειαι τοιαύτης εγκαταστάσεως θά τυγχάνουν τής έγκρίσεως τής 'Αρχής.

(III) Η 'Αρχή δύναται νά απαλλάξῃ τής εφαρμογής τών απαιτήσεων τών εδαφίων (I) και (II) τής παραγράφου ταύτης εις τὰ κύτῃ φορτίου παντός πλοίου (εκτός τών δεξαμενών δεξαμενοπλοίου).

(1) Εάν προβλέπονται χαλύβδινα καλύμματα κυτῶν και αποτελεσματικά μέσα κλεισίματος πάντων τών άνεμιστήρων και τών λοιπών ανοιγμάτων άτινα ἔχουσιν εις τὰ κύτῃ φορτίου.

(2) Εάν τὸ πλοίον ἔχη κατασκευασθῆ και προορίζεται άποκλειστικώς διά μεταφοράν τοιούτων φορτίων, ως μεταλλεύματα, γυαίνθρακας ή σιτηρά.

(3) Όταν αποδεικνύεται κατά την κρίσιν τής 'Αρχής ότι τὸ πλοίον εκτελεῖ πλόας τοιαύτης μικρῆς διαρκείας ώστε νά μή θεωρήται εὔλογος ή εφαρμογή τής απαιτήσεως ταύτης.

(IV) Επί πλέον τής υποχρέωσεως νά πληροῖ τας απαιτήσεις του Κανονισμού τούτου, πάν φορτηγόν πλοίον όταν μεταφέρῃ έκρηκτικῆς ύλης τοιαύτης φύσεως ή τοιαύτης ποσότητος, μη επιτρεπομένων υπό του Κανονισμού 8 του Κεφαλαίου VII τής παρούσης Συμβάσεως, θά πληροῖ τας ακόλουθους απαιτήσεις :

(1) Δέν θά χρησιμοποιήται άτιμὸς πρὸς τόν σκοπὸν σβέσεως πυρκαϊάς εντός οίονδήποτε διαμερίσματος περιέχοντας εκρηκτικῆς ύλης. Πρὸς τόν σκοπὸν εφαρμογής του εδαφίου τούτου, ή λέξις «διαμέρισμα» σημαίνει πάντας τούς χώρους τούς περιλαμβανομένους μεταξύ δύο μόνιμων παρακειμένων διαφραγμάτων και περιλαμβάνει τὸ κατώτερον κύτος φορτίου και πάντας τούς χώρους φορτίου άνωθεν αὐτοῦ. «Όλος ό χώρος ύποφράγματος σέλτερντεκ, όστις δέν ύποδιαιρείται δι' έγκρασιών χαλυβδίνων διαφραγμάτων, τών όποίων τὰ ανοίγματα δύνανται νά κλείωνται διά χαλυβδίνων ελασμάτων, θεωρεῖται ως εν διαμέρισμα διά τόν σκοπὸν εφαρμογής του εδαφίου τούτου. Όταν ύπάρχουν εγκάρσια χαλύβδινα διαφράγματα μετά ανοιγμάτων κλειομένων διά χαλυβδίνων ελασμάτων, οι περιλαμβανόμενοι χώροι εις τὸ κατάστρωμα σέλτερντεκ δύνανται νά θεωροῦνται ως μέρος του διαμερίσματος ή τών διαμερισμάτων τών καμμένων κάτωθεν αὐτοῦ.

(2) Επί πλέον, εις εκαστον διαμέρισμα τὸ όποιον περιέχει εκρηκτικῆς ύλης και εις τὰ παρακείμενα διαμερίσματα

φορτίου, θά ἐγκαθίσταται σύστημα ἐλέγχου καπνοῦ ἢ πυρκαϊᾶς εἰς ἕκαστον χώρον φορτίου.

(ζ) Συσκευαὶ Σβέσεως Πυρκαϊᾶς ἐντὸς Λεβητοστασίων κλπ.

Εἰς τὰ φορτηγὰ πλοῖα ὀλικῆς χωρητικότητος 1.000 κάρων καὶ ἄνω καὶ εἰς τοὺς χώρους εἰς τοὺς ὁποίους εἶναι ἐγκατεστημένοι κύριοι ἢ βοηθητικοὶ πετρελαιολέβητες ἢ εἰς τοὺς χώρους τοὺς περιέχοντας τὰ μηχανήματα καύσεως πετρελαίου θά προβλέπωνται αἱ ἀκόλουθοι διατάξεις :

(I) Θά ὑπάρχη μία οἰαδήποτε τῶν κατωτέρω μονίμων ἐγκαταστάσεων σβέσεως πυρκαϊᾶς :

(1) Ἐν σύστημα ραντίσεως ὕδατος ὑπὸ πίεσιν, τὸ ὁποῖον θά πληροῖ τοὺς ὅρους τοῦ Κανονισμοῦ 62 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(2) Μία ἐγκατάστασις σβέσεως πυρκαϊᾶς δι' ἀερίου, ἢ ὅποια θά πληροῖ τοὺς ὅρους τοῦ Κανονισμοῦ 58 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(3) Μία μόνιμος ἐγκατάστασις ἀφροῦ, ἥτις θά πληροῖ τοὺς ὅρους τοῦ Κανονισμοῦ 60 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. (Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ σταθερὰν ἢ φορητὴν διάταξιν ὑπὸ πίεσιν ραντίσεως ἢ δι' ἀφροῦ πρὸς ἀντιμετώπισιν πυρκαϊᾶς ἀνωθεν τῶν ἐλασμάτων τοῦ δαπέδου τοῦ κύτους).

Εἰς ἐκάστην περίπτωσιν, ἐὰν τὰ μηχανοστάσια καὶ τὰ λεβητοστάσια δὲν εἶναι ἐντελῶς κεχωρισμένα, ἢ ἐὰν πετρελαίον καύσιμον δύναται νὰ διαρρεύσῃ ἐκ τοῦ λεβητοστασίου ἐντὸς τῶν ἀραρυθμενίδων τοῦ μηχανοστασίου, τὸ σύνολον τῶν χώρων μηχανοστασίου καὶ λεβητοστασίου θά θεωρητῆται ὡς ἓν διαμέρισμα.

(II) Θά ὑπάρχουν δύο τοῦλάχιστον φορητοὶ πυροσβεστήρες ἐγκεκριμένου τύπου, ἀφροῦ ἢ ἄλλου ἐγκεκριμένου καταλλήλου μέσου διὰ τὴν σβέσιν πυρκαϊᾶς πετρελαίου, εἰς ἕκαστον χώρον ὑπηρετήσεως λεβήτων ἐκάστου λεβητοστασίου καὶ εἰς ἕκαστον χώρον εἰς τὸν ὁποῖον ὑπάρχει μέρος τῆς ἐγκαταστάσεως καύσεως πετρελαίου. Ἐπιπροσθέτως, θά ὑπάρχη εἰς τοῦλάχιστον πυροσβεστήρ τῶν αὐτῶν χαρακτηριστικῶν, περιεκτικότητος 2 γαλλονίων (ἢ 9 λίτρων) δι' ἕκαστον καυστήρα, ἢ δὲ ὀλικὴ περιεκτικότης τοῦ ἐπιπροσθέτου ἢ ἐπιπροσθέτων πυροσβεστήρων δὲν ἀπαιτεῖται νὰ ὑπερβαίῃ τὰ 10 γαλλόνια (ἢ 45 λίτρα) δι' ἕκαστον λεβητοστάσιον.

(III) Ἐντὸς ἐκάστου χώρου ὑπηρετήσεως λεβήτων θά ὑπάρχη δοχεῖον περιέχον ἄμμον, πριονίδια ἐμβεβαπτισμένα εἰς νάτριον ἢ ἄλλο ἐγκεκριμένον ξηρὸν ὕλικόν καὶ εἰς ποσότητα τὴν ὁποίαν ἤθελε καθορίσει ἡ Ἀρχή. Ἐναλλακτικῶς, δύναται τοῦτο νὰ ἀντικατασταθῇ δι' ἐνὸς φορητοῦ πυροσβεστήρος ἐγκεκριμένου τύπου.

(η) Συσκευαὶ Σβέσεως Πυρκαϊᾶς ἐντὸς Χώρων περιεχόντων Μηχανὰς Τύπου Ἐσωτερικῆς Καύσεως

Ὅταν χρησιμοποιοῦνται μηχαναὶ ἐσωτερικῆς καύσεως, εἴτε (1) διὰ κυρίαν πρόωσιν ἢ (2) διὰ βοηθητικούς σκοποὺς ὀλικῆς ἰπποδυνάμεως οὐχὶ μικροτέρας τῶν 1 000 h.p. εἰς φορτηγὸν πλοῖον ὀλικῆς χωρητικότητος 1.000 κάρων καὶ ἄνω, θά προβλέπωνται αἱ κατωτέρω διατάξεις :

(I) Θά ὑπάρχη μία τῶν Μονίμων ἐγκαταστάσεων τῶν ἀπαιτουμένων ὑπὸ τοῦ ἑδαφίου (ζ) (I) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(II) Θά ὑπάρχη ἐντὸς ἐκάστου χώρου μηχανῶν εἰς πυροσβεστήρ ἀφροῦ ἐγκεκριμένου τύπου, περιεκτικότητος οὐχὶ μικροτέρας τῶν 10 γαλλονίων (ἢ 45 λίτρων) ἢ ἰσοδυνάμου, καθὼς ἐπίσης εἰς φορητὸς πυροσβεστήρ ἀφροῦ ἐγκεκριμένου τύπου, ἀνὰ 1.000 h.p. τῶν μηχανῶν ἢ μέρος τῆς ἰσχύος ταύτης. Ὁ ὀλικὸς ἄριθμὸς τῶν φορητῶν πυροσβεστήρων τούτων δὲν θά εἶναι κατώτερος τῶν δύο καὶ δὲν ἀπαιτεῖται νὰ ὑπερβαίῃ τοὺς ἔξ.

(θ) Διατάξεις Σβέσεως Πυρκαϊᾶς ἐντὸς Χώρων περιεχόντων Ἀτμοστροβίλους καὶ μὴ ἀπαιτούντων Μονίμους Ἐγκαταστάσεις.

Ἡ Ἀρχὴ θά ἐξετάσῃ εἰδικῶς τὰς ἀπαιτουμένας διατά-

ξεις σβέσεως πυρκαϊᾶς ἐντὸς χώρων περιλαμβανόντων ἀτμοστροβίλους, εἴτινες χωρίζονται ἀπὸ τὰ λεβητοστάσια διὰ στεγανῶν διαφραγμάτων.

(ι) Ἐξάρτησις Πυροσβέτου.

Πᾶν φορτηγὸν πλοῖον θά φέρῃ μίαν τοῦλάχιστον ἐξάρτησιν πυροσβέτου πληροῦσαν τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 63 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

Κανονισμὸς 66.

Δυνατότης Ἀμέσου Χρησιμοποίησεως τῶν Συσκευῶν Σβέσεως Πυρκαϊᾶς.

Αἱ συσκευαὶ σβέσεως πυρκαϊᾶς ἐπὶ τῶν νέων καὶ τῶν ὑπαρχόντων ἐπιβατηγῶν πλοίων καὶ ἐπὶ φορτηγῶν πλοίων θά τηροῦνται εἰς καλὴν κατάστασιν καὶ θά εἶναι ἔτοιμα πρὸς ἄμεσον χρῆσιν ἀνὰ πάντα χρόνον κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ.

Κανονισμὸς 67.

Ἀποδοχὴ Ἴσοδυνάμων.

Ὅπου εἰς τὸ παρὸν Μέρος τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καθορίζεται εἰδικῶς τύπος συσκευῆς, ἐφοδίου, μέσου σβέσεως πυρκαϊᾶς ἢ διατάξεως, δύναται νὰ ἐπιτραπῇ ἕτερος τύπος συσκευῆς κλπ., ὑπὸ τὴν πρόβλεψιν ὅτι ἡ Ἀρχὴ ἤθελε πεισθῆ ὅτι ταῦτα δὲν εἶναι μικροτέρας ἀποδόσεως.

ΜΕΡΟΣ ΣΤ'

Γενικαὶ Πρόφυλάξεις Πυρκαϊᾶς.

((Τὸ Μέρος ΣΤ' ἐφαρμόζεται εἰς τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα καὶ τὰ φορτηγὰ πλοῖα).

Κανονισμὸς 68.

Μέσα διαφυγῆς.

(α) Ἐπιβατηγὰ Πλοῖα.

(I) Ἐντὸς καὶ ἐξ ὧν τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως τῶν ἐπιβατῶν καὶ τοῦ πληρώματος καὶ τῶν χώρων οἴτινες χρησιμοποιοῦνται ὑπὸ τοῦ πληρώματος, ἐξαιρέσει τῶν χώρων μηχανῶν, θά προβλέπωνται κλίμακες καὶ κατακόρυφοι κλίμακες, εἰς τρόπον ὥστε νὰ ὑπάρχουν μέσα ἀμέσου διαφυγῆς πρὸς τὸ κατάστρωμα ἐπιβιβάσεως ἐπὶ τῶν σωσιβίων λέμβων. Ἰδιαιτέρως θά λαμβάνωνται αἱ κάτωθι πρόφυλάξεις :

(1) Δύο μέσα διαφυγῆς, τὸ ἓν τοῦλάχιστον τῶν ὁποίων θά εἶναι ἐλεύθερον στεγανῶν θυρῶν, θά προβλέπωνται δι' ἕκαστον στεγανὸν διαμέρισμα ἢ ὁμοίως περιορισμένου χώρου ἢ συγκροτήματος χώρων κάτωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν. Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἀπαλλάξῃ τοῦ ἐνὸς ἐκ τῶν μέσων τούτων, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς φύσεως καὶ τῆς θέσεως τῶν ἀφορώντων χώρων καὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν προσώπων τὰ ὅποια κανονικῶς δύναται νὰ ἐνδιαιτῶνται ἢ νὰ ἀπασχολοῦνται ἐκεῖ.

(2) Ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν θά ὑπάρχουν δύο τοῦλάχιστον μέσα διαφυγῆς ἐξ ἐκάστης κυρίας κατακόρυφου ζώνης ἢ ἄλλου ὁμοίως περιορισμένου χώρου ἢ συγκροτήματος χώρων, ἐκ τῶν ὁποίων τὸ ἓν τοῦλάχιστον θά διδῇ πρόσβασιν εἰς κλίμακα ἥτις συνιστᾷ κατακόρυφον διέξοδον.

(3) Τὸ ἓν τοῦλάχιστον μέσον διαφυγῆς θά εἶναι διὰ μέσου μιᾶς εὐκόλως προσιτῆς κλίμακος μετὰ περιφράγματος, τὸ ὁποῖον θά προβλέπη, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, συγχρῆ προκάλυψιν ἀπὸ τὸ πῦρ ἐκ τοῦ σημείου ἐκδηλώσεως αὐτοῦ μέχρι τοῦ καταστρώματος ἐπιβιβάσεως ἐπὶ τῶν λέμβων. Τὸ πλάτος, ὁ ἀριθμὸς καὶ ἡ συνέχισις τῶν κλιμάκων θά τυγχάνουν τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.

(II) Ἐντὸς τῶν χώρων μηχανῶν θά προβλέπωνται δύο μέσα διαφυγῆς, ἐξ ἐκάστου μηχανοστασίου, σήραγγος ἀξόνων καὶ λεβητοστασίου, τὸ ἓν ἐκ τῶν ὁποίων δύναται νὰ εἶναι μία στεγανὴ θύρα. Ἐντὸς τῶν χώρων μηχανῶν, ἔταν δὲν ὑπάρχῃ στεγανὴ θύρα, τὰ δύο μέσα διαφυγῆς θά συνίστανται ἐκ δύο συγκροτημάτων κλιμάκων γαλυ-

βδίνων, εις ὅσον τὸ δυνατόν μεγαλειτέραν μεταξὺ αὐτῶν ἀπόστασιν, αἵτινες θὰ ἄγουν εἰς τὰς θύρας ἐπὶ τοῦ φωταγωγοῦ τοῦ μηχανοστασίου, ὁμοίως κεραιωμένον μεταξὺ των καὶ διὰ τῶν ὁποίων θὰ προβλέπεται διαφυγὴ πρὸς τὸ κατάστρωμα ἐπιβιβάσεως ἐπὶ τῶν λέμβων. Εἰς τὴν περίπτωσιν πλοίων ὀλιγῆς χωρητικότητος μικροτέρας τῶν 2.000 κόρων, ἢ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἀπαλλάξῃ τῆς παρουσίας ἀπαιτήσεως, λαμβάνομένου ὑπ' ὄψιν τοῦ πλάτους καὶ τῆς διατάξεως τοῦ φωταγωγοῦ.

(β) Φορτηγὰ Πλοῖα.

Ἐντὸς καὶ ἐκ πάντων τῶν χώρων ἐνδικοιτήσεως πληρώματος καὶ ἐπιβατῶν καὶ τῶν χώρων ἐντὸς τῶν ὁποίων τὸ πλήρωμα κανονικῶς ἀπασχολεῖται, ἐξαιρέσει τῶν χώρων μηχανῶν, θὰ ὑπάρχουν κλίμακες καὶ κατακόρυφοι κλίμακες, εἰς τρόπον ὥστε, νὰ προβλέπωνται μέσα ἀμέσου διαφυγῆς πρὸς τὸ κατάστρωμα ἐπιβιβάσεως ἐπὶ τῶν σωσιβίων λέμβων.

(II) Ἐντὸς τῶν χώρων μηχανῶν θὰ ἐφαρμόζονται αἱ ἀπαιτήσεις τοῦ ἔδαφιου (α) (II) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

Κανονισμὸς 69.

Μέσα Κρατήσεως Μηχανῶν καὶ Κλεισίματος

τῶν Σωληνώσεων Ἀναρροφήσεως Πετρελαίου Καυσίμου
(α) Θὰ προβλέπωνται μέσα διὰ τὴν κράτησιν τῶν ἀνεμιστήρων τῶν ἐξυπηρετούντων τοὺς χώρους μηχανῶν καὶ φορτίου καὶ διὰ τὸ κλείσιμον πασῶν τῶν θυρῶν, τῶν ἀνεμιστήρων, τῶν δακτυλοειδῶν χώρων περὶ τῶν καπνοδόχων καὶ τῶν ἄλλων ἀνοιγμάτων τῶν χώρων τούτων. Τὰ μέσα ταῦτα θὰ δύναται νὰ χειρίζονται ἐξωτερικῶς τῶν χώρων τούτων εἰς τὴν περίπτωσιν πυρκαϊᾶς.

(β) Τὰ μηχανήματα τὰ κινουῦντα τοὺς ἀνεμιστήρας βεβιασμένης παροχῆς καὶ βεβιασμένης ἀπορροφήσεως, αἱ ἀντλία μεταγγίσεως πετρελαίου καυσίμου, αἱ πετρελαικντλίας τοῦ συγχροτήματος καύσεως πετρελαίου καὶ αἱ λοιπαὶ ὅμοιαι πετρελαικντλίας καυσίμου, θὰ ἐφοδιάζονται διὰ μέσων χειρισμοῦ ἐξ ἀποστάσεως, κειμένων ἐξωτερικῶς τῶν ἀντιστοιχῶν χώρων, εἰς τρόπον ὥστε νὰ δύναται νὰ κρατοῦνται εἰς τὴν περίπτωσιν ἐκδηλώσεως πυρκαϊᾶς ἐντὸς τοῦ χώρου ἐντὸς τοῦ ὁποίου εἶναι ἐγκατεστημένοι.

(γ) Ἐκάστη σωληνώσις ἀναρροφήσεως πετρελαίου καυσίμου ἀγομένη ἐκ πετρελαιοδεξαμενῆς, πετρελαιοδεξαμενῆς κατακαθίσεως ἢ ὑπηρετικῆς πετρελαιοδεξαμενῆς, κειμένων ἀνωθεν τῶν διπυθμένων, θὰ ἐφοδιάζεται διὰ κρουνοῦ ἢ ἐπιστομίου δυναμένου νὰ κλείεται ἐξωθεν τοῦ ἀντιστοιχοῦ χώρου εἰς τὴν περίπτωσιν ἐκδηλώσεως πυρκαϊᾶς ἐντὸς τοῦ χώρου ἐντὸς τοῦ ὁποίου εὐρίσκονται αὐταί. Εἰς τὴν εἰδικὴν περίπτωσιν πετρελαιοδεξαμενῶν κύτους (ντηπτάκ). κειμένων ἐντὸς οἰασθήποτε σήραγγος ἀξόνων ἢ σήραγγος σωληνώσεων, θὰ τοποθετοῦνται ἐπιστόμια ἐπὶ τῶν πετρελαιοδεξαμενῶν τούτων, ἀλλὰ, εἰς τὴν περίπτωσιν πυρκαϊᾶς, θὰ δύναται νὰ κλειωνται διὰ μέσου ἐπιπροσθέτου ἐπιστομίου κειμένου ἐπὶ τῆς σωληνώσεως ἢ τῶν σωληνώσεων, ἐξωθεν τῆς σήραγγος ἢ τῶν σήραγγων.

Κανονισμὸς 70.

Σχεδιαγράμματα Ἐλέγχου Πυρκαϊᾶς.

Εἰς πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον καὶ ἐφ' ὅσον δύναται νὰ ἐφαρμοσθῇ εἰς πᾶν φορτηγὸν πλοῖον, θὰ ὑπάρχουν μονίμως ἐκτεθειμένα, διὰ τὴν καθοδήγησιν τῶν Ἀξιωματικῶν τοῦ πλοίου, σχεδιαγράμματα γενικῆς διατάξεως, δεικνύοντα, εὐκρινῶς δι' ἕκαστον κατάστρωμα, τοὺς σταθμοὺς ἐλέγχου πυρκαϊᾶς, τὰς ζώνας πυρκαϊᾶς τὰς περιλαμβανομένας μεταξὺ πυριμάχων διαφραγμάτων, τὰς ζώνας τὰς περικλειόμενας ὑπὸ διαφραγμάτων ἐπιβραδυντικῶν τῆς μεταδόσεως πυρὸς (ἐὰν ὑπάρχουν) καθὼς καὶ τὰς λεπτομερείας τῶν ἀναγγελτήρων πυρκαϊᾶς, τὰ συστήματα ἐλέγχου πυρκαϊᾶς, τὴν ἐγκατάστασιν αὐτομάτου ραντίσεως (ἐὰν ὑπάρχη), τὰς συσκευὰς σβέσεως πυρκαϊᾶς, τὰ μέσα προσβάσεως εἰς τὰ διάφορα διαμερίσματα, καταστρώματα κλπ., καὶ τὸ σύστημα ἀερισμοῦ, περιλαμβανομένων τῶν στοιχείων τῶν

κυρίων χειριστήριων τῶν ἀνεμιστήρων, τὴν θέσιν τῶν ἀεροφρακτῶν καὶ τοὺς χαρακτηριστικοὺς ἀριθμοὺς τῶν ἀνεμιστήρων τῶν ἐξυπηρετούντων ἐκάστην ζώνην. Ἐναλλακτικῶς, τὰ ἀνωτέρω ἀναφερόμενα στοιχεία δύναται, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς, νὰ περιλαμβάνονται εἰς τεῦχος, ἐν ἀντίτυπον τοῦ ὁποίου θὰ διατίθεται εἰς ἕκαστον Ἀξιωματικῶν, καὶ ἐν ἀντίτυπον θὰ εὐρίσκειται ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν διαθέσιμον εἰς εὐπρόσβιτον θέσιν ἐπὶ τοῦ πλοίου.

Τὰ σχεδιαγράμματα καὶ τὰ τεύχη θὰ κρατοῦνται ἐνημερωμένα καὶ πᾶσα μετατροπὴ θὰ καταχωρεῖται ἐπ' αὐτῶν ὅσον τὸ ταχύτερον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ III

Σωσίβια μέσα κ.λ.π.

Κανονισμὸς 1.

Ἐφαρμογὴ.

(α) Τὸ Κεφάλαιον τοῦτο, ἐκτὸς ὅπου ἄλλως ρητῶς ὀρίζεται, ἐφαρμόζεται ὡς ἀπολύτως ἐπὶ νέων πλοίων ἐκτελούντων διεθνεῖς πλόας :

Μέρος Α - Ἐπιβατηγὰ πλοῖα καὶ φορτηγὰ πλοῖα

Μέρος Β - Ἐπιβατηγὰ πλοῖα

Μέρος Γ - Φορτηγὰ πλοῖα

(β) Διὰ τὴν περίπτωσιν τῶν ὑπαρχόντων πλοίων, τῶν ἐκτελούντων διεθνεῖς πλόας καὶ ἅτινα δὲν συμμορφοῦνται ἤδη πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἀρροήσεως τὰ νέα πλοῖα, αἱ διατάξεις δι' ἕκαστον πλοῖον θὰ ἐξετάζονται ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, πρὸς τὸν σκοπὸν νὰ ἐξασφαλισθῇ, ἐφ' ὅσον εἶναι πρακτικῶς ἐφαρμόσιμον καὶ εὐλογον καὶ ὅσον τὸ δυνατόν ἐνωρίτερον ἢ οὐσιασθῆς συμμόρφωσις πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. Ἡ ρήτρα τοῦ ἔδαφιου (β) (1) τοῦ Κανονισμοῦ 27 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου δύναται ἐν τούτοις νὰ ἐφαρμόζεται εἰς τὰ ὑπάρχοντα πλοῖα μόνον ἐὰν :

(I) Οἱ ὅροι τῶν Κανονισμῶν 4, 8, 14, 18 καὶ 19 καὶ αἱ παράγραφοι (α) καὶ (β) τοῦ Κανονισμοῦ 27 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου πληροῦνται.

(II) Αἱ σωσίβια σχεδία αἱ φερόμεναι συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (β) τοῦ Κανονισμοῦ 27 πληροῦν τὰς ἀπαιτήσεις εἴτε τοῦ Κανονισμοῦ 15 εἴτε τοῦ Κανονισμοῦ 16, καθὼς καὶ τοῦ Κανονισμοῦ 17 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, καὶ

(III) Ὁ μέγιστος ἀριθμὸς τῶν προσώπων ἐπὶ τοῦ πλοίου δὲν θὰ ἀξήρῃ ἕνεκα τοῦ ἐφοδιασμοῦ διὰ τῶν σωσιβίων σχεδίων.

ΜΕΡΟΣ Α'

ΓΕΝΙΚΑ

(Τὸ μέρος Α' ἐφαρμόζεται εἰς ἀμφότερα, ἦτοι τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα καὶ τὰ φορτηγὰ πλοῖα).

Κανονισμὸς 2

Ὅρισμοί.

(α) Εἰς τὸ Κεφάλαιον τοῦτο ὁ ὅρος ἀβραχὺς διεθνῆς πλοῦς σημαίνει διεθνῆ πλοῦν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ὁποίου τὸ πλοῖον δὲν ἀπομακρύνεται πλέον τῶν 200 μιλίων ἀπὸ λιμένος ἢ τόπου ὅπου οἱ ἐπιβάται καὶ τὸ πλήρωμα δύναται νὰ τεθῶσιν ἐν ἀσφαλείᾳ καὶ ἐφ' ὅσον ἢ ἀπόστασις μεταξὺ τοῦ τελευταίου λιμένος προσεγγίσεως τῆς Χώρας ἐκ τῆς ὁποίας ἄρχεται τὸ ταξίδιον καὶ τοῦ τελικοῦ λιμένος προορισμοῦ δὲν ὑπερβαίνει τὰ 600 μίλια.

(β) Ὁ ὅρος ασωσίβιος σχεδία» εἰς τὸ παρὸν Κεφάλαιον σημαίνει σχεδία» ἥτις πληροῖ εἴτε τὸν Κανονισμὸν 15 εἴτε τὸν Κανονισμὸν 16 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(γ) Ὁ ὅρος ἀεγκεκριμένον μέσον καθελκύσεως» εἰς τὸ παρὸν Κεφάλαιον σημαίνει μέσον ἐγκεκριμένον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, δυνάμενον νὰ καθελκύσῃ εἰς τὴν θάλασσαν ἐκ τῆς θέσεως ἐπιβιβάσεως σχεδία» ἐντελῶς ἔμφορτον μὲ τὸν ἐγκεκριμένον νὰ φέρῃ ἀριθμὸν ἀτόμων καὶ μὲ τὸν ἐξαρτισμὸν αὐτῆς.

(δ) Ὁ ὅρος «πτυχιόυχος σωσιβίου λέμβου» εἰς τὸ παρὸν Κεφάλαιον σημαίνει οἰονδήποτε μέλος τοῦ πληρώματος τὸ

ὅποιον ἔχει πτυχίον ἱκανότητος, ἐκδιδόμενον κατὰ τοὺς ὅρους τοῦ Κανονισμοῦ 32 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(ε) Ὁ ὅρος «πνευστική συσκευή» εἰς τὸ παρὸν Κεφάλαιον σημαίνει ἐφόδιον ἐπιπλεύσεως (ἐκτὸς τῶν σωσιβίων λέμβων, σωσιβίων σχεδίων, κυκλικῶν σωσιβίων καὶ σωσιβίων ζωνῶν), προσωρισμένον νὰ βασταῖζῃ ὀρισμένον ἀριθμὸν ἀτόμων ἅτινα εὐρίσκονται ἐντὸς τοῦ ὕδατος καὶ τοιαύτης κατασκευῆς, ὥστε νὰ διατηρῇ τὸ σχῆμα του καὶ τὰς ἰδιότητάς του.

Κανονισμὸς 3.

Ἐξαιρέσεις.

(α) Ἐὰν ἡ Ἀρχὴ θεωρῇ ὅτι τὸ προστατευμένον τῆς περιοχῆς καὶ αἱ συνθήκαι τοῦ ταξιδίου εἶναι τοιαῦται, ὥστε νὰ καθιστοῦν τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ συνόλου τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Κεφαλαίου μὴ εὐλογον ἢ μὴ ἀναγκαίαν, δύναται ἀναλόγως νὰ ἐξαίρεσῃ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ἀπαιτήσεων τοῦ παρόντος Κεφαλαίου συγκεκριμένα πλοῖα ἢ κατηγορίας πλοίων ἅτινα κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ταξιδίου των δὲν ἀπομακρύνονται πλέον τῶν 20 μιλίων ἀπὸ τῆς πλησιεστέρας ξηρᾶς.

(β) Εἰς τὴν περίπτωσιν ἐπιβατηγῶν πλοίων ἐκτελούντων διεθνεῖς πλόας καὶ χρησιμοποιουμένων διὰ εἰδικὰ ταξίδια μεταφορᾶς μεγάλου ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν ἄνευ κλίνης, ὡς ἐπὶ παραδείγματι διὰ μεταφορὰν προσκυνητῶν, ἡ Ἀρχὴ, ἐὰν πεισθῇ ὅτι δὲν εἶναι πρακτικῶς δυνατόν νὰ ἐπιβάλῃ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἀπαιτήσεων τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, δύναται νὰ ἐξαίρεσῃ τὰ πλοῖα ταῦτα τῶν ἀπαιτήσεων τούτων ὑπὸ τοὺς κάτωθι ὅρους :

- (I) Ὅτι θὰ ἐφαρμοσθῶσιν εἰς τὸν μέγιστον βαθμὸν, ὅσον αἱ περιστάσεις τοῦ ταξιδίου ἐπιτρέπουν, αἱ διατάξεις αἱ σχετικαὶ πρὸς τὰς σωσιβίους λέμβους καὶ λοιπὰ σωσίβια μέσα καὶ τὰ μέσα προστασίας ἐκ τῆς πυρκαϊᾶς.
- (II) Ὅτι ἅπασαι αἱ λέμβοι αὗται καὶ συσκευαὶ θὰ εἶναι ἀμέσως διαθέσιμοι κατὰ τὴν ἔννοιαν τοῦ Κανονισμοῦ 4 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.
- (III) Ὅτι θὰ προβλέπεται μία σωσίβιος ζώνη δι' ἕκαστον ἐπιβατῶν ἄτομον.
- (IV) Ὅτι θὰ ληφθοῦν μέτρα διὰ τὴν ἐκδοσιν γενικῶν κανόνων ἐφαρμοστέων εἰς τὰς εἰδικὰς συνθήκας τῶν ταξιδίων τούτων. Ἡ ἐκδοσις τῶν κανόνων τούτων θὰ γίνεται ἀπὸ συμφώνου μετὰ τῶν ἄλλων Συμβαλλομένων Κρατῶν, ἐὰν ὑπάρχουν τοιαῦτα, ἀμέσως ἐνδιαφερομένων διὰ τὴν μεταφορὰν τοιούτων ἐπιβατῶν εἰς τοιαύτης φύσεως ταξίδια.

Παρὰ πᾶσαν διάταξιν τῆς παρουσίας Συμβάσεως, οἱ Κανονισμοὶ SIMLA τοῦ 1931, θὰ παραμείνουν ἐν ἰσχύϊ μετὰ τῶν προσχωρησάντων εἰς αὐτοὺς Κρατῶν μέχρι τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῶν κανόνων τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τοῦ ἐδαφίου (β) (IV) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

Κανονισμὸς 4.

Ἐτοιμότης Σωσιβίων Λέμβων, Σωσιβίων Σχεδίων καὶ Πλευστικῶν Συσκευῶν.

(α) Ἡ γενικὴ ἀρχὴ ἢ ρυθμίζουσα τὰ τοῦ ἐφοδιασμοῦ τῶν σωσιβίων λέμβων, σωσιβίων σχεδίων καὶ πλευστικῶν συσκευῶν ἐνὸς πλοίου, ἐπὶ τοῦ ὁποίου ἐφαρμόζεται τὸ Κεφάλαιον τοῦτο, εἶναι ὅτι ταῦτα θὰ εἶναι ἀμέσως διαθέσιμα εἰς περίπτωσιν ἀνάγκης.

(β) Διὰ νὰ εἶναι ἀμέσως διαθέσιμοι αἱ σωσίβιοι λέμβοι, αἱ σωσίβιοι σχεδία καὶ αἱ πλευστικαὶ συσκευαί, δέον αὗται νὰ πληροῦν τοὺς κάτωθι ὅρους :

(I) Θὰ δύναται νὰ καθαιρεθῶσιν εἰς τὴν θάλασσαν ἀσφαλῶς καὶ ταχέως καὶ ὑπὸ δυσμενεῖς ἐπι συνθήκας διαγωγῆς τοῦ πλοίου καὶ ὑπὸ πλευρικὴν κλίσιν 15 μοιρῶν.

(II) Θὰ εἶναι δυνατὴ ἢ ἐπιβίβασις ἐπὶ τῶν σωσιβίων λέμβων καὶ τῶν σωσιβίων σχεδίων ταχέως καὶ ἐν πλήρει τάξει.

(III) Ἡ διάταξις ἐκάστης σωσιβίου λέμβου, σωσιβίου σχεδίας καὶ παντὸς εἶδους πλευστικῆς συσκευῆς θὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ μὴ παρακωλύεται ὁ χειρισμὸς τῶν ἄλλων λέμβων, σχεδίων καὶ πλευστικῶν συσκευῶν.

(γ) Ὅλα τὰ σωσίβια μέσα θὰ τηροῦνται εἰς κατάστασιν

λειτουργίας καὶ θὰ εἶναι ἔτοιμα πρὸς ἀμέσων χρῆσιν πρὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου ἐκ τοῦ λιμένος καὶ εἰς πάντα χρόνον κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ.

Κανονισμὸς 5.

Κατασκευὴ τῶν Σωσιβίων Λέμβων.

I (α) Ὅλαι αἱ σωσίβιοι λέμβοι θὰ εἶναι καλῶς κατασκευασμένοι καὶ θὰ εἶναι τοιούτου σχήματος καὶ ἀναλογίων, ὥστε νὰ ἔχουν ἐπαρκῆ εὐστάθειαν κατὰ τὴν πλεύσιν καὶ ἐπαρκῆ ὕψος ἐξάλων ὑπὸ πλήρη φόρτον ἀτόμων καὶ ἐφοδίων. Ὅλαι αἱ σωσίβιοι λέμβοι θὰ εἶναι ἱκαναὶ νὰ διατηροῦν θετικὴν εὐστάθειαν ὅταν εἶναι ἐκτεθειμένοι εἰς τὴν θάλασσαν ὑπὸ πλήρη φόρτον ἀτόμων καὶ ἐφοδίων.

(β) Ὅλαι αἱ σωσίβιοι λέμβοι θὰ ἔχουν ἰσχυρὸν περίβλημα καὶ ἐσωτερικὴν μόνον πλευστότητα. Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐγκρίνη σωσιβίους λέμβους μετὰ στερεοῦ στεγάσματος, ὑπὸ τὴν πρόβλεψιν ὅτι θὰ δύναται τοῦτο εὐκόλως νὰ ἀνοίγῃ καὶ ἐκ τῶν ἔσω καὶ ἐκ τῶν ἔξω, καὶ δὲν θὰ ἐμποδίζῃ τὴν ταχέαν ἐπιβίβασιν καὶ ἀποβίβασιν τῶν ἐπιβατῶν ἢ τὴν καθάρεισιν καὶ τὸν χειρισμὸν τῶν σωσιβίων λέμβων.

(II) Αἱ μετὰ κινητῆρος σωσίβιοι λέμβοι δύναται νὰ ἐφοδιάζωνται, ὑπὸ τὴν ἐγκρισιν τῆς Ἀρχῆς, διὰ μέσων ἅτινα θὰ ἐμποδίζουν τὴν εἰσροὴν τοῦ θαλασσοῦ ὕδατος εἰς τὸ προωραῖον ἄκρον.

(III) Ὅλαι αἱ σωσίβιοι λέμβοι θὰ εἶναι μήκους οὐχὶ μικροτέρου τῶν 24 ποδῶν (ἢ 7,3 μέτρων), ἐκτὸς ἐὰν λόγῳ τοῦ μεγέθους τοῦ πλοίου ἢ δι' ἄλλους λόγους ἢ Ἀρχὴ ἤθελε θεωρήσει τὴν χρῆσιν τοιούτων σωσιβίων λέμβων ὡς μὴ εὐλογον ἢ μὴ πρακτικὴν. Εἰς οὐδὲν πλοῖον αἱ σωσίβιοι λέμβοι θὰ εἶναι μήκους μικροτέρου τῶν 16 ποδῶν (ἢ 4,9 μέτρων).

(γ) Δὲν δύναται νὰ ἐγκριθῇ σωσίβιος λέμβος τὸ βάρος τῆς ὁποίας, ὅταν εἶναι πλήρως ἔμφορτος μετὰ τὰ ἄτομα καὶ τὸν ἔξαρτισμὸν, ὑπερβαίνει τοὺς 20 τόννους (ἢ 20.300 χιλιόγραμμα) ἢ ἢ ἔχουσα μεταφορικὴν ἱκανότητα, ὑπολογιζομένην συμφῶνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 7 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, μεγαλύτεραν τῶν 150 ἀτόμων.

(δ) Ὅλαι αἱ σωσίβιοι λέμβοι διὰ τὰς ὁποίας ἔχει ἐγκριθῆ ἢ μετὰφέρουν πλέον τῶν 60 ἀτόμων, ἀλλ' οὐχὶ περισσότερα τῶν 100, θὰ εἶναι εἴτε σωσίβιοι μηχανοκίνητοι λέμβοι πληροῦσαι τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 9 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, εἴτε σωσίβιοι λέμβοι ἐφοδιασμένοι δι' ἐγκεκριμένου μέσου μηχανικῆς προώσεως, πληροῦσαι τὸν Κανονισμὸν 10 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. Ὅλαι αἱ σωσίβιοι λέμβοι διὰ τὰς ὁποίας ἐγκρίνεται ἢ μεταφορὰ περισσοτέρων τῶν 100 ἀτόμων, θὰ εἶναι μετὰ κινητῆρος, πληροῦσαι τὸν Κανονισμὸν 9 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(ε) Ὅλαι αἱ σωσίβιοι λέμβοι θὰ εἶναι ἐπαρκῶς ἀντοχῆς, ὥστε νὰ δύναται νὰ καθαιρεθῶσιν εἰς τὴν θάλασσαν ὑπὸ πλήρη φόρτον ἀτόμων καὶ ἔξαρτισμοῦ. Ὅλαι αἱ σωσίβιοι λέμβοι θὰ εἶναι τοιαύτης ἀντοχῆς, ὥστε νὰ μὴ ὑποστῶσι μόνιμον κάμψιν ὅταν ὑποβληθῶσιν εἰς 25 τοῖς ἑκατὸν ὑπερφόρτους.

(στ) Ὅλαι αἱ σωσίβιοι λέμβοι θὰ ἔχουν μέσση σιμότητα τοῦλάχιστον ἴση πρὸς 4% τοῦ μήκους αὐτῶν.

Ἡ σιμότης θὰ εἶναι προσεγγιζόντως παραβολικοῦ σχήματος.

(ζ) Εἰς τὰς σωσιβίους λέμβους διὰ τὰς ὁποίας θὰ ἐγκρίνεται νὰ μεταφέρουν 100 ἢ περισσότερα ἄτομα, ὁ ὄγκος τῆς ἐφεδρικῆς πλευστότητος θὰ ἐπανίσταται κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς.

(η) Ὅλαι αἱ σωσίβιοι λέμβοι θὰ ἔχουν ἰδίαν πλευστότητα ἢ θὰ ἐφοδιάζωνται δι' ὕδατοστεγῶν ἀεροκιβωτίων ἢ δι' ἑτέρου ἀδιαβρόχου ὕλικου πλευστότητος ἰσοδυνάμου, τὰ ὁποῖον δὲν θὰ προσβάλλεται ἐπιζημιῶς ὑπὸ τοῦ πετρελαίου ἢ ὑπὸ τῶν παραγῶγων τοῦ πετρελαίου, ἐπαρκῆ δὲ ὥστε ἢ λέμβος μετὰ τῶν ἐφοδίων αὐτῆς, νὰ ἐπιπλῆῃ ὅταν αὐτὴ κατακλυσθῇ καὶ εἶναι ἐκτεθειμένη εἰς τὴν θάλασσαν. Θὰ προβλέπεται ἐπιπρόσθετος ὄγκος ἀεροκιβωτίων ἢ ἐτέρου ἰσοδυνάμου ἀδιαβρότου ὕλικου πλευστότητος, μὴ παραβλλομένου ἐπιζημιῶς ὑπὸ τοῦ πετρελαίου ἢ ὑπὸ τῶν παραγῶγων τοῦ πετρελαίου, ἴσος τοῦλάχιστον πρὸς τὸ ἐν δέκατον τῆς κυβικῆς χωρητικότητος τῆς λέμβου. Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέπῃ ὅπως τὰ ὕδατοστεγῆ ἀεροκιβώτια πληροῦνται διὰ ἀδιαβρότου ὕλικου πλευστότητος τὸ ὅποιον

δὲν θὰ προσβάλλεται ἐπιζημίως ὑπὸ τοῦ πετρελαίου ἢ τῶν παραγῶγων τοῦ πετρελαίου.

(θ) Ὅλα τὰ σέλματα καὶ τὰ πλευρικά καθίσματα θὰ τοποθετοῦνται, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, χαμηλότερον ἐντὸς τῆς σωσιβίου λέμβου.

(ι) Ὁ συντελεστὴς κυβικῆς χωρητικότητος πασσῶν τῶν σωσιβίων λέμβων, ὡς οὗτος καθορίζεται συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμόν 6 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἐξαιρέσει τῶν ξυλίνων σωσιβίων λέμβων κατεσκευασμένων ἐξ ἐπηγγενίδων, δὲν θὰ εἶναι μικρότερος τοῦ 0,64.

Κανονισμὸς 6.

Κυβικὴ Χωρητικότης Σωσιβίων Λέμβων.

(α) Ἡ κυβικὴ χωρητικότης σωσιβίου λέμβου θὰ καθορίζεται διὰ τοῦ Κανόνος Στέρλιγκ (Σύμφωνος) ἢ δι' ἄλλης μεθόδου διδούσης τὸν αὐτὸν βαθμὸν ἀκριβείας. Ἡ χωρητικότης σωσιβίου λέμβου μετὰ πρύμνης σχήματος ἄβακος θὰ ὑπολογίζεται ὡς ἐὰν ἡ σωσίβιος λέμβος εἶχε πρύμνην σφηνοειδοῦς σχήματος.

(β) Ἐπὶ παραδείγματι, ἡ χωρητικότης εἰς κυβικοὺς πόδας (ἢ κυβικὰ μέτρα) μιᾶς σωσιβίου λέμβου, ὑπολογιζομένη τῇ βοήθειᾳ τοῦ Κανόνος Στέρλιγκ, δύναται νὰ θεωρηθῇ ὅτι δίδεται ὑπὸ τοῦ κατωτέρου τύπου :

L

$$\text{Χωρητικότης} = \frac{1}{12} (4A + 2B + 4C)$$

12

Ἐνθα, L - εἶναι τὸ μῆκος τῆς σωσιβίου λέμβου εἰς πόδας (ἢ μέτρα μετρούμενον ἀπὸ τὸ ἐσωτερικὸν τῶν ἐπηγγενίδων ἢ τῶν ἐλασμάτων εἰς τὴν στεῖραν μέχρι τοῦ ἀντιστοίχου σημείου εἰς τὸ ποδόστημα. Εἰς τὴν περίπτωσιν σωσιβίου λέμβου μετὰ ἄβακος, τὸ μῆκος μετρεῖται ἔσωθεν τοῦ ἄβακος.

A, B, C εἶναι αἱ ἐπιφάνειαι τῶν ἐγκαρσίων τομῶν εἰς τὸ τέταρτον τοῦ μήκους ἀπὸ πρῶρας, εἰς τὸ μέσον καὶ εἰς τὸ τέταρτον τοῦ μήκους ἀπὸ πρύμνης, αἵτινες ἀντιστοιχοῦν εἰς τὰ τρία σημεία τὰ ἐπιτυγχανόμενα διὰ τῆς διαιρέσεως τοῦ μήκους L εἰς τέσσαρα ἴσα μέρη. (Αἱ ἐπιφάνειαι αἱ ἀντιστοιχοῦσαι εἰς τὰ δύο ἄκρα τῆς σωσιβίου λέμβου θεωροῦνται ἀμελητέαι).

Αἱ ἐπιφάνειαι A, B, C θὰ θεωροῦνται ὡς διδόμεναι εἰς τετραγωνικοὺς πόδας (ἢ τετραγωνικὰ μέτρα) διὰ τῆς διαδοχικῆς ἐφαρμογῆς τοῦ κατωτέρου τύπου δι' ἐκάστην τῶν τριῶν ἐγκαρσίων τομῶν.

h

$$\text{Ἐπιφάνεια} = \frac{1}{12} (a + 4b + 2c + 4d + e)$$

12

Ἐνθα, h εἶναι τὸ βάθος μετρούμενον εἰς πόδας (ἢ εἰς μέτρα) ἔσωθεν τῶν ἐπηγγενίδων ἢ τῶν ἐλασμάτων ἀπὸ τῆς τρύπιδος μέχρι τοῦ ὕψους τῆς κουπαστῆς ἢ, εἰς τινὰς περιπτώσεις, μέχρι κατωτέρου ὕψους, ὡς ὀρίζεται κατωτέρω.

a, b, c, d, e, εἶναι τὰ ὀριζόντια πλάτη τῆς σωσιβίου λέμβου, μετρούμενα εἰς πόδας (ἢ εἰς μέτρα) εἰς τὰ ἀνώτερα καὶ τὰ κατώτερα σημεία τοῦ βάθους καὶ εἰς τὰ τρία σημεία τὰ ἐπιτυγχανόμενα διὰ τῆς διαιρέσεως τοῦ h εἰς τέσσαρα ἴσα μέρη (τὰ a καὶ e εἶναι τὰ πλάτη εἰς τὰ ἀκρότατα σημεία καὶ C εἰς τὸ μέσον σημεῖον τοῦ h).

(γ) Ἐὰν ἡ σιμότης τῆς κουπαστῆς, μετρομένη εἰς δύο σημεία κείμενα εἰς τὸ τέταρτον τοῦ μήκους τῆς σωσιβίου λέμβου ἀπὸ τὰ ἄκρα, ὑπερβαίῃ τὸ ἐν τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τῆς σωσιβίου λέμβου, τὸ βάθος τὸ χρησιμοποιηθὲν διὰ τὸν ὑπολογισμόν τῆς ἐπιφανείας τῶν ἐγκαρσίων τομῶν A καὶ C θὰ θεωρηθῇ ὅτι εἶναι τὸ βάθος εἰς τὸ μέσον τῆς σωσιβίου λέμβου πλέον ἐν τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τῆς σωσιβίου λέμβου.

(δ) Ἐὰν τὸ βάθος τῆς σωσιβίου λέμβου εἰς τὸ μέσον ὑπερβαίῃ τὰ 45 τοῖς ἑκατὸν τοῦ πλάτους, τὸ βάθος τὸ χρησιμοποιούμενον διὰ τὸν ὑπολογισμόν τῆς ἐπιφανείας τῆς μεσαίας ἐγκαρσίας τομῆς B θὰ θεωρηθῇ ἴσον πρὸς τὰ 45 τοῖς ἑκατὸν τοῦ πλάτους καὶ τὰ βάθη τὰ χρησιμοποιούμενα διὰ τὸν ὑπολογισμόν τῶν ἐπιφανείων τῶν ἐγκαρσίων τομῶν A καὶ C εἰς τὰ τέταρτα τοῦ μήκους, λαμβάνονται διὰ τῆς ἐπαυξήσεως τοῦ τελευταίου τούτου ἀριθμοῦ κατὰ τὸ ἐν ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τῆς σωσιβίου λέμβου, ὑπὸ τὴν πρόβλεψιν ὅτι εἰς οὐδεμίαν περίπτωσιν τὰ χρησιμοποιηθέντα διὰ τὸν ὑπολογισμόν βάθη ὑπερβαίνουν τὰ πραγματικὰ βάθη εἰς τὰ σημεία ταῦτα.

(ε) Ἐὰν τὸ βάθος τῆς σωσιβίου λέμβου εἶναι μεγαλύτερον τῶν 4 ποδῶν (ἢ 122 ἑκατοστομέτρων), ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀτόμων ὁ διδόμενος διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ Κανόνος τούτου θὰ μειοῦται κατὰ τὴν ἀναλογίαν τῶν 4 ποδῶν (ἢ 122 ἑκατοστομέτρων) πρὸς τὸ πραγματικὸν βάθος, μέχρις ὅτου ἡ σωσίβιος λέμβος δοκιμασθῇ ἰκανοποιητικῶς ἐν τῷ ὕδατι μετὰ τοῦ ἀριθμοῦ τούτου τῶν ἐπιβαίνοντων ἀτόμων, φερόντων ἑπάντων σωσιβίους ζώνας.

(στ) Ἡ Ἀρχὴ θὰ ἐπιβάλλῃ διὰ καταλλήλων τύπων ἕριον ἀριθμοῦ ἀτόμων ἐπιτρεπομένων εἰς τὰς σωσιβίους λέμβους τὰς ἐχούσας λίαν λεπτὰ ἄκρα, καθὼς καὶ εἰς τὰς σωσιβίους λέμβους τὰς ἐχούσας σχῆμα διωγκωμένον.

(ζ) Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ προσδιορίσῃ διὰ σωσίβιον λέμβον, κατεσκευασμένην ἐκ ξυλίνων ἐπηγγενίδων, χωρητικότητα ἴσην πρὸς τὸ γινόμενον τοῦ μήκους, τοῦ πλάτους καὶ τοῦ βάθους, πολλαπλασιαζόμενον ἐπὶ 0,6 ἐὰν εἶναι προφανὲς ὅτι ὁ τύπος οὗτος δὲν δίδει χωρητικότητα μεγαλύτεραν τῆς ἐπιτυγχανομένης διὰ τῆς ἀνωτέρου μεθόδου. Αἱ διαστάσεις τότε θὰ λαμβάνονται κατὰ τὸν ἀκόλουθον τρόπον :

Μῆκος - Ἀπὸ τῆς τομῆς τῆς ἔξω ἐπιφανείας τῶν ἐπηγγενίδων μετὰ τῆς στείρας μέχρι τοῦ ἀντιστοίχου σημείου εἰς τὸ ποδόστημα, ἢ, προκειμένου περὶ λέμβου μετὰ ἄβακος, μέχρι τῆς πρυμνίας ὕψους τοῦ ἄβακος.

Πλάτος - Ἀπὸ τῆς ἔξω ἐπιφανείας τῶν ἐπηγγενίδων τοῦ περιβλήματος εἰς τὸ σημεῖον ἐνθα τὸ πλάτος τῆς λέμβου εἶναι μέγιστον.

Βάθος - Εἰς τὸ μέσον τῆς λέμβου, ἐσωτερικῶς τῶν ἐπηγγενίδων ἀπὸ τῆς τρύπιδος μέχρι τοῦ ὕψους τῆς κουπαστῆς, τὸ βάθος ὅμως τὸ χρησιμοποιούμενον διὰ τὸν ὑπολογισμόν τῆς κυβικῆς χωρητικότητος δὲν δύναται ἐν οὐδεμίᾳ περιπτώσει νὰ ὑπερβῇ τὰ 45 τοῖς ἑκατὸν τοῦ πλάτους.

Εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις, ὁ πλοιοκτῆτης ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ ζητήσῃ τὸν καθορισμὸν τῆς κυβικῆς χωρητικότητος τῆς σωσιβίου λέμβου δι' ἀκριβοῦς μετρήσεως.

(η) Ἡ κυβικὴ χωρητικότης σωσιβίου λέμβου μετὰ κινητήρος ἢ σωσιβίου λέμβου φερούσης ἑτέραν συσκευὴν προώσεως, θὰ καθορίζεται ἐκ τῆς ἑλικῆς χωρητικότητος διὰ τῆς ἐκπτώσεως ἕριου ἴσου πρὸς τὸν καταλαμβάνομενον ὑπὸ τοῦ κινητήρος καὶ τῶν ἐξαρτημάτων του ἢ ὑπὸ τοῦ κιβωτίου τοῦ μηχανισμοῦ τῆς ἑτέρας συσκευῆς προώσεως, καθὼς καὶ τοῦ ἕριου τῆς ραδιοηλεκτρικῆς ἐγκαταστάσεως καὶ τοῦ προβολέως, μετὰ τῶν ἐξαρτημάτων των, ἐφ' ὅσον ὑπάρχουν.

Κανονισμὸς 7.

Μεταφορικὴ ἱκανότης Σωσιβίων Λέμβων.

Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀτόμων τὰ ὑπότινα μία σωσίβιος λέμβος ἐπιτρέπεται νὰ παραλάβῃ, θὰ εἶναι ἴσος πρὸς τὸν μέγιστον ἀκέραιον ἀριθμὸν τὸν προκύπτοντα ἐκ τῆς διαιρέσεως τῆς χωρητικότητος εἰς κυβικοὺς πόδας διὰ :

Εἰς τὴν περίπτωσιν σωσιβίου λέμβου μήκους 24 ποδῶν (ἢ 7,3 μέτρων) καὶ ἄνω

10 (ἢ 0,283 ὅταν ἡ χωρητικότης μετρηθῇ εἰς κυβικὰ μέτρα)

Εἰς τὴν περίπτωσιν σωσιβίων λέμβων μήκους 16 ποδῶν (ἢ 4,9 μέτρων)

14 (ἢ 0,396 ὅταν ἡ χωρητικότης μετρηθῇ εἰς κυβικὰ μέτρα) καὶ

Εἰς τὴν περίπτωσιν σωσιβίων λέμβων μήκους 16 ποδῶν (ἢ 4,9 μέτρων) καὶ ἄνω, ἀλλὰ κάτω τῶν 24 ποδῶν (ἢ 7,3 μέτρων)

Εἰς ἀριθμὸς μεταξύ 14 καὶ 10 (ἢ μεταξύ 0,396 καὶ 0,283 ὅταν ἡ χωρητικότης μετρηθῇ εἰς κυβικὰ μέτρα), ὅστις θὰ λαμβάνεται διὰ παρεμβολῆς, ὑπὸ τὴν πρόβλεψιν ὅτι ὁ ἀριθμὸς εἰς οὐδεμίαν περίπτωσιν θὰ ὑπερβαίῃ τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐνηλικίων ἀτόμων, φερόντων σωσιβίους ζώνας, ἅτινα δύναται νὰ κἀθηται χωρὶς νὰ ἐμποδίζον καθ' οἰονδήποτε τρόπον τὴν γρήσιν τῶν κωπῶν ἢ τὴν λειτουργίαν τῶν ἄλλων μέσων προώσεως.

Κανονισμὸς 8.

Κανονικὸς Ἀριθμὸς Σωσιβίων Λέμβων μετὰ Κινητήρος.

(α) Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον θὰ φέρῃ μίαν τοῦλάχιστον σωσίβιον λέμβον μετὰ κινητήρος εἰς ἐκάστην πλευράν, ἥτις

θά πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 9 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

Εἰς τὰ ἐπιβατηγά, ἐν τούτοις, πλοῖα, εἰς τὰ ὁποῖα ὁ ὀλικὸς ἀριθμὸς τῶν ἀτόμων ἄτινα ἐπιτρέπεται νὰ μεταφέρουν, ὁμοῦ μετὰ τοῦ πληρώματος, δὲν ὑπερβαίνει τοὺς 30, θὰ ἀπαιτῆται μία μόνον σωσίβιος λέμβος μετὰ κινητήρος.

(β) Πᾶν φορτηγὸν πλοῖον ὀλικῆς χωρητικότητος 1.600 κόνων καὶ ἄνω, ἐξαιρέσει τῶν δεξαμενοπλοίων, τῶν πλοίων τῶν χρησιμοποιουμένων ὡς ἐργοστάσια εἰς τὴν θήραν φαλαινῶν, τῶν πλοίων τῶν χρησιμοποιουμένων ὡς ἐργοστάσια ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων, καὶ τῶν πλοίων τῶν μεταφερόντων τὸ ἀπασχολούμενον προσωπικὸν εἰς τὰ φαλαινοθηρικὰ καὶ εἰς τὰ τῶν βιομηχανιῶν ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων, θὰ φέρῃ μίαν τοῦλάχιστον σωσίβιον λέμβον μετὰ κινητήρος, ἥτις θὰ πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 9 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(γ) Πᾶν δεξαμενόπλοιο ὀλικῆς χωρητικότητος 1.600 κόνων καὶ ἄνω, πᾶν πλοῖον χρησιμοποιούμενον ὡς ἐργοστάσιον εἰς τὴν θήραν φαλαινῶν, πᾶν πλοῖον χρησιμοποιούμενον ὡς πλοῖον ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων καὶ πᾶν πλοῖον μεταφέρον τὸ ἀπασχολούμενον προσωπικὸν εἰς τὰ φαλαινοθηρικὰ πλοῖα, εἰς τὰ τῶν βιομηχανιῶν ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων, θὰ φέρῃ μίαν τοῦλάχιστον σωσίβιον λέμβον μετὰ κινητήρος εἰς ἐκάστην πλευρὰν τοῦ πλοίου, ἥτις θὰ πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 9 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

Κανονισμὸς 9.

Προδιαγραφή Σωσιβίων Λέμβων μετὰ Κινητήρος.

(α) Ἡ σωσίβιος λέμβος μετὰ κινητήρος θὰ πληροῖ τοὺς κατωτέρω ὄρους :

- (I) Θὰ εἶναι ἐφωδιασμένη διὰ κινητήρος ἐσωτερικῆς καύσεως, (Ντῆζελ) συντηρουμένου εἰς τρόπον ὥστε νὰ εἶναι ἀνὰ πάντα χρόνον ἔτοιμος πρὸς λειτουργίαν. Θὰ δύναται νὰ ἐκκινήται εὐκόλως ὑπὸ οἰασδήποτε συνθήκας. Θὰ προβλέπεται ἐπαρκὲς καύσιμον διὰ συνεχῆ λειτουργίαν 24 ὥρῶν εἰς τὴν ταχύτητα τὴν καθοριζομένην εἰς τὸ ἐδάφιο (α) (III) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.
- (II) Ὁ κινητὴρ καὶ τὰ ἐξαρτήματα αὐτοῦ θὰ εἶναι καταλλήλως προφυλαγμένα ἵνα ἐξασφαλίζεται ἡ λειτουργία ὑπὸ δυσμενεῖς καιρικὰς συνθήκας καὶ τὸ κάλυμμα τοῦ κινητήρος θὰ ἀντίσταται εἰς τὸ πῦρ. Θὰ ὑπάρχῃ πρόβλεψις διὰ τὴν ἀναπόδισιν τῆς λέμβου.
- (III) Ἡ ταχύτης πρὸς ἂν γαληνιαία θαλάσση μετὰ πλήρους φόρτου ἀτόμων καὶ ἐξαρτισμοῦ θὰ εἶναι :

- (1) Ἐξ κόμβοι τοῦλάχιστον εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν σωσιβίων λέμβων μετὰ κινητήρος, τῶν ἀπαιτουμένων ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 8 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, διὰ τὰ ἐπιβατηγά πλοῖα, τὰ δεξαμενόπλοια, τὰ πλοῖα τὰ χρησιμοποιούμενα ὡς ἐργοστάσια εἰς τὴν θήραν φαλαινῶν, τὰ πλοῖα τὰ χρησιμοποιούμενα ὡς πλοῖα ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων καὶ τὰ πλοῖα τὰ μεταφέροντα τὸ ἀπασχολούμενον προσωπικὸν εἰς τὰ φαλαινοθηρικὰ πλοῖα, καὶ εἰς τὰ τῶν βιομηχανιῶν ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων.
- (2) Τέσσαρες κόμβοι τοῦλάχιστον εἰς τὴν περίπτωσιν πάσης ἄλλης σωσιβίου λέμβου μετὰ κινητήρος.

(β) Ὁ ὄγκος τῶν μέσων ἐσωτερικῆς πλευστότητος μιᾶς σωσιβίου λέμβου μετὰ κινητήρος θὰ ἀυξηθῆ, ἐὰν συντρέχῃ λόγος, πέραν τοῦ ἀπαιτουμένου ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 5 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου διὰ τῆς ποσότητος, κατὰ τὴν ὁποίαν ὁ ὄγκος τῶν μέσων ἐσωτερικῆς πλευστότητος ὁ ἀπαιτούμενος νὰ ὑποβαστάξῃ τὸν κινητήρα καὶ τὰ ἐξαρτήματα αὐτοῦ, καθὼς καὶ τὸν προβολέα καὶ τὴν ραδιοτηλεγραφικὴν ἐγκατάστασιν, ἐὰν ὑπάρχουν, ὑπερβαίνει τὸν ὄγκον τῶν ἀπαιτουμένων μέσων ἐσωτερικῆς πλευστότητος. Ἡ ἀύξησις αὕτη θὰ γίνεταί κατὰ τὴν ἀναλογίαν ἐνὸς κυβικοῦ

ποδῶς ἀνὰ ἄτομον διὰ νὰ ὑποβαστάξῃ τὰ ἐπιπρόσθετα ἄτομα τὰ ὁποῖα ἢ σωσίβιος λέμβος μετὰ κινητήρος θὰ ἠδύνατο νὰ παραλάβῃ, ἐὰν ἤθελον ἀφαιρεθῆ ὁ κινητὴρ καὶ τὰ ἐξαρτήματα αὐτοῦ, καθὼς καὶ ὁ προβολεὺς καὶ ἡ ραδιοτηλεγραφικὴ ἐγκατάστασις, ἐὰν ὑπάρχουν.

Κανονισμὸς 10.

Προδιαγραφή τῶν Μηχανικῶς Προωθουμένων Σωσιβίων Λέμβων, ἐκτὸς τῶν Σωσιβίων Λέμβων μετὰ Κινητήρος.

Ἡ μηχανικῶς προωθούμενη σωσίβιος λέμβος, πλὴν τῆς σωσιβίου λέμβου μετὰ κινητήρος, θὰ πληροῖ τοὺς κατωτέρω ὄρους :

(α) Ὁ προωστήριος μηχανισμὸς θὰ εἶναι ἐγκριμένον τύπου καὶ θὰ ἔχῃ ἀρκετὴν ἰσχύν ἐπιτρέπουσαν εἰς τὴν σωσίβιον λέμβον νὰ ἀπομακρύνεται ταχέως ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου ἅμα τῇ καθελκύσει αὐτῆς καὶ νὰ δύναται νὰ κρατῆ πορείαν ὑπὸ δυσμενεῖς καιρικὰς συνθήκας. Ἐὰν ὁ μηχανισμὸς εἶναι χειροκίνητος, θὰ εἶναι δυνατὸν νὰ χειρίζεται ὑπὸ ἀνευδικεύτου προσωπικοῦ καὶ θὰ εἶναι ἱκανὸς νὰ λειτουργῆ ὅταν ἡ σωσίβιος λέμβος ἔχῃ κατακλυσθῆ ὑπὸ ὕδατος.

(β) Θὰ ὑπάρχῃ μέσον διὰ τοῦ ὁποίου ὁ πηδαλιούχος θὰ δύναται νὰ ἀναποδίση τὴν σωσίβιον λέμβον ἀνὰ πάντα χρόνον ὅταν ὁ προωστήριος μηχανισμὸς εὐρίσκειται εἰς λειτουργίαν.

(γ) Ὁ ὄγκος τῆς ἐσωτερικῆς πλευστότητος μιᾶς σωσιβίου λέμβου μηχανικῶς προωθούμενης, πλὴν τῆς σωσιβίου λέμβου μετὰ κινητήρος, θὰ ἐπαυξάνεται διὰ νὰ ἀντισταθμίση τὸ βᾶρος τοῦ προωστήριου μηχανισμοῦ.

Κανονισμὸς 11.

Ἐφῶδια Σωσιβίων Λέμβων.

(α) Ὁ κανονικὸς ἐξαρτισμὸς ἐκάστης σωσιβίου λέμβου θὰ περιλαμβάνῃ τὰ ἑξῆς :

- (I) Μίαν σειρὰν κωπῶν διὰ μονόκωπον κωπηλασίαν, δύο ἀμοιβάς κώπας καὶ μίαν κώπην πηδαλιουχίας, μίαν καὶ ἡμίσειαν σειρὰν μεταλλικῶν ἢ ξυλίνων σκαλμῶν προσδεδεμένων εἰς τὴν σωσίβιον λέμβον διὰ δετηρίας ἢ ἀλύσεως καὶ ἓνα κόρακα.
- (II) Δύο πείρους δι' ἐκάστην ὀπὴν ἐκκενώσεως (οἱ πείροι δὲν ἀπαιτοῦνται ὅταν ὑπάρχουν εἰδικαὶ αὐτόματοι βαλβίδες) προσδεδεμένοι εἰς τὴν σωσίβιον λέμβον, μέσῳ δετηρίας ἢ ἀλύσου, ἐν ἀντίον καὶ δύο κάδους ἐξ ἐγκριμένου ὀλικοῦ.
- (III) Ἐν πηδάλιον προσσηρηθῆναι εἰς τὴν σωσίβιον λέμβον καὶ ἓνα οἶακα.
- (IV) Δύο πελέκεις, ἀνὰ ἓνα εἰς ἕκαστον ἄκρον τῆς σωσιβίου λέμβου.
- (V) Ἐνα φανόν, μετὰ ἐπαρκοῦς ἐλαίου διὰ 12 ὥρας καὶ δύο κυτῖα καταλλήλων πυρείων ἐντὸς ὕδατος τοσσεγούς κιβωτίου.
- (VI) Ἐνα ἰστόν ἢ ἰστόν μετὰ γαλβανισμένον σαρματίνων παρατόνων καὶ ἰστίων (πορτοκαλλοχρῶν).
- (VII) Μίαν κατάλληλον πυξίδα ἐντὸς πυξιδιοθήκης ἥτις θὰ εἶναι φωτεινὴ ἢ ἐφωδιασμένη διὰ κατάλληλου μέσου φωτισμοῦ.
- (VIII) Ἐν σωσίβιον ρυμάτιον χαλαρῶς περιβεβλημένον καὶ προσδεδεμένον πέρυξ καὶ ἐξωθεν τῆς λέμβου.
- (IX) Μίαν πλωτὴν ἀγκυραν ἐγκριμένου μεγέθους.
- (X) Δύο πεισιμάτια (μπαροῦμες) ἐπαρκοῦς μήκους. Τὸ ἓν θὰ στερεοῦται εἰς τὸ πρῶτον ἄκρον τῆς σωσιβίου λέμβου μετὰ σρόφου (στρόπου) καὶ σκαλμίσκου, ὥστε νὰ δύναται νὰ ἐλευθεροῦται καὶ τὸ ἕτερον θὰ εἶναι σταθερῶς στερεωμένον εἰς τὴν στεῖραν τῆς σωσιβίου λέμβου καὶ ἔτοιμον πρὸς χρῆσιν.
- (XI) Ἐν δοχεῖον περιέχον ἓν γαλλόνιον (ἢ τέσσαρα καὶ ἕμισον λίτρα) φυτικοῦ, ἰχθυελαίου ἢ ζωικοῦ ἐλαίου. Τὸ δοχεῖον θὰ εἶναι οὕτω πρὸς κατασκευασμένον ὥστε τὸ ἔλαιον νὰ εἶναι δυνατὸν νὰ διαχυθῆ εὐκόλως εἰς τὴν θάλασσαν καὶ νὰ ἔχῃ ποι-

αύτην διάταξιν ὥστε νὰ δύναται νὰ προσδεθῇ εἰς τὴν πλωτὴν ἄγκυραν.

- (XII) μερίδα τροφίμων καθορισθησομένην ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, δι' ἕκαστον ἄτομον διὰ τὸ ὅποιον ἔχει ἐγκριθῆ ἢ ἐπιβίβασιν ἐπὶ τῆς σωσιβίου λέμβου. Τὰ τρόφιμα ταῦτα θὰ διατηροῦνται ἐντὸς ἀεροστεγῶν δοχείων καὶ θὰ στοιβάζονται ἐντὸς ὕδατοστεγῶν κιβωτίων.
- (XIII) Ὑδατοστεγῆ δοχεῖα περιέχοντα ἕξ πίντας (ἢ τρία λίτρα) ποσίμου ὕδατος δι' ἕκαστον ἄτομον διὰ τὸ ὅποιον ἔχει ἐγκριθῆ ἢ ἐπιβίβασιν ἐπὶ τῆς σωσιβίου λέμβου, ἢ ὕδατοστεγῆ δοχεῖα περιέχοντα τέσσαρας πίντας (ἢ δύο λίτρα) ποσίμου ὕδατος δι' ἕκαστον ἄτομον, ὁμοῦ μετὰ μιᾶς συσκευῆς ἀφαιλώσεως ἱκανῆς νὰ παράγῃ δύο πίντας (ἢ ἓν λίτρον) ποσίμου ὕδατος κατ' ἄτομον. Ἐν ἀνοξείδωτον ἀντλῖον μετὰ δετηρίας καὶ ἓν ἀνοξείδωτον βαθμολογημένον κύπελλον.
- (XIV) Τέσσαρας ἀλεξιπτωτιστικὰς φωτοβολίδας ἐγκριμένου τύπου δυναμένας νὰ παράγουν λαμπρὸν ἐρυθρὸν φῶς εἰς μέγα ὕψος καὶ ἕξ πυρσοὺς χειρὸς ἐγκριμένου τύπου, οἵτινες θὰ δίδουν λαμπρὸν ἐρυθρὸν φῶς.
- (XV) Δύο ἐπιπλέοντα καπνογόνα σήματα ἐγκριμένου τύπου (πρὸς χρῆσιν κατὰ τὴν ἡμέραν), ἵκανά νὰ ἀναδίδουν ποσότητα πορτοκαλλοχρόου καπνοῦ.
- (XVI) Μέσα ἐγκριμένου τύπου ἐπιτρέποντα εἰς τὰ ἐπιβαίνοντα ἄτομα νὰ ἀνακρεμῶνται ἀπὸ τῆς λέμβου, ἐὰν αὕτη ἀνατραπῆ, ὑπὸ μορφήν παρατροπιδίων ἢ ἐρκάνης παρὰ τὴν τρόπιδα, ὁμοῦ μετὰ σχολίων χειρολαβῶν στερεωμένων ἀπὸ τῆς κουραστῆς τῆς μιᾶς πλευρᾶς εἰς τὴν τῆς ἑτέρας καὶ διερχομένων κάτωθεν τῆς τρόπιδος ἢ ἄλλης ἐγκριμένης διατάξεως.
- (XVII) Ἐν ὕδατοστεγῆς κιβώτιον φαρμάκων πρώτων βοηθειῶν ἐγκριμένου τύπου.
- (XVIII) Ἐνα ἀδιάβροχον ἠλεκτρικὸν φανὸν κατάλληλον διὰ σήμανσιν διὰ σημάτων Μόρος μετὰ μιᾶς σειρᾶς ἀνταλλακτικῶν στηλῶν καὶ μιᾶς ἀνταλλακτικῆς λυχνίας ἐντὸς ὕδατοστεγῶς κιβωτίου.
- (XIX) Ἐνα καθρέπτην σημάσεως κατὰ τὴν ἡμέραν, ἐγκριμένου τύπου.
- (XX) Ἐν κλειόμενον μαχαιρίδιον μετὰ ἐργαλείου διὰ τὸ ἀνοίγμα λευκοσιδηρῶν κυτίων, προσδεδεδεμένον εἰς τὴν λέμβον διὰ δετηρίας.
- (XXI) Δύο ἔλαφρά ἐπιπλέοντα ὀρμίδια.
- (XXII) Μίαν χειροκίνητον ἀντλίαν ἐγκριμένου τύπου.
- (XXIII) Ἐν κατάλληλον κιβώτιον διὰ τὴν φύλαξιν τῶν μικρῶν ἐφοδίων.
- (XXIV) Μίαν συρίκτραν ἢ ἰσοδύναμον ἠχητικὸν σῆμα.
- (XXV) Μίαν σειρὰν συνέργων ἁλίσιας.
- (XXVI) Ἐν ἐγκριμένον ἀλγυμμα χρώματος λιαν θεατοῦ, ἵκανὸν νὰ προσφύλαττῃ τοὺς ἐπιβαίνοντας τῆς λέμβου, ἐκ τῶν καιρικῶν συνθηκῶν.
- (XXVII) Ἐν ἀντίγραφον τοῦ εἰκονογραφημένου πίνακος σωσιβίων σημάτων τῶν ἀναφερομένων εἰς τὸν Κανονισμὸν 16 τοῦ V Κεφαλαίου.
- (β) Εἰς τὴν περίπτωσιν πλοίων ἐκτελούντων πλόας τοιαύτης διάρκειας, ὥστε κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς τὰ εἶδη τὰ καθοριζόμενα εἰς τὰ ἐδάφια (VI), (XII), (XIX) (XX) καὶ (XXV) τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἤθελον κριθῆ μὴ ἀναγκαῖα, ἢ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν παράλειψιν τούτων.
- (γ) Παρὰ τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, αἱ μετὰ κινήσεως σωσιβίου λέμβοι ἢ ἄλλαι μηχανικῶς προωθούμεναι ἐγκριμένου τύπου, δὲν ἀπαιτεῖται νὰ φέρουν ἰστὸν ἢ ἰστία ἢ κόπας πλείονας τοῦ ἡμίσεος τοῦ κεκανονισμένου ἀριθμοῦ, ἀλλὰ θὰ φέρουν δύο κόρακας λέμβων.
- (δ) Πᾶσαι αἱ σωσιβίου λέμβοι θὰ ἐφοδιάζονται διὰ κατάλληλων μέσων ἄτινα θὰ ἐπιτρέπουν εἰς τὰ ἐντὸς τῆς θαλάσσης ἄτομα νὰ ἀναρριχῶνται ἐπὶ τῆς λέμβου.

(ε) Πᾶσα σωσίβιος λέμβος θὰ φέρῃ φορητὸν πυροσβεστήρα, ἐγκριμένου τύπου, δυνάμενον νὰ ἐκχέρῃ ἀφρὸν ἢ ἕτερον κατάλληλον μέσον σβέσεως πυρκαϊᾶς πετρελαίου.

Κανονισμὸς 12.

Στερέωσις Ἐφοδίων Σωσιβίων Λέμβων.

Ὅλα τὰ ἐφοδία τῆς σωσιβίου λέμβου, ἀξιοῦσαι τοῦ κόρακος τῆς λέμβου ὅστις θὰ μὲν ἐλευθερὸς διὰ τὴν ἀπομάκρυνσιν ταύτης, θὰ εἶναι κατάλληλως στερεωμένα ἐντὸς τῆς σωσιβίου λέμβου. Ἡ πρόσδεσις θὰ γίνεται εἰς τρόπον ὥστε νὰ ἐξασφαλιστῆ ἢ στερέωσις τῶν ἐφοδίων καὶ κατὰ τρόπον ὥστε νὰ μὴ κοιλῶν τοὺς κόρακας ἀναρτήσεως τῆς λέμβου ἢ νὰ ἐμποδίζουσι τὴν ταχείαν ἐπιβίβασιν. Πάντα τὰ ἐφοδία τῆς σωσιβίου λέμβου θὰ εἶναι ὅσον τὸν δυνατὸν μικρῶν διαστάσεων καὶ βάρους καὶ θὰ εἶναι συσκευασμένα κατάλληλως καὶ συμπαγῶς.

Κανονισμὸς 13.

Φορητὰ Ραδιοτηλεγραφικὰ Συσκευὰ διὰ τὰ πλοία σωστιακά μέσα.

(α) Πάντα τὰ πλοία, ἀξιοῦσαι ἐκείνων τὰ ὅποια φέρουν εἰς ἐκαστὴν πλευρὰν αὐτῶν σωσιβίων λέμβων μετὰ κινήσεως ἐφοδιασμένης διὰ ραδιοτηλεγραφικῆς ἐγκαταστάσεως πληροῦσης τοὺς ὅρους τοῦ Κανονισμοῦ 14 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καὶ τοῦ Κανονισμοῦ 12 τοῦ Κεφαλαίου IV, θὰ φέρουν φορητὴ ραδιοτηλεγραφικὴν συσκευὴν πληροῦσαν τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 13 τοῦ Κεφαλαίου IV. Ἡ συσκευὴ αὕτη θὰ φυλάσσεται εἰς τὸ δωμάτιον χαρτῶν ἢ εἰς ἄλλην κατάλληλον θέσιν καὶ θὰ εἶναι ἕτοιμος πρὸς μεταφορὰν εἰς οἰανδήποτε σωσίβιον λέμβον εἰς περιπτώσιν κινδύνου. Ἐν τούτοις, εἰς τὰ δεξαμενόπλοια ὑλικῆς χωρητικότητος 3.000 κόνων καὶ ἔνω, εἰς τὰ ὅποια αἱ σωσιβίου λέμβοι φέρονται εἰς τὸ μέσον καὶ εἰς τὴν πρόμυνην τοῦ πλοίου, ἢ συσκευὴ αὕτη θὰ φυλάσσεται εἰς κατάλληλον θέσιν πλησίον τῶν σωσιβίων λέμβων τῶν ἀπεχουσῶν περισσότερο ἀπὸ τοῦ κυρίου πομποῦ τοῦ πλοίου.

(β) Εἰς τὴν περίπτωσιν πλοίων ἐκτελούντων πλόας τοιαύτης διάρκειας ὥστε κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς ἢ φορητὴ ραδιοτηλεγραφικὴ συσκευὴ διὰ τὰ πλοία σωσιβία μέσα νὰ μὴ εἶναι ἀναγκαῖα, ἢ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν παράλειψιν ταύτης.

Κανονισμὸς 14.

Ραδιοτηλεγραφικὰ Συσκευὰ καὶ Προβολεῖς Σωσιβίων Λέμβων μετὰ Κινήσεως.

(α) (I) Ὅταν ὁ ὀλικὸς ἀριθμὸς τῶν ἐπιβαίνοντων ἐπὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων ἐκτελούντων διεθνεῖς πλόας, οἵτινες δὲν εἶναι βραχεῖς διεθνεῖς πλόες, ἐπὶ πλοίου χρησιμοποιομένου ὡς ἐργοστασίου εἰς τὴν θῆραν φαλαγγῶν, ἐπὶ πλοίου χρησιμοποιομένου δι' ἐπεξεργασίαν ἢ κონσερβοποιίαν τῶν ἰχθύων ἢ ἐπὶ πλοίου μεταφέροντος τὸ ἀπασχολούμενον προσωπικὸν εἰς τὰ φαλαγγηρικὰ πλοία, τῶν βιομηχανικῶν ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων, εἶναι μεγαλύτερος τῶν 199 ἀλλὰ μικρότερος τῶν 1500, θὰ ἐγκαθίσταται ραδιοτηλεγραφικὴ συσκευὴ πληροῦσα τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καὶ τοῦ Κανονισμοῦ 12 τοῦ Κεφαλαίου IV, εἰς μίαν τοῦλάχιστον τῶν μετὰ κινήσεως σωσιβίων λέμβων τοῦ πλοίου, τῶν ἀπαιτούμενων ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 8 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(II) Ὅταν ὁ ὀλικὸς ἀριθμὸς τῶν ἐπιβαίνοντων ἀτόμων ἐπὶ τοιαύτου πλοίου εἶναι 1500 ἢ περισσότερα, τοιαύτη ραδιοτηλεγραφικὴ συσκευὴ θὰ ἐγκαθίσταται εἰς πᾶσαν σωσίβιον λέμβον μετὰ κινήσεως, ἀπαιτούμενη ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 8 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(β) Ἡ ραδιοτηλεγραφικὴ συσκευὴ θὰ ἐγκαθίσταται ἐντὸς ἐπαρκῶς μεγάλου θαλαμίσκου, ὥστε νὰ περιλαμβανῆ τὴν συσκευὴν καὶ τὸν χειριστὴν ταύτης.

(γ) Αἱ διατάξεις θὰ εἶναι τοιαῦται ὥστε ἢ ἱκανοποιητικὴ λειτουργία τοῦ πομποῦ καὶ τοῦ δέκτου δὲν θὰ ἐπηρεάζεται ὑπὸ τοῦ κινήσεως ἐν λειτουργίᾳ, εἴτε ὅταν φορτίζονται ἢ ὅταν οἱ συσσωρευταί.

είναι δυνατόν να φέρεται κατ' ἀμφοτέρως τὰς ὁψεις.

- (IV) Θὰ δύναται νὰ ὑποβαστάξῃ τὴν κεφαλὴν εἰς τρόπον ὥστε τὸ πρόσωπον ἀνθρώπου ἐν ἀναισθησίᾳ νὰ κρατῆται ἱεράνω τοῦ ὕδατος μὲ τὸ σῶμα κεκλιμένον πρὸς τὰ ὀπίσω ἀπὸ τῆς κατακορύφου θέσεως αὐτοῦ.
- (V) Θὰ δύναται νὰ περιστρέψῃ τὸ σῶμα κατὰ τὴν εἴσοδον εἰς τὸ ὕδωρ, εἰς μίαν ἀσφαλῆ θέσιν ἐπιπλεύσεως μὲ τὸ σῶμα κεκλιμένον πρὸς τὰ ὀπίσω ἀπὸ τῆς κατακορύφου θέσεως αὐτοῦ.
- (VI) Δὲν θὰ προσβάλλεται ἐπιζημίως ὑπὸ τοῦ πετρελαίου ἢ τῶν προϊόντων αὐτοῦ.
- (VII) Θὰ εἶναι λίαν ὀρατοῦ χρωματισμοῦ.
- (VIII) Θὰ εἶναι ἐφοδιασμένη διὰ συρρίκτρας ἐγκριμένου τύπου, καλῶς προσδεδεμένης διὰ σχοινίου.

(δ) Σωσίβιος ζώνη τῆς ὁποίας ἡ πλευστότης ἐξαρτᾶται ἐξ ἐμφυσήσεως ἀέρος, δύναται νὰ ἐπιτραπῇ διὰ τὴν χρῆσιν τῶν πληρωμάτων πάντων τῶν πλοίων, ἐξαιρέσει τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων καὶ τῶν δεξαμενοπλοίων, ὑπὸ τὴν πρόβλεψιν ὅτι :

- (I) Ἔχει δύο χωριστοὺς ἀεροθάλαμους, ἱκανοὺς νὰ ὑποβαστάξουν ὁμοῦ ἐν γλυκῇ ὕδατι 33 λίτρας (ἢ 15 χιλιόγραμμα) σιδήρου ἐπὶ 24 ὥρας καὶ ἕκαστος ἱκανὸς νὰ ὑποβαστάξῃ οὕτω 16,5 λίτρας (ἢ 7,5 χιλιόγραμμα) σιδήρου.
- (II) Δύναται νὰ πληροῦται κατ' ἀμφοτέρως τοὺς τρόπους μηχανικῶς καὶ διὰ στόματος.
- (III) Πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τῶν ἐδαφίων (I), (III), (IV), (V), (VI), (VII) καὶ (VIII) τῆς παραγράφου (γ) καὶ ἐὰν ἀκόμη ὁ εἰς ἀεροθάλαμος δὲν εἶναι πεπληρωμένος.
- (ε) Αἱ σωσίβιοι ζῶναι θὰ εἶναι οὕτω τοποθετημέναι, ὥστε νὰ εἶναι εὐκόλως προσίται καὶ ἡ θέσις αὐτῶν θὰ ἐνδείκνυται εὐκρινῶς.

Κανονισμὸς 23 Ὅρμιδοβόλος Συσκευή.

- (α) Τὰ πλοῖα θὰ φέρουσι μίαν ὀρμιδοβόλον συσκευὴν ἐγκριμένου τύπου.
- (β) Ἡ συσκευὴ θὰ εἶναι ἱκανὴ νὰ ἐκσφενδονίσῃ μετ' ἐπαρκoῦς ἀκρίβειας ὀρμίδιον μῆκους οὐχὶ μικροτέρου τῶν 250 ἄρδων (ἢ 230 μέτρων) καὶ θὰ περιλαμβάνῃ τοὺλάχιστον τέσσαρα βλήματα καὶ τέσσαρα ὀρμίδια.

Κανονισμὸς 24. Σήματα Κινδύνου τοῦ Πλοίου.

Τὰ πλοῖα θὰ ἐφοδιάζονται πρὸς ἱκανοποίησιν τῆς Ἀρχῆς, διὰ μέσων ἐκπεμπόντων ἀποτελεσματικῶν σήματα κινδύνου κατὰ τὴν ἡμέραν καὶ τὴν νύκτα, περιλαμβανόντων δώδεκα τοὺλάχιστον ἀλεξιπτωτιστικὰ σήματα ἱκανὰ νὰ ἀποδίδουν λαμπρὸν ἐρυθρὸν φῶς εἰς μέγα ὕψος.

Κανονισμὸς 25.

Πίναξ Συναγερμοῦ καὶ Καθήκοντα εἰς Περίπτωσιν Κινδύνου.

- (α) Εἰδικὰ καθήκοντα εἰς περίπτωσιν κινδύνου θὰ ἀνατίθενται εἰς ἕκαστον μέλος τοῦ πληρώματος.
- (β) Ὁ πίναξ συναγερμοῦ θὰ καθορίξῃ πάντα τὰ εἰδικὰ καθήκοντα καὶ θὰ δεικνύῃ ἰδιαιτέρως τὴν θέσιν εἰς τὴν ὁποίαν ἕκαστον μέλος τοῦ πληρώματος δεῖ νὰ μεταβῇ καὶ τὰ καθήκοντα τὰ ὁποῖα ἔχει νὰ ἐκτελέσῃ.
- (γ) Ὁ πίναξ συναγερμοῦ θὰ καταρτίζεται πρὸ τοῦ ἀπώλου τοῦ πλοίου. Ἀντίγραφα τούτου θὰ ἀναρτῶνται εἰς διάφορα μέρη τοῦ πλοίου καὶ εἰδικῶς εἰς τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος.
- (δ) Ὁ πίναξ συναγερμοῦ θὰ δεικνύῃ τὰ ἀνατιθέμενα καθήκοντα εἰς τὰ διάφορα μέλη τοῦ πληρώματος ἐν σχέσει πρὸς :
- (I) Τὸ κλεισίμον τῶν στεγανῶν θυρῶν, τῶν ἐπιστομίων καὶ τῶν μηχανισμῶν κλεισίματος τῶν εὐδαιῶν, χοανῶν ἐξαγωγῆς τερπῶν καὶ θυρῶν πυρκαϊῆς.
- (II) Τὰ ἐφόδια τῶν σωσιβίων λέμβων (περιλαμβανομένης τῆς φορητῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συσκευῆς

σωσιβίου λέμβου) καὶ τῶν λοιπῶν σωσιβίων συσκευῶν.

- (III) Τὴν καθάρισιν τῶν σωσιβίων λέμβων.
- (IV) Τὴν γενικὴν ἐτοιμασίαν τῶν ἄλλων σωστικῶν μέσων.
- (V) Τὴν συγκέντρωσιν τῶν ἐπιβατῶν.
- (VI) Τὴν κατάρσεις πυρκαϊῆς.
- (ε) Ὁ πίναξ συναγερμοῦ θὰ δεικνύῃ τὰ διάφορα ἀνατιθέμενα καθήκοντα, εἰς περίπτωσιν κινδύνου, εἰς τὰ μέλη τῆς ὑπηρεσίας θαλαμηπόλων ἐν σχέσει πρὸς τοὺς ἐπιβάτας. Τὰ καθήκοντα ταῦτα θὰ περιλαμβάνουν :
- (I) Εἰδοποίησιν τῶν ἐπιβατῶν.
- (II) Ἐπιβλεψιν ὅτι εἶναι καταλλήλως ἐνδεδυμένοι καὶ ἔχουν περιβληθῆ τὰς σωσιβίους ζῶνας αὐτῶν κατὰ κανονικὸν τρόπον.
- (III) Συγκέντρωσιν τῶν ἐπιβατῶν εἰς τὰς θέσεις συναγερμοῦ.
- (IV) Τήρησιν τῆς τάξεως εἰς τοὺς διαθρήμους καὶ τὰς κλίμακας καὶ, γενικῶς, ἐπιτηδεῖαν τῆς κινήσεως τῶν ἐπιβατῶν, καὶ
- (V) Τὴν ἐφοδιασμὸν τῶν σωσιβίων λέμβων διὰ κλινοσκεπασμάτων.

(στ) Ὁ πίναξ συναγερμοῦ θὰ καθορίξῃ ὀρισμένα σήματα διὰ τὴν κλήσιν ὁλοκλήρου τοῦ πληρώματος εἰς τὰς λέμβους τῶν, τὰς σχεδιάς καὶ τοὺς σταθμοὺς πυρκαϊῆς, καὶ θὰ περιγράφῃ λεπτομερῶς τὰ σήματα ταῦτα. Τὰ σήματα ταῦτα θὰ δίδονται διὰ συρρίκτρας ἢ σειρήνης καὶ ἐξαιρέσει τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων ἐπιτελοῦντων βραχεῖς διεθνεῖς πλόας καὶ τῶν φορητῶν πλοίων μῆκους μικροτέρου τῶν 150 ποδῶν, (45,7 μέτρων) θὰ συμπληροῦνται δι' ἄλλων σημάτων λειτουργούντων ἠλεκτρικῶς. Πάντα τὰ σήματα ταῦτα θὰ χειρίζονται ἐκ τῆς γαφύρας.

Κανονισμὸς 26.

Συναγερμὸι καὶ Γυμνάσιον.

- (α) (I) Εἰς τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα θὰ ἐνεργῆται ἀπᾶξ τῆς ἐβδομάδος, ἐφ' ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, συναγερμὸς τοῦ πληρώματος διὰ γυμνάσιον λέμβων καὶ γυμνάσιον πυρκαϊῆς. Ὁ συναγερμὸς οὗτος θὰ λαμβάνῃ χώραν ἕταν ἐπιβατηγῶν πλοίων ἀποπλῆ ἐκ τοῦ τελευταίου λιμένος διὰ διεθνῆ πλοῦν ὅστις ἕμως δὲν θὰ εἶναι βραχεῖς διεθνεῖς πλοῦς.
- (II) Εἰς τὰ φορητὰ πλοῖα, συναγερμὸς τοῦ πληρώματος διὰ γυμνάσιον λέμβων καὶ γυμνάσιον πυρκαϊῆς θὰ λαμβάνῃ χώραν κατὰ διαστήματα οὐχὶ μεγαλειότερα τοῦ ἐνὸς μηνός, ὑπὸ τὴν πρόβλεψιν ὅτι συναγερμὸς τοῦ πληρώματος διὰ γυμνάσιον λέμβων καὶ γυμνάσιον πυρκαϊῆς θὰ λάβῃ χώραν ἐντὸς 24 ὥρῶν ἀπὸ τοῦ ἀπώλου ἐκ λιμένος, ἐὰν πλεον τῶν 25 τοῖς ἑκατὸν τοῦ πληρώματος ἀντεγκατεστάθησαν εἰς τὸν λιμένα τοῦτον.
- (III) Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τοῦ κατὰ μῆνα συναγερμοῦ ἐπὶ τῶν φορητῶν πλοίων, θὰ ἐπιθεωροῦνται τὰ ἐφόδια τῶν λέμβων πρὸς ἐξακρίβωσιν ὅτι εἶναι πλήρη.
- (IV) Αἱ ἡμερομηνία κατὰ τὰς ὁποίας οἱ συναγερμοὶ λαμβάνουν χώραν θὰ καταχωροῦνται εἰς τὸ ἡμερολόγιον ὡς θὰ προβλέπεται ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς καὶ ἐὰν ἐβδομάδα τινὰ (διὰ τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα) ἢ μῆνα (διὰ τὰ φορητὰ πλοῖα) δὲν ἔλαβε χώραν τὸ γυμνάσιον ἢ μέρος μόνον τούτου, θὰ γίνεται ἐγγραφῇ ἐκθέτουσα τὰς συνθήκας καὶ τὴν ἕκτασιν τοῦ γενομένου γυμνασίου. Θὰ καταχωρῆται εἰς τὸ ἡμερολόγιον ἐκθεσις ἐπιθεωρήσεως τῶν ἐφοδίων τῶν λέμβων τῶν φορητῶν πλοίων, καθὼς ἐπίσης αἱ περιπτώσεις κατὰ τὰς ὁποίας ἔλαβε χώραν ἡ ἐξακρίβωσις καὶ ἡ καθάρσεις τῶν λέμβων εἰς τὸ ὕδωρ συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον (γ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.
- (β) Εἰς ἐπιβατηγὰ πλοῖα, ἐξαιρέσει ἐπεὶ ἔτι ἀπᾶξ ἑ-

λέμβους και σωσιβίους σχεδίας τὰς ἀπαιτούμενας ὑπὸ τῶν διατάξεων τῆς παρούσης παραγράφου, σωσιβίους σχεδίας ἐπικρεῖς νὰ περιλαμβάνουν τὸ 10 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ὅλικου ἀριθμοῦ τῶν ἀτόμων διὰ τὰ ὁποῖα ὑπάρχει θέσις ἐντὸς τῶν σωσιβίων λέμβων τῶν φερομένων ἐπὶ τοῦ πλοίου τούτου.

(VI) Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον ἐκτελοῦν βραχεῖς διεθνεῖς πλόας θὰ φέρῃ ἐπίσης πλευστικά συσκευὰς διὰ τὰ 5 τοῖς ἑκατὸν τοῦλάχιστον τοῦ ὅλικου ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβαινόντων τοῦ πλοίου ἀτόμων.

(VII) Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέπη εἰς ὀρισμένα πλοῖα ἢ κατηγορίας πλοίων ἔχοντα πιστοποιητικὰ βραχέος διεθνοῦς πλοῦ, νὰ ἐκτελοῦν πλόας ἀνω τῶν 600 μιλίων ἀλλὰ μὴ ὑπερβαίνοντας τὰ 1200 μίλια, ἐὰν τὰ πλοῖα ταῦτα πληροῦν τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (δ) τοῦ Κανονισμοῦ 1 τοῦ Κεφαλαίου II, ἐὰν φέρουν σωσιβίους λέμβους αἰτνες δύνανται νὰ παραλάβουν τὰ 75 τοῖς ἑκατὸν τῶν ἐπιβαινόντων τοῦ πλοίου ἀτόμων καὶ συμμορφου-

νται κατὰ τὰ ἄλλα πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης παραγράφου.

Κανονισμὸς 28.

Πίναξ Ἐπωτίδων καὶ Χωρητικότητος Σωσιβίων Λέμβων διὰ Πλοῖα Ἐκτελοῦντα Βραχεῖς Διεθνεῖς Πλόας.

Ὁ κατωτέρω πίναξ καθορίζει συναρτήσῃ τοῦ μήκους τοῦ πλοίου :

(Α) Τὸν ἐλάχιστον ἀριθμὸν ζευγῶν ἐπωτίδων, τῶν προβλεπομένων ἐπὶ πλοίου ἐκτελοῦντος βραχεῖς διεθνεῖς πλόας, εἰς ἕκαστον τῶν ὑποίων δέον νὰ ἀνακρεμάται μία σωσίβιος λέμβος συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 27 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(Β) Τὸν μικρότερον ἀριθμὸν ζευγῶν ἐπωτίδων ὅστις δύναται ἐξαιρετικῶς νὰ ἐπιτραπῇ εἰς πλοῖον ἐκτελοῦν βραχεῖς διεθνεῖς πλόας ὑπὸ τοὺς ὅρους τοῦ Κανονισμοῦ 27, καὶ

(Γ) Τὴν ἐλάχιστην χωρητικότητα σωσιβίων λέμβων τὴν ἀπαιτούμενην διὰ πλοῖον ἐκτελοῦν βραχεῖς διεθνεῖς πλόας.

Μῆκος καταμετρήσεως τοῦ πλοίου				(Α)	(Β)	(Γ)							
				Ἐλάχιστος ἀριθμὸς ζευγῶν ἐπωτίδων	Μικρότερος ἀριθμὸς ζευγῶν ἐπωτίδων ἐξαιρετικῶς ἐπιτρεπόμενος	Ἐλάχιστη χωρητικότης σωσιβίων λέμβων							
Πόδες	Μέτρα					Κυβικοί πόδες	Κυβικά μέτρα						
100	καὶ	κάτω	τῶν	120	31	καὶ	κάτω	τῶν	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

Σημείωσις ἐπὶ (Γ) : Ὅταν τὸ μῆκος τοῦ πλοίου εἶναι μικρότερον τῶν 100 ποδῶν (ἢ 31 μέτρων) ἢ μεγαλύτερον τῶν 550 ποδῶν (ἢ 168 μέτρων), ὁ ἐλάχιστος ἀριθμὸς ζευγῶν ἐπωτίδων καὶ ἡ κυβικὴ χωρητικότης τῶν σωσιβίων λέμβων θὰ καθορίζεται ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

έργοστάσια φαλαινοθηρίας, τῶν πλοίων—ἐργοστάσιων ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων καὶ τῶν πλοίων τῶν χρησιμοποιουμένων διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ ἀπασχολουμένου προσωπικοῦ εἰς τὴν φαλαινοθηρίαν, τὰς βιομηχανίας ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων, θὰ φέρουν σωσιβίους λέμβους εἰς ἑκατέραν πλευρὰν τοῦ πλοίου τοιαύτης ὀλικῆς χωρητικότητος ὥστε νὰ παραλαμβάνουν πάντας τοὺς ἐπιβαίνοντας τοῦ πλοίου καὶ ἐπιπροσθέτως θὰ φέρουν σωσιβίους σχεδίας ἐπαρκεῖς νὰ παραλαμβάνουν τὸ ἥμισυ τοῦ ἀριθμοῦ τούτου.

Προβλέπεται ὅτι, εἰς τὴν περίπτωσιν τοιούτων πλοίων ἐκτελούντων διεθνεῖς πλόας μεταξὺ ἐγγύς γειτονικῶν χωρῶν, ἡ Ἀρχὴ δύναται, ἐὰν πεισθῇ ὅτι αἱ συνθήκαι τοῦ ταξιδίου εἶναι τοιαῦται ὥστε νὰ καθιστοῦν μὴ εὐλογον ἢ μὴ ἀναγκαίαν τὴν ὑποχρεωτικὴν ὑπαρξίν σωσιβίων σχεδιῶν, νὰ ἀπαλλάξῃ ἀντιστοιχῶς ὀρισμένα πλοῖα ἢ κατηγορίας πλοίων τῆς ἀπαιτήσεως ταύτης.

(II) Ἐκαστον δεξαμενόπλοιο ὀλικῆς χωρητικότητος 1.600 κόνων καὶ ἄνω θὰ φέρῃ σωσιβίους λέμβους εἰς ἑκατέραν πλευρὰν τοῦ πλοίου, τοσαύτης δὲ ὀλικῆς χωρητικότητος ὥστε νὰ παραλαμβάνουν πάντας τοὺς ἐπιβαίνοντας τοῦ πλοίου.

(β) (I) Ἐκαστον πλοῖον χρησιμοποιούμενον ὡς πλοῖον—ἐργοστάσιον φαλαινοθηρίας, ὁμοίως τὸ χρησιμοποιούμενον ὡς πλοῖον—ἐργοστάσιον κατεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων καὶ ἑκαστον πλοῖον χρησιμοποιούμενον διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ ἀπασχολουμένου προσωπικοῦ εἰς τὴν φαλαινοθηρίαν, τὰς βιομηχανίας κατεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων θὰ πρέπει νὰ φέρῃ :

(1) Σωσιβίους λέμβους εἰς ἑκατέραν πλευρὰν, τοσαύτης δὲ ὀλικῆς χωρητικότητος ὥστε νὰ παραλαμβάνουν τὸ ἥμισυ τοῦ ὀλικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβαίνοντων τοῦ πλοίου.

Προβλέπεται ὅτι, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν σωσιβίων λέμβων διὰ σωσιβίων σχεδιῶν τῆς αὐτῆς ὀλικῆς χωρητικότητος, εἰς τὸν ὅπως ὥστε νὰ ὑπάρχῃ πάντοτε εἰς ἑκατέραν πλευρὰν τοῦ πλοίου ἀριθμὸς σωσιβίων λέμβων ἐπαρκῆς νὰ παραλαμβάνῃ τὰ 37 1/2 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ὀλικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβαίνοντων τοῦ πλοίου.

(2) Σωσιβίους σχεδίας ἐπαρκεῖς ὀλικῆς χωρητικότητος ὥστε νὰ παραλαμβάνουν τὸ ἥμισυ τοῦ ὀλικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβαίνοντων τοῦ πλοίου.

Προβλέπεται ὅτι, ἐὰν εἰς πλοῖα χρησιμοποιούμενα ὡς πλοῖα—ἐργοστάσια διὰ τὴν ἐπεξεργασίαν ἢ κονσερβοποιίαν τῶν ἰχθύων, δὲν εἶναι πρακτικῶς δυνατὸν νὰ φέρουν σωσιβίους λέμβους αἰτινες νὰ πληροῦν ἐντελῶς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ἀντ' αὐτῶν νὰ φέρουν ἄλλας λέμβους, αἰτινες ὅμως θὰ παραλαμβάνουν οὐχὶ ὀλιγότερα ἄτομα τῶν ἀπαιτούμενων ὑπὸ τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καὶ θὰ ἔχουν τοῦλάχιστον τὴν πλευστότητα καὶ τὰ ἐφόδια τὰ ἀπαιτούμενα ὑπὸ τοῦ παρόντος Κεφαλαίου διὰ τὰς σωσιβίους λέμβους.

(II) Ἐκαστον πλοῖον χρησιμοποιούμενον ὡς πλοῖον ἐργοστάσιον φαλαινοθηρίας, ἑκαστον πλοῖον χρησιμοποιούμενον ὡς ἐργοστάσιον ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων καὶ ἑκαστον πλοῖον χρησιμοποιούμενον εἰς τὴν μεταφορὰν τοῦ προσωπικοῦ τοῦ ἀπασχολουμένου εἰς τὴν φαλαινοθηρίαν, εἰς τὰς βιομηχανίας ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων, πρέπει νὰ φέρῃ δύο λέμβους, ἀνὰ μίαν εἰς ἑκατέραν πλευρὰν, πρὸς χρῆσιν εἰς περίπτωσιν κινδύνου. Αἱ λέμβοι αὗται θὰ εἶναι ἐγκριμένου τύπου καὶ δὲν θὰ εἶναι μήκους μεγαλειτέρου τῶν 28 ποδῶν (ἢ 8 1/2

μέτρων). Δύνανται αὗται νὰ ὑπολογίζονται διὰ τοὺς σκοποὺς τῆς παρούσης παραγράφου ὑπὸ τὸν ὄρον ὅτι θὰ πληροῦν ἐντελῶς τὰς ἀπαιτήσεις διὰ σωσιβίους λέμβους τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καὶ διὰ τοὺς σκοποὺς τοῦ Κανονισμοῦ 8, ὑπὸ τὸν ὄρον ὅτι, πληροῦν ἐπιπροσθέτως τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 9 καὶ, ὅταν συντρέξῃ, τοῦ Κανονισμοῦ 14. Θὰ τηροῦνται ἔτοιμοι πρὸς ἄμεσον χρῆσιν ἕταν τὸ πλοῖον εὐρίσκειται ἐν πλῆ. Εἰς πλοῖα εἰς τὰ ὅποια αἱ ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (ζ) τοῦ Κανονισμοῦ 36 πληροῦνται μέσω συσκευῶν αἱ ὁποῖαι ἐφαρμόζονται εἰς τὰς πλευρὰς τῶν σωσιβίων λέμβων, αἱ συσκευαὶ αὗται δὲν θὰ ἀπαιτῆται νὰ τοποθετοῦνται εἰς τὰς δύο λέμβους τὰς προβλεπομένας εἰς ἐφαρμογὴν τῶν ἀπαιτήσεων τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(γ) Ἐκαστον δεξαμενόπλοιο ὀλικῆς χωρητικότητος 300 κόνων καὶ ἄνω θὰ φέρῃ οὐχὶ ὀλιγότερας τῶν τεσσάρων σωσιβίων λέμβων. Αἱ δύο σωσιβίιοι λέμβοι θὰ φέρωνται εἰς τὴν πρῶμην καὶ αἱ δύο περὶ τὸ μέσον τοῦ πλοίου, ἐξαιρέσει τῶν δεξαμενοπλοίων τὰ ὅποια δὲν ἔχουν ὑπερκατασκευάσμη περὶ τὸ μέσον τοῦ πλοίου, εἰς τὰ ὅποια ὅλα αἱ σωσιβίιοι λέμβοι θὰ φέρωνται εἰς τὴν πρῶμην.

Προβλέπεται ὅτι, ἐὰν εἰς τὴν περίπτωσιν δεξαμενοπλοίου μὴ ἔχοντος ὑπερκατασκευάσμη περὶ τὸ μέσον τοῦ πλοίου δὲν εἶναι πρακτικῶς δυνατὸν νὰ φέρῃ τέσσαρας σωσιβίους λέμβους εἰς τὴν πρῶμην, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ νὰ φέρῃ ἀντὶ αὐτῶν μίαν σωσιβίον λέμβον εἰς ἑκατέραν πλευρὰν τοῦ πλοίου. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην :

(I) Ἐκάστη τοιαύτη σωσιβίος λέμβος δὲν θὰ εἶναι μήκους μεγαλειτέρου τῶν 26 ποδῶν (ἢ 8 μέτρων).

(II) Ἐκάστη τοιαύτη σωσιβίος λέμβος θὰ στοιβάζεται ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατὸν πρὸς πρῶραν, ἀλλὰ τόσον τοῦλάχιστον πρὸς πρῶραν ὥστε τὸ πρυμναῖον ἄκρον τῆς σωσιβίου λέμβου νὰ ἀπέχῃ μίαν καὶ ἡμίσειαν φορὰν τὸ μήκος τῆς σωσιβίου λέμβου πρῶραθεν τῆς ἔλικος.

(III) Ἐκάστη σωσιβίος λέμβος θὰ στοιβάζεται τόσον πλησιέστερον τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης, ὅσον εἶναι ἀσφαλὲς καὶ πρακτικῶς δυνατὸν, καὶ

(IV) θὰ φέρωνται ἐπιπροσθέτως σωσιβίιοι σχεδία ἐπαρκεῖς νὰ παραλαμβάνουν τὸ ἥμισυ τοῦλάχιστον τοῦ ὀλικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβαίνοντων τοῦ πλοίου.

Κανονισμὸς 36.

Ἐπωτίδες καὶ Διατάξεις Καθαίρεσεως.

(α) Εἰς τὰ φορητὰ πλοῖα αἱ σωσιβίιοι λέμβοι καὶ αἱ σωσιβίιοι σχεδία θὰ στοιβάζονται κατὰ τρόπον ἰκανοποιούντα τὴν Ἀρχήν.

(β) Ἐκάστη σωσιβίος λέμβος θὰ ἀνακρεμάται εἰς χωριστὸν ζεύγος ἐπωτίδων.

(γ) Αἱ σωσιβίιοι λέμβοι καὶ αἱ σωσιβίιοι σχεδία διὰ τὰς ὁποίας ἀπαιτοῦνται νὰ φέρωνται ἐγκριμένα μέσα καθαιρέσεως, δέον νὰ μὴ τοποθετοῦνται εἰς τὴν πρῶραν τοῦ πλοίου. Θὰ στοιβάζονται εἰς τοιαύτας θέσεις ὥστε νὰ ἐπιτυγχάνεται ἡ ἀσφαλὲς καθαιρέσεις, διδομένης εἰδικῆς προσοχῆς εἰς τὴν ἀπομάκρυνσιν ἀπὸ τὰς ἔλικας καὶ ἀπὸ τὰ μέ ἀπότομον κλίσιν ὑπερεξέχοντα τμήματα τοῦ πρυμναίου μέρους τοῦ σκάφους, πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως ἐξασφαλίζεται, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατὸν, ἡ καθαιρέσεις αὐτῶν ἀπὸ τῆς εὐθείας πλευρᾶς τοῦ πλοίου.

(δ) Αἱ ἐπωτίδες θὰ εἶναι ἐγκριμένου τύπου καὶ θὰ εἶναι καταλλήλως τοποθετημένα κατὰ τρόπον ἰκανοποιούντα τὴν Ἀρχήν.

(ε) Εἰς τὰ δεξαμενόπλοια ὀλικῆς χωρητικότητος 1.600 κόνων καὶ ἄνω, εἰς πλοῖα χρησιμοποιούμενα ὡς πλοῖα—ἐργοστάσια φαλαινοθηρίας, εἰς πλοῖα χρησιμοποιούμενα ὡς πλοῖα—ἐργοστάσια ἰχθύων καὶ εἰς πλοῖα χρησιμοποιούμενα διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ ἀπασχολο-

- λουμένου προσωπικού εις την φαλαινοθηρίαν, τὰς βιομηχανίας ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων, ἅπασαι αἱ ἐπωτίδες θὰ εἶναι τύπου βαρύτητας. Εἰς τὰ ἄλλα πλοῖα αἱ ἐπωτίδες θὰ εἶναι ὡς ἀκολούθως: Τύπου προσαγωγῆς ἢ τύπου βαρύτητας διὰ τὸν χειρισμὸν σωσιβίων λέμβων βάρους οὐχὶ μεγαλύτερου τῶν 2.174 τόννων (ἢ 2300 χιλιogramμων) εἰς τὴν κατάστασιν ἐξαίρεσεως αὐτῶν ἄνευ ἐπιβατῶν.
- (II) τύπου βαρύτητας διὰ τὴν χειρισμὸν σωσιβίων λέμβων βάρους μεγαλύτερου τῶν 2.174 τόννων (ἢ 2300 χιλιogramμων) εἰς τὴν κατάστασιν ἐξαίρεσεως αὐτῶν ἄνευ ἐπιβατῶν.
- (στ) Αἱ ἐπωτίδες, τὰ ἀγόμενα, τὰ σύσπαστα καὶ ὁ λοιπὸς ἐξαρτισμὸς θὰ εἶναι τοιαύτης ἀντοχῆς ὥστε αἱ σωσίβιοι λέμβοι νὰ δύνανται νὰ ἐξαίρουνται ἐπηδρωμέναι διὰ τοῦ πληρώματος καθαιρέσεως καὶ κατόπιν νὰ καθαρίζονται ἀσφαλῶς μετὰ πλήρους φόρτου ἐπιβατῶν καὶ πληρώματος, ὑπὸ κλίσιν πλοίου 15 μοιρῶν πρὸς οἰανδήποτε πλευρὰν καὶ ὑπὸ γωνίαν διαγωγῆς 10 μοιρῶν.
- (ζ) Θὰ προβλέπωνται πέδιλα ἢ ἄλλα κατάλληλα μέσα πρὸς διευκόλυνσιν τῆς καθαιρέσεως ὑπὸ κλίσιν 15 μοιρῶν.
- (η) Θὰ προβλέπωνται μέσα διὰ τὴν παραβολὴν τῶν σωσιβίων λέμβων εἰς τὴν πλευρὰν τοῦ πλοίου καὶ τὴν συγκράτησιν αὐτῶν ἵνα οἱ ἐπιβάται δύνανται νὰ ἐπιβιβάζωνται μετ' ἀσφαλείας.
- (θ) Αἱ σωσίβιοι λέμβοι καθὼς καὶ αἱ λέμβοι κινδύνου, αἱ ἀπαιτούμεναι ὑπὸ τοῦ ἐδαφίου (β) (II) τοῦ Κανονισμοῦ 35 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, θὰ ἐξυπηρετοῦνται δι' ἀγομένων συρματοσχοιῶν, ὡς καὶ διὰ βαρούλικων ἐγκειμένων τύπου, ἅτινα εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν λέμβων κινδύνου θὰ εἶναι ἱκανὰ διὰ τὴν ταχέϊαν ἀνολιχὴν τῶν λέμβων τούτων. Ἐξαιρετικῶς, ἢ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ἀγόμενα σχοινία μονίλλας ἢ ἀγόμενα ἐξ ἄλλου ἐγκειμένου ὑλικοῦ μετὰ ἢ ἄνευ βαρούλικων (ἐξαίρεσει τῶν λέμβων κινδύνου διὰ τὰς ὁποίας ἀπαιτεῖται νὰ ἐξυπηρετοῦνται διὰ βαρούλικων ἱκανῶν διὰ τὴν ταχέϊαν ἀνολιχὴν τῶν λέμβων τούτων), ὅταν κρίνῃ ὅτι τὰ ἀγόμενα σχοινία μονίλλας ἢ ἀγόμενα ἐξ ἄλλου ἐγκειμένου ὑλικοῦ εἶναι κατάλληλα.
- (ι) Δύο τοῦλάχιστον σωσίβια σχοινία θὰ εἶναι προσδεδεμένα εἰς τὰ ἄκρα τῶν ἐπωτίδων καὶ τὰ ἀγόμενα καὶ τὰ σωσίβια σχοινία θὰ εἶναι ἐπαρκεῖς μήκους ὥστε νὰ φθάσῃν μέχρι τῆς θαλάσσης ὅταν τὸ πλοῖον ἔχη τὸ ἐλάχιστον αὐτοῦ ἐν θαλάσῃ βύθισμα καὶ ὑπὸ κλίσιν 15 μοιρῶν πρὸς οἰανδήποτε πλευρὰν. Οἱ κατώτεροι τρόχιλοι τῶν ἀγομένων θὰ εἶναι ἐφωδιασμένοι διὰ καταλλήλου δακτυλίου ἢ δι' ἐπιμήκους κρίκου διὰ τὴν ἀγκίστρωσιν εἰς τοὺς κόρακας τῆς ἀρτάνης, ἐκτὸς ἐὰν ὑπάρχῃ ἐγκειμένος τύπος ἀπελευθερωτικῆς ἀρτάνης.
- (ια) Ὅταν ὑπάρχουν μηχανικὰ μέσα διὰ τὴν ἀνολιχὴν τῶν λέμβων, θὰ προβλέπεται ἐπίσης ἱκανὸς χειροκίνητος μηχανισμὸς. Ὅταν αἱ ἐπωτίδες ἀνέλκωνται διὰ μηχανικῆς λειτουργίας τῶν ἀγομένων, θὰ προβλέπωνται μέσα ἀσφαλείας τὰ ὁποία θὰ διακόπτουν αὐτομάτως τὸν κινητήρα πρὶν αἱ ἐπωτίδες φθάσῃν εἰς τοὺς ἀναστολεῖς, πρὸς τὸν σκοπὸν ἀποφυγῆς ὑπερεντάσεως ἐπὶ τῶν ἀγομένων συρματοσχοιῶν ἢ τῶν ἐπωτίδων.
- (ιβ) Αἱ σωσίβιοι λέμβοι θὰ ἔχουν τὰ ἀγόμενα αὐτῶν ἔτοιμα πρὸς χρῆσιν καὶ θὰ ἔχουν ληφθῆ μέτρα διὰ τὴν ταχέϊαν, ἀλλ' οὐχὶ ἀπαραιτήτως σύγχρονον ἀπαγκίστρωσιν τῶν σωσιβίων λέμβων ἐκ τῶν ἀγομένων. Τὸ σημεῖον ἐξαρθήσεως τῶν σωσιβίων λέμβων ἐκ τῶν ἀγομένων θὰ εἶναι εἰς τοιοῦτον ὕψος ἀνωθεν τῆς κουπαστῆς ὥστε νὰ ἐξασφαλίζε-ται ἡ εὐστάθεια τῶν σωσιβίων λέμβων κατὰ τὴν καθάρισιν αὐτῶν.

- (ιγ) Εἰς τὰ πλοῖα τὰ χρησιμοποιούμενα ὡς πλοῖα-ἐργαστάσια φαλαινοθηρίας, τὰ πλοῖα τὰ χρησιμοποιούμενα ὡς πλοῖα-ἐργαστάσια ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων καὶ τὰ πλοῖα τὰ χρησιμοποιούμενα διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ ἀπασχο-λουμένου προσωπικοῦ εἰς τὴν φαλαινοθηρίαν, τὰς βιομηχανίας ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων, εἰς τὰ ὁποῖα φέρονται σωσίβιοι λέμβοι καὶ σωσίβιοι σχεδία συμφώνως πρὸς τὸ ἐδάφιον (I) (2) τῆς παραγράφου (β) τοῦ Κανονισμοῦ 35, δὲν ἀπαιτοῦνται ἐγκειμένα μέσα διὰ τὴν καθάρισιν τῶν σωσιβίων σχεδίων, ἀλλὰ θὰ προβλέπωνται τοιαῦτα μέσα ἐπαρκῆ εἰς ἀριθμὸν, κατὰ τὴν γνώμη τῆς Ἀρχῆς, ἵνα αἱ σωσίβιοι σχεδία, αἱ φερόμεναι συμφώνως πρὸς τὸ ἐδάφιον (I) (1) τῆς ἐν λόγῳ παραγράφου, δύνανται νὰ καθαιροῦνται εἰς τὴν θάλασσαν ἔμφορτοι διὰ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀτόμων τὰ ὁποῖα ἐπιτρέπεται νὰ περπατοῦν ἐντὸς 30 λεπτῶν τὸ βραδύτερον ὑπὸ συνθήκας ἡρέμου θαλάσσης.
- Τὰ οὕτω προβλεπόμενα μέσα καθαιρέσεως θὰ καταμένωνται ὥσον εἶναι πρακτικῶς δυνατὸν, ἐξ ἴσου εἰς ἑκατέραν πλευρὰν τοῦ πλοίου. Πᾶσα σωσίβιος σχεδία ἥτις φέρεται ἐπὶ τῶν πλοίων διὰ τὰ ὁποῖα ἀπαιτοῦνται ὅπως προβλέπεται ἐγκειμένον μέσον καθαιρέσεως, θὰ εἶναι τοιοῦτου τύπου ὥστε νὰ εἶναι δυνατὴ ἡ καθάρισις αὐτῆς εἰς τὴν θάλασσαν διὰ τοῦ ἐν λόγῳ μέσου.

Κανονισμὸς 37.

Ἀριθμὸς φερομένων Κυκλικῶν Σωσιβίων

Θὰ φέρονται ὀκτὼ τοῦλάχιστον κυκλικὰ σωσίβια, τύπου πληροῦτος τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 21 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

Κανονισμὸς 38

Φωτισμὸς Κινδύνου.

Ὁ ὑπὸ τῶν ἐδαφίων (α) (II), (β) (II) καὶ (β) (III) τοῦ Κανονισμοῦ 19 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου ἀπαιτούμενος φωτισμὸς θὰ εἶναι ἱκανὸς νὰ τροφοδοτήται ἐπὶ τρεῖς τοῦλάχιστον ὥρας ὑπὸ τῆς πηγῆς ἐνεργείας κινδύνου τῆς ἀπαιτουμένης ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 26 τοῦ Κεφαλαίου II. Εἰς τὰ φορητὰ πλοῖα ὀλικῆς χωρητικότητος 1.600 κίλων καὶ ἀνω, ἢ Ἀρχὴ θὰ ἐξασφαλίσῃ ὅπως ὁ φωτισμὸς τῶν διαδρόμων, τῶν κλιμάκων καὶ τῶν ἐξόδων εἶναι τοιοῦτος ὥστε νὰ μὴ ἐμποδίζεται ἡ προσπέλασις πάντων τῶν ἐπιβαινόντων ἀτόμων πρὸς τοὺς σταθμοὺς καθαιρέσεως καὶ πρὸς τὰς θέσεις στοιβασίας τῶν σωσιβίων λέμβων καὶ τῶν σωσιβίων σχεδίων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ IV

ΡΑΔΙΟΘΛΑΕΓΡΑΦΙΑ ΚΑΙ ΡΑΔΙΟΘΛΑΕΦΩΝΙΑ
ΜΕΡΟΣ Α

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

Κανονισμὸς 1.

Ἐφαρμογῆ.

(α) Τὸ παρὸν Κεφάλαιον ἐφαρμόζεται εἰς ὅλα τὰ πλοῖα εἰς τὰ ὁποῖα οἱ παρόντες Κανονισμοὶ ἐφαρμόζονται, ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως ρητῶς προβλέπεται.

(β) Τὸ παρὸν Κεφάλαιον δὲν ἐφαρμόζεται εἰς τὰ πλοῖα εἰς τὰ ὁποῖα οἱ παρόντες Κανονισμοὶ ἄλλως θὰ ἐφαρμόζοντο καθ' ὃ διάστημα τὰ πλοῖα ταῦτα ναυσιπλοοῦν ἐντὸς τῶν Μεγάλων Λιμνῶν τῆς Βορείου Ἀμερικῆς καὶ τῶν συγκοινωνούντων καὶ τῶν ἐισρέοντων εἰς ταύτας ὑδάτων καὶ πρὸς ἀνατολὰς τῶσιν ἢ κατωτέρα ἔξοδος τοῦ φράγματος τοῦ Ἁγίου Λαμβέρτου εἰς Μοντρεῖλ τῆς Ἐπαρχίας τοῦ Κεβέκ (Καναδᾶς)*.

* Τὰ πλοῖα ταῦτα ὑπόκεινται εἰς εἰδικὰς ἀπαιτήσεις σχετικὰς πρὸς τὴν ραδιοεπικοινωνίαν διὰ σκοποῦς ἀσφαλείας. Αἱ ἐν ἰσχύϊ ἀπαιτήσεις αὗται περιλαμβάνονται εἰς τὴν συμφωνίαν τοῦ 1952 μεταξὺ Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ Καναδᾶ ὑπὸ τὸν τίτλον «Ἀσφάλεια ἐπὶ τῶν Μεγάλων Λιμνῶν διὰ τῆς Ραδιοεπικοινωνίας».

λαίου, θά ελέγχεται υπό διπολικών διακοπών τοποθετημένων εις την κυρίαν είσοδον του θαλάμου του ασυρμάτου και εις την θέσει χειρισμού της ραδιοτηλεγραφικής συσκευής, εκτός εάν τούτο δέν δικαιολογείται εκ της διατάξεως του θαλάμου ασυρμάτου. Οί διακόπται ούτοι θά έχουν ευκρινή πινακίδα δεικνύουσαν την χρήση αυτών.

(η) Μία φορητή ηλεκτρική λυχνία επιθεωρήσεως τροφοδοτούμενη εκ της εφεδρικής πηγής ενεργείας της απαιτούμενης υπό του έδαφίου (III) της παραγράφου (α) του Κανονισμού 9 του παρόντος Κεφαλαίου και εφοδιασμένη δι' ευκάμπτου καλωδίου επαρκούς μήκους, είτε μία αυτόνομος φορητή λυχνία θά προβλέπεται και θά φυλάσσεται εντός του θαλάμου ασυρμάτου.

(0) Ο σταθμός ασυρμάτου θά εφοδιάζεται δια τοιούτων ανταλλακτικών, εργαλείων και συσκευών έλέγχου ώστε ή ραδιοτηλεγραφική εγκατάστασις να δύναται να τηρηται εις καλήν κατάστασιν λειτουργίας κατά τον πλοΐν. Αί συσκευαί έλέγχου θά περιλαμβάνουν όργανον ή όργανα μετρήσεως τάσεως (Βόλτ) έναλλασσομένου και συνεχούς ρεύματος καθώς και αντίστάσεως (Ωμ).

(ι) Εάν υπάρχει χωριστός εφεδρικός σταθμός ασυρμάτου, θά πληροΐ ούτος τάς διατάξεις των παραγράφων (δ), (ε), (στ), (ζ) και (η) του παρόντος Κανονισμού.

Κανονισμός 9.

Ραδιοτηλεγραφικαί Έγκαταστάσεις.

(α) Εκτός εάν άλλως ρητώς προβλέπεται εν τῷ παρόντι Κανονισμῷ :

- (I) Ο σταθμός ασυρμάτου θά περιλαμβάνη μίαν κυρίαν εγκατάστασιν και μίαν εφεδρικήν εγκατάστασιν, ηλεκτρικῶς κεχωρισμένως και ηλεκτρικῶς ανεξαρτήτους ἀπ' ἀλλήλων.
- (II) Η κυρία εγκατάστασις θά περιλαμβάνη ένα κύριον πομπόν, κύριον δέκτην και κυρίαν πηγὴν ενεργείας.
- (III) Η εφεδρική εγκατάστασις θά περιλαμβάνη ένα εφεδρικόν πομπόν, εφεδρικόν δέκτην και εφεδρικήν πηγὴν ενεργείας.
- (IV) Θά προβλέπωνται και θά εγκαθίστανται μία κυρία και μία εφεδρική κεραία, προβλέπεται όμως ότι ή Αρχή δύναται να εξαίρεση οιονδήποτε πλοΐον της εφεδρικής κεραίας εάν πεισθῆ ότι ή εγκατάστασις ταιούτης κεραίας δέν είναι πρακτικῶς δυνατή ή εύλογος, αλλά εις την περίπτωσιν ταύτην θά υπάρχει κατάλληλος ἀνταλλακτική κεραία πλήρως εξηρωμένη δι' ἄμεσον εγκατάστασιν. Επιπροσθέτως, θά προβλέπεται εις πάσας τάς περιπτώσεις επαρκῆς ποσότης σύρματος κεραίας και μονωτήρων, ίνα είναι δυνατή ή εγκατάστασις μιᾶς καταλλήλου κεραίας.

Εάν ή κυρία κεραία κρεμάται μεταξύ υποστηριγμάτων υποκειμένων εις κραδασμούς, θά προστατεύεται καταλλήλως έναντι θραύσεως.

(β) Είς τάς εγκαταστάσεις φορητῶν πλοίων (εξαίρεσει εκείνων ἐπὶ φορητῶν πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος 1.600 κόνων και ἄνω αἰτινες εγκατεστάθησαν τὴν 19 Νοεμβρίου 1952 ή μεταγενεστέρως), εάν ὁ κύριος πομπὸς πληροΐ ἕλας τάς διὰ τὸν εφεδρικὸν πομπὸν ἀπαιτήσεις, ὁ τελευταῖος οὗτος δέν είναι ὑποχρεωτικός.

- (γ) (I) Ο κύριος και ὁ εφεδρικός πομπὸς θά δύναται να συνδεθῶσι ταχέως και να συντονισθῶσι μετὰ της κυρίας κεραίας και μετὰ της εφεδρικής κεραίας εάν ὑπάρχη ταιούτη.
- (II) Ο κύριος και ὁ εφεδρικός δέκτης θά δύναται να συνδεθῶσι ταχέως μετὰ πάσης κεραίας μετὰ της ὁποίας ἀπαιτεῖται να χρησιμοποιηθῶν.

(δ) Όλα τὰ μέρη της εφεδρικής εγκαταστάσεως θά τοποθετοῦνται, ὅσον είναι πρακτικῶς δυνατόν, ὑψηλότερον ἐπὶ τοῦ πλοίου, εις τρόπον ὥστε να επιτυγχάνεται ὁ μέγιστος βαθμὸς ἀσφαλείας.

(ε) Ο κύριος και ὁ βοηθητικός πομπὸς θά δύναται να ἐκπέμπουν ἐπὶ της ραδιοτηλεγραφικῆς συχνότητος κινδύνου χρησιμοποιούντες μίαν κατηγορίαν ἐκπομπῆς καθοριζομένην ὑπὸ των Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας διὰ την συχνότητα ταύτην. Επιπροσθέτως, ὁ κύριος πομπὸς θά δύναται να ἐκπέμπη ἐπὶ δύο τοῦλάχιστον συχνότητων και να χρησιμοποιῆ μίαν των κατηγοριῶν ἐκπομπῆς, αἰτινες, συμφώνως πρὸς τὸς Κανονισμοὺς Ραδιοεπικοινωνίας, δύναται να χρησιμοποιοῦνται διὰ την ἐκπομπὴν σημάτων ἀσφαλείας ἐντὸς των ζωνῶν 405 Kc/s και 535 Kc/s. Ο εφεδρικός πομπὸς δύναται να εἶναι εις πομπὸς κινδύνου, ὡς τούτον καθορίζουν οί Κανονισμοί Ραδιοεπικοινωνίας και περιορίζουν τὰ ὅρια της χρήσεως αὐτοῦ.

(στ) Ο κύριος και ὁ βοηθητικός πομπὸς δέον ὅπως, εάν ή διαμορφουμένη ἐκπομπή καθορίζεται ὑπὸ των Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας, ἔχουν ποσοστὸν διαμορφώσεως οὐχ μικρότερον τοῦ 70 τοῖς ἑκατὸν και συχνότητα διαμορφώσεως μεταξὺ 450 και 1.350 κύκλων ἀνὰ δευτερόλεπτον.

(ζ) Όταν ὁ κύριος και ὁ εφεδρικός πομπὸς συνδέωνται πρὸς την κυρίαν κεραίαν, θά ἔχουν ἐλάχιστην κανονικὴν ἐμβέλειαν, ὡς αὕτη καθορίζεται κατωτέρω, ἥτοι δέον ὅπως δύναται να μεταδίδουν ἐν καιρῷ ἡμέρας ευκρινῶς ἀντιληπτὰ σήματα ἀπὸ πλοίου εις πλοῖον και ὑπὸ κανονικῆς συνθήκας και περιπτώσεις εις τάς καθοριζομένας ἀποστάσεις* (Σήματα ευκρινῶς ἀντιληπτὰ δύναται κανονικῶς να λαμβάνωνται εάν ή τιμὴ R.M.S. της ἐνστάσεως τοῦ πεδίου εις τὸν δέκτην εἶναι τοῦλάχιστον 50 μικροβόλτ ἀνὰ μέτρον).

Ἐλάχιστη κανονικὴ ἐμβέλεια εις μίλλια
Κύριος Πομπὸς Ἐφεδρικός Πομπὸς

Όλα τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα και τὰ φορητὰ ὀλικῆς χωρητικότητος 1.600 κόνων και ἄνω	150	100
Φορητὰ πλοῖα ὀλικῆς χωρητικότητος κατωτέρας των 1.600 κόνων.	100	75

(η) (I) Ο κύριος και ὁ βοηθητικός δέκτης θά δύναται να λαμβάνουν ἐπὶ της Ραδιοτηλεγραφικῆς συχνότητος κινδύνου και εις την κατηγορίαν ἐκπομπῆς τῆν

* Ἐν ἀδυναμίᾳ ἄμεσον μετρήσεως της ἐντάσεως τοῦ πεδίου, τὰ ἀκόλουθα δεδομένα δύναται να χρησιμοποιοῦνται ὡς ὁδηγὸς διὰ τὸν κατὰ προσέγγισιν καθορισμὸν της κανονικῆς ἐμβείας.

Κανονικὴ ἐμβέλεια εις μίλλια	Μέτρα Ἐμπέδ + κεραίας (βάττ)	Συνολικὴ ἰσχὺς +†
200	128	200
175	102	125
150	76	71
125	58	41
100	45	25
75	34	14

+ Ο ἀριθμὸς οὔτος παριστᾷ τὸ γινόμενον τοῦ μεγίστου ὕψους της κεραίας ἄνωθεν της μεγίστης ἐμφόρου ἰσχύος γραμμῆς εις μέτρα ἐπὶ τὸ ρεῦμα της κεραίας εις ἀμπέρ (Τιμὴ R.M.S.).

Αἱ τιμαὶ αἱ διδόμεναι εις την δευτέραν στήλην τοῦ πίνακος ἀντιστοιχοῦν εις μίαν μέσην τιμὴν της ἀναλογίας πραγματικὸν ὕψος κεραίας = 0,47 μέγιστον ὕψος κεραίας

Ἡ ἀναλογία αὕτη ποικίλλει ἀναλόγως των τοπικῶν συνθηκῶν της κεραίας και δύναται να ποικίλλη μεταξύ 0,3 και 0,7 περίπου.

++ Αἱ τιμαὶ αἱ διδόμεναι εις την τρίτην στήλην τοῦ πίνακος ἀντιστοιχοῦν πρὸς μίαν μέσην τιμὴν της ἀναλογίας : Ἴσχυς ἀκτινοβολουμένη ὑπὸ της κεραίας = 0,08

συνολικὴ ἰσχὺς κεραίας
Ἡ ἀναλογία αὕτη ποικίλλει σημαντικῶς ἀναλόγως των τιμῶν τοῦ πραγματικοῦ ὕψους της κεραίας και της ἀντιστάσεως της κεραίας.

(κα) Παρά τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 4 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἡ Ἀρχὴ δύναται, εἰς τὴν περίπτωσιν φορτηγῶν πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος κατωτέρως τῶν 1.600 κόνων, νὰ ἀπαλλάξῃ τῆς ἐφαρμογῆς πασῶν τῶν ἀπαιτήσεων τοῦ Κανονισμοῦ 8 τοῦ Κεφαλαίου τούτου καὶ τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει ἡ ποιότης τοῦ σταθμοῦ ἀσυρμάτου εἶναι κατωτέρα τῆς ἰσοδυνάμου πρὸς τὴν καθοριζομένην ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 14 καὶ τοῦ Κανονισμοῦ 15 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου διὰ σταθμούς ραδιοτηλεφωνίας, καθ' ὅσον εἶναι ἐφαρμοσίμοι. Εἰδικῶς, εἰς τὴν περίπτωσιν φορτηγῶν πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος 300 κόνων καὶ ἕνω ἄλλα κάτω τῶν 500 κόνων ὀλικῆς χωρητικότητος, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ μὴ ἀπαιτήσῃ :

- (I) Τὸν ἐφεδρικὸν δέκτην.
- (II) Τὴν ἐφεδρικὴν πηγὴν ἐνεργείας εἰς τὰς ὑπαρχούσας ἐγκαταστάσεις.
- (III) Τὴν προστασίαν τῆς κυρίας κεραίας ἔναντι θραύσεως ἐκ κραδασμῶν.
- (IV) Τὰ μέσα ἐπικοινωνίας μεταξύ τοῦ σταθμοῦ ἀσυρμάτου καὶ τῆς γεφύρας νὰ εἶναι ἀνεξάρτητα τοῦ κυρίου συστήματος ἐπικοινωνίας.
- (V) Τὴν ἐμβέλεια τοῦ δέκτη νὰ εἶναι μεγαλύτερα τῶν 75 μιλίων.

Κανονισμὸς 10.

Ραδιοτηλεγραφικὸν Αὐτόματον Σῆμα Κινδύνου.

(α) Πᾶσα συσκευή αὐτομάτου σήματος κινδύνου ἐγκαθιστάμενη μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως θὰ πληροῖ κατ' ἐλάχιστον τὰς ἀκολουθούσας διατάξεις :

- (I) Ἐν ἀπουσία παρεμβολῆς παντὸς εἶδους, θὰ εἶναι ἱκανὴ νὰ τίθεται εἰς λειτουργίαν ἄνευ ρυθμίσεως διὰ τῆς χειρὸς, ὑπὸ παντὸς ραδιοτηλεγραφικοῦ σήματος κινδύνου μεταδιδομένου ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συχνότητος κινδύνου ὑπὸ παρακτίου σταθμοῦ, ὑπὸ πωμποῦ κινδύνου πλοίου ἢ σωστικοῦ πλωτοῦ μέσου, λειτουργοῦντος συμφώνως πρὸς τοὺς Κανονισμοὺς Ραδιοεπικοινωνίας, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως ἡ τάσις τοῦ σήματος εἰς τὴν εἴσοδον τοῦ δέκτη εἶναι ἀνωτέρα τῶν 100 μικροβόλτ καὶ κατωτέρα τοῦ 1 βόλτ.
- (II) Ἐν ἀπουσία παρεμβολῆς παντὸς εἶδους, θὰ τίθεται εἰς λειτουργίαν ἀπὸ τρεῖς ἢ τέσσαρες διαφορικὰς παύλας ἕταν αἱ παύλαι ποικίλλουν εἰς μῆκος ἀπὸ 3,5 μέχρι ὅσον τὸ δυνατόν πλησιέστερον τῶν 6 δευτερολέπτων καὶ τὰ διαλείμματα ποικίλλουν εἰς μῆκος μεταξύ 1,5 δευτερολέπτων καὶ τῆς κατωτάτης πρακτικῶς δυνατῆς τιμῆς, κατὰ προτίμησιν οὐχὶ μεγαλειότερας τῶν 10 χιλιοστῶν τοῦ δευτερολέπτου.
- (III) Δὲν θὰ τίθεται εἰς λειτουργίαν ὑπὸ ἀτμοσφαιρικῶν παρασίτων ἢ ὑπὸ ἐτέρου σήματος πλὴν τοῦ ραδιοτηλεγραφικοῦ σήματος κινδύνου, ἐφ' ὅσον τὰ λαμβανόμενα σήματα δὲν ἀποτελοῦν πραγματικῶς σῆμα ἐμπίπτων μεταξύ τῶν ὁρίων ἀνοχῆς τῶν ὀριζομένων εἰς τὸ ἐδάφιον (II).
- (IV) Ἡ ἐπιλεκτικότης τῆς συσκευῆς αὐτομάτου σήματος κινδύνου θὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ παρουσιάξῃ μίαν πρακτικῶς ὁμοίωμορον εὐαισθησίαν ἐπὶ ζώνης ἐκτεινομένης οὐχὶ ὀλιγώτερον τῶν 4 Kc/s καὶ οὐχὶ περισσότερο τῶν 8 Kc/s ἐκαστέρωθεν τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συχνότητος κινδύνου καὶ νὰ παρουσιάξῃ ἐξωτερικῶς τῆς ζώνης ταύτης εὐαισθησίαν ἣτις μειοῦται ὅσον τὸ δυνατόν ταχέως συμφώνως πρὸς τοὺς ἀρίστους κανόνες τῆς τεχνικῆς.
- (V) Ἐὰν εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, ἡ συσκευὴ αὐτομάτου σήματος κινδύνου θὰ ρυθμίζεται ἀφ' ἐαυτῆς αὐτομάτως ἐν παρουσίᾳ ἀτμοσφαιρικῶν παρασίτων ἢ παρεμβαλλομένων σημάτων, οὕτως ὥστε εἰς διάστημα λογικῶς βραχὺ νὰ πλησιάζῃ

τὰς συνθήκας εἰς τὰς ὁποίας τὸ ραδιοτηλεγραφικὸν σῆμα κινδύνου δύναται τὸ εὐκολώτερον νὰ γίνῃ διακριτόν.

(VI) Ὅταν τίθεται εἰς λειτουργίαν ὑπὸ ραδιοτηλεγραφικοῦ σήματος κινδύνου ἢ εἰς περίπτωσιν βλάβης τῆς συσκευῆς, ἡ συσκευὴ αὐτομάτου σήματος κινδύνου θὰ παράγῃ συνεχῆς εἰδοποιητικὸν σῆμα ἀκουόμενον εἰς τὸν θάλαμον ἀσυρμάτου, εἰς τὸν κοιτώνισκον τοῦ ἀξιοματικοῦ ἀσυρματιστοῦ καὶ εἰς τὴν γεφύραν. Ἐὰν εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, θὰ δίδεται ἐπίσης εἰδοποιητικὸν σῆμα εἰς περίπτωσιν βλάβης οἰουδήποτε μέρους ὀλοκλήρου τοῦ συστήματος λήψεως σήματος κινδύνου. Εἰς μόνον διακόπτῃς θὰ ὑπάρχῃ διὰ τὴν διακοπὴν τοῦ εἰδοποιητικοῦ σήματος καὶ οὗτος θὰ εὐρίσκεται ἐντὸς τοῦ σταθμοῦ ἀσυρμάτου.

(VII) Πρὸς τὸν σκοπὸν τακτικῶν δοκιμῶν τῆς συσκευῆς αὐτομάτου σήματος κινδύνου, ἡ συσκευὴ θὰ περιλαμβάνῃ μίαν γεννήτριαν ἐκ τῶν προτέρων ρυθμισμένην εἰς τὴν ραδιοτηλεγραφικὴν συχνότητα κινδύνου καὶ ἐν μέσσω χειρισμοῦ διὰ τοῦ ὁποίου νὰ παράγεται ραδιοτηλεγραφικὸν σῆμα κινδύνου τῆς ἐλαχίστης τάσεως τῆς ὀριζομένης εἰς τὸ ἐδάφιον (I). Θὰ ὑπάρχῃ ἐπίσης μέσσω διὰ τὴν προσάρτησιν ἀκουστικῶν πρὸς τὸν σκοπὸν ἀκρόασεως τῶν λαμβανόμενων σημάτων ὑπὸ τοῦ ραδιοτηλεγραφικοῦ αὐτομάτου σήματος κινδύνου.

(VIII) Ἡ συσκευὴ αὐτομάτου σήματος κινδύνου θὰ εἶναι ἱκανὴ νὰ ἀντέξῃ εἰς τοὺς κραδασμούς, τὴν ὑγρασίαν καὶ τὰς μεταβολὰς τῆς θερμοκρασίας, τὰς ἀντιστοιχοῦσας εἰς τὰς δυσμενεῖς συνθήκας τὰς ὑπαρχούσας ἐπὶ τῶν πλοίων ἐν θαλάσῃ καὶ δεόν νὰ ἐξακολουθῇ νὰ λειτουργῇ ὑπὸ τοιαύτας συνθήκας.

(β) Πρὸ τῆς ἐγκρίσεως νέου τύπου συσκευῆς αὐτομάτου σήματος κινδύνου, ἡ ἐνδιαφερομένη Ἀρχὴ δεόν νὰ πεισθῇ, διὰ πρακτικῶν δοκιμῶν ἐκτελουμένων ὑπὸ συνθήκας λειτουργίας ἰσοδυνάμου πρὸς τὰς ἐν τῇ πράξει, ὅτι ἡ συσκευὴ πληροῖ τοὺς ὅρους τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(γ) Εἰς πλοῖα ἐφωδιασμένα διὰ συσκευῆς αὐτομάτου σήματος κινδύνου, ἡ ἀποδοτικότης αὐτῆς θὰ δοκιμάζεται ὑπὸ ἀξιοματικοῦ ἀσυρματιστοῦ τοῦλάχιστον ἁπλῆ κατὰ 24 ὡρον ἐν πλῆ. Ἐὰν αὕτη δὲν εἶναι εἰς κατάστασιν λειτουργίας, ὁ ἀξιοματικὸς ἀσυρματιστὴς θὰ ἀναφέρῃ τοῦτο εἰς τὸν πλοίαρχον ἢ εἰς τὸν ἐν τῇ γεφύρᾳ ἀξιοματικὸν φυλακῆς.

(δ) Εἰς ἀξιοματικὸς ἀσυρματιστῆς θὰ ἐλέγχῃ περιοδικῶς τὴν καλῆν λειτουργίαν τῆς συσκευῆς αὐτομάτου δέκτη σήματος κινδύνου συνδεδεμένης μετὰ τῆς κανονικῆς κεραίας, δι' ἀκρόασεως σημάτων καὶ συγκρίσεως τούτων πρὸς ἕμματα σήματα ληφθέντα διὰ τῆς κυρίας ἐγκαταστάσεως ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συχνότητος κινδύνου.

(ε) Ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, ἡ συσκευὴ αὐτομάτου σήματος κινδύνου, ὅταν εἶναι συνδεδεμένη εἰς κεραίαν, δὲν θὰ ἐπηρεάζῃ τὴν ἀκριβείαν τοῦ ραδιογωνιομέτρου.

(στ) Αἱ συσκευαὶ αὐτομάτου σήματος κινδύνου αἱ ὁποιαὶ δὲν πληροῦν τὰς ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θὰ ἀντικαθίστῶνται διὰ συσκευῶν αὐτομάτου σήματος κινδύνου, αἱ ὁποιαὶ πληροῦν ταύτας ἐντὸς τεσσάρων ἐτῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως.

Κανονισμὸς 11.

Ραδιογωνιομέτρον.

(α) Ἡ συσκευὴ ραδιογωνιομέτρου ἢ ἀπαιτούμενη ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 12 τοῦ Κεφαλαίου V θὰ πρέπει νὰ εἶναι καλῆς ἀποδόσεως καὶ ἱκανὴ νὰ δέχεται σήματα με ἐλάχιστον θόρυβον τοῦ δέκτη καὶ νὰ λαμβάνῃ διοπτεύσεις ἐκ τῶν ὁποίων νὰ δύνανται νὰ καθορίζωνται ἢ ἀληθῆς διάπτεισις καὶ ἡ διεύθυνσις.

(β) Θα είναι ικανή να δέχεται σήματα επί των ραδιο- τηλεγραφικών συχνοτήτων των προσδιοριζομένων υπό των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας διά τας περιπτώσεις κινδύνου και ραδιογωνιομετρήσεως καθώς και των ναυτιλια- κών ραδιοφάρων.

(γ) Έν άπουσία παρεμβολών, ή συσκευή ραδιογωνιομέ- τρου θα έχη άρκετην εύαισθησίαν ένα επιτρέπη την λήψιν άκριβών διοπτύσεων επί σήματος έχοντος τάσιν πεδίου τόσον χαμηλήν όσον 50 μικροβόλτ ανά μέτρον.

(δ) Όσον είναι πρακτικώς δυνατόν, ή συσκευή ραδιο- γωνιομέτρου θα είναι ούτω τοποθετημένη ώστε, όσον τδ δυνατόν όλιγώτεροι παρεμβολαι εκ μηχανικών ή έτέρων θορύβων να προξενούνται εις τόν άκριβή καθορισμόν τών διοπτύσεων.

(ε) Όσον είναι πρακτικώς δυνατόν, τδ σύστημα τής κε- ραίας του ραδιογωνιομέτρου θα είναι εγκατεστημένον κατά τοιοϋτον τρόπον ώστε ο άκριβής καθορισμός τών διοπτύ- σεων να έμποδίζεται όσον τδ δυνατόν όλιγώτερον εκ τής άμέσου γεινιάσεως προς άλλας κεραίας, φορτωτήρας, συρ- μάτινα άγόμενα ή έτερα όγκώδη μεταλλικά άντικείμενα.

(στ) Θα προβλέπεται άποδοτικόν διπλευρον μέσον έπι- κοινωνίας κλήσεως και όμιλίας μεταξύ του ραδιογωνιομέ- τρου και τής γεφύρας.

(ζ) Όλα τά ραδιογωνιομέτρα θα διαμετρώνται κατά την πρώτην εγκατάστασιν κατά τρόπον ικανοποιούντα την 'Αρχήν. Η διαμέτρσις θα εξακριβούται διά λήψεως διο- πτεύσεων έλέγχου ή δι' εκτελέσεως νέας διαμετρήσεως όσά- κισ λαμβάνουν χώραν μεταβολαι τής θέσεως οίασδήποτε κεραίας ή οιοϋδήποτε κατασκευάσματος επί του κατα- στρώματος, αίτινες θα ήδύναντο να επηρεάσουν αισθητώς την άκρίβειαν του ραδιογωνιομέτρου. Τά χαρακτηριστικά τής διαμετρήσεως θα έλέγχωνται κατ' έτος ή κατά χρονικά διαστήματα όσον τδ δυνατόν έγγύτερον του ένός έτους. Θα γίνεται καταχώρισις τών διαμετρήσεων και όλων τών γε- νομένων έλέγχων επί τής άκριβείας αυτών.

Κανόνισμός 12.

Ραδιοηλεγραφικαι Συσκειυαι επί τών μετά Κινητήρος Σωσιβίων Λέμβων.

(α) Η ραδιοηλεγραφική εγκατάστασις ή άπαιτουμένη υπό του Κανονισμού 14 του Κεφαλαίου III θα περιλαμβάνη ένα πομπόν, ένα δέκτην και μίαν πηγήν ένεργείας. Θα είναι κατεσκευασμένη κατά τοιοϋτον τρόπον ώστε να δύναται να χρησιμοποιήται εις περίπτωσιν κινδύνου υπό μη πεπει- ραμένου προσώπου.

(β) Ο πομπός θα δύναται να εκπέμπη επί τής ραδιοη- λεγραφικής συχρότητος κινδύνου χρησιμοποιούν μίαν κατη- γορίαν εκπομπής καθοριζομένην υπό τών Κανονισμών Ρα- διοεπικοινωνίας διά την συχρότητα ταύτην. Ο πομπός θα είναι επίσης ικανός να εκπέμπη επί τής συχρότητος και να χρησιμοποιή μίαν κατηγορίαν εκπομπής εκ τών καθοριζο- μένων υπό τών Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας προς χρῆσιν τών πλωτών σωστικών μέσων εις τας ζώνας μεταξύ 4000 Kc/s και 27500 Kc/s.

(γ) Εάν καθορίζεται διαμορφουμένη εκπομπή υπό τών Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας, ο πομπός θα έχη ποσοστόν διαμορφώσεως τουλάχιστον 70 τοις εκατόν και συχρότητα διαμορφώσεως μεταξύ 450 και 1.350 κύκλων ανά δευτε- ρόλεπτον.

(δ) Επί πλέον του χειριστηρίου διά εκπομπάς διά τής χειρός, ο πομπός θα εφωδιάζεται δι' αυτόματου μέσου χει- ρισμού διά την εκπομπήν ραδιοηλεγραφικών σημάτων ειδοποιητικού και κινδύνου.

(ε) Επί τής ραδιοηλεγραφικής συχρότητος κινδύνου, ο πομπός θα έχη έλαχίστην έμβέλειαν (ώς αυτή καθορίζε- ται εις την παράγραφον (ζ) του Κανονισμού 9 του παρόντος Κεφαλαίου) 25 μιλλίων όταν χρησιμοποιή την σταθεράν κεραίαν. *

* Έν έλλείψει μετρήσεως τής έντάσεως του πεδίου, δύνα- ται να γίνη δεκτόν ότι, ή έμβέλεια αυτή, θα επιτευχθῆ εάν τδ γινόμενον του ύψους τής κεραίας ύπεράνω τής έπιφανείας τής θάλασσης επί την έντασιν ρεύματος τής κεραίας (Τιμή R.M.S.) είναι 10 μέτρα άμπέρ.

(στ) Ο δέκτης θα είναι ικανός να λαμβάνη επί τής ρα- διοηλεγραφικής συχρότητος κινδύνου και εις τας κατηγο- ρίας εκπομπής τας καθοριζομένας υπό τών Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας διά την συχρότητα ταύτην.

(ζ) Η πηγή ένεργείας θα αποτελέται εκ μίης συστοι- χίας συσσωρευτών έπαρκούς χωρητικότητας, ώστε να τρο- φοδοτή τόν πομπόν επί τέσσαρας συνεχείς ώρας υπό κανο- νικά συνθήμας λειτουργίας. Εάν ή συστοιχία είναι τύπου άπαιτουντος φόρτισιν, θα υπάρχουν μέσα διά την φόρτισιν ταύτης εκ τής ηλεκτρικής ένεργείας του πλοίου. Επί πλέον, θα υπάρχει μέσον φόρτισεως ταύτης μετά την καθάρσιν τής σωσιβίου λέμβου εις την θάλασσαν.

(η) Εάν ή ένεργεια διά την ραδιοηλεγραφικήν εγκατά- στασιν και τόν προβολέα τόν άπαιτουμένον υπό του Κανο- νισμού 14 του Κεφαλαίου III χορηγῆται υπό τής αυτής συστοιχίας, θα έχη αυτή έπαρκή χωρητικότητα ώστε να έπαρκή διά τδ επιπρόσθετον φορτίον του προβολέως.

(θ) Θα υπάρχει κεραία σταθερού τύπου καθώς και τά μέσα στηρίξεως ταύτης εις τδ μέγιστον πρακτικώς δυνατόν ύψος. Επί πλέον, θα υπάρχει μία κεραία υποβεσταζομένη υπό χαρταστού ή άεροστάτου, εάν τούτο είναι πρακτικώς δυνατόν.

(ι) Κατά την διάρκεια του πλοϋ και καθ' έβδομάδα εις άξιωματικώς άσυρματιστής θα δοκιμάζη τόν πομπόν χρη- σιμοποιούν κατάλληλον τεχνητήν κεραίαν και θα φορτίξη την συστοιχίαν εις πλήρη φόρτισιν εάν αυτή είναι τύπου άπαιτουντος έπαναφόρτισιν.

Κανονισμός 13.

Φορηται Ραδιοηλεγραφικαι Συσκειυαι διά τά Πλωτά Σωστικα Μέσα.

(α) Η άπαιτουμένη υπό του Κανονισμού 13 του Κεφα- λαίου III συσκευή θα περιλαμβάνη ένα πομπόν, ένα δέκτην, μίαν κεραίαν και μίαν πηγήν ένεργείας. Θα είναι κατεσκευα- σμένη κατά τοιοϋτον τρόπον ώστε να δύναται να χρησιμο- ποιήται εις περίπτωσιν κινδύνου υπό μη πεπειραμένου προ- σώπου.

(β) Η συσκευή θα είναι εύχερως φορητή, ύδατοστεγής, ικανή να επιπλή εν θαλασσίω ύδατι και δυναμένη να ρί- πτεται εις την θάλασσαν χωρίς να υποστή ζημίαν. Αί νέαι συσκευαι θα είναι, όσον είναι πρακτικώς δυνατόν, έλαφραι και συμπαγείς και θα δύναται κατά προτίμησιν να χρη- σιμοποιούνται τόσον εις τας σωσιβίους λέμβους, όσον και εις τας σωσιβίους σχεδίας.

(γ) Ο πομπός θα είναι ικανός να εκπέμπη επί τής ρα- διοηλεγραφικής συχρότητος κινδύνου χρησιμοποιούν μίαν κατηγορίαν εκπομπής καθοριζομένην υπό τών Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας διά την συχρότητα ταύτην, καθώς και να εκπέμπη επί τής ραδιοηλεγραφικής συχρότητος και να χρησιμοποιή μίαν κατηγορίαν εκπομπής καθοριζομένην υπό τών Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας διά τά πλωτά σωστικά μέσα εις τας ζώνας μεταξύ 4.000 Kc/s και 27.500 Kc/s.

Η 'Αρχή δύναται εν τούτοις να επιτρέψη όπως ο πομ- πός είναι ικανός να εκπέμπη επί τής ραδιοηλεφωνικής συ- χρότητος κινδύνου και να χρησιμοποιή την κατηγορίαν εκπομ- πής την καθοριζομένην υπό τών Κανονισμών Ραδιοεπι- κοινωνίας διά την συχρότητα ταύτην, έναλλακτικώς ή έπι- προσθέτως τής εκπομπής επί τής ραδιοηλεγραφικής συ- χρότητος τής καθοριζομένης υπό τών Κανονισμών Ραδιο- επικοινωνίας διά πλωτά σωστικά μέσα εις τας ζώνας με- ταξύ 4.000 Kc/s και 27.500 Kc/s

(δ) Εάν καθορίζεται διαμορφουμένη εκπομπή υπό τών Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας, ο πομπός θα έχη ποσοστόν διαμορφώσεως τουλάχιστον 70 τοις εκατόν και εις την περι- πτωσιν ραδιοηλεγραφικής εκπομπής θα έχη συχρότητα διαμορφώσεως μεταξύ 450 και 1.350 κύκλων ανά δευτε- ρόλεπτον.

(ε) Επί πλέον του χειριστηρίου διά εκπομπάς διά τής χειρός, ο πομπός θα εφωδιάζεται δι' αυτόματου μέσου χει- ρισμού διά την εκπομπήν σημάτων ειδοποιητικού και κινδύνου. Εάν ο πομπός δύναται να εκπέμπη επί τής ραδιο- ηλεφωνικής συχρότητος κινδύνου θα εφωδιάζεται δι' αυτο- μάτου μέσου, πληρουντος τας άπαιτήσεις τής παραγράφου

(ε) τοῦ Κανονισμοῦ 15 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, διὰ τὴν ἐκπομπὴν τοῦ ραδιοηλεκτρονικοῦ σήματος κινδύνου.

(στ) Ὁ δέκτης θὰ εἶναι ἱκανὸς νὰ λαμβάνῃ ἐπὶ τῆς ραδιοηλεκτρονικῆς συχνότητος κινδύνου καὶ εἰς τὰς κατηγορίας ἐκπομπῆς τὰς καθοριζομένας ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας διὰ τὴν συχνότητα ταύτην. Ἐὰν ὁ πομπὴς εἶναι ἱκανὸς νὰ ἐκπέμπῃ ἐπὶ τῆς ραδιοηλεκτρονικῆς συχνότητος κινδύνου, ὁ δέκτης θὰ εἶναι ὁμοίως ἱκανὸς νὰ λαμβάνῃ ἐπὶ τῆς συχνότητος ταύτης καὶ εἰς τὴν κατηγορίαν ἐκπομπῆς τὴν καθοριζομένην ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας διὰ τὴν συχνότητα ταύτην.

(ζ) Ἡ κεραία θὰ εἶναι, εἴτε αὐτοστηριζομένη, εἴτε θὰ δύνανται νὰ ὑποστηρίξεται ὑπὸ τοῦ ἰσοῦ μιᾶς σωσιβίου λέμβου εἰς τὸ μέγιστον δυνατὸν ὕψος. Ἐπὶ πλέον, εἶναι εὐχταῖον ὅπως προβλέπεται μία κεραία ὑποβρασταζομένη ὑπὸ χαρταετοῦ ἢ ἀεριοστάτου, ἐὰν τοῦτο εἶναι πρακτικῶς δυνατόν.

(η) Ὁ πομπὸς θὰ παρέχῃ ἐπαρκῆ ἰσχύϊν * ὑψηλῆς συχνότητος εἰς τὴν κεραίαν τὴν ἀπαιτούμενην ὑπὸ τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καὶ θὰ τροφοδοτῆται κατὰ προτίμησιν ὑπὸ γεννητῆρας κινουμένης διὰ τῆς χειρὸς. Ἐὰν τροφοδοτῆται ὑπὸ συστοιχίας συσσωρευτῶν, ἢ συστοιχία θὰ πληροῦ τῶς ὅρους τοῦς καθοριζομένους ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ἵνα ἐξασφαλιστεῖται ὅτι εἶναι ἀνεκτικῶς τύπου καὶ ἐπαρκοῦς χωρητικότητος.

(θ) Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ καὶ καθ' ἑβδομάδα εἰς ἀξιωματικὸς ἀσυρματιστῆς ἢ χειριστῆς ραδιοηλεκτρονικῆς, ὡς θὰ εἶναι πρόσφορον, θὰ δοκιμάζῃ τὸν πομπὸν χρησιμοποιῶν κατάλληλον τεχνητὴν κεραίαν καὶ θὰ φορτίξῃ τὴν συστοιχίαν εἰς πλήρη φόρτισιν ἐὰν εἶναι τύπου ἀπαιτοῦντος ἐπαναφόρτισιν.

(ι) Διὰ τὸν σκοπὸν τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ὁ ὅρος (ἀνεὰ συσκευή) σημαίνει τὴν συσκευὴν τὴν χορηγούμενην εἰς ἓν πλοῖον μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως.

Κανονισμὸς 14.

Ραδιοηλεκτρονικοὶ Σταθμοί.

(α) Ὁ ραδιοηλεκτρονικὸς σταθμὸς θὰ εὐρίσκειται εἰς τὸ ἀνώτερον μέρος τοῦ πλοίου καὶ θὰ εἶναι τοποθετημένος οὕτως ὥστε νὰ προφυλάσσεται ὅσον τὸ δυνατόν καλλίτερον ἐκ τῶν θορύβων οἰκτινῶν καὶ ἡδύνατον νὰ ἐμποδίζον τὴν ἀκριβῆ λήψιν μηνυμάτων καὶ σημάτων.

(β) Θὰ ὑπάρχῃ κατάλληλος ἐπικοινωνία μεταξὺ τοῦ ραδιοηλεκτρονικοῦ σταθμοῦ καὶ τῆς γαφύρας.

(γ) Ἐν ὠρολόγιον ἀσφαλῶς λειτουργίας θὰ εἶναι καλῶς στερεωμένον εἰς τοιαύτην θέσιν ὥστε ἄλόκληρος ὁ δίσκος νὰ εἶναι εὐκόλως θεατὸς ἐκ τῆς θέσεως χειρισμοῦ τοῦ ραδιοηλεκτρονικοῦ.

(δ) Θὰ προβλέπεται φωτισμὸς κινδύνου ἀσφαλῶς λειτουργίας, ἀνεξάρτητος τοῦ συστήματος τὸ ὁποῖον τροφοδοτεῖ τὸν κανονικὸν φωτισμὸν τῆς ἐγκαταστάσεως ραδιοηλεκτρονικοῦ καὶ μονίμως ἐγκατεστημένος, οὕτως ὥστε νὰ εἶναι ἱκανὸς νὰ παρέχῃ ἐπαρκῆ φωτισμὸν εἰς τὰ χειριστήρια λειτουργίας τῆς ραδιοηλεκτρονικῆς ἐγκαταστάσεως, εἰς τὸ ὠρολόγιον τὸ ἀπαιτούμενον ὑπὸ τῆς παραγράφου (γ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καὶ εἰς τὸν πίνακα ὁδηγίων τὸν ἀπαιτούμενον ὑπὸ τῆς παραγράφου (στ).

(ε) Ἐὰν ἡ πηγὴ ἐνεργείας ἀποτελεῖται ἐκ μιᾶς ἢ περισσοτέρων συστοιχιῶν συσσωρευτῶν, ὁ ραδιοηλεκτρονικὸς στα-

* Δύνανται νὰ θεωρηθῇ ὅτι οἱ σκοποὶ τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θὰ ἱκανοποιουῦνται διὰ τῶν κατωτέρω ἀπαιτήσεων : Ἡ ἰσχύς εἰσόδου εἰς τὴν ἀνοδὸν τῆς τελικῆς διαβαθμίσεως θὰ εἶναι τοῦλάχιστον 10 βάττ, ἢ ἡ ἰσχύς τῆς ἐξόδου εἰς ὑψηλὴν συχνότητα νὰ εἶναι τοῦλάχιστον 2 βάττ (ἐκπομπὴ Α2) ἐπὶ συχνότητος 500 Kc/s ἐντὸς τεχνικῆς κεραίας ἐχούσης πραγματικὴν ἀντίστασιν 15 ὧμ ἐν σειρᾷ μὲ χωρητικότητά 100X10-12 φαραδ.

Τὸ ποσοστὸν διαμορφώσεως θὰ εἶναι τοῦλάχιστον 70 τοῖς ἑκατῶν.

θμὸς θὰ ἐφωδιάζεται διὰ μέσων διὰ τῶν ὁποίων θὰ ἐκτιμᾶται ἡ κατάσταση φορτίσεως.

(στ) Εἰς πίνακα ὁδηγίων δίδων σαφῆ περιλήψιν τῆς ἀκολουθητέας διὰ τοῦ ραδιοηλεκτρονικοῦ διαδικασίας ἐν κινδύνῳ θὰ εἶναι ἀνηρτημένος εἰς καταφανῆ ἐκ τῆς θέσεως χειρισμοῦ τοῦ ραδιοηλεκτρονικοῦ θέσιν.

Κανονισμὸς 15.

Ραδιοηλεκτρονικαὶ Ἐγκαταστάσεις.

(α) Ἡ ραδιοηλεκτρονικὴ ἐγκατάσταση θὰ περιλαμβάνῃ ἓνα πομπόν, ἓνα δέκτην καὶ μίαν πηγὴν ἐνεργείας.

(β) Ὁ πομπὸς θὰ εἶναι ἱκανὸς νὰ μεταδίδῃ ἐπὶ τῆς ραδιοηλεκτρονικῆς συχνότητος κινδύνου καὶ ἐπὶ μιᾶς τοῦλάχιστον ἐτέρας συχνότητος εἰς τὰς ζώνας μεταξὺ 1,605 Kc/s καὶ 2,850 Kc/s, χρησιμοποιῶν τὴν κατηγορίαν ἐκπομπῆς τὴν καθοριζομένην ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας διὰ τὰς συχνότητας ταύτας. Εἰς κανονικὰς συνθήκας λειτουργίας ὁ πομπὸς θὰ ἔχῃ ποσοστὸν διαμορφώσεως τοῦλάχιστον 70 τοῖς ἑκατῶν εἰς τὴν μέγιστην ἔντασιν.

(γ) (I) Εἰς τὴν περίπτωσιν φορητῶν πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος 500 κάρων καὶ ἀνω ἀλλὰ μικροτέρας τῶν 1,600 κάρων, ὁ πομπὸς θὰ ἔχῃ ἐλάχιστην κανονικὴν ἐμβέλειαν 150 μιλίων, δηλαδὴ θὰ εἶναι ἱκανὸς νὰ ἐκπέμπῃ εἰς τὴν ἐμβέλειαν * ταύτην σήματα σαφῶς ἀντιληπτὰ ἀπὸ πλοίου εἰς πλοῖον ἐν καιρῷ ἡμέρας καὶ ὑπὸ κανονικὰς συνθήκας καὶ περιστάσεις. (Σαφῶς ἀντιληπτὰ σήματα δύνανται κανονικῶς νὰ λαμβάνονται ἐὰν ἡ τιμὴ R.M.S. τῆς ἐντάσεως τοῦ πεδίου τῆς παραγομένης εἰς τὸν δέκτην ὑπὸ τοῦ φέροντος μὴ διαμορφωμένου κύματος εἶναι τοῦλάχιστον 25 μικροβόλτ κατὰ μέτρον).

(II). Εἰς τὴν περίπτωσιν φορητῶν πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος 300 κάρων καὶ ἀνω ἀλλὰ μικροτέρας τῶν 500 κάρων : διὰ τὰς ὑπαρχούσας ἐγκαταστάσεις ὁ πομπὸς θὰ ἔχῃ ἐλάχιστην κανονικὴν ἐμβέλειαν 75 μιλίων τοῦλάχιστον.

* Διὰ τὰς νέας ἐγκαταστάσεις ὁ πομπὸς θὰ παρέχῃ εἰς τὴν κεραίαν ἰσχύϊν τοῦλάχιστον 15 βάττ (μὴ διαμορφωμένον φέρον κύμα).

(δ) Ὁ πομπὸς θὰ εἶναι ἐφωδιασμένος διὰ μέσου προοριζομένου νὰ παράγῃ αὐτομάτως τὸ ραδιοηλεκτρονικὸν σήμα κινδύνου. Τὸ μέσον τοῦτο θὰ δύναται νὰ τίθεται ἐκτὸς λειτουργίας ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν ἵνα ἐπιτρέπεται ἡ ἀμεσοῦ ἐκπομπῆ σήματος κινδύνου. Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ παρατείνῃ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς ἀπαιτήσεως διὰ τὸ μέσον τοῦτο εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ὑπαρχουσῶν ἐγκαταστάσεων, διὰ τὴν περίπτωσιν τῶν ὑπερβαίνουσιν τὴν τριετίαν ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(ε) Τὸ ἀπαιτούμενον μέσον ὑπὸ τῆς παραγράφου (δ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θὰ πληροῦ τοὺς κατωτέρω ὅρους :

(I) Ἡ ἀνοχὴ ἐπὶ τῆς συχνότητος ἐκάστου τόνου θὰ εἶναι $\pm 1,5$ τοῖς ἑκατῶν.

(II) Ἡ ἀνοχὴ ἐπὶ τῆς διάρκειας ἐκάστου τόνου θὰ εἶναι ± 50 χιλιοστὰ τοῦ δευτερολέπτου.

(III) Τὸ μεταξὺ δύο διαδοχικῶν τόνων διάστημα δὲν θὰ ὑπερβαίῃ τὰ 50 χιλιοστὰ τοῦ δευτερολέπτου.

(IV) Ὁ λόγος εὗρους τοῦ ἰσχυροτέρου τόνου πρὸς τὸν τοῦ ἀσθενεστεροῦ τόνου θὰ περιλαμβάνεται μεταξὺ 1 καὶ 1,2.

(στ) Ὁ ἀπαιτούμενος δέκτης ὑπὸ τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θὰ εἶναι ἱκανὸς νὰ λαμβάνῃ ἐπὶ τῆς ραδιοηλεκτρονικῆς συχνότητος κινδύνου καὶ ἐπὶ μιᾶς τοῦλάχιστον ἐτέρας συχνότητος διαθεσίμου διὰ τοὺς ναυτικοὺς ραδιοηλεκτρονικοὺς σταθμοὺς εἰς τὰς ζώνας μεταξὺ 1,605 Kc/s καὶ 2,850 Kc/s διὰ χρησιμοποιήσεως τῆς κατηγορίας ἐκπομπῆς τῆς καθοριζομένης ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπι-

* Ἐν ἐλλείψει μετρήσεων τῆς ἐντάσεως τοῦ πεδίου, δύνανται νὰ γίνῃ δεκτὸν ὅτι ἡ ἐμβέλεια αὕτη θέλει ἐπιτευχθῆ μὲ ἰσχύϊν 15 βάττ ἐπὶ τῆς κεραίας (μὴ διαμορφωμένον φέρον κύμα) μὲ 27 ο]ο ἀπόδοσιν τῆς κεραίας.

κοινωνίας δια τὰς συχνότητες ταύτας. Ἐπί πλέον, ὁ δέκτης θὰ ἐπιτρέπη τὴν λήψιν ἐπὶ ἐτέρων τοιούτων συχνότητων καὶ εἰς τὰς κατηγορίας ἐκπομπῆς τὰς καθοριζόμενας ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας, ὡς αὗται χρησιμοποιοῦνται διὰ τὴν ἐκπομπὴν Ραδιοτηλεφωνικῶς μετεωρολογικῶν δελτίων καὶ ἐτέρων τοιούτων ἀνακοινώσεων σχετικῶν πρὸς τὴν ἀσφάλειαν ναυσιπλοίας, ὡς ἡ Ἀρχὴ ἤθελε κρίνει ἀναγκαῖον. Ὁ δέκτης θὰ ἔχῃ ἀρκετὴν εὐαισθησίαν διὰ νὰ δίδῃ σήματα διὰ μεγαφώνου ὅταν ἡ ἔντασις εἰς τὴν εἴσοδον τοῦ δέκτου εἶναι χαμηλὴ μέχρι 50 μικροβόλτ.

(ζ) Ὁ χρησιμοποιούμενος δέκτης διὰ τὴν φυλακὴν ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεφωνικῆς συχνότητος κινδύνου θὰ ρυθμίζεται ἐκ τῶν προτέρων εἰς τὴν συχνότητα ταύτην, ἢ θὰ ἔχῃ τοιαύτην διάταξιν ὥστε ἡ ρύθμισις ἐπὶ τῆς συχνότητος ταύτης νὰ δύναται νὰ ἐκτελεῖται κατὰ ταχὺν καὶ ἀκριβῆ τρόπον καὶ ὅταν ὁ δέκτης ἔχῃ ρυθμισθῆ ἐπὶ τῆς συχνότητος ταύτης, δὲν θὰ δύναται εὐκόλως νὰ ἀποσυντονισθῆ ἐξ ἀβλεψίας. Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ παρατείνῃ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἀπαιτήσεων τῆς παρούσης παραγράφου εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ὑπαρχουσῶν ἐγκαταστάσεων διὰ περίοδον μὴ ὑπερβαίνουσαν τὴν τριετίαν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(η) Ἴνα ἐπιτρέπεται ἡ ταχεῖα ἐναλλαγὴ ἀπὸ ἐκπομπῆς εἰς λήψιν, ὅταν ἡ ἐναλλαγὴ ἐκτελεῖται διὰ τῆς χειρὸς, τὸ χειριστήριον τοῦ μέσου ἐναλλαγῆς θὰ εἶναι τοποθετημένον, ἐφ' ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, ἐπὶ τοῦ μικροφώνου ἢ ἐπὶ τῆς τηλεφωνικῆς συσκευῆς.

(θ) Ὅταν τὸ πλοῖον εὐρίσκεται ἐν πλῶ, θὰ ὑπάρχῃ κυρία πηγὴ ἐνεργείας διαθέσιμος ἀνά πάσαν στιγμὴν ἱκανὴ νὰ θέσῃ τὴν ἐγκατάστασιν εἰς λειτουργίαν εἰς τὴν κανονικὴν ἐμβέλειαν τὴν καθοριζομένην ὑπὸ τῆς παραγράφου (γ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. Ἐὰν προβλέπωνται συστοιχία συσσωρευτῶν, θὰ ἔχουν εἰς πάσας τὰς περιστάσεις ἱκανὴν χωρητικότητα ἵνα θέτουν εἰς λειτουργίαν τὸν πομπὸν καὶ τὸν δέκτην ἐπὶ ἕξ τοῦλάχιστον συνεχεῖς ὥρας ὑπὸ κανονικᾶς συνθήκας λειτουργίας. * Εἰς τὰς ἐγκαταστάσεις φορτηγῶν πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος 500 κάρων καὶ ἄνω ἀλλὰ μικροτέρας τῶν 1.600 κάρων γενομένης τὴν 15 Νοεμβρίου 1952 καὶ βραδύτερον θὰ προβλέπεται ἐφεδρική πηγὴ ἐνεργείας εἰς τὸ ἀνώτερον μέρος τοῦ πλοίου, ἐκτὸς ἐὰν ἡ κυρία πηγὴ ἐνεργείας εἶναι τοποθετημένη ἐκεῖ.

(ι) Ἡ βοηθητικὴ πηγὴ ἐνεργείας, ἐὰν ὑπάρχῃ, δύναται νὰ χρησιμοποιῆται μόνον ὅπως τροφοδοτῆ :

(I) Τὴν ραδιοτηλεφωνικὴν ἐγκατάστασιν.

(II) Τὸν φωτισμὸν κινδύνου τὸν καθοριζόμενον ὑπὸ τῆς παραγράφου (δ) τοῦ Κανονισμοῦ 14 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, καὶ

(III) τὸ ἀπαιτούμενον μέσον ὑπὸ τῆς παραγράφου (δ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ διὰ τὴν παραγωγὴν τοῦ ραδιοτηλεφωνικοῦ σήματος κινδύνου.

(ια) Παρὰ τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (ι) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν χρῆσιν τῆς ἐφεδρικῆς πηγῆς ἐνεργείας, ἐὰν ὑπάρχῃ αὕτη, διὰ τὸ ραδιογωνιόμετρον, ἐὰν ὑπάρχῃ τοῦτο, καὶ δι' ἀριθμὸν κυκλωμάτων κινδύνου χαμηλῆς ἰσχύος ἅτινα περιορίζονται ἐξ φωτισμοῦ κινδύνου ἐπὶ τοῦ καταστρώματος λέμβων, ὑπὸ τῶν ὅρων ὅτι τὰ ἐπιπρόσθετα φορτία δύναται εὐκόλως νὰ ἀποσυνδεθῶν καὶ ἡ πηγὴ ἐνεργείας εἶναι ἐπικρατοῦς χωρητικότητος ἵνα ἀντιμετωπίζῃ ταῦτα.

* Πρὸς τὸν σκοπὸν καθορισμοῦ τοῦ ἠλεκτρικοῦ φορτίου τὸ ὅποιον θὰ χορηγῆται ὑπὸ τῶν συστοιχιῶν διὰ τὰς ὁποίας ἀπαιτεῖται νὰ ἔχουν περιθώριον χωρητικότητος ἕξ ὥρων, ὁ κατωτέρω τύπος συνιστᾶται ἐνδεικτικῶς :

τὸ 1]2 τῆς ἀπαιτουμένης καταναλώσεως ρεύματος διὰ μετὰδοσιν ὁμιλίας

+ τὴν κατανάλωσιν ρεύματος τοῦ δέκτου

+ τὴν κατανάλωσιν ρεύματος ἄλλων τῶν προσθέτων φορτίων τὰ ὅποια αἱ συστοιχίαι δύναται νὰ τροφοδοτῶν εἰς περιπτώσιν κινδύνου ἢ ἐπιχειρήσεως ἀνάγκης.

(ιβ) Ὅταν τὸ πλοῖον εὐρίσκεται ἐν πλῶ, αἱ συστοιχίαι, ἐὰν ὑπάρχουν, θὰ τηροῦνται φορτισμέναι ἵνα ἀνταποκρίνονται εἰς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (θ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(ιγ) Θὰ προβλέπεται καὶ θὰ ἐγκαθίσταται μία κεραία καὶ ἐὰν αὕτη κρέμαται ἐκ στηριγμάτων ἅτινα ὑπόκεινται εἰς κραδασμούς, τότε εἰς τὰ πλοῖα ὀλικῆς χωρητικότητος 500 κάρων καὶ ἄνω ἀλλὰ κατωτέρας τῶν 1.600 κάρων, θὰ προστατεύεται αὕτη ἐναντι θραύσεως. Ἐπί πλέον, θὰ ὑπάρχῃ μία ἀμυβή κεραία πλήρως ἐξηρημένη πρὸς ἕμισον ἀντικατάστασιν, ἢ, ὅταν τοῦτο δὲν εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, θὰ ὑπάρχῃ ἀρκετὴ ποσότης σήματος κεραίας καὶ μονοστήρες διὰ τὴν τοποθέτησιν μιᾶς ἀμυβῆς κεραίας. Θὰ προβλέπωνται ἐπίσης τὰ ἀπαιτούμενα ἐργαλεῖα διὰ τὴν τοποθέτησιν τῆς κεραίας.

ΜΕΡΟΣ Δ΄

ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΑ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ

Κανονισμὸς 16.

Ἡμερολόγια Ἀσυρμάτου.

(α) Τὸ ἡμερολόγιον ἀσυρμάτου (ἡμερολόγιον ὑπηρεσίας ἀσυρμάτου) ὅπερ ἀπαιτεῖται παρὰ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας διὰ πλοῖον τὸ ὅποιον ἔχει σταθμὸν ἀσυρμάτου συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 11 ἢ τὸν Κανονισμὸν 1 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου θὰ τηρεῖται ἐντὸς τοῦ θαλάμου ἀσυρμάτου κατὰ τὸν πλοῖον. Ἐκαστος ἀξιωματικὸς ἀσυρματιστῆς θὰ καταχωρῆ ἐν τῷ ἡμερολόγιῳ τὸ ὄνομα αὐτοῦ, τὰς ὥρας ἐνάρξεως καὶ λήξεως τῆς φυλακῆς αὐτοῦ, πάντα τὰ γεγονότα σχετικὰ μετὰ τὴν ὑπηρεσίαν ἀσυρμάτου ἅτινα ἔλαβον χώραν διαρκούσης τῆς φυλακῆς αὐτοῦ καὶ ἅτινα φαίνονται νὰ ἔχουν σημασίαν διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῆς ζωῆς ἐν θαλάσῃ. Ἐπί πλέον, θὰ καταχωροῦνται εἰς τὸ ἡμερολόγιον :

(I) Αἱ ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας ἀπαιτούμεναι καταχωρήσεις.

(II) Λεπτομέρειαι συντηρήσεως τῶν συστοιχιῶν, περιλαμβανομένης τῆς ἀναγραφῆς τῆς φορτίσεως αὐτῶν, κατὰ τὸν τύπον τὸν προσδιοριζόμενον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(III) Ἡμερησίαι ἐκθέσεις ἀναφέρουσα ὅτι ἐξεπληρώθησαν αἱ ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (ιστ) τοῦ Κανονισμοῦ 9 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(IV) Λεπτομέρειαι τῶν δοκιμῶν τοῦ ἐφεδρικοῦ πομπῶ καὶ τῆς ἐφεδρικῆς πηγῆς ἐνεργείας ἐπιτελεσθεισῶν συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον (ιθ) τοῦ Κανονισμοῦ 9 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(V) Ἐπὶ πλοίων ἐφοδιασμένων διὰ ραδιοτηλεγραφικοῦ αὐτομάτου σήματος κινδύνου, λεπτομέρειαι γενομένων δοκιμῶν συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον (γ) τοῦ Κανονισμοῦ 10 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(VI) Λεπτομέρειαι συντηρήσεως τῶν συστοιχιῶν περιλαμβανομένης τῆς ἀναγραφῆς τῆς φορτίσεως αὐτῶν (ἐὰν ἔλαβε χώραν) τῆς ἀπαιτουμένης ὑπὸ τῆς παραγράφου (ι) τοῦ Κανονισμοῦ 12 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καὶ λεπτομέρειαι τῶν δοκιμῶν τῶν ἀπαιτουμένων ὑπὸ τῆς παραγράφου ταύτης σχετικῶν πρὸς τοὺς πομπῶς τοὺς ἐγκατεστημένους εἰς τὰς μετὰ κινητῆρος σωσιβίους λέμβους.

(VII) Λεπτομέρειαι συντηρήσεως τῶν συστοιχιῶν, περιλαμβανομένης τῆς ἀναγραφῆς τῆς φορτίσεως αὐτῶν (ἐὰν ἔλαβε χώραν) τῆς ἀπαιτουμένης ὑπὸ τῆς παραγράφου (θ) τοῦ Κανονισμοῦ 13 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καὶ λεπτομέρειαι τῶν ἀπαιτουμένων δοκιμῶν ὑπὸ τῆς παραγράφου ταύτης σχετικῶν πρὸς τὰς φορητὰς ραδιοτηλεγραφικὰς συσκευὰς διὰ τὰ πλοῖα σωστικὰ μέσα.

(β) Τὸ ἡμερολόγιον ἀσυρμάτου (ἡμερολόγιον ὑπηρεσίας ἀσυρμάτου) τὸ ἀπαιτούμενον ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας διὰ πλοίων ἐφωδιασμένον διὰ ραδιοτηλεφωνικοῦ σταθμοῦ συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμόν 4 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, θὰ τηρῆται εἰς τὴν θέσιν εἰς τὴν ὁποίαν τηρεῖται ἢ φυλακὴ ἀκροάσεως. Πᾶς πτυχιούχος ραδιοτηλεφωνητῆς καὶ πᾶς πλοίαρχος, ἀξιωματικὸς ἢ μέλος πληρώματος ὅστις ἐκτελεσὶ φυλακὴν ἀκροάσεως συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμόν 7 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, θὰ καταχωρῆ εἰς τὸ ἡμερολόγιον μετὰ τοῦ ὀνόματος αὐτοῦ, τὰς λεπτομερείας πάντων τῶν συμβάντων σχετικῶν πρὸς τὴν ὑπηρεσίαν ἀσυρμάτου ἅτινα λαμβάνουν χώραν κατὰ τὴν φυλακὴν αὐτοῦ καὶ ἅτινα φαίνονται νὰ ἔχουν σημασίαν διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσῃ. Ἐπι πλεόν θὰ καταχωροῦνται εἰς τὸ ἡμερολόγιον :

- (I) Αἱ ἀπαιτούμεναι λεπτομέρειαι ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας.
 - (II) Ἡ ὥρα κατὰ τὴν ὁποίαν ἀρχεται ἢ φυλακὴ ἀκροάσεως ὅταν τὸ πλοῖον ἀποπλῆ ἐκ τοῦ λιμένα καὶ ἢ ὥρα κατὰ τὴν ὁποίαν λήγει ἢ φυλακὴ κατὰ τὸν κατάπλου τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα.
 - (III) Ἡ ὥρα κατὰ τὴν ὁποίαν ἢ φυλακὴ ἀκροάσεως διεκόπη δι' οἰονδήποτε λόγον, καθὼς καὶ ἢ αἰτία διακοπῆς καὶ ἢ ὥρα κατὰ τὴν ὁποίαν ἢ φυλακὴ ἀκροάσεως ἐπανελήφθη.
 - (IV) Λεπτομέρειαι τῆς συντηρήσεως τῶν συστοιχιῶν (ἐὰν ὑπάρχουν) περιλαμβανομένης τῆς ἀναγραφῆς τῆς φορτίσεως τῆς καθοριζομένης ὑπὸ τῆς παραγράφου (ιβ) τοῦ Κανονισμοῦ 15 τοῦ πορόντος Κεφαλαίου.
 - (V) Λεπτομέρειαι τῆς συντηρήσεως τῶν συστοιχιῶν, συμπεριλαμβανομένης τῆς ἀναγραφῆς τῆς φορτίσεως (ἐὰν ἔλαβε χώραν) τῆς καθοριζομένης ὑπὸ τῆς παραγράφου (θ) τοῦ Κανονισμοῦ 13 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, καὶ λεπτομέρειαι τῶν ἀπαιτούμενων δοκιμῶν ὑπὸ τῆς αὐτῆς παραγράφου σχετικῶς πρὸς τὰς φορητὰς ραδιοτηλεγραφικὰς συσκευὰς διὰ πλωτὰ συστημὰ μέσα.
- (γ) Τὰ ἡμερολόγια τοῦ ἀσυρμάτου θὰ εἶναι διαθέσιμα πρὸς ἐπιθεώρησιν ὑπὸ τῶν ἐξουσιοδοτημένων ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ἀρμοδίων διὰ τριαύτην ἐπιθεώρησιν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ V

Ἀσφάλεια Ναυσιπλοίας.

Κανονισμὸς 1.

Ἐφαρμογὴ.

Τὸ παρὸν Κεφάλαιον, ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως ρητῶς ὀρίζεται ἐν τῷ Κεφαλαίῳ τούτῳ, ἐφαρμόζεται εἰς ὅλα τὰ πλοῖα δι' ὅλα τὰ ταξίδια, ἐξαίρεσει τῶν πολεμικῶν πλοίων καὶ τῶν πλοίων τῶν ναυσιπλοούντων ἀποκλειστικῶς ἐντὸς τῶν Μεγάλων Λιμνῶν τῆς Βορείου Ἀμερικῆς καὶ τῶν συγκοινωνούντων καὶ τῶν εἰσρεόντων εἰς ταύτας ὑδάτων καὶ πρὸς ἀνατολὰς τόσον, ὅσον ἢ κατωτέρω ἔξοδος τοῦ φράγματός τοῦ Ἀγίου Λαμβέρτου εἰς Μοντρεάλ τῆς Ἐπαρχίας τοῦ Κεμπέκ (Καναδῆς).

Κανονισμὸς 2.

Σήματα Κινδύνου.

(α) Ὁ πλοίαρχος παντὸς πλοίου ὑπερ συναντᾶ ἐπικινδύνους πάγους, ἐπικίνδυνον ἐγκαταλειμμένον ναυάγιον ἢ πάντα ἄλλον ἄμεσον κίνδυνον διὰ τὴν ναυσιπλοίαν, ἢ τροπικὴν θύελλαν, ἢ συναντᾶ θερμοκρασίας ἀέρος κατωτέρας τοῦ βαθμοῦ πῆξεως ἐν συνδυασμῷ μετ' ἀνέμων δυνάμεως καταγίδος, προκαλοῦντων τὴν ἐπιπάθεισιν πάγου ἐπὶ τῶν ὑπεριερατωσκειῶν, ἢ ἀνέμους δυνάμεως 10 ἢ ἀνωτέρας τῶν 10 τῆς κλίμακος Μπωφόρ διὰ τοὺς ὁποίους δὲν ἔχει ληφθῆ σῆμα θυέλλης, ὑποχρεοῦται νὰ πληροφρήσῃ περὶ τούτου διὰ παντὸς εἰς τὴν διάθεσίν του μέσου τὰ ἐν τῇ γειτνιαζούσῃ περιοχῇ πλοῖα, καθὼς καὶ τὰς ἀρμοδίας Ἀρχὰς τοῦ πρώτου σημείου τῆς ἀκτῆς μετὰ τοῦ ὁποίου δύναται νὰ ἐπικοινωνήσῃ. Ὁ τύπος κατὰ τὸν ὁποῖον διαβιβάζεται ἢ πληροφῶρια δὲν

εἶναι ὑποχρεωτικὸς. Δύναται νὰ μεταδίδεται, εἴτε εἰς ἀπλὴν γλῶσσαν (κατὰ προτίμησιν Ἀγγλικήν), εἴτε διὰ μέσου τοῦ Διεθνoῦς Κώδικος Σήματος. Θὰ μεταδίδεται ραδιοτηλεγραφικῶς πρὸς πάντα τὰ γειτνιαζόμενα πλοῖα καὶ θὰ ἀποστέλλεται εἰς τὸ πρῶτον σημεῖον τῆς ἀκτῆς μετὰ τοῦ ὁποίου δύναται νὰ γίνῃ ἐπικοινωνία, μετ' τὴν παράκλησιν ὅπως μεταδοθῆ εἰς τὰς ἀρμοδίας Ἀρχὰς.

(β) Πᾶν συμβαλλόμενον Κράτος θὰ λάβῃ τὰ ἀναγκαῖα μέτρα ἵνα ἐξασφαλίξεται ὅτι ὅταν λαμβάνεται πληροφῶρια περὶ τῶν κινδύνων τῶν προσδιοριζομένων εἰς τὴν παράγραφον (α), αὕτη θὰ φέρεται ταχέως εἰς γνῶσιν τῶν ἐνδιαφερομένων καὶ θὰ κοινοποιῆται εἰς τὰ ἄλλα ἐνδιαφερόμενα Κράτη.

(γ) Ἡ μεταβίβασις σημάτων ἀφορώντων τοὺς καθοριζομένους κινδύνους εἶναι ἐλευθέρως πληρωμῆς διὰ τὰ ἐνδιαφερόμενα πλοῖα.

(δ) Εἰς ὅλα τὰ ραδιοτηλεγραφικὰ σήματα τὰ διαβιβαζόμενα συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θὰ προηγῆται τὸ Σῆμα Ἀσφαλείας, χρησιμοποιοῦμένης τῆς διαδικασίας τῆς καθοριζομένης ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας, ὡς καθορίζεται ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 2 τοῦ Κεφαλαίου IV.

Κανονισμὸς 3.

Πληροφῶριαι Ἀπαιτούμεναι εἰς τὰ Σήματα Κινδύνου.

Αἱ ἀκόλουθοι πληροφῶριαι ἀπαιτοῦνται εἰς τὰ σήματα κινδύνου :

(α) Πάγοι, Ἐγκαταλειμμένα Ναυάγια καὶ ἄλλοι ἄμεσοι Κίνδυνοι εἰς τὴν Ναυσιπλοίαν.

(I) Τὸ εἶδος τοῦ πάγου, τοῦ ἐγκαταλειμμένου ναυαγίου ἢ τοῦ κινδύνου ἅτινα παρατηρήθησαν.

(II) Ἡ θέσις τοῦ πάγου, τοῦ ἐγκαταλειμμένου ναυαγίου ἢ τοῦ κινδύνου κατὰ τὴν τελευταίαν γενομένην παρατήρησιν.

(III) Ἡ ὥρα καὶ ἢ ἡμερομηνία (μέση ὥρα Γκρήνουιτς) κατὰ τὰς ὁποίας παρατηρήθη τελευταίως ὁ κίνδυνος.

(β) Τροπικαὶ θύελλαι (Αἰάλαες εἰς τὰς Δυτικὰς Ἰνδίας, Τυφῶνες εἰς τὴν Σινικὴν Θάλασσαν, Κυκλώνες εἰς τὰ Ἰνδικὰ ὕδατα καὶ Θύελλαι ὁμοίας φύσεως εἰς ἄλλας περιοχὰς).

(I) Ἀνακοίνωσις ὅτι συνηγήθη τροπικὴ θύελλα. Ἡ ὑποχρέωσις αὕτη δέον νὰ ἐρμηνεύεται ἐν εὐρεῖ πνεύματι καὶ ἢ πληροφῶριαν νὰ διαβιβάζεται ὡς ὅτις ὁ πλοίαρχος ἔχει πάντα λόγον νὰ πιστεύῃ ὅτι τροπικὴ θύελλα ἀναπτύσσεται ἢ ὑπάρχει εἰς τὴν γειτνιαζοῦσαν περιοχὴν.

(II) Ὥρα, ἡμερομηνία (μέση ὥρα Γκρήνουιτς) καὶ θέσις τοῦ πλοίου ὅταν ἐγένετο ἢ παρατήρησις.

(III) Τὸ μήνυμα θὰ περιλαμβάνῃ περισσοτέρας, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, ἐκ τῶν ἀκολούθων πληροφῶριῶν :

Τὴν βαρομετρικὴν πίεσιν, κατὰ προτίμησιν διορθωμένην (καθοριζομένην εἰς χιλιοβαρίδας, δακτύλους ἢ χιλιοστόμετρα καὶ ἐὰν εἶναι διωρθωμένη ἢ μή).

Τὴν βαρομετρικὴν τάσιν (τὴν ἐπελθοῦσαν ἀλλαγὴν βαρομετρικῆς πίεσεως κατὰ τὰς τρεῖς τελευταίας ὥρας).

Τὴν πραγματικὴν διεύθυνσιν ἀνέμου

Τὴν δυνάμιν ἀνέμου (κλίμαξ Μπωφόρ).

Τὴν κατάστασιν τῆς θαλάσσης (εὐθαλασσία, μετρία, τεταραγμένη, τρικυμιώδης).

Τὴν ἀποθαλασσίαν (ἐλαφρὰ, μετρία, ἰσχυρὰ) καὶ τὴν πραγματικὴν διεύθυνσιν ἐκ τῆς ὁποίας προέρχεται. Ἡ περίοδος ἢ τὸ μῆκος τῆς ἀποθαλασσίας (βραχεῖα, μέση μακρὰ) θὰ ἦτο ἐπίσης χρήσιμος.

Τὴν ἀληθῆ πορείαν καὶ τὴν ταχύτητα τοῦ πλοίου.

(γ) Μεταγενέστεραι Παρατηρήσεις. Ὅσκις ὁ πλοίαρχος ἀναφέρει τροπικὴν ἢ ἄλλην ἐπικίνδυνον θύελλαν εὐκαίον θὰ εἶναι, οὐχὶ ὁμοῦ καὶ ὑποχρεωτικόν, νὰ ἐκτελοῦνται περαιτέρω παρατηρήσεις καὶ νὰ διαβιβάζωνται ἀνά ὥραν, ἐὰν

είναι πρακτικῶς δυνατόν, ἀλλ' ἐν πάσῃ περιπτώσει κατὰ διαστήματα οὐχὶ μεγαλειότερα τῶν τριῶν ὥρων, καθ' ἑλὴν τὴν διάρκειαν παραμονῆς τοῦ πλοίου ὑπὸ τὴν ἐπίδρασιν τῆς θυέλλης.

(δ) Ἄνεμοι δυνάμει 10 ἢ ἀνωτέρας τῆς κλίμακος Μπωφόρ διὰ τοὺς ὁποίους δὲν ἔχει ληφθῆ μῆνυμα θυέλλης.

Ἡ περίπτωσις αὕτη ἀφορᾷ ἄλλας θυέλλας πλὴν τῶν τροπικῶν τῶν ἀναφερομένων εἰς τὴν παράγραφον (β). Ὅταν συναντᾶται τοιαύτη θυέλλα, τὸ σῆμα θὰ περιλαμβάνῃ ὁμοίως πληροφορίας πρὸς τὰς ἀναφερομένας εἰς τὴν παράγραφον (β) ἐξαιρουμένων τῶν λεπτομερειῶν τῶν ἀφορωσῶν τὴν κατάστασιν τῆς θαλάσσης καὶ τῆς ἀποθαλασσίας.

(ε) Θερμοκρασίαι ἀέρος κατώτεροι τοῦ βαθμοῦ πήξεως ἐν συνδυασμῷ μετὰ ἀνέμων δυνάμει καταιγίδος αἱ ὁποῖαι προξενοῦν σοβαρὰν συμπίκνωσιν πάγου ἐπὶ τῶν ὑπερκατασκευῶν.

(I) Ὁρα καὶ ἡμερομηνία (μέση ὥρα Γερήνουιτε)

(II) Θερμοκρασία ἀέρος.

(III) Θερμοκρασία θαλάσσης (ἐὰν δυνατόν).

(IV) Ἴσχυς ἀνέμου καὶ διεύθυνσις.

Παραδείγματα.

Πάγος

TTT Πάγος. Μέγα παγόβουρον ἐθεάθη εἰς 4605 B., 4410 Δ., ὥραν 0800 GMT, Μαΐου 15.

Ναυάγια ἐγκαταλειμμένα

TTT Ναυάγιον ἐγκαταλειμμένον. Παρατηρηθὲν ναυάγιον ἐγκαταλειμμένον σχεδὸν ἐν ὑποπλεύσει εἰς 4006 B., 1243 Δ., ὥραν 1630 GMT, Ἀπριλίου 21.

Κίνδυνος εἰς ναυσιπλοῖαν

TTT Ναυσιπλοῖα. Πυρσωρίς. Ἄλφα ἐκτὸς θέσεώς της, 1800 GMT, Ἰανουαρίου 3.

Τροπικὴ θυέλλα

TTT Θυέλλα, 0030 GMT, Αὐγούστου 18, 2204 B., 11354 A., Βαρόμετρον διορθωμένον 994 χιλιοβαρίδες, τάσις εἰς πτώσιν 6 χιλιοβαρίδες. Ἄνεμος ΒΔ, δύναμις 9, ἰσχυραὶ ριπαί, Ἴσχυρὰ ἀποθαλασσία ἀνατολικῶς. Πορεία 067, 5 κόμβοι.

TTT Θυέλλα. Ἐνδείξεις προσεγγίσεως λαίλαπος. 1300 GMT, Σεπτεμβρίου 14, 2200 B., 7236 Δ., Βαρόμετρον διορθωμένον 29,64 δάκτυλοι, τάσις πτώσεως 0,015 δάκτυλοι. Ἄνεμος ΒΑ, δύναμις 8, συχνοὶ καταιγισμοὶ βροχῆς. Πορεία 035,9 Κόμβοι.

TTT Θυέλλα. Συνθῆκαι δεκνύουσι σχηματισμὸν ἰσχυροῦ κυκλώνος. 0200 GMT Μαΐου 4, 1620 B., 9203 A., Βαρόμετρον μὴ διορθωμένον 753 χιλιοστόμετρα, τάσις πτώσεως 5 χιλιοστόμετρα. Ἄνεμος Ν πρὸς Δ. δύναμις 5, Πορεία 300, 8 Κόμβοι.

TTT Θυέλλα. Τυφὼν πρὸς ΝΑ. 0300 GMT, 12 Ἰουνίου. 1812 B., 12605 A., Βαρόμετρον πίπτει ταχέως. Ἄνεμος αὐξάνων ἀπὸ Β.

TTT Θυέλλα. Δύναμις ἀνέμου 11, δὲν ἐλήφθη εἰδοποιήσις θυέλλης, 0300 GMT, Μαΐου 4, 4830 B, 30 Δ., Βαρόμετρον διορθωμένον 983 χιλιοβαρίδες, τάσις πτώσεως 4 χιλιοβαρίδες. Ἄνεμος ΝΔ, δύναμις 11 μεταβαλλομένη. Πορεία 260, 6 Κόμβοι.

Ἐπικάθισις πάγου.

TTT Σοβαρὰ ἐπικάθισις πάγου. 1.400 GMT, Μαρτίου 2, 69 B., 10 Δ., Θερμοκρασία ἀέρος 18, Θερμοκρασία θαλάσσης 29, Ἄνεμος ΒΑ, δύναμις 8.

Κανονισμὸς 4.

Μετεωρολογικαὶ Ὑπηρεσίαι.

(α) Τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἐνθαρρύνουν τὴν συλλογὴν ὑπὸ τῶν ἐν πλῶ πλοίων μετεωρολογικῶν στοιχείων καὶ νὰ μεριμνοῦν διὰ τὴν ἐξέτασιν αὐτῶν, διάδοσιν καὶ ἀνταλλαγὴν αὐτῶν κατὰ τὸν λυσιτελέστερον τρόπον πρὸς τὸν σκοπὸν ἐξυπηρέτησεως τῆς ναυτιλίας. Αἱ Ἀρχαὶ θὰ ἐνθαρρύνουν τὴν χρῆσιν ὀργάνων μεγάλου βαθμοῦ ἀκριβείας, καὶ θὰ διευκολύνουν τὸν ἔλεγχον τῶν τοιούτων ὀργάνων, ὅταν ζητῆται τοῦτο.

(β) Ἰδιαιτέρως τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουν νὰ συνεργάζωνται διὰ τὴν ἐφαρμογὴν, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, τῶν ἀκολουθῶν μετεωρολογικῶν διατάξεων :

(I) Νὰ εἰδοποιοῦν τὰ πλοῖα διὰ καταιγίδας, θυέλλας καὶ τροπικὰς θυέλλας δι' ἀμφοτέρων τῶν μέσων, ἤτοι τόσον δι' ἐμπομπῆς ραδιοηλεκτρονικῶν σημάτων, ὅσον καὶ δι' ἐπιδείξεως καταλλήλων σημείων εἰς σημεία τῆς ἀκτῆς.

(II) Νὰ ἐκδίδουν ἡμερησίως διὰ τοῦ ἀσυρμάτου μετεωρολογικὰ δελτία κατάλληλα διὰ τὴν ναυτιλίαν, περιέχοντα πληροφορίας περὶ τῶν ὕψιστων συνθηκῶν, καιροῦ, κυματισμοῦ καὶ πάγου, προγνωστικὰ καὶ, ἐὰν εἶναι δυνατόν, ἐπαρκεῖς προσθέτους πληροφορίας διὰ τὸν καταρτισμὸν ἐν πλῶ ἀπλῶν μετεωρολογικῶν χαρτῶν καὶ νὰ ἐνθαρρύνουν ἐπίσης τὴν μετάδοσιν καταλλήλων πανομοιότυπων μετεωρολογικῶν χαρτῶν.

(III) Νὰ καταρτίζουσι καὶ νὰ ἐκδίδουσι τὰ ἀναγκαζοῦντα δημοσιεύματα διὰ τὴν ἀποτελεσματικὴν διεξαγωγὴν μετεωρολογικῶν ἐργασιῶν ἐν πλῶ καὶ νὰ μεριμνοῦν, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, διὰ τὴν δημοσίευσιν καὶ τὴν διάθεσιν ἡμερησίων μετεωρολογικῶν χαρτῶν πρὸς πληροφάν τῶν ἀποπλεόντων πλοίων.

(IV) Νὰ μεριμνοῦν ὅπως ἐπιλεγόμενα πλοῖα ἐφοδιάζονται διὰ δεδοκιμασμένων ὀργάνων (καθὼς βαρόμετρον, βαρογράφον, ψυχρόμετρον καὶ κατάλληλον συσκευὴν διὰ τὴν μέτρησιν τῆς Θερμοκρασίας τῆς θαλάσσης) προοριζομένων διὰ τὸν σκοπὸν αὐτόν, ἵνα νὰ λαμβάνουσι μετεωρολογικὰς παρατηρήσεις καθ' ὄρισμένας συμβατικὰς ὥρας διὰ συνοπτικὰς παρατηρήσεις ἐπιφανείας (τετράκις τῆς ἡμέρας τοῦλάχιστον, ὡσάντις αἱ περιστάσεις τὸ ἐπιτρέπουσι) καὶ νὰ ἐνθαρρύνουσι ἄλλα πλοῖα νὰ λαμβάνουσι παρατηρήσεις ὑπὸ ἄλλην μορφήν, ἰδιαιτέρως ὅταν εὐρισκονται εἰς περιοχὰς ἐνθα ἢ ναυσιπλοῖα εἶναι ἀραιά. Τὰ πλοῖα ταῦτα νὰ μεταδίδουσι τὰς παρατηρήσεις των διὰ τοῦ ἀσυρμάτου πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν διαφόρων ἐπισήμων μετεωρολογικῶν ὑπηρεσιῶν, ἐπιναλαμβάνοντα τὰς πληροφορίας των πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν εἰς γειτνιαζούσαν περιοχὴν πλοίων. Ὅταν γειτνιαζοῦν πρὸς τροπικὴν θυέλλαν ἢ πρὸς ὑποπτον τροπικὴν θυέλλαν, τὰ πλοῖα δέον νὰ ἐνθαρρύνονται ὅπως λαμβάνουσι καὶ μεταδίδουσι τὰς παρατηρήσεις των εἰς συχνότερα διαστήματα ὡσάντις εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν εἰς καθήκοντα ναυσιπλοῖας ἀπασχολήσεων τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ πλοίου κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς θυέλλης.

(V) Νὰ μεριμνοῦν διὰ τὴν λήψιν καὶ μετάδοσιν ὑπὸ τῶν παρακτίων σταθμῶν ἀσυρμάτου μετεωρολογικῶν δελτίων ἐκ τῶν πλοίων καὶ πρὸς τὰ πλοῖα. Εἰς τὰ πλοῖα ἅτινα δὲν δύνανται νὰ ἐπικοινωνήσουσι ἀπ' εὐθείας μετὰ τὴν ἀκτῆν, θὰ συνιστᾶται ὅπως μεταδίδουσι τὰ μετεωρολογικὰ των δελτία μέσῳ τῶν ὠκεανοπόρων πλοίων μετεωρολογικῆς ὑπηρεσίας, ἢ μέσῳ ἄλλων πλοίων ἅτινα εὐρίσκονται εἰς ἐπαφὴν μετὰ τὴν ἀκτῆν.

(VI) Νὰ συνιστοῦν εἰς ὅλους τοὺς πλοιάρχους ὅπως εἰδοποιοῦν τὰ γειτνιαζόμενα πλοῖα καθὼς καὶ τοὺς παρακτίους σταθμοὺς ὡσάντις συναντοῦν ἄνεμον ταχύτητος 50 κόμβων καὶ ἄνω (δύναμις 10 κλίμακος Μπωφόρ).

(VII) Νὰ προσπαθοῦν δι' ἐπίτευξιν ὁμοιομορφου διαδικασίας ἐν σχέσει πρὸς τὰς καθορισμένας ἤδη διεθνεῖς μετεωρολογικὰς ὑπηρεσίας, καὶ, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, νὰ συμμορφοῦνται πρὸς τοὺς Τεχνικοὺς Κανονισμοὺς καὶ πρὸς τὰς γενομένας συστάσεις ὑπὸ τοῦ Διεθνoῦς Μετεωρολογικοῦ Ὄργανισμοῦ, εἰς τὸν ὅποιον τὰ Συμβαλ-

λόμυνα Κράτη δύνανται νά αναφέρονται πρός μελέτην και συμβουλήν επί παντός ζητήματος μετεωρολογικῆς φύσεως, ὅπερ δυνατὸν νά ἀνακύψῃ κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(γ) Αἱ πληροφορίες περὶ οὗ ὁ παρὼν Κανονισμὸς θὰ δίδονται ὑπὸ τὸν τύπον τὸν προβλεπόμενον διὰ μετάδοσιν καὶ θὰ μεταδίδονται κατὰ τὴν σειρὰν προτεραιότητος, τὴν καθοριζομένην ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας, κατὰ δὲ τὴν μετάδοσιν «πρὸς ὄλους τοὺς σταθμοὺς» μετεωρολογικῶν πληροφοριῶν, προγνωστικῶν καὶ προειδοποιήσεων, ὅλοι οἱ σταθμοὶ τῶν πλοίων δεόν νά συμμορφοῦνται πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας.

(δ) Προγνωστικά, προειδοποιήσεις, συνοπτικαὶ καὶ ἄλλα μετεωρολογικαὶ ἐκθέσεις προοριζόμεναι διὰ πλοῖα, θὰ ἐκπέμπωνται καὶ θὰ μεταδίδωνται ὑπὸ τῆς ἐθνικῆς ὑπηρεσίας ἐκ τῆς καταλληλοτέρας θέσεως πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν διαφόρων ζωνῶν καὶ περιοχῶν, συμφώνως πρὸς τὰς ἀμοιβαίας συμφωνίας τὰς γενομένας μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων Συμβαλλομένων Κρατῶν.

Κανονισμὸς 5.

Ἑπηρεσία Περιπολίας Πάγων.

(α) Τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουν τὴν ὑπαχρέωσιν νά διατηροῦν ὑπηρεσίαν περιπολίας πάγων καὶ ὑπηρεσίαν μελέτης καὶ παρατήρησεων τῆς καταστάσεως τῶν πάγων ἐν τῷ Βορείῳ Ἀτλαντικῷ. Καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς ἐποχῆς τῶν πάγων, τὰ νοτιανατολικά, τὰ νότια καὶ τὰ νοτιοδυτικὰ ὅρια τῶν περιοχῶν τῶν παγοβοῦνων πλησίον τῶν Μεγάλων Ἰνδίων τῆς Νέας Γῆς, θὰ ἐπιτηροῦνται πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως πληροφοροῦν 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 τὰ πλοῖα καὶ τὰ πληρώματα τὰ ἔχοντα ἀνάγκην τοιαύτης ἐντὸς τῆς ἀκτίνος δράσεως τῶν περιπολικῶν πλοίων.

Κατὰ τὸ ὑπόλοιπον ἔτος ἡ μελέτη καὶ ἡ παρατήρησις τῆς καταστάσεως τῶν πάγων θὰ τηρῆται ἐφ' ὅσον κρίνεται σκόπιμον.

(β) Εἰς πλοῖα καὶ ἀεροσκάφη χρησιμοποιούμενα εἰς τὴν ὑπηρεσίαν περιπολίας πάγων, καὶ τὴν μελέτην καὶ παρατήρησιν τῆς καταστάσεως τῶν πάγων, δύνανται νά ἀνατεθῶσιν, ὑπὸ τοῦ ἐκτελοῦντος τὴν ὑπηρεσίαν Κράτους, καὶ ἄλλα καθήκοντα, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως τὰ καθήκοντα ταῦτα μὴ παρεμποδίζουσι τὴν κυρίαν ἀποστολήν των ἢ μὴ αὐξάνουσι τὰ ἐξοδα τῆς ὑπηρεσίας ταύτης.

Κανονισμὸς 6.

Περιπολία Πάγων. Διαχείρισις καὶ Δαπάναι.

(α) Ἡ Κυβέρνησις τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς δέχεται νά συνεχίσῃ τὴν διαχείρισιν τῆς ὑπηρεσίας περιπολίας πάγων καὶ τὴν μελέτην καὶ παρατήρησιν τῆς καταστάσεως τῶν πάγων, περιλαμβανομένης τῆς μεταδόσεως τῶν οὕτω ἐπιτευχθεισῶν πληροφοριῶν. Τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη τὰ ἰδιαιτέρως ἐνδιαφερόμενα διὰ τὰς ὑπηρεσίας ταύτας, ἀναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωσιν νά συνεισφέρουσι εἰς τὰς δαπάνας συντηρήσεως καὶ λειτουργίας τῶν ὑπηρεσιῶν τούτων. Ἐκαστὴ εἰσφορά θὰ βασίζεται ἐπὶ τῆς ὀλικῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων ἐκάστου συνεισφέροντος Κράτους, τῶν διερχομένων διὰ τῶν περιοχῶν τῶν παγοβοῦνων τῶν ἐπιτηρουμένων ὑπὸ τῆς Ἑπηρεσίας Περιπολίας Πάγων. Ἰδιαιτέρως, ἕκαστον Συμβαλλόμενον Κράτος εἰδικῶς ἐνδιαφερόμενον ἀναλαμβάνει τὴν ὑποχρέωσιν νά συνεισφέρῃ ἐτησίως εἰς τὰς δαπάνας συντηρήσεως καὶ λειτουργίας τῶν ὑπηρεσιῶν τούτων ποσὸν καθοριζόμενον ὑπὸ τῆς ἀναλογίας τοῦ συνόλου τῆς ὀλικῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων τοῦ Συμβαλλομένου Κράτους τῶν διερχομένων κατὰ τὴν ἐποχὴν τῶν πάγων διὰ τῶν περιοχῶν τῶν παγοβοῦνων τῶν ἐπιτηρουμένων ὑπὸ τῆς Ἑπηρεσίας Περιπολίας Πάγων, πρὸς τὸ σύνολον τῆς ὀλικῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων ὅλων τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν τῶν διερχο-

μένων κατὰ τὴν ἐποχὴν τῶν πάγων διὰ τῶν περιοχῶν τῶν παγοβοῦνων τῶν ἐπιτηρουμένων ὑπὸ τῆς Ἑπηρεσίας Περιπολίας Πάγων. Τὰ μὴ Συμβαλλόμενα Κράτη ἄτινα ἐνδιαφέρονται εἰδικῶς, δύνανται νά συνεισφέρουσι, ἐπὶ τῆς αὐτῆς βάσεως, εἰς τὴν δαπάνην συντηρήσεως καὶ λειτουργίας τῶν ὑπηρεσιῶν τούτων. Τὸ ἀναλαβὸν τὴν διαχείρισιν Κράτος θὰ παρέχῃ ἐτησίως εἰς ἕκαστον συνεισφέροντα Κράτος ἐκθεσίαν τῆς ὀλικῆς δαπάνης συντηρήσεως καὶ λειτουργίας τῆς Περιπολίας Πάγων καὶ τῆς κατ' ἀναλογίαν συμμετοχῆς ἐκάστου Συμβαλλομένου Κράτους.

(β) Ἐκαστον τῶν συνεισφερόντων Κρατῶν ἔχει τὸ δικαίωμα νά τροποποιῇ ἢ νά διακόψῃ τὴν εἰσφορὰν αὐτοῦ καὶ ἄλλα Συμβαλλόμενα Κράτη δύνανται νά ἀναλάβουσι νά συνεισφέρουσι εἰς τὴν δαπάνην. Τὸ συνεισφέρον Κράτος ὅπερ θὰ κάμῃ χρῆσιν τοῦ δικαιώματος τούτου θὰ ἐξακολουθῇ νά εἶναι ὑπόχρεον διὰ τὴν τρέχουσαν εἰσφορὰν τοῦ μέχρι τῆς 1ης Σεπτεμβρίου, ἣτις ἐπεται τῆς ἡμερομηνίας κατὰ τὴν ὁποίαν εἰδοποιήσῃ περὶ τῆς προθέσεως αὐτοῦ ὅπως τροποποιήσῃ ἢ διακόψῃ τὴν εἰσφορὰν του. Ἐνα κάμῃ χρῆσιν τοῦ ρηθέντος δικαιώματος δεόν ὅπως εἰδοποιήσῃ τὸ διαχειριζόμενον Κράτος ἐξ τοῦλάχιστον μηνῶν πρὸ τῆς ρηθείσης 1ης Σεπτεμβρίου.

(γ) Ἐάν, καθ' οἰονδήποτε χρόνον, ἡ Κυβέρνησις τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἐπιθυμῆσῃ νά διακόψῃ τὰς ὑπηρεσίας ταύτας, ἢ, ἐάν ἐν τῶν συνεισφερόντων Κρατῶν ἐκφράσῃ τὴν ἐπιθυμίαν νά ἀπαλλαγῇ τῆς εὐθύνης διὰ τὴν χρηματικὴν εἰσφορὰν του, ἢ νά τροποποιήσῃ τὴν εἰσφορὰν του, ἢ ἕτερον συμβαλλόμενον Κράτος ἤθελεν ἐπιθυμῆσαι ὅπως ἀναλάβῃ νά εἰσφέρῃ εἰς τὴν δαπάνην, τὰ συνεισφέροντα Κράτη θέλουσι διακανονίσει τὸ ζήτημα συμφώνως πρὸς τὰ ἀμοιβαία αὐτῶν συμφέροντα.

(δ) Τὰ συνεισφέροντα Κράτη θὰ ἔχουν τὸ δικαίωμα κατόπιν κοινῆς συμφωνίας νά προβαίνουσι ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρὸν εἰς τροποποιήσεις τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καὶ τοῦ Κανονισμοῦ 5, τοῦ παρόντος Κεφαλαίου ὅσας ἤθελον κρίνει ἐπιθυμητάς.

(ε) Ὅπου ὁ παρὼν Κανονισμὸς προβλέπει ὅτι μέτρον τι δύναται νά ληφθῇ κατόπιν συμφωνίας μεταξὺ τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν, αἱ ὑποβαλλόμεναι προτάσεις ὑπὸ οἰουδήποτε Συμβαλλομένου Κράτους πρὸς λήψιν τοῦ μέτρου τούτου θὰ κοινοποιουῦνται πρὸς τὸ ἔχον τὴν διαχείρισιν Κράτος, τὸ ὁποῖον θὰ ἐπικοινωνήσῃ μετὰ τῶν ἄλλων συνεισφερόντων Κρατῶν πρὸς τὸν σκοπὸν νά ἐξακριβώσῃ ἐάν δέχωνται τὰς τοιαύτας προτάσεις. Τὰ ἀποτελέσματα τῆς τοιαύτης ἐρεῦνης θὰ ἀποστέλωνται πρὸς τὰ λοιπὰ συνεισφέροντα Κράτη καὶ τὸ ὑποβάλλον τὴν πρότασιν συμβαλλόμενον Κράτος. Ἰδιαιτέρως, αἱ γενομένης ρυθμίσεις σχετικῶς μετὰ τὰς εἰσφοράς εἰς τὴν δαπάνην τῶν ὑπηρεσιῶν θὰ ἀναθεωροῦνται ὑπὸ τῶν συνεισφερόντων Κρατῶν κατὰ διαστήματα μὴ ὑπερβαίνοντα τὴν τριετίαν. Τὸ διαχειριζόμενον Κράτος θὰ ἀναλαμβάνῃ τὴν πρωτοβουλίαν διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν δεόντων πρὸς τὸν σκοπὸν τούτου.

Κανονισμὸς 7.

Ταχύτης εἰς τὴν Περιοχὴν τῶν Πάγων.

Ὅσῳκις ἀναφέρεται παρουσία πάγων ἐπὶ τῆς πορείας του ἢ πλησίον ταύτης, ὁ πλοίαρχος παντὸς πλοίου ὑποχρεοῦται ὅπως κατὰ τὴν νύκτα πλὴν μετρίαν ταχύτητα, ἢ νά μεταβάλλῃ πορείαν οὕτως ὥστε νά διέλθῃ ἐπαρκῶς μακρὰν τῆς ἐπικινδύνου ζώνης.

Κανονισμὸς 8.

Πορεῖαι Βορείου Ἀτλαντικοῦ.

(α) Ἡ κρατήσασα πρακτικὴ νά ἀκολουθῶνται ἀνεγνωρισμένοι πορεῖαι διὰ τὸν διάπλουον τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ κατ' ἀμφοτέρας τὰς διευθύνσεις καί, ἰδιαιτέρως, πορεῖαι εἰς τὰς συγκλινοῦσας περιοχὰς ἀμφοτέρων τῶν μερῶν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, ἔχει συντελέσει εἰς τὴν ἀποφυγὴν συγκρούσεων μεταξὺ πλοίων καὶ μετὰ παγοβοῦνων καὶ δεόν νά συνιστᾶται εἰς πάντα τὰ ἐνδιαφερόμενα πλοῖα.

(β) Ἡ ἐκλογή τῶν πορειῶν καὶ ἡ πρωτοβουλία ἐνεργείας σχετικῶς πρὸς αὐτάς καὶ ὁ καθορισμὸς τῶν συγκλινοῦσῶν

περιοχῶν ἐπαφίεται εἰς τὴν εὐθύνην τῶν ἐνδιαφερομένων ναυτιλιακῶν ἐταιρειῶν. Τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη θὰ συνδράμουν τὰς ἐταιρείας, ὡς αἰεὶ τοῦτο ἤθελεν αἰτηθῆναι, θέτοντα εἰς τὴν διάθεσίν των πᾶσαν πληροφορίαν σχετικὴν πρὸς τὰς πορείας τὴν ὁποῖαν δύνανται νὰ κατέχουν τὰ Κράτη.

(γ) Τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουν νὰ ἐπιβάλλουν εἰς τὰς ἐταιρείας τὴν ὑποχρέωσιν νὰ δημοσιεύουν τὰς κανονικὰς πορείας τὰς ὁποίας προστίθενται νὰ ἀκολουθήσουν τὰ πλοῖα των ὡς καὶ τὰς ἐκάστοτε μεταβολὰς τῶν πορειῶν τούτων. Ἐπίσης, θὰ ἐξασκοῦν ὅλην τὴν ἐπιτροπὴν των, παροτρύνοντα τοὺς πλοιοκτῆτας ὅλων τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων τῶν διαπλεόντων τὸν Ἀτλαντικόν, νὰ ἀκολουθοῦν τὰς ἀνεγνωρισμένας πορείας, καὶ θὰ κάμουν πᾶν ὅ,τι ἐξαρτᾶται ἐκ τῆς ἐξουσίας των, ὅσον αἱ περιστάσεις τὸ ἐπιτρέπουν, ὅπως ὅλα τὰ πλοῖα ἀκολουθοῦν τὰς πορείας ταύτας ἐντὸς τῶν συγκλινοῦσῶν περιοχῶν. Θὰ προτρέπουν ἐπίσης τοὺς πλοιοκτῆτας ὅλων τῶν πλοίων τῶν διαπλεόντων τὸν Ἀτλαντικόν, ἀπὸ ἢ πρὸς λιμένας τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν ἢ τοῦ Καναδᾶ καὶ διερχομένων πλησίον τῶν Μεγάλων Ὑφάλων τῆς Νέας Γῆς, ὅπως ἀποφεύγουν ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς ἀλιείας, τὰς περιοχὰς ἀλιείας τῆς Νέας Γῆς βορείως τοῦ πλάτους 430 Β. καὶ ὅπως διέρχονται ἐξωθεν τῶν περιοχῶν ἐκεῖνων διὰ τὰς ὁποίας εἶναι γνωστὴ ἢ κρίνεται πιθανὴ ἢ ὑπαρξίς ἐπικινδύνων πάγων.

(δ) Τὸ κράτος ὅπου διαχειρίζεται τὴν ὑπηρεσίαν περιπολίας πάγων παρακαλεῖται νὰ ἀναφέρῃ εἰς τὴν ἐνδιαφερομένην Ἀρχὴν πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον τὸ ὁποῖον παρετηρήθη ὅτι δὲν εὐρίσκεται ἐντὸς κανονικῆς, ἀνεγνωρισμένης ἢ ἀναγγελθείσης πορείας καὶ πᾶν πλοῖον τὸ ὁποῖον διασχίζει τὰ ἀνωτέρω ἀναφερόμενα ἀλιευτικὰ πεδία κατὰ τὴν ἐποχὴν ἀλιείας ἢ ἐκεῖνο τὸ ὁποῖον ὅταν κατευθύνεται πρὸς λιμένας τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν ἢ τοῦ Καναδᾶ ἢ προέρχεται ἐξ αὐτῶν διασχίζει περιοχὰς γνωστὰς ἢ θεωρουμένας ὡς ἐπικινδύνους ἐκ τῆς παρουσίας πάγων.

Κανονισμὸς 9.

Κακὴ Χρῆσις Σημάτων Κινδύνου.

Ἡ χρῆσις διεθνῶς σήματος κινδύνου, ἐκτὸς διὰ τὸν σκοπὸν ὅπως δείξῃ ὅτι πλοῖον τι ἢ ἀεροσκάφος εὐρίσκεται ἐν κινδύνῳ, καὶ ἢ χρῆσις σήματος τὸ ὁποῖον δύναται νὰ συγχισθῆ πρὸς διεθνῆ σήμα κινδύνου, ἀπαγορεύεται εἰς ὅλα τὰ πλοῖα ἢ τὰ ἀεροσκάφη.

Κανονισμὸς 10.

Σήματα Κινδύνου. Ὑποχρέωσεις καὶ Διαδικασίαι.

(α) Ὁ πλοίαρχος παντὸς πλοίου εὐρισκομένου ἐν πλῶ ὅστις λαμβάνει σήμα ἐξ οἰασδήποτε πηγῆς ὅτι πλοῖον ἢ ἀεροσκάφος ἢ σωστικὸν μέσον αὐτῶν εὐρίσκεται ἐν κινδύνῳ, ὑποχρεοῦται νὰ πλεύσῃ ὀλοταχῶς πρὸς βοήθειαν τῶν ἐν κινδύνῳ προσώπων, εἰδοποιῶν ταῦτα, ἐὰν εἶναι δυνατόν, περὶ τούτου. Ἐὰν δὲν δύναται νὰ πράξῃ τοῦτο ἢ ἐὰν, λόγῳ τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην, δὲν θεωρῆ εὐλογον ἢ ἀναγκαῖον νὰ προστρέξῃ εἰς βοήθειάν των, ὀφείλει νὰ καταχωρήσῃ εἰς τὸ ἡμερολόγιον τὸν λόγον διὰ τὸν ὁποῖον δὲν προστρέχει εἰς βοήθειαν τῶν κινδυνευόντων προσώπων.

(β) Ὁ πλοίαρχος πλοίου εὐρισκομένου ἐν κινδύνῳ, ἀφ' οὗ συνεννοηθῆ, ὅσον τοῦτο εἶναι δυνατόν, μετὰ τῶν πλοίαρχων τῶν πλοίων ἅτινα ἀπήντησαν εἰς τὴν ὑπ' αὐτοῦ γενομένην ἐπικλήσιν βοήθειας, ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ ἐπιτάξῃ ἐν ἢ πλειοῦνα ἐκ τῶν πλοίων τούτων τὰ ὁποῖα θεωρεῖ τὰ πλέον ἰκανὰ νὰ παράσχουν βοήθειαν, καὶ ὁ πλοίαρχος ἢ οἱ πλοίαρχοι τοῦ πλοίου ἢ τῶν πλοίων τῶν ἐπιταχθέντων ἔχουν καθήκον νὰ συμμορφωθοῦν πρὸς τὴν ἐπιτάξιν, ἐξακολουθοῦντες νὰ πλεύσῃ ὀλοταχῶς πρὸς βοήθειαν τῶν κινδυνευόντων προσώπων.

(γ) Ὁ πλοίαρχος πλοίου τινὸς ἀπαλλάσσεται τῆς ὑποχρέωσης τῆς ἐπιβαλλομένης ὑπὸ τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἐὰν πληροφορηθῆ ὅτι ἐν ἢ περισσύτερα πλοῖα ἐκτὸς τοῦ ἰδιοῦ του ἔχουν ἐπιταχθῆ καὶ ἔχουν συμμορφωθῆ πρὸς τὴν ἐπιτάξιν.

(δ) Ὁ πλοίαρχος πλοίου τινὸς ἀπαλλάσσεται τῆς ὑποχρέωσης τῆς ἐπιβαλλομένης ὑπὸ τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, καὶ, ἐὰν τὸ πλοῖον του ἔχῃ ἐπιταχθῆ, ἀπὸ

τῆς ὑποχρέωσης τῆς ἐπιβαλλομένης ὑπὸ τῆς παραγράφου (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἐὰν εἰδοποιηθῆ ὑπὸ τῶν κινδυνευόντων προσώπων, ἢ ἀπὸ τὸν πλοίαρχον ἑτέρου πλοίου τὸ ὁποῖον κατέφθασε τὰ πρόσωπα ταῦτα, ὅτι ἢ βοήθεια δὲν εἶναι πλέον ἀναγκαία.

(ε) Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ δὲν ἀντιτίθενται πρὸς τὴν Διεθνή Σύμβασιν περὶ ἐνοποιησῆς κανόνων τινῶν ἀφορώντων τὴν Βοήθειαν καὶ τὴν Διάσωσιν ἐν Θαλάσσῃ, τὴν ὑπογραφεῖσαν ἐν Βρυξέλλαις τὴν 23ην Σεπτεμβρίου 1910, ἰδιαίτερος πρὸς τὴν ὑποχρέωσιν διὰ παροχὴν βοήθειας τὴν ἐπιβαλλομένην ὑπὸ τοῦ ἀρθροῦ 11 τῆς Συμβάσεως ταύτης.

Κανονισμὸς 11.

Φανοὶ Σημάτων.

Ὅλα τὰ πλοῖα ὀλικῆς χωρητικότητος ἀνωτέρως τῶν 150 κάρων, ὅταν ἐκτελοῦν διεθνεῖς πλόας, θὰ φέρουν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἓνα φανὸν σημάτων ἡμέρας καλῆς ἀποδόσεως, ὅστις δὲν θὰ τροφοδοτῆται ἀποκλειστικῶς μόνον ἐκ τῆς κυρίας ἡλεκτρικῆς ἐνεργείας τοῦ πλοίου.

Κανονισμὸς 12.

Συσκευὴ Ραδιογωνιόμετρου.

(α) Ὅλα τὰ πλοῖα ὀλικῆς χωρητικότητος 1600 κάρων καὶ ἄνω, ὅταν ἐκτελοῦν διεθνεῖς πλόας, θὰ εἶναι ἐφοδιασμένα διὰ συσκευῆς ραδιογωνιόμετρου, ἧτις θὰ πληροῖ τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 11 τοῦ Κεφαλαίου IV.

(β) Ἡ Ἀρχὴ δύναται, ἐντὸς περιοχῶν ὅπου θεωρεῖ ὅτι ὁ ἐφοδιασμὸς διὰ τοιαύτης συσκευῆς δὲν εἶναι εὐλόγος ἢ ἀναγκαῖος, νὰ ἐξαίρεσῃ τῆς ἀπαιτήσεως ταύτης πᾶν πλοῖον ὀλικῆς χωρητικότητος κατωτέρως τῶν 5000 κάρων, λαμβανομένου σοβαρῶς ὑπ' ὄψιν τοῦ γεγονότος ὅτι ἡ συσκευὴ Ραδιογωνιόμετρου εἶναι διπλῆς ἀξίας, ἧτοι ὡς ναυτιλιακὸν ὄργανον καὶ ὡς βοήθεια ἐντοπισμοῦ τῶν πλοίων, ἀεροσκαφῶν ἢ πλωτῶν σωστικῶν μέσων.

Κανονισμὸς 13.

Ἐπάνδρωσις.

Τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουν, ἕκαστον διὰ τὰ πλοῖα τῆς ἐθνικότητός του, νὰ τηροῦν ἐν ἰσχύϊ, ἢ, ἐὰν εἶναι ἀναγκαῖον, νὰ υἱοθετοῦν μέτρα πρὸς τὸν σκοπὸν νὰ ἐξασφαλισθῆ ὅτι, ἀπὸ ἀπόψεως ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ, ὅλα τὰ πλοῖα θὰ εἶναι ἐπαρκῶς καὶ ποιητικῶς ἐπανδρωμένα.

Κανονισμὸς 14.

Βοηθήματα Ναυσιπλοίας.

Τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωσιν ὅπως μεριμνοῦν διὰ τὴν ἐγκατάστασιν καὶ συντήρησιν τοιούτων βοηθημάτων ναυσιπλοίας, περιλαμβανομένων τῶν ραδιοφάρων καὶ ἡλεκτρονικῶν βοηθημάτων, ὅσα κατὰ τὴν γνώμην των δικαιολογεῖ ὁ ὄγκος τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως καὶ ἀπαιτεῖ ὁ βαθμὸς τοῦ κινδύνου καὶ νὰ μεριμνοῦν ὅπως αἱ πληροφορίες αἱ σχετικαὶ πρὸς τὰ βοηθήματα ταῦτα, τίθενται εἰς τὴν διάθεσιν πάντων τῶν ἐνδιαφερομένων.

Κανονισμὸς 15.

Ἀναζήτησις καὶ Διάσωσις.

(α) Ἐκαστον Συμβαλλόμενον Κράτος ἀναλαμβάνει τὴν ὑποχρέωσιν ὅπως ἐξασφαλίσῃ τὴν λήψιν τῶν ἀναγκασιούτων μέτρων διὰ τὴν ἐπιτήρησιν τῶν ἀκτῶν καὶ τὴν διάσωσιν κινδυνευόντων προσώπων εἰς τὴν περίεξ τῶν ἀκτῶν τοῦ θάλασσαν. Τὰ μέτρα ταῦτα θὰ περιλαμβάνουν τὴν ἕδρυσιν, τὴν λειτουργίαν καὶ τὴν συντήρησιν τοιούτων μέσων ναυτιλιακῆς ἀσφαλείας, ὅσα κρίνονται πρακτικῶς ἐφαρμοσίμα καὶ ἀναγκαῖα, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς πυκνότητος τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως καὶ τῶν κινδύνων ναυσιπλοίας καὶ θὰ παρέχουν, ὅσον εἶναι δυνατόν, κατ'ἀλλήλα μέσα διὰ τὸν ἐντοπισμὸν καὶ τὴν διάσωσιν τῶν προσώπων τούτων.

(β) Ἐκαστον Συμβαλλόμενον Κράτος ἀναλαμβάνει ὅπως παρέχῃ πληροφορίας σχετικὰς πρὸς τὰ ὑπάρχοντα μέσα διάσωσεως ἅτινα διαθέτει καὶ τὰς προβλέψεις τροποποιήσεως τούτων, ἐὰν ὑπάρχουν τοιαῦτα.

Κανονισμός 16.

Σήματα Διασώσεως.

Τὰ ἀκόλουθα σήματα θὰ χρησιμοποιούνται ὑπὸ τῶν σταθμῶν διασώσεως καὶ τῶν ναυτικῶν μονάδων διασώσεως ὅταν ἐπικοινωνοῦν μετὰ πλοίων ἢ προσώπων ἐν κινδύνῳ καὶ ὑπὸ τῶν πλοίων ἢ προσώπων ἐν κινδύνῳ ὅταν ἐπικοινωνοῦν μετὰ τῶν σταθμῶν διασώσεως καὶ τῶν ναυτικῶν μονάδων διασώσεως. Τὰ χρησιμοποιούμενα σήματα ὑπὸ ἀεροσκαφῶν ἐκτελούντων ἐργασίας ἀναζητήσεως καὶ διασώσεως διὰ τὴν καθοδήγησιν τῶν πλοίων καθορίζονται εἰς τὴν κατωτέρω παράγραφον (δ). Εἰς εἰκονογραφημένους πίναξ περιγράφων τὰ κατωτέρω ἀναφερόμενα σήματα θὰ εἶναι πάντοτε διαθέσιμος εἰς τὸν ἀξιοματικὸν φυλακῆς ἐκάστου πλοίου εἰς τὸ ὅποιον τὸ παρὸν Κεφάλαιον ἐφαρμόζεται.

(α) Ἀπαντήσεις σταθμῶν διασώσεως ἢ ναυτικῶν μονάδων διασώσεως εἰς τὰ σήματα κινδύνου τὰ ἐκπεμπόμενα ὑπὸ πλοίου ἢ προσώπου :

Σήμα.

Τὴν ἡμέραν. Σήμα καπνοῦ πορτοκαλόχρου ἢ συνδυασμένον φωτεινὸν καὶ ἠχητικὸν σήμα (ἀστραπὴ βροντὴ) συνιστάμενον ἐκ τριῶν ἀπλῶν σημάτων πυροδοτουμένων κατὰ διαστήματα ἐνὸς λεπτοῦ περιόδου.

Τὴν νύκτα. Σκυταλὴς λευκῶν ἀστέρων, συνισταμένη ἐκ τριῶν ἀπλῶν σημάτων πυροδοτουμένων κατὰ διαστήματα ἐνὸς λεπτοῦ περιόδου.

Σημασία.

«Σὰς βλέπομεν = βοήθεια θὰ σὰς παρασχεθῆ ὅσον τὸ δυνατόν ταχύτερον».

(Ἡ ἐπανάληψις τῶν σημάτων τούτων θὰ ἔχη τὴν αὐτὴν σημασίαν).

Ἐὰν παραστῆ ἀνάγκη, τὰ σήματα τῆς ἡμέρας δύνανται νὰ ἐκπέμπωνται τὴν νύκτα ἢ τὰ σήματα τῆς νυκτὸς τὴν ἡμέραν.

(β) Σήματα δι' ἀποβίβασιν πρὸς ὀδηγίαν λέμβων μεταφεροσῶν πληρώματα ἢ πρόσωπα ἐν κινδύνῳ :

Σήμα.

Τὴν ἡμέραν. Κατακόρυφος κίνησις λευκῆς σημαίας ἢ τῶν βραχιόνων ἢ πυροδότησις σήματος πρασίνων ἀστέρων ἢ σηματοδότησις τοῦ γράμματος «Κ» (—) τοῦ κώδικος διδομένου ὑπὸ συσκευῆς παραγωγῆς σήματα φωτεινὰ ἢ ἠχητικά.

Τὴν νύκτα. Κατακόρυφος κίνησις λευκοῦ φωτὸς ἢ πυρσοῦ ἢ πυροδότησις σήματος πρασίνων ἀστέρων ἢ σηματοδότησις τοῦ γράμματος «Κ» (—) τοῦ κώδικος διδομένου ὑπὸ συσκευῆς παραγωγῆς σήματα φωτεινὰ ἢ ἠχητικά. Γραμμὴ καταφυγῆς (ἐνδειξίς κατευθύνσεως) δύνανται νὰ δοθῆ διὰ τῆς τοποθετήσεως λευκοῦ σταθεροῦ φωτὸς ἢ λευκοῦ πυρσοῦ εἰς χαμηλότερον ἐπίπεδον καὶ εἰς εὐθείαν γραμμὴν μὲ τὸν παρατηρητήν.

Σημασία.

«Αὐτὴ εἶναι ἡ καλλιτέρα θέσις δι' ἀποβίβασιν».

Σήμα.

Τὴν ἡμέραν. Ὅριζόντιος κίνησις λευκῆς σημαίας ἢ τῶν βραχιόνων, ἐκτεινομένων ὀριζοντίως ἢ πυροδότησις σήματος ἐρυθρῶν ἀστέρων ἢ σηματοδότησις τοῦ γράμματος «S» (...) τοῦ κώδικος διδομένου ὑπὸ συσκευῆς παραγωγῆς σήματα φωτεινὰ ἢ ἠχητικά.

Τὴν νύκτα. Ὅριζόντια κίνησις λευκοῦ φωτὸς ἢ λευκοῦ πυρσοῦ ἢ πυροδότησις σήματος ἐρυθρῶν ἀστέρων ἢ σηματοδότησις τοῦ γράμματος «S» τοῦ κώδικος διδομένου ὑπὸ συσκευῆς παραγωγῆς σήματα φωτεινὰ ἢ ἠχητικά.

Σημασία.

«Ἡ ἀποβίβασις ἐνταῦθα εἶναι ἐξαιρετικῶς ἐπικίνδυνος».

Σήμα.

Τὴν ἡμέραν. Ὅριζόντιος κίνησις λευκῆς σημαίας ἀκολουθουμένη ὑπὸ τῆς ἐμπήξεως τῆς λευκῆς σημαίας εἰς τὸ ἔδαφος καὶ ἐτέρας λευκῆς σημαίας φερομένης πρὸς τὴν ὑποδεικτέαν διεύθυνσιν, ἢ πυροδότησις κατακόρυφως ἐνὸς σήματος ἐρυθρῶν ἀστέρων καὶ ἐνὸς σήματος λευκῶν ἀστέρων κατὰ τὴν διεύθυνσιν τῆς καλλιτέρας θέσεως ἀποβιβάσεως, ἢ σηματοδότησις τοῦ γράμματος «S» (...) τοῦ κώδικος ἀκολουθουμένου ὑπὸ τοῦ γράμματος «R» (—) τοῦ κώδικος ἐὰν καλλιτέρα θέσις ἀποβιβάσεως τῆς ἐν κινδύνῳ λέμβου ὑπάρχη

περισσότερον πρὸς τὰ δεξιὰ τῆς διεύθυνσεως προσεγγίσεως, ἢ σηματοδότησις τοῦ γράμματος «L» (—) τοῦ κώδικος ἐὰν ὑπάρχη καλλιτέρα θέσις ἀποβιβάσεως τῆς ἐν κινδύνῳ λέμβου περισσότερο πρὸς τὰ ἀριστερὰ τῆς διεύθυνσεως προσεγγίσεως.

Τὴν νύκτα. Ὅριζόντιος κίνησις λευκοῦ φωτὸς ἢ πυρσοῦ ἀκολουθουμένη ὑπὸ τῆς τοποθετήσεως τοῦ λευκοῦ φωτὸς εἰς τὸ ἔδαφος καὶ ἐτέρου λευκοῦ φωτὸς ἢ πυρσοῦ διευθυνομένου πρὸς τὴν ὑποδεικτέαν διεύθυνσιν, ἢ πυροδότησις κατακόρυφως ἐνὸς σήματος ἐρυθρῶν ἀστέρων καὶ ἐνὸς σήματος λευκῶν ἀστέρων κατὰ τὴν διεύθυνσιν τῆς καλλιτέρας θέσεως ἀποβιβάσεως, ἢ σηματοδότησις τοῦ γράμματος «S» τοῦ κώδικος (...) ἀκολουθουμένου ὑπὸ τοῦ γράμματος «R» (—) τοῦ κώδικος ἐὰν καλλιτέρα θέσις ἀποβιβάσεως τῆς ἐν κινδύνῳ λέμβου ὑπάρχη περισσότερο πρὸς τὰ δεξιὰ τῆς διεύθυνσεως προσεγγίσεως, ἢ σηματοδότησις τοῦ γράμματος «L» (—) τοῦ κώδικος ἐὰν ὑπάρχη καλλιτέρα θέσις ἀποβιβάσεως τῆς ἐν κινδύνῳ λέμβου περισσότερο πρὸς τὰ ἀριστερὰ τῆς διεύθυνσεως προσεγγίσεως.

Σημασία.

«Ἡ ἀποβίβασις ἐνταῦθα εἶναι ἐξαιρετικῶς ἐπικίνδυνος. Εὐνοϊκωτέρα θέσις πρὸς ἀποβίβασιν εὐρίσκειται εἰς τὴν ὑποδεικνουμένην θέσιν».

(γ) Σήματα χρησιμοποιητέα ἐν συσχετισμῶ πρὸς τὴν χρησιμοποίησιν παρακτίων μέσων διασώσεως :

Σήμα.

Τὴν ἡμέραν. Κατακόρυφος κίνησις λευκῆς σημαίας ἢ τῶν βραχιόνων, ἢ πυροδότησις σήματος πρασίνων ἀστέρων.

Τὴν νύκτα. Κατακόρυφος κίνησις λευκοῦ φωτὸς ἢ λευκοῦ πυρσοῦ, ἢ πυροδότησις σήματος πρασίνων ἀστέρων.

Σημασία.

Γενικῶς : «Καταφατικόν».

Εἰδικῶς :

«Σχοινίον σκυταλίδος κρατεῖται».

«Ἐνούρος τρόχιλος προσεδέθη».

«Ρῦμα προσεδέθη».

«Ἀνθρωπος εὐρίσκειται ἐντὸς σωσιβίου συσκευῆς».

«Ἐλξατε».

Σήμα.

Τὴν ἡμέραν. Ὅριζόντια κίνησις λευκῆς σημαίας ἢ τῶν βραχιόνων ἐκτεινομένων ὀριζοντίως, ἢ πυροδότησις σήματος ἐρυθρῶν ἀστέρων.

Τὴν νύκτα. Ὅριζόντια κίνησις λευκοῦ φωτὸς ἢ πυρσοῦ ἢ πυροδότησις σήματος ἐρυθρῶν ἀστέρων.

Σημασία.

Γενικῶς : «Ἀρνητικόν».

Εἰδικῶς :

«Χαλαρώσατε».

«Κράτει ἔλξιν».

(δ) Σήματα χρησιμοποιούμενα ὑπὸ ἀεροσκαφῶν ἐκτελούντων ἐργασίας ἀναζητήσεως καὶ διασώσεως διὰ νὰ κατευθύνουν τὰ πλοία πρὸς ἐν ἀεροσκάφος, ἐν πλοῖον, ἢ πρόσωπον ἐν κινδύνῳ. (Βλέπε ἐπεξηγηματικὴν Σημείωσιν κατωτέρω).

(I) Οἱ κατωτέρω χειρισμοὶ γινόμενοι κατὰ σειράν ὑπὸ ἀεροσκάφους σημαίνουν ὅτι τὸ ἀεροσκάφος κατευθύνει πλοῖον ἐπιφανείας πρὸς ἐν ἀεροσκάφος ἢ πρὸς ἐν πλοῖον ἐν κινδύνῳ :

(1) Περιγράφει ἓνα τοῦλάχιστον κύκλον πέριξ τοῦ πλοίου.

(2) Διασταυρῶνει εἰς χαμηλὸν ὕψος τὴν μέλλουσαν πορείαν τοῦ πλοίου ἐπιφανείας πλησίον τῆς πρώρας αὐτοῦ, αὐξάνον καὶ μειῶνον τὸν θόρυβον τῶν κινητήρων ἢ μεταβάλλον τὸ βῆμα τῶν ἐλικῶν.

(3) Κατευθύνεται πρὸς τὴν διεύθυνσιν εἰς τὴν ὅποιαν τὸ πλοῖον ἐπιφανείας δέον νὰ κατευθυνθῆ.

Ἡ ἐπανάληψις τῶν χειρισμῶν τούτων ἔχει τὴν αὐτὴν σημασίαν.

(II) Ὁ ἀκόλουθος χειρισμὸς ἐκτελούμενος ὑπὸ ἀεροσκάφους σημαίνει ὅτι δὲν ἀπαιτεῖται πλέον ἢ περαιτέρω βοήθεια εἰς τὸ πλοῖον ἐπιφανείας πρὸς τὸ ὅποιον ἀπηρθύνετο τὸ σήμα :

- διασταυρώνει το ύψος του πλοίου πλησίον της πρύμνης, αὐξάνον ἢ μειώνον τὸν θόρυβον τῶν κινητήρων ἢ μεταβάλλον τὸ βῆμα τῶν ἐλικῶν.

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: Ὁ ὀργανισμὸς θὰ δίδῃ προειδοποιήσιν τῶν μεταβολῶν τῶν σημάτων τούτων ὡς θὰ εἶναι ἀναγκαῖον.

Κανονισμὸς 17.

Κλίμακες Πλοηγῶν.

Πλοῖα ἐκτελοῦντα ταξίδια κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ὀπῶν εἶναι ἐνδεχόμενον νὰ ἐπιβιβασθῶσι πλοηγοί, θὰ συμμορφοῦνται πρὸς τὰς ἀκολουθούσας ἀπαιτήσεις ἀφορώσας τὰς κλίμακας πλοηγῶν:

(α) Ἡ κλίμαξ θὰ τηρῆται εἰς καλὴν κατάστασιν καὶ θὰ χρησιμοποιητῆται μόνον ὑπὸ ὑπηρεσιακῶν καὶ ἐτέρων προσώπων ὅταν τὸ πλοῖον καταπλήρῃ ἢ ἀποπλήρῃ ἐκ λιμένος καὶ διὰ τὴν ἐπιβίβασιν καὶ ἀποβίβασιν τῶν πλοηγῶν.

(β) Ἡ κλίμαξ θὰ στερεοῦται εἰς τοιαύτην θέσιν, οὕτως ὥστε ἐκάστη βαθμὶς νὰ ἀκουμβᾶ σταθερῶς ἐπὶ τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου καὶ ὁ πλοηγὸς νὰ δύναται νὰ ἀνέλθῃ ἀσφαλῶς καὶ εὐκόλως ἐπὶ τοῦ πλοίου χωρὶς νὰ ἀναροικηθῇ ὀλιγώτερον τῶν 5 ποδῶν (ἢ 1,5 μέτρων) καὶ οὐχὶ περισσότερο τῶν 30 ποδῶν (ἢ 9 μέτρων). Ἡ χρησιμοποιουμένη κλίμαξ θὰ ἀποτελῆται ἐξ ἐνὸς τεμαχίου καὶ θὰ δύναται νὰ φθάσῃ τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης ὑπὸ ὅλας τὰς κανονικὰς συνθήκας διαγωγῆς τοῦ πλοίου. Ὅσάκις ἡ ἀπορροήσιν μεταξὺ τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης καὶ τοῦ σημείου ἐπιβίβασεως ἐπὶ τοῦ πλοίου εἶναι μεγαλύτερα τῶν 30 ποδῶν (ἢ 9 μέτρων), ἡ ἄνοδος ἐκ τῆς κλίμακος τοῦ πλοίου μέχρι τοῦ πλοίου θὰ ἐκτελῆται δι' ἐξωτερικῆς κλίμακος ἐπιβίβασεως τοῦ πλοίου ἢ δι' ἄλλων ἐξ ἴσου ἀσφαλῶν καὶ εὐκόλων μέσων.

(γ) Αἱ βαθμίδες τῆς κλίμακος θὰ εἶναι κατ' ἐλάχιστον μήκους 19 δακτύλων (ἢ 48 ἑκατοστομέτρων), πλάτους 4.1/2 δακτύλων (ἢ 11.4 ἑκατοστομέτρων) καὶ πάχους 1 δακτύλου (ἢ 2,5 ἑκατοστομέτρων). Αἱ βαθμίδες θὰ συνδέονται κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε ἡ κλίμαξ νὰ παρουσιάξῃ ἐπαρκῆ ἄνοσχῆν, τῶν βαθμίδων συγκατακλιμακίων εἰς ὀριζοντίαν θέσιν καὶ ἀπεχουσῶν μεταξὺ τῶν οὐχὶ ὀλιγώτερον τῶν 12 δακτύλων (ἢ 30,5 ἑκατοστομέτρων) ἢ περισσότερο τῶν 15 δακτύλων (ἢ 38 ἑκατοστομέτρων).

(δ) Εἰς σχοίνινος χειραγωγὸς καλῶς στερεωμένους καὶ ἐν σχοίνιον ἀσφαλείας θὰ εἶναι διαθέσιμα καὶ ἔτοιμα πρὸς χρησιμοποίησιν ὅταν τοῦτο ἀπαιτῆται.

(ε) Θὰ λαμβάνωνται μέτρα οὕτως ὥστε:

(I) Ἡ ἐξάρτησις τῆς κλίμακος καὶ ἡ ἐπιβίβασιν καὶ ἀποβίβασιν τοῦ πιλότου νὰ ἐποπτεῦνται ὑπὸ ὑπευθύνου ἀξιωματικοῦ τοῦ πλοίου.

(II) Νὰ ὑπάρχουν χειρολαβὰι πρὸς βοήθειαν τοῦ πιλότου ὥστε νὰ διέλθῃ ἀσφαλῶς καὶ εὐκόλως ἐκ τῆς κορυφῆς τῆς κλίμακος εἰς τὸ πλοῖον ἢ εἰς τὸ κατὰστρωμα τοῦ πλοίου.

(στ) Θὰ τοποθετοῦνται, ἐὰν ἀπαιτῆται, τραβέρσαι εἰς τοιαῦτα διαστήματα, ὥστε νὰ ἐμποδίζουν τὴν περιέλιξιν τῆς κλίμακος.

(ζ) Κατὰ τὴν νύκτα θὰ ὑπάρχῃ καὶ θὰ χρησιμοποιητῆται διαθέσιμος φανὸς φωτίζων τὴν πλευράν, τὸ δὲ κατὰστρωμα θὰ φωτίζεται ἐπαρκῶς εἰς τὸ σημεῖον εἰς τὸ ὅποιον ὁ πλοηγὸς ἀνέρχεται ἐπὶ τοῦ πλοίου.

(η) Πλοῖα ἔχοντα περιζώματα ἐξέχοντα ἢ ἑτέρα πλοῖα τῶν ὀπῶν ἢ κατασκευῆ δὲν ἐπιτρέπει ἐξ ὀλοκλήρου τὴν συμμόρφωσιν πρὸς τὸν ὄρον κατὰ τὸν ὅποιον ἢ κλίμαξ θὰ στερεοῦται εἰς θέσιν τοιαύτην ὥστε ἐκάστη βαθμὶς νὰ ἀκουμβᾶ σταθερῶς ἐπὶ τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου, θὰ πληροῦν τὸν ὄρον τοῦτον ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ δυνατοῦ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ VI

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΣΙΤΗΡῶΝ

Κανονισμὸς 1.

Ἐφαρμογή.

Ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως ρητῶς ὀρίζεται, τὸ παρὸν Κεφάλαιον ἔχει ἐφαρμογὴν εἰς τὴν μεταφορὰν σιτηρῶν ὑπὸ ὅλων τῶν

πλοίων ἐπὶ τῶν ὀπῶν οἱ παρόντες Κανονισμοὶ ἐφαρμόζονται.

Κανονισμὸς 2.

Ὅρισμός.

Ὁ ὄρος «σιτηρὰ» περιλαμβάνει τὸν σίτον, τὸν ἀραβόσιτον, τὴν βρώμην, τὴν σικάλιν, τὴν κριθήν, τὴν ὄρυζαν, τοὺς ἔρβιθους καὶ τοὺς σπόρους.

Κανονισμὸς 3.

Διευθέτησις.

Ὅταν φορτώνονται σιτηρὰ εἰς ἓν πλοῖον, θὰ λαμβάνονται ὅλαι αἱ ἀναγκαῖαι καὶ εὐλογοὶ προφυλάξεις ἵνα ἐμποδίζονται ἢ μετατόπισις τῶν σιτηρῶν. Ἐὰν κύτος φορτίου ἢ διαμέρισμα εἶναι ἐξ ὀλοκλήρου πλήρως διὰ φορτίου σιτηρῶν χῦμα, τὰ σιτηρὰ θὰ διευθετῶνται κατὰ τρόπον τοιοῦτον, ὥστε νὰ πληροῦνται ὅλα τὰ κενὰ μεταξὺ τῶν ζυγῶν καὶ εἰς τὰς πλευρὰς καὶ τὰ ἄκρα αὐτοῦ.

Κανονισμὸς 4.

Στοιβάσις πεπληρωμένων κυτῶν φορτίου καὶ διαμερισμάτων.

ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τῶν ὄρων τοῦ Κανονισμοῦ 3 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου ἐὰν ἐν κύτος ἢ ἐν διαμέρισμα εἶναι ἐξ ὀλοκλήρου πλήρως φορτίου σιτηρῶν χῦμα θὰ ὑποδικαιωρῆται εἴτε διὰ διαμήκους διαφράγματος ἢ διὰ ξύλινων χωρισμάτων (shifting boards) κατὰ τὸν ἄξονα τοῦ πλοίου, ἢ εἰς ἀπόστασιν ἀπὸ τοῦ ἄξονος οὐχὶ μεγαλύτεραν τοῦ 5 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ἐξωτερικῶς τῶν νομέων πλάτους τοῦ πλοίου, εἴτε διὰ διαμήκων διαφραγμάτων ἢ ξύλινων χωρισμάτων ἐκτὸς τοῦ ἄξονος τοῦ πλοίου, ὑπὸ τὸν ὄρον ὅτι ἢ ἀπόστασις μεταξὺ αὐτῶν δὲν θὰ ὑπερβαίῃ τὰ 60 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ἐξωτερικῶς τῶν νομέων πλάτους τοῦ πλοίου καὶ ὅτι εἰς τὴν τελευταίαν ταύτην περίπτωσιν θὰ προβλέπωνται τροφοδοτικὰ στόμια ἐπαρκῶν διαστάσεων εἰς τὰς πλευρὰς καὶ εἰς διαστήματα μετρούμενα κατὰ τὸ διάμηκος οὐχὶ μεγαλύτερα τῶν 25 ποδῶν (ἢ 7,62 μέτρων), τὰ δὲ τελευταῖα εἰς τὰ ἄκρα στόμια διευθετήσεως θὰ κείνται εἰς ἀπόστασιν οὐχὶ μεγαλύτεραν τῶν 12 ποδῶν (ἢ 3,66 μέτρων) ἀπὸ τὰ ἐγγύσια διαφράγματα. Ἐν πάσῃ περιπτώσει τὰ διαμήκη διαφράγματα ἢ τὰ ξύλινα χωρίσματα θὰ εἶναι καταλλήλως κατασκευασμένα καὶ σιτοστεγῆ καὶ μετὰ καταλλήλων συμπληρωμάτων εἰς τὰ μεταξὺ τῶν ζυγῶν κενά. Ἐντὸς τῶν κυτῶν, τὰ διαμήκη διαφράγματα ἢ τὰ ξύλινα χωρίσματα θὰ ἐκτείνωνται πρὸς τὰ κάτω, ἀπὸ τῆς κάτω ὕψους τοῦ κατὰστρώματος κατὰ μίαν ἀπόστασιν τοῦλάχιστον ἴσην πρὸς τὸ ἐν τρίτον τοῦ βάθους τοῦ κύτους, ἢ 8 ποδῶν (ἢ 2,44 μέτρων), οἷαδήποτε εἶναι ἡ μεγαλύτερα. Εἰς τὰ διαμερίσματα ἐντὸς τῶν ὑποφραγμάτων καὶ τῶν ὑπερακασκευῶν θὰ ἐκτείνωνται ἀπὸ κατὰστρώματος εἰς κατὰστρωμα. Εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις τὰ διαμήκη διαφράγματα ἢ τὰ ξύλινα χωρίσματα θὰ ἐκτείνωνται μέχρι τοῦ ἀνωτέρου μέρους τῶν τροφοδοτικῶν στομίων τοῦ κύτους ἢ τοῦ διαμερίσματος ἐντὸς τοῦ ὀπῶν κείνται.

Ἐν περιπτώσει πλοίων φορτωμένων διὰ φορτίου σιτηρῶν χῦμα, πλην τοῦ φορτίου λιναροσπόρου, εἰς τὰ ὀπῶν τὸ μετακεντρικὸν ὕψος (μετὰ τὴν διάρθρωσιν τῆς ἐπιδράσεως τῆς ἐλευθέρως ἐπιφανείας τῶν ὑγρῶν ἐντὸς τῶν δεξαμενῶν) διατηρεῖται καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ ταξιδίου οὐχὶ μικρότερον τῶν 12 δακτύλων (ἢ 0,31 μέτρων), διὰ τὴν περίπτωσιν πλοίων μετὰ ἐνὸς ἢ δύο κατὰστρωμάτων καὶ οὐχὶ μικρότερον τῶν 14 δακτύλων (ἢ 0,36 μέτρων) εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ἄλλων πλοίων, δὲν ἀπαιτεῖται νὰ τοποθετοῦνται διαμήκη διαφράγματα ἢ ξύλινα χωρίσματα:

(α) Κάτωθεν ἐνὸς τροφοδοτικοῦ στομίου καὶ ἐντὸς ἀποστάσεως 7 ποδῶν (ἢ 2,13 μέτρων) πέραξ τούτου, ἀλλὰ μόνον εἰς τὴν περιοχὴν ἐνὸς στομίου κύτους, ἐὰν τὸ τροφοδοτικὸν τοῦτο στόμιον περιέχῃ, ἢ ἐὰν ὅλα τὰ τροφοδοτικὰ στόμια τὰ τροφοδοτοῦντα συλλογικῶς ἐν διαμέρισμα περιέχουν οὐχὶ ὀλιγώτερον τῶν 5 τοῖς ἑκατὸν τῆς ποσότητος τῶν σιτηρῶν τῶν φορτωθέντων εἰς τὸ ὑπ' αὐτῶν τροφοδοτούμενον διαμέρισμα.

(β) Ἐντὸς τροφοδοτικῶν στομιῶν ἄτινα πληροῦν τὰς ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καὶ ἄτινα ἔχουν διαστάσεις τοιαύτας, ὥστε ἡ ἐλευθέρα ἐπιφάνεια τῶν σιτηρῶν θὰ παραμένῃ ἐντὸς τῶν τροφοδοτικῶν στομιῶν καθ' ὅλον τὸ διάστημα τοῦ ταξιδίου, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς κατακαθίσεως τῶν σιτηρῶν, ἀνερχομένης εἰς τὸ 2 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ὄγκου τοῦ τροφοδοτουμένου διαμερισματος καὶ τῆς μετατοπίσεως τῆς ἐλευθέρας ἐπιφανείας τῶν σιτηρῶν κατὰ 12 μοίρας ὡς πρὸς τὸ ὀριζόντιον. Εἰς τὴν περιπτῶσιν ταύτην, τὰ δυνατὰ ἀποτελέσματα τῆς ἀνωτέρω μετατοπίσεως τῶν ἐλευθέρων ἐπιφανειῶν τῶν σιτηρῶν ἐντὸς τῶν τροφοδοτικῶν στομιῶν θὰ λαμβάνονται ὑπ' ὄψιν κατὰ τὸν ὑπολογισμόν τοῦ προαναφερομένου μετακεντρικοῦ ὕψους.

(γ) Εἰς τὴν περιοχὴν στομίου κύτους ὅπου τὰ χῦμα σιτηρᾶ, κάτωθεν τοῦ στομίου κύτους ἔχουν διευθετηθῆ εἰς σχῆμα λεκάνης, καλῶς ἐστοιβαγμένα μέχρι τοῦ καταστρώματος, πέραν τοῦ στομίου κύτους, καὶ καλύπτονται διὰ σιτηρῶν εἰς σάκκους ἢ δι' ἄλλου καταλλήλου φορτίου εἰς σάκκους μέχρι ὕψους, εἰς τὸ κέντρον τῆς λεκάνης οὐχὶ μικρότερον τῶν 6 ποδῶν (ἢ 1,83 μέτρων) ὑπὲρ τὴν ἐπιφάνειαν τῶν χῦμα σιτηρῶν (μετρούμενον κάτωθεν τῆς γραμμῆς καταστρώματος). Τὰ σιτηρᾶ εἰς σάκκους ἢ τὸ ἕτερον κατάλληλον φορτίον εἰς σάκκους θὰ πληροῦν τὸ στόμιον κύτους καὶ τὴν κάτωθι αὐτοῦ λεκάνην καὶ θὰ στοιβάζονται καλῶς καὶ ἐν ἐπαφῇ πρὸς τὸ κατάστρωμα, τὰ διαμήκη διαφράγματα, τὰ μεσόζυγα τοῦ στομίου κύτους, καὶ τὰ διάτοιχα καὶ τὰ παράτοιχα τοῦ στομίου.

Κανονισμὸς 5.

Στοιβασιὰ τῶν μερικῶς πεπληρωμένων κυτῶν καὶ διαμερισμάτων.

ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τῶν διατάξεων τοῦ Κανονισμοῦ 6 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἐὰν κύτος ἢ διαμέρισμα εἶναι μερικῶς πεπληρωμένον διὰ σιτηρῶν χῦμα :

(α) Θὰ ὑποδιαιρῆται διὰ διαμήκους διαφράγματος ἢ διὰ ξυλίνων χωρισμάτων (shifting boards) κατὰ τὸν ἄξονα τοῦ πλοίου ἢ εἰς ἀπόστασιν ἀπὸ τοῦ ἄξονος οὐχὶ μεγαλυτέραν τῶν 5 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ἐξωτερικῶς τῶν νομέων πλάτους τοῦ πλοίου, εἴτε διὰ διαμήκων διαφραγμάτων ἢ ξυλίνων χωρισμάτων ἐκτὸς τοῦ ἄξονος τοῦ πλοίου, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι ἡ μεταξὺ τῶν ἀποστάσεις δὲν θὰ ὑπερβαίῃ τὰ 60 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ἐξωτερικῶς τῶν νομέων πλάτους τοῦ πλοίου. Ἐν πάσῃ περιπτώσει τὰ διαμήκη διαφράγματα ἢ τὰ ξύλινα χωρίσματα θὰ εἶναι καταλλήλως κατεσκευασμένα καὶ θὰ ἐκτείνωνται ἀπὸ τοῦ πυθμένος τοῦ κύτους ἢ ἀπὸ τοῦ καταστρώματος, ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, εἰς ὕψος οὐχὶ μικρότερον τῶν 2 ποδῶν (ἢ 0,61 μέτρων) ὑπὲρ τὴν ἐπιφάνειαν τῶν χῦμα σιτηρῶν.

Προβλέπεται ὅτι, ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσεως κυτῶν μερικῶς πεπληρωμένων διὰ λιναροσπόρου χῦμα, διαμήκη διαφράγματα ἢ ξύλινα χωρίσματα δὲν ἀπαιτεῖται νὰ τοποθετοῦνται εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ στομίου κύτους εἰς τὴν περιπτῶσιν πλοίων εἰς τὰ ὁποῖα τὸ μετακεντρικὸν ὕψος (μετὰ τὴν διόρθωσιν τῆς ἐπιδράσεως τῆς ἐλευθέρας ἐπιφανείας τῶν ὑγρῶν ἐντὸς τῶν δεξαμενῶν) διατηρεῖται καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ ταξιδίου οὐχὶ μικρότερον τῶν 12 δακτύλων (ἢ 0,31 μέτρων) διὰ πλοῖα μετὰ ἐνός ἢ δύο καταστρώματων καὶ οὐχὶ μικρότερον τῶν 14 δακτύλων (ἢ 0,36 μέτρων) διὰ τὴν περιπτῶσιν ἄλλων πλοίων.

(β) Τὰ σιτηρᾶ χῦμα θὰ ἰσοπεδοῦνται καὶ θὰ καλύπτονται ὑπὸ σιτηρῶν εἰς σάκκους ἢ ἄλλου καταλλήλου φορτίου, καλῶς ἐστοιβαγμένων, εἰς ὕψος οὐχὶ μικρότερον τῶν 4 ποδῶν (ἢ 1,22 μέτρων) ἄνωθεν τῶν σιτηρῶν χῦμα ἐντὸς τῶν χώρων τῶν ὑποδιαιρουμένων ὑπὸ τοῦ διαμήκους διαφράγματος ἢ τῶν ξυλίνων χωρισμάτων καὶ οὐχὶ μικρότερον τῶν 5 ποδῶν (ἢ 1,52 μέτρων) ἐντὸς τῶν μὴ ὑποδιαιρουμένων χώρων. Τὰ σιτηρᾶ εἰς σάκκους ἢ ἕτερον κατάλληλον φορτίον θὰ ὑποβαστάζονται ἐπὶ καταλλήλων δαπέδων τοποθετουμένων ἐφ' ὅλης τῆς ἐπιφανείας τῶν σιτηρῶν χῦμα. Τὰ δάπεδα ταῦτα θὰ συνίστανται εἴτε ἐκ δοκίδων ἀπεχουσῶν μεταξὺ τῶν οὐχὶ περισσώτερον τῶν 4 ποδῶν (ἢ 1,22

μέτρων) καὶ ἐξ ἐπιγγκειδῶν πάχους 1 δακτύλου (ἢ 25 χιλιοστομέτρων) τοποθετουμένων ἐπ' αὐτῶν καὶ αἵτινες θὰ ἀπέχουν μεταξὺ τῶν οὐχὶ περισσώτερον τῶν 4 δακτύλων (ἢ 0,1 μέτρων), εἴτε ἐκ στερεᾶς διαχωριστικῆς ὀθόνης με καταλλήλους ἐπικαλύψεις.

Κανονισμὸς 6.

Ἐξαιρέσεις εἰς τὰς ἀπαιτήσεις διαμήκων διαφραγμάτων.

Ἡ τοποθέτησις διαμήκων διαφραγμάτων ἢ ξυλίνων χωρισμάτων συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν 4 καὶ 5 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, δὲν θὰ ἀπαιτῆται :

(α) Εἰς ἐν κατώτερον κύτος (ὁ ὅρος οὗτος περιλαμβάνει ἐπίσης τὸ κατώτερον μέρος τοῦ κύτους πλοίου μετὰ ἐνός καταστρώματος), ἐὰν τὸ φορτίον χῦμα ἐντὸς αὐτοῦ δὲν ὑπερβαίῃ τὸ ἐν τρίτον τῆς χωρητικότητος τοῦ κύτους, ἢ τὸ ἥμισυ τῆς χωρητικότητος τοῦ κατωτέρου τούτου κύτους ὅταν τὸ κατώτερον κύτος ὑποδιαιρεῖται ὑπὸ σήραγγος ἀτράκτου.

(β) Εἰς οἰονδήποτε χώρον ἐντὸς ὑποφράγματος ἢ ὑπερκατασκευάσματος, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι εἰς τὰς πλευρὰς τοῦ πλοίου θὰ ὑπάρχῃ καλῶς ἐστοιβαγμένον φορτίον σιτηρῶν εἰς σάκκους ἢ ἑτέρου καταλλήλου φορτίου εἰς πλάτος ἐπὶ ἐκάστης πλευρᾶς οὐχὶ μικρότερον τῶν 20 τοῖς ἑκατὸν τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου καὶ κατὰ τὸ μήκος τῶν χώρων τούτων.

(γ) Εἰς τὰ μέρη ἐκεῖνα τῶν χώρων ὅπου τὸ μέγιστον πλάτος τοῦ ὑπερθεν αὐτῶν καταστρώματος δὲν ὑπερβαίνει τὸ ἥμισυ τοῦ ἐξωτερικῶς τῶν νομέων πλάτους τοῦ πλοίου.

Κανονισμὸς 7.

Τροφοδοτικὰ Στόμια

(α) (I) Πᾶν κύτος ἢ διαμέρισμα τὸ ὁποῖον εἶναι ἐξ ὀλοκλήρου πλήρες διὰ φορτίου χῦμα, θὰ τροφοδοτῆται διὰ καταλλήλως τοποθετημένων καὶ καλῶς κατεσκευασμένων τροφοδοτικῶν στομιῶν, ἐξαιρέσει τῶν ἄλλων διὰ τῆς παραγράφου (γ) τοῦ Κανονισμοῦ 4 καὶ τῶν Κανονισμῶν 8 καὶ 12 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου προβλεπομένων, εἰς τοιοῦτον τρόπον ὥστε νὰ ἐξασφαλίζεται ἐλευθέρα ροὴ τῶν σιτηρῶν ἐκ τοῦ τροφοδοτικοῦ στομίου εἰς ὅλα τὰ μέρη τοῦ κύτους ἢ τοῦ διαμερισματος.

(II) Ἐκαστον τροφοδοτικὸν στόμιον θὰ περιέχῃ οὐχὶ ὀλιγώτερον τοῦ 2 τοῖς ἑκατὸν τῆς ποσότητος τῶν σιτηρῶν χῦμα τῶν φορτωθέντων εἰς τὸ μέρος τοῦτο τοῦ κύτους ἢ τοῦ διαμερισματος τὸ ὁποῖον τροφοδοτεῖ, ἐξαιρέσει τῶν ἄλλων διὰ τῆς παραγράφου (α) τοῦ Κανονισμοῦ 4 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου προβλεπομένων.

(β) Ὅταν σιτηρᾶ χῦμα μεταφέρονται ἐντὸς δεξαμενῶν κύτους κατεσκευασμένων πρωτίστως διὰ τὴν μεταφορὰν ὑγρῶν, εἰς τὰς ὁποίας ἐφαρμόζεται ἡ παράγραφος (γ) τοῦ Κανονισμοῦ 6 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἢ εἶναι ὑποδηρημένα δι' ἐνός ἢ περισσώτερον μονίμων χαλυβδίνων διαφραγμάτων σιτοστεγῶς κατεσκευασμένων, τὰ τροφοδοτικὰ στόμια δύνανται νὰ παραλείπωνται ἐὰν αἱ δεξαμεναὶ καὶ τὰ στόμια τῶν δεξαμενῶν εἶναι ἐξ ὀλοκλήρου πλήρη καὶ τὰ καλύμματα τῶν στομιῶν καλῶς ἡσφαλισμένα.

Κανονισμὸς 8.

Ἐνιαία Φόρτωσις.

Πρὸς τὸν σκοπὸν ἐφαρμογῆς τῶν Κανονισμῶν 4 καὶ 7 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου τὰ κατώτερα κύτη καὶ οἱ ὑπερκαίμενοι τούτοις χώροι ὑποφραγμάτων δύνανται νὰ φορτώνωνται ἐνιαίως ὡς ἐν διαμέρισμα ὑπὸ τοὺς ἀκολούθους ὅρους :

(α) Διαμήκη διαφράγματα ἢ ξύλινα χωρίσματα θὰ τοποθετοῦνται ἀπὸ καταστρώματος εἰς κατάστρωμα ἐντὸς τοῦ ὑποφράγματος πλοίου ἔχοντος δύο καταστρώματα. Εἰς πάσας τὰς ἄλλας περιπτώσεις τὰ διαμήκη διαφράγματα ἢ τὰ ξύλινα χωρίσματα θὰ τοποθετοῦνται εἰς τὸ ἀνώτερον ἐν τρίτον τοῦ ὀλικῆς βάθους τῶν κοινῶν χώρων.

(β) ἵνα ἐξασφαλίξεται ἡ ἐπαρκὴς ροὴ τῶν σιτηρῶν, ὅλοι οἱ χώροι δέον νὰ πληροῦν τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 9 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, νὰ προβλέπωνται δὲ ἀνοίγματα εἰς τὰς πλευρὰς τοῦ καταστρώματος τοῦ κειμένου ἀμέσως κάτωθεν τοῦ ἀνωτάτου καταστρώματος πρῶταθεν καὶ πρὺμνηθεν τῶν ἄκρων τῶν στομιῶν κυτῶν, ὡς θὰ εἶναι ἀναγκαῖον ἵνα ἐπιτυγχάνεται ἐν συνδυασμῷ μετὰ τῶν στομιῶν κυτῶν μία μέγιστη ἀπόστασις τροφοδοτήσεως οὐχὶ μεγαλύτερα τῶν 8 ποδῶν (ἢ 2,44 μέτρων) μετρουμένη κατὰ τὸ διάμηκες τοῦ πλοίου.

Κανονισμὸς 9.

Διευθέτησις καὶ φόρτωσις εἰς σάκκους ἐντὸς τῶν ἀκραιῶν χώρων.

Ὅταν ἡ κατὰ τὸ διάμηκες τοῦ πλοίου μετρουμένη ἀπόστασις ἀπὸ οἰουδήποτε μέρους κύτους ἢ διαμερίσματος μέχρι τοῦ πλησιεστέρου τροφοδοτικοῦ στομιῦ ὑπερβαίνῃ τοὺς 25 πόδας (ἢ 7,62 μέτρα), θὰ ἰσοπεδοῦνται τὰ χῆμα σιτηρᾶ εἰς τοὺς ἀκραιῶς χώρους τοὺς πέραν τῶν 25 ποδῶν (ἢ 7,62 μέτρων) ἀπὸ τοῦ πλησιεστέρου τροφοδοτικοῦ στομιῦ εἰς βάθος τοῦλάχιστον 6 ποδῶν (ἢ 1,83 μέτρων) κάτωθεν τοῦ καταστρώματος καὶ οἱ ἀκραῖοι χώροι θὰ πληροῦνται διὰ σιτηρῶν εἰς σάκκους τοποθετούμενους ἐπὶ καταλλήλου δαπέδου, ὡς ἀπαιτεῖται ὑπὸ τῆς παραγράφου (β) τοῦ Κανονισμοῦ 5 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

Κανονισμὸς 10.

Φορτίον χῆμα ἐντὸς ὑποφραγμάτων καὶ ὑπερκατασκευασμάτων.

Σιτηρὰ χῆμα δὲν θὰ μεταφέρονται ἄνωθεν καταστρώματος, ἐντὸς τοῦ ὑποφραγματος πλοίου μετὰ δύο καταστρωμάτων ἢ εἰς τὸ ἀνώτατον ὑπόφραγμα πλοίου ἔχοντος περισσότερα τῶν δύο καταστρωμάτων, εἰμὴ μόνον ὑπὸ τοὺς κάτωθι ὅρους :

(α) Τὰ σιτηρὰ χῆμα ἢ ἄλλο φορτίον θὰ στοιβάζονται εἰς τοιοῦτον τρόπον ὥστε νὰ ἐξασφαλίξεται ἡ μέγιστη εὐστάθεια. Εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις, εἴτε θὰ διατηρηθῆται μετακεντρικὸν ὕψος (μετὰ τὴν διόρθωσιν ἐκ τῆς ἐπιδράσεως τῆς ἐλευθέρας ἐπιφανείας τῶν ἐντὸς τῶν δεξαμενῶν ὑγρῶν) καθ' ὅλον τὸ ταξίδιον, οὐχὶ μικρότερον τῶν 12 δακτύλων (ἢ 0,31 μέτρων) εἰς τὴν περίπτωσιν πλοίων μετὰ ἐνὸς ἢ δύο καταστρωμάτων καὶ 14 δακτύλων (0,36 μέτρων) εἰς τὴν περίπτωσιν ἄλλων πλοίων, εἴτε ἐναλλακτικῶς, ἢ ὅλική ποσότης τῶν σιτηρῶν χῆμα ἢ ἐτέρου φορτίου, μεταφερομένου ἄνωθεν καταστρώματος, εἰς τοὺς χώρους τοῦ ὑποφραγματος πλοίου μετὰ δύο καταστρωμάτων ἢ εἰς τοὺς χώρους τοῦ ἀνωτάτου ὑποφραγματος πλοίου ἔχοντος περισσότερα τῶν δύο καταστρωμάτων, δὲν θὰ ὑπερβαίνῃ τὰ 28 τοῖς ἑκατὸν κατὰ βάρος τοῦ ὅλικου φορτίου κάτωθεν τοῦ ὑποφραγματος, ἐφ' ὅσον ὁ πλοίαρχος πεισθῆ ὅτι τὸ πλοῖον θὰ ἔχῃ ἐπαρκῆ εὐστάθειαν καθ' ὅλον τὸ ταξίδιον. Τὸ ὅριον τῶν 28 τοῖς ἑκατὸν, τὸ ἀνωτέρω καθοριζόμενον, δὲν θὰ ἐφαρμόζεται ὅταν τὸ μεταφερόμενον φορτίον χῆμα ἄνωθεν καταστρώματος ἢ ἐντὸς τοῦ ἀνωτάτου ὑποφραγματος εἶναι βρώμη, κριθὴ ἢ βαμβακόσπορος.

(β) Ἡ ἐπιφάνεια καταστρώματος οἰουδήποτε μέρους τῶν εἰς τὸν παρόντα Κανονισμὸν ἀναφερομένων χώρων, τὸ ὅποιον περιέχει σιτηρὰ χῆμα καὶ τὸ ὅποιον εἶναι μερικῶς μόνον πεπληρωμένον, δὲν θὰ ὑπερβαίνῃ τοὺς 1.000 τετραγωνικοὺς πόδας (ἢ 93 τετραγωνικά μέτρα), καὶ

(γ) Ὅλοι οἱ εἰς τὸν παρόντα Κανονισμὸν ἀναφερόμενοι χώροι εἰς τοὺς ὁποίους στοιβάζονται σιτηρὰ χῆμα θὰ ὑποδιαιροῦνται δι' ἐγκαρσίων διαφραγμάτων κατὰ διαστήματα οὐχὶ μεγαλύτερα τῶν 100 ποδῶν (ἢ 30,5 μέτρων). Ὅταν οὐχὶ μεγαλύτερα αὕτη εἶναι μεγαλύτερα ὁ ἐπὶ πλέον χώρος θὰ πληροῦται ἐξ ὁλοκλήρου διὰ σιτηρῶν εἰς σάκκους ἢ ἄλλου καταλλήλου φορτίου.

Κανονισμὸς 11.

Περιορισμὸς ἀριθμοῦ μερικῶς πεπληρωμένων κυτῶν καὶ διαμερισμάτων.

Ἐκτὸς τῆς περιπτώσεως πλοίων εἰς τὰ ὁποῖα τὸ μετακεντρικὸν ὕψος (κατόπιν διορθώσεως ἐκ τῆς ἐπιδράσεως

τῆς ἐλευθέρας ἐπιφανείας τῶν ὑγρῶν εἰς τὰς δεξαμενάς) διατηρεῖται καθ' ὅλον τὸ ταξίδιον οὐχὶ μικρότερον τῶν 12 δακτύλων (ἢ 0,31 μέτρων) εἰς τὴν περίπτωσιν πλοίων μετὰ ἐνὸς ἢ δύο καταστρωμάτων καὶ οὐχὶ μικρότερον τῶν 14 δακτύλων (ἢ 0,36 μέτρων) εἰς τὴν περίπτωσιν ἄλλων πλοίων, δὲν θὰ πληροῦνται μερικῶς διὰ σιτηρῶν χῆμα περισσότερα τῶν δύο κυτῶν ἢ διαμερισμάτων, ἕτερα ὅμως κύτῃ ἢ διαμερίσματα δύνανται νὰ πληροῦνται μερικῶς διὰ σιτηρῶν χῆμα ἐὰν πληροῦνται μέχρι τοῦ καταστρώματος διὰ σιτηρῶν εἰς σάκκους ἢ ἐτέρου καταλλήλου ὕλικου. Πρὸς τὸν σκοπὸν ἐφαρμογῆς τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ :

(α) Ὑπερκείμενα ὑποφράγματα θὰ θεωροῦνται ὡς χωριστὰ διαμερίσματα καὶ χωριστὰ ἀπὸ παντὸς κατωτέρου κύτους ὑποκειμένου αὐταῖς.

(β) Τὰ τροφοδοτικὰ στόμια καὶ οἱ μερικῶς πεπληρωμένοι χώροι οἱ ἀναφερόμενοι εἰς τὴν παράγραφον (β) τοῦ Κανονισμοῦ 10 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου δὲν θὰ θεωροῦνται ὡς διαμερίσματα, καὶ

(γ) κύτῃ ἢ διαμερίσματα ἐφοδιασμένα δι' ἐνὸς ἢ περισσότερων διαμήκων σιτιστεγῶν διαιρέσεων θὰ θεωροῦνται ὡς ἓν κύτος ἢ διαμερίσμα.

Κανονισμὸς 12.

Στοιβασία εἰδικῶς καταλλήλων πλοίων.

(α) Παρὰ τὰς εἰς τοὺς Κανονισμοὺς 4 μέχρι 11 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου περιλαμβανομένας διατάξεις, σιτηρὰ χῆμα δύνανται νὰ μεταφέρονται χωρὶς νὰ πληροῦνται αἱ δι' αὐτῶν καθοριζόμεναι ἀπαιτήσεις, εἰς πλοῖα ἅτινα ἔχουν κατασκευασθῆ μετὰ δύο ἢ περισσότερων κατακερφόρων ἢ κεκλιμένων διαμήκων σιτιστεγῶν διαιρέσεων, καταλλήλως διατεταγμένων ἵνα περιορίσουν τὴν ἐπίδρασιν πάσης ἐγκαρσίας μετατόπισεως τῶν σιτηρῶν, ὑπὸ τοὺς ἀκολουθούσους ὅρους :

(I) Ὅσον τὸ δυνατόν περισσότερα κύτῃ καὶ διαμερίσματα θὰ εἶναι πλήρη καὶ καλῶς διευθετημένα.

(II) Διὰ πάντα προβλεπόμενον τρόπον στοιβασίας, τὸ πλοῖον δέον νὰ μὴ λάβῃ κλίσιν μεγαλύτεραν τῶν 5 μοιρῶν εἰς οἰουδήποτε στάδιον τοῦ ταξιδίου, ἐὰν :

(1) εἰς τὰ κύτῃ ἢ διαμερίσματα ἅτινα ἔχουν καλῶς διευθετηθῆ μέχρι πληρώσεως ἢ ἐπιφάνεια τῶν σιτηρῶν κατακαθίξει κατὰ 2 τοῖς ἑκατὸν κατ' ὄγκον ἐκ τῆς ἀρχικῆς ἐπιφανείας καὶ μετατοπίζεται κατὰ γωνίαν 12 μοιρῶν ὡς πρὸς τὴν ἀρχικὴν ἐπιφάνειαν κάτωθεν ὅλων τῶν περιλειπόμενων ὀρίων τὰ κύτῃ ταῦτα καὶ τὰ διαμερίσματα, ἅτινα ἔχουν κλίσιν μικρότεραν τῶν 30 μοιρῶν ὡς πρὸς τὴν ὀριζόντιον, καὶ

(2) εἰς τὰ μερικῶς πεπληρωμένα κύτῃ ἢ διαμερίσματα, αἱ ἐλεύθεραι ἐπιφάνειαι κατακαθίζουν καὶ μετατοπίζονται ὡς εἰς τὸ ἐδάφιον (II) (1) τῆς παρουσίας παραγράφου ἢ κατὰ μεγαλύτεραν γωνίαν ἢτις κρίνεται ἀναγκαῖα ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, ἢ ὑπὸ Συμβαλλομένου Κράτους ἐξουσιοδοτουμένου ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, καὶ αἱ ἐπιφάνειαι τῶν σιτηρῶν ἐὰν αὗται ἔχουν ὑπερσοιβαχθῆ συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 5 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, μετατοπίζονται κατὰ γωνίαν 8 μοιρῶν ὡς πρὸς τὰς ἀρχικῶς ἰσοπεδοθεῖσας ἐπιφάνειας. Ἐν τῇ ἐφαρμογῇ τοῦ ἐδαφίου (II) τῆς παρουσίας παραγράφου τὰ ξύλινα χωρίσματα, ἐὰν τοποθετηθῶν, θὰ θεωροῦνται ὡς μειοῦντα τὴν ἐγκαρσίαν μετατόπισιν τῆς ἐπιφανείας τῶν σιτηρῶν.

(III) Ὁ πλοίαρχος ἐφοδιάζεται διὰ σχεδιαγράμματος φορτώσεως σιτηρῶν περιλαμβανόν τὰς ἀκολουθητέας διατάξεις στοιβασίας καὶ ἐν τεύχεσιν στοιχείων εὐσταθείας, ἀμφοτέρων ἐγκειμένων ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ἢ ὑπὸ τοῦ Συμβαλλομένου Κράτους κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς Ἀρχῆς, δε-

κνύουν τὰς συνθήκας εὐσταθείας ἐπὶ τῶν ὁποίων βασιζονται οἱ εἰς τὸ ἐδάφιον (II) τῆς παρούσης παραγράφου διδόμενοι ὑπολογισμοί.

(β) Ἡ Ἀρχή, ἢ ἐν Συμβαλλόμενον Κράτος κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς Ἀρχῆς, θὰ καθορίξῃ τὰ μέτρα ἅτινα δέον νὰ λαμβάνωνται πρὸς παρεμπόδισιν τῆς μετατοπίσεως εἰς ἄλλας τὰς ἄλλας συνθήκας φορτώσεως τῶν πλοίων τῶν κατασκευασθέντων συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, καὶ ἅτινα πληροῦν τὰς ἀπαιτήσεις τῶν ἐδαφίων (II) καὶ (III) τῆς παραγράφου ταύτης.

(γ) Ἡ Ἀρχή ἢ ἐν Συμβαλλόμενον Κράτος ἐξουσιοδοτημένον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, θὰ καθορίξῃ τὰ μέτρα ἅτινα θὰ λαμβάνωνται πρὸς παρεμπόδισιν τῆς μετατοπίσεως εἰς πλοῖον οἰασδήποτε ἄλλης κατασκευῆς τὸ ὁποῖον πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τῶν ἐδαφίων (II) καὶ (III) τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

Κανονισμὸς 13.

Δεξαμεναὶ Θαλασσεύματος

Αἱ δεξαμεναὶ διτυθμένων αἰ χρησιμοποιούμεναι πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς εὐσταθείας, τῆς ἀπαιτουμένης εἰς πλοῖα φορτῶντα σιτηρὰ χύμα, θὰ ἔχουν κατάλληλον διαμήκη στεγανὴν ὑποδιαίρεσιν, ἐκτὸς ἐὰν τὸ πλάτος τῆς δεξαμενῆς, μετρούμενον εἰς τὸ ἥμισυ τοῦ μήκους αὐτῆς, δὲν ὑπερβαίνει τὰ 60 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ἐξωτερικῶς τῶν νομέων πλάτους τοῦ πλοίου.

Κανονισμὸς 14.

Σιτηρὰ εἰς σάκκους

Τὰ σιτηρὰ εἰς σάκκους θὰ μεταφέρονται ἐντὸς εἰς καλὴν κατάστασιν σάκκων, οἷτινες θὰ εἶναι καλῶς πεπληρωμένοι καὶ μετ' ἀσφαλείας κλειστοί.

Κανονισμὸς 15.

Διαγράμματα φορτώσεως σιτηρῶν

(α) Διάγραμμα φορτώσεως σιτηρῶν ἐνὸς πλοίου, ἐγκριμένον εἴτε ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς εἴτε ὑπὸ τοῦ Συμβαλλομένου Κράτους κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς Ἀρχῆς, θὰ γίνεται παραδεκτὸν ὑπὸ ἄλλων Συμβαλλομένων Κρατῶν ὡς ἀπόδειξις ὅτι, ὅταν τὸ πλοῖον φορτῶνεται συμφώνως πρὸς τὰ διαγράμματα ταῦτα, ἀναποκρίνεται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου ἢ πρὸς τὰς ἰσοδύναμους διατάξεις αἰτινες ἐγένοντο παραδεκταὶ συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 5 τοῦ Κεφαλαίου 1.

(β) Τὸ διάγραμμα τοῦτο θὰ ἐγκρίνεται ἀφοῦ ληφθῶν ὑπ' ὄψιν αἱ ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, αἱ διάφοροι συνθήκαι φορτώσεως κατὰ τὸν ἀπόπλου καὶ τὸν κατάπλου καὶ ἡ εὐστάθεια τοῦ πλοίου. Τοῦτο θὰ καθορίξῃ τὰ κύρια χαρακτηριστικὰ τῶν χρησιμοποιουμένων μέσων πρὸς παρεμπόδισιν τῆς μετατοπίσεως τοῦ φορτίου.

(γ) Τὸ λεκτικὸν τοῦ διαγράμματος τούτου θὰ εἶναι εἰς μίαν ἢ περισσοτέρας γλώσσας, ἐκ τῶν ὁποίων ἡ μία θὰ εἶναι μία ἐκ τῶν γλωσσῶν τῆς Συμβάσεως.

(δ) Ἀντίγραφον τοῦ διαγράμματος τούτου θὰ χορηγῆται εἰς τὸν πλοίαρχον τοῦ πλοίου, ὅστις θὰ παρουσιάξῃ τοῦτο πρὸς ἔλεγχον εἰς τὰς ἀρμοδίας ἀρχὰς τοῦ λιμένος εἰς τὸν ὁποῖον λαμβάνει χώραν ἢ φόρτωσις, ἐὰν τοῦ ἤθελε ζητηθῆ.

(ε) Ἐν ἀναμονῇ τῆς ἀποδοχῆς διεθνῶν κανονισμῶν σχετικῶν πρὸς τὴν ἀντοχὴν τῶν μέσων συγκρατήσεως τῶν σιτηρῶν καὶ τὴν πρόβλεψιν τροφοδοτικῶν ὁπῶν ἐπὶ τῶν τοιχωμάτων τῶν στομίων τῶν κυτῶν, πᾶν πλοῖον φορτῶνον σιτηρὰ, τὸ ὁποῖον δὲν παρουσιάζει διάγραμμα φορτώσεως σιτηρῶν ἐγκριμένον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, θὰ φορτῶνῃ συμφώνως πρὸς λεπτομερεῖς κανόνες, ἐκδοθέντας πρὸς συμπλήρωσιν τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ὑπὸ τοῦ Συμβαλλομένου Κράτους τῆς χώρας εἰς τὴν ὁποίαν κεῖται ὁ λιμὴν φορτώσεως.

Κανονισμὸς 16.

Ἐξαιρέσεις δι' ὀρισμένα ταξίδια

Ἡ Ἀρχή, ἢ ἐν Συμβαλλόμενον Κράτος ἐξουσιοδοτημένον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, ἐὰν κρίνῃ ὅτι τὸ φύσει προστατευμένον τῶν περιοχῶν καὶ αἱ συνθήκαι τοῦ ταξιδίου εἶναι τοιαῦται ὥστε νὰ καθιστοῦν τὴν ἐφαρμογὴν μιᾶς οἰασδήποτε ἀπαιτήσεως τῶν Κανονισμῶν 3 μέχρι 15 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου μὴ εὐλογον ἢ μὴ ἀναγκαίαν, δύναται νὰ ἀπαλλάξῃ τῶν ἰδιαιτέρων τούτων ἀπαιτήσεων μεμονωμένα πλοῖα ἢ κατηγορίας πλοίων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ VII

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Κανονισμὸς 1.

Ἐφαρμογή.

(α) Ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως ρητῶς προβλέπεται, τὸ Κεφάλαιον τοῦτο ἐφαρμόζεται εἰς τὴν μεταφορὰν ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων ἐφ' ὧν τῶν πλοίων εἰς τὰ ὁποῖα οἱ παρόντες Κανονισμοὶ ἐφαρμόζονται.

(β) Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου δὲν ἐφαρμόζονται εἰς τὰ ἐφόδια καὶ εἰς τὰ ὄγκια ἐξαρισμοῦ τοῦ πλοίου ἢ εἰς τὰ ἰδιαιτέρα φορτία τὰ μεταφερόμενα ἐπὶ πλοίων εἰδικῶς κατασκευασμένων ἢ ἐξ ὀλοκλήρου μετεσκευασμένων διὰ τὸν σκοπὸν τοῦτον, καθὼς τὰ δεξαμενόπλοια.

(γ) Ἡ μεταφορὰ ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων ἀπαγορεύεται, ἐκτὸς ἐὰν ἐκτελῆται συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(δ) Διὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἕκαστον Συμβαλλόμενον Κράτος θὰ ἐκδώσῃ ἢ θὰ προκαλέσῃ τὴν ἐκδοσιν λεπτομερῶν ὁδηγίων διὰ τὴν ἀσφαλῆ συσκευασίαν καὶ τὴν στοιβασίαν ὀρισμένων ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων ἢ κατηγοριῶν ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων, αἱ ὁποῖαι ὁδηγίαι θὰ περιλαμβάνουν τὰς ἀναγκαίας προφυλάξεις ἐν σχέσει πρὸς τὰ ἄλλα φορτία.

Κανονισμὸς 2.

Κατάταξις.

Τὰ ἐπικίνδυνα ἐμπορεύματα θὰ ὑποδιαιροῦνται εἰς τὰς ἀκολουθούσας κλάσεις :

- | | |
|--------------|---|
| Κλάσις 1 | — Ἐκρηκτικαὶ ὕλαι. |
| Κλάσις 2 | — Ἀέρια : πεπιεσμένα, ὑγροποιημένα ἢ διαλελυμένα ὑπὸ πίεσιν. |
| Κλάσις 3 | — Εὐφλεκτα ὑγρά. |
| Κλάσις 4 (α) | — Εὐφλεκτα στερεά. |
| Κλάσις 4 (β) | — Εὐφλεκτα στερεά ἢ ὕλαι ὑποκειμένοι εἰς ἀπότομον ἀνάφλεξιν. |
| Κλάσις 4 (γ) | — Εὐφλεκτα στερεά, ἢ ὕλαι αἰτινες ἐρχόμεναι ἐν ἐπαφῇ μετὰ τοῦ ὕδατος ἀναπέμπουν εὐφλεκτα αέρια. |
| Κλάσις 5 (α) | — Ὄξειδωτικαὶ ὕλαι. |
| Κλάσις 5 (β) | — Ὄργανικὰ ὑπεροξειδία. |
| Κλάσις 6 (α) | — Δηλητηριώδεις (τοξικαὶ) ὕλαι. |
| Κλάσις 6 (β) | — Μολυσματικαὶ ὕλαι. |
| Κλάσις 7 | — Ραδιοενεργοὶ ὕλαι. |
| Κλάσις 8 | — Διαβρωτικαὶ ὕλαι. |
| *Κλάσις 9 | — Διάφοροι ἐπικίνδυνοι ὕλαι, ἧτοι πᾶσα ἄλλη ὕλη διὰ τὴν ὁποίαν ἡ πείρα ἔχει ἀποδείξει, ἢ δύναται νὰ ἀποδείξῃ, ὅτι εἶναι τοιαύτης ἐπικινδύνου φύσεως ὥστε θὰ ἔδει νὰ ἐφαρμόζωνται δι' αὐτὴν αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. |

Κανονισμὸς 3.

Συσκευασία.

(α) Ἡ συσκευασία τῶν ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων δέον ὅπως :

(I) ἔχῃ καλῶς ἐκτελεσθῆ καὶ εἶναι εἰς καλὴν κατάστασιν, (II) εἶναι τοιαύτης φύσεως, ὥστε οἰαδήποτε ἐσωτερικῆ ἐπιφάνεια, μετὰ τῆς ὁποίας τὸ περιεχόμενον

μενον δύναται νά ἔλθῃ εἰς ἐπαφήν, μὴ προσβάλλεται ἐπικινδύνως ὑπὸ τῆς μεταφερομένης ὕλης, καὶ (III) δύναται νά ἀντέχη εἰς τοὺς συνήθεις κινδύνους φορτώσεως καὶ μεταφορᾶς διὰ θαλάσσης.

(β) Ὃταν ἡ χρησιμοποίησις ὑλικοῦ ἀπορροφητικοῦ ἢ προστατευτικοῦ εἶναι συνήθης διὰ τὴν συσκευασίαν τῶν ὑγρῶν ἐντὸς δοχείων, τὸ ὑλικὸν τοῦτο πρέπει νά εἶναι (I) ἱκανὸν νά μειώῃ τοὺς κινδύνους τοὺς ὁποίους τὸ ὑγρὸν δύναται νά προκαλέσῃ, (II) οὕτω τοποθετημένον ὥστε νά προλαμβάνῃ τὴν μετακίνησιν καὶ νά ἐξασφαλίζεταί ἡ περιβάλλυσις τοῦ δοχείου, καὶ (III) ἐπαρκoῦς ποσότητος ὥστε, κατὰ τὸ εὐλόγιως δυνατόν, νά ἀπορροφᾷ τὸ ὑγρὸν εἰς περίπτωσιν θραύσεως τοῦ δοχείου.

(γ) Τὰ δοχεῖα τὰ περιέχοντα ἐπικινδύνα ὑγρά θά ἔχουν κενὸν περιθώριον πρὸς συμπλήρωσιν εἰς τὴν θερμοκρασίαν πληρώσεως, ἐπαρκῆς διὰ νά ἀντιμετωπίζῃ τὴν ὑψίστην θερμοκρασίαν κατὰ τὴν διάρκειαν μεταφορᾶς ὑπὸ κανονικᾶς συνθήκας.

(δ) Οἱ κύλινδροι ἢ τὰ σκεύη διὰ ἀέρια ὑπὸ πίεσιν, θά εἶναι καταλλήλως κατεσκευασμένα, δεδοκιμασμένα, συντηρημένα καὶ κανονικῶς πεπληρωμένα.

(ε) Τὰ κενὰ δοχεῖα ἅτινα εἶχον προηγουμένως χρησιμοποιηθῆ διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων θά θεωροῦνται καὶ ταῦτα ὡς ἐπικινδύνα ἐμπορεύματα, ἐκτὸς ἐὰν ἔχουν καθορισθῆ καὶ στεγνωθῆ, ἢ ἔχουν ἀσφαλῶς κλεισθῆ, ὅταν ἡ φύσις τῆς οὐσίας τὴν ὁποίαν περιεῖχον ἐπιτρέπη τὸ κλείσιμον μετ' ἀσφαλείας.

Κανονισμὸς 4.

Σήμανσις καὶ Ἐπιγραφῆ.

Ἐκαστον δοχεῖον περιέχον ἐπικινδύνον ἐμπόρευμα θά σημαίνεται διὰ τῆς ἀκριβοῦς τεχνικῆς ὀνομασίας (δὲν θά χρησιμοποιoῦνται ὀνομασίαι ἐμπορικαί) καὶ θά φέρῃ διακριτικὴν ἐτικέτταν ἢ ἐπιγραφὴν χρωματισμένην μέσῳ διατρήτου ἐλάσματος, εἰς τρόπον ὥστε νά εἶναι καταφανῆς ἡ ἐπικινδύνος φύσις τοῦ ἐμπορεύματος. Ἐκαστον δοχεῖον θά φέρῃ τοιαύτην ἐπιγραφὴν, ἐκτὸς τῶν δοχείων τῶν περιεχόντων χημικὰς οὐσίας συσκευασμένας εἰς περιορισμένας ποσότητας ἀλλὰ ἀποτελούσας ὁμοῦ σημαντικὴν ποσότητα φορτίου, καὶ ἅτινα δύναται νά στοιβάζωνται, φορτώνωνται καὶ χαρακτηρίζωνται ὡς μία μερῖς.

Κανονισμὸς 5.

Ἐγγραφα.

(α) Εἰς ὅλα τὰ ἔγγραφα τὰ σχετικὰ μετὴν μεταφορὰν ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων διὰ θαλάσσης εἰς ἃ ἀναγράφεται ἡ ὀνομασία τῶν θά χρησιμοποιεῖται ἢ ἀκριβοῦς τεχνικὴ ὀνομασία τῶν ἐμπορευμάτων (δὲν θά χρησιμοποιοῦνται ἐμπορικαὶ ὀνομασίαι) καὶ θά δίδεται ἀκριβοῦς περιγραφὴ συμφώνως πρὸς τὴν κατάταξιν τὴν ἀναφερομένην εἰς τὸν Κανονισμὸν 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(β) Τὰ ὑπὸ τοῦ φορτωτοῦ καταρτιζόμενα φορτωτικὰ ἔγγραφα θά περιλαμβάνουν ἢ θά συνοδεῦονται ὑπὸ πιστοποιητικοῦ ἢ δηλώσεως ὅτι, τὸ ἐμπόρευμα τὸ προσφερόμενον διὰ μεταφορὰν εἶναι καταλλήλως συσκευασμένον, ἔχει σημανθῆ καὶ φέρει ἐπιγραφὴν καὶ εἶναι εἰς καλὴν κατάστασιν διὰ μεταφορὰν.

(γ) Ἐκαστον πλοῖον μεταφέρειν ἐπικινδύνα ἐμπόρευματα θά ἔχη εἰδικὸν πίνακα ἢ δηλωτικὸν ἀναφέρον, συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, τὰ ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐπικινδύνα ἐμπορεύματα καὶ τὴν θέσιν ἐπ' αὐτοῦ. Δύναται νά χρησιμοποιεῖται λεπτομερῆς διάγραμμα στοιβασίας δεκνύον κατὰ κλάσεις καὶ καθορίζον τὴν θέσιν ὕλων τῶν ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἀντὶ τοῦ ἀνωτέρω εἰδικοῦ πίνακος ἢ δηλωτικοῦ.

Κανονισμὸς 6.

Προσωριναὶ ἐξαιρέσεις ἐκ τῶν Κανονισμῶν 4 καὶ 5.

Συμβαλλόμενα Κράτη ἔχοντα ἐνοποιημένον σύστημα κανόνων, σχετικῶν πρὸς τὴν διὰ ξηρᾶς ἢ διὰ θαλάσσης μεταφορὰν ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων καὶ μὴ δυνάμενα ὡς κτ

τούτου νά ἐφαρμόσουν ἀμέσως τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν 4 καὶ 5 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, δύναται νά ἐπιτρέψουν παρεκκλίσεις ἐκ τῶν διατάξεων τῶν Κανονισμῶν τούτων διὰ χρονικὴν περίοδον μὴ ὑπερβαίνουσαν τοὺς 12 μῆνας ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς Συμβάσεως, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι, τὰ ἐπικινδύνα ἐμπορεύματα, ὡς ταῦτα κατατάσσονται εἰς τὸν Κανονισμὸν 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, θά ἔχουν τὴν αὐτὴν κατάταξιν εἰς τὰ φορτωτικὰ ἔγγραφα καὶ θά ἔχουν σημανθῆ ἀντιστοίχως.

Κανονισμὸς 7.

Ἀπαιτήσεις στοιβασίας.

(α) Ἐπικινδύνα ἐμπορεύματα θά στοιβάζωνται ἀσφαλῶς καὶ καταλλήλως καὶ συμφώνως πρὸς τὴν φύσιν τῶν ἐμπορευμάτων. Τὰ μὴ ἐπιδεχόμενα ἀνάμειξιν ἐμπορεύματα, θά χωρίζωνται ἀπ' ἀλλήλων.

(β) Ἐκρηκτικαὶ ὕλαι (ἐκτὸς πυρομαχικῶν) αἷτινες παρουσιάζουν σοβαρὸν κίνδυνον, θά στοιβάζωνται ἐντὸς εἰδικῆς ἀποθήκης ἧτις θά παραμένῃ ἀσφαλῶς κλεισθὴ κατὰ τὸν πλοῦν. Αἱ ἐκρηκτικαὶ αὗται ὕλαι θά χωρίζωνται ἀπὸ τοὺς πυροκρουστήρας. Αἱ ἠλεκτρικὰ συσκευαὶ καὶ τὰ ἠλεκτρικὰ καλώδια τὰ κείμενα ἐντὸς οἰουδήποτε διαμερίσματος ἐντὸς τοῦ ὁποίου μεταφέρονται ἐκρηκτικαὶ ὕλαι, θά εἶναι τοιαύτης κατασκευῆς καὶ θά χρησιμοποιοῦνται κατὰ τοιοῦτον τρόπον, ὥστε νά μειoῦται ὁ κίνδυνος πυρκαϊᾶς ἢ ἐκρήξεως.

(γ) Τὰ ἀποδίδοντα ἐπικινδύνους ἀτμοὺς ἐμπορεύματα θά στοιβάζωνται εἰς χώρους καλῶς ἀερίζομένους ἢ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος.

(δ) Εἰς πλοῖα μεταφέροντα εὐφλεκτα ὑγρά ἢ ἀέρια, θά λαμβάνωνται, ἐὰν ἀπαιτῆται, εἰδικαὶ προφυλάξεις ἐναντίον πυρκαϊᾶς ἢ ἐκρήξεως.

(ε) Ὑλαι αἷτινες εἶναι ὑποκείμεναι εἰς ἀπότομον θέρμανσιν ἢ καῦσιν δὲν θά μεταφέρονται, ἐκτὸς ἐὰν ἔχουν ληφθῆ κατάλληλοι προφυλάξεις πρὸς πρόληψιν ἐνάρξεως πυρκαϊᾶς.

Κανονισμὸς 8.

Ἐκρηκτικαὶ ὕλαι ἐπὶ Ἐπιβατηγῶν Πλοίων.

(α) Αἱ ἀκόλουθοι ἐκρηκτικαὶ ὕλαι μόνον δύναται νά μεταφέρονται ἐπὶ τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων :

(I) Φυσίγγαι καὶ καθύλλια ἀσφαλείας.

(II) Μικρὰ ποσότητες ἐκρηκτικῶν ὕλων βάρους οὐχὶ μεγαλύτερου τῶν 20 λίβρων (ἢ 9 χιλιόγραμμα) συνολικοῦ καθαρῶ βάρους.

(III) Σήματα κινδύνου πρὸς χρησιμοποίησιν ὑπὸ τῶν πλοίων ἢ τῶν ἀεροσκαφῶν, ἐὰν τὸ ὅλουν βάρους τῶν σημάτων τούτων δὲν ὑπερβαίνῃ τὰς 2240 λίβρας (ἢ 1016 χιλιόγραμμα).

(IV) Πυροτεχνήματα μὴ ἐπιδεκτικά ἀπιθάνου ἀποτόμου ἐκρήξεως, ἐξαιρέσει ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν μεταφερόντων ἐπιβάτας καταστρώματος.

(β) Παρὰ τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, δύναται νά μεταφέρονται ἐπιπρόσθετοι ποσότητες ἢ τύποι ἐκρηκτικῶν ὕλων, ἐπὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐφαρμόζονται εἰδικὰ μέτρα ἀσφαλείας ἐγκριμένα ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ VIII.

ΠΥΡΗΝΟΚΙΝΗΤΑ ΠΛΟΙΑ.

Κανονισμὸς 1.

Ἐφαρμογή.

Τὸ παρὸν Κεφάλαιον ἐφαρμόζεται εἰς ὅλα τα πυρηνοκίνητα πλοῖα, ἐξαιρέσει τῶν πολεμικῶν πλοίων.

Κανονισμὸς 2.

Ἐφαρμογὴ τῶν ἄλλων Κεφαλαίων.

Οἱ περιεχόμενοι εἰς τὰ ἄλλα Κεφάλαια Κανονισμοὶ τῆς παρούσης Συμβάσεως ἐφαρμόζονται εἰς τὰ πυρηνοκίνητα πλοῖα, ἐκτὸς τῶν ὑπὸ τοῦ παρόντος Κεφαλαίου ἐπιφερομένων μετατροπῶν.

Κανονισμός 3.

Ἐξαιρέσεις.

Πυρηνοκίνητων πλοίων δὲν θὰ δύναται νὰ τύχη ἀπαλλαγῆς εἰς οὐδεμίαν περίστασιν τῶν διατάξεων οἰουδήποτε Κανονισμοῦ τῆς παρούσης Συμβάσεως.

Κανονισμός 4.

Ἐγκρίσις Ἐγκαταστάσεως Ἀντιδραστήρου.

Ἡ μελέτη, ἡ κατασκευή, οἱ κανόνες τῆς ἐποπτείας καὶ τῆς συναρμολογήσεως τῆς ἐγκαταστάσεως ἀντιδραστήρου, θὰ ὑπόκεινται εἰς τὴν ἐγκρίσιν καὶ θὰ ἱκανοποιῶν τὴν Ἀρχὴν καὶ θὰ λαμβάνονται ὑπ' ὄψιν οἱ περιορισμοὶ οἵτινες θὰ ἐπιβληθῶν εἰς τὰς ἐπιθεωρήσεις λόγῳ τῆς παρουσίας ραδιενεργείας.

Κανονισμός 5.

Καταλληλότης Ἐγκαταστάσεως Ἀντιδραστήρου δι' Ὑπηρεσίαν ἐπὶ πλοίου.

Ἡ ἐγκατάστασις ἀντιδραστήρου θὰ μελετᾶται λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν ὑπηρεσίας ἐπὶ πλοίου τόσον ὑπὸ συνήθεις, ὅσον καὶ ὑπὸ ἐκτάκτους περιστάσεις ναυσιπλοίας.

Κανονισμός 6.

Ἀσφάλεια ἐκ ραδιενεργείας.

Ἡ Ἀρχὴ θὰ λαμβάνη μέτρα ἵνα ἐξασφαλίζεσθαι ὅτι δὲν θὰ ὑπάρχῃ ἀδικαιολόγητος ραδιενέργεια ἢ ἕτεροι κίνδυνοι ἐκ τῆς πυρηνικῆς ἐνεργείας, ἐν πλῶ ἢ ἐντὸς λιμένος, διὰ τὸ πλήρωμα, τοὺς ἐπιβάτας, ἢ τὸ κοινόν, ἢ τὰς ἀρτηρίας ναυσιπλοίας ἢ τὰς προμηθείας τροφίμων ἢ ὕδατος.

Κανονισμός 7.

Ἐκθεσις Ἀσφαλείας.

(α) Θὰ συντάσσεται Ἐκθεσις Ἀσφαλείας ἐπιτρέπουσα τὴν ἐκτίμησιν τῆς ἐγκαταστάσεως πυρηνικῆς ἐνεργείας καὶ τῆς ἀσφαλείας τοῦ πλοίου, ἵνα ἐξασφαλίζεσθαι ὅτι δὲν ὑπάρχει ἀδικαιολόγητος ραδιενέργεια ἢ ἕτεροι κίνδυνοι ἐν πλῶ ἢ ἐντὸς λιμένος διὰ τὸ πλήρωμα, τοὺς ἐπιβάτας ἢ τὸ κοινόν, ἢ τὰς ἀρτηρίας ναυσιπλοίας ἢ τὰς προμηθείας τροφίμων ἢ ὕδατος. Ἐὰν ἡ Ἀρχὴ μὲν ἱκανοποιημένη θὰ ἐγκρίνῃ τὴν ἐκθεσιν ταύτην ἀσφαλείας ἥτις θὰ τηρῆται πάντοτε ἐνημερωμένη.

(β) Ἡ Ἐκθεσις Ἀσφαλείας θὰ τίθεται ἐγκαίρως ἐκ τῶν προτέρων εἰς τὴν διάθεσιν τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν τῶν χωρῶν τὰς ὁποίας πρόκειται νὰ ἐπισκεφθῆ πυρηνοκίνητον πλοῖον, εἰς τρόπον ὥστε νὰ δύνανται ταῦτα νὰ ἐκτιμῶσι τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου.

Κανονισμός 8.

Ἐγχειρίδιον Λειτουργίας.

Θὰ καταρτίζεται λεπτομερῆς Ἐγχειρίδιον Λειτουργίας διὰ τὸν κατατοπισμὸν καὶ καθοδήγησιν τοῦ ἀσχολουμένου προσωπικοῦ εἰς τὰ καθήκοντα αὐτοῦ ἐπὶ ὅλων τῶν ζητημάτων τῶν σχετικῶν πρὸς τὴν λειτουργίαν τῆς ἐγκαταστάσεως πυρηνικῆς ἐνεργείας καὶ ἐχόντων σοβαρὰν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς ἀσφαλείας. Ἐὰν ἡ Ἀρχὴ μείνῃ ἱκανοποιημένη, θὰ ἐγκρίνῃ τὸ Ἐγχειρίδιον Ἀσφαλείας τοῦτο, τοῦ ὁποίου ἀντίτυπον θὰ τηρῆται ἐπὶ τοῦ πλοίου. Τὸ Ἐγχειρίδιον Ἀσφαλείας θὰ τηρῆται πάντοτε ἐνημερωμένον.

Κανονισμός 9.

Ἐπιθεωρήσεις.

Ἡ ἐπιθεώρησις τῶν πυρηνοκίνητων πλοίων θὰ περιλαμβάνῃ τὰς ἐφαρμοστέας ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 7 τοῦ Κεφαλαίου I, ἢ τῶν Κανονισμῶν 8, 9 καὶ 10 τοῦ Κεφαλαίου I, ἐξαιρέσει τῶν ἐπιθεωρήσεων τῶν περιοριζομένων ἐκ τῆς παρουσίας ραδιενεργείας. Ἐπιπροσθέτως, αἱ ἐπιθεωρήσεις θὰ περιλαμβάνουν πᾶσαν εἰδικὴν ἀπαιτήσιν τῆς Ἐκθέσεως Ἀσφαλείας καὶ εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις, πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν 8 καὶ 10 τοῦ Κεφαλαίου I, θὰ λαμβάνουν χώραν τοὐλάχιστον ἀπᾶς τοῦ ἔτους.

Κανονισμός 10.

Πιστοποιητικά.

(α) Αἱ διατάξεις τῆς παραγράφου (α) τοῦ Κανονισμοῦ 12 τοῦ Κεφαλαίου I καὶ τοῦ Κανονισμοῦ 14 τοῦ Κεφαλαίου I δὲν θὰ ἐφαρμόζονται εἰς τὰ πυρηνοκίνητα πλοῖα.

(β) Πιστοποιητικὸν καλούμενον Πιστοποιητικὸν Ἀσφαλείας Πυρηνοκινήτου Ἐπιβατηγῶν Πλοίου, θὰ χορηγῆται κατόπιν ἐξετάσεως καὶ ἐπιθεωρήσεως, εἰς πυρηνοκίνητον ἐπιβατηγὸν πλοῖον τὸ ὁποῖον πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Κεφαλαίων II, III, IV καὶ VIII καὶ τὰς ἑτέρας σχετικὰς ἀπαιτήσεις τῶν παρόντων Κανονισμῶν.

(γ) Πιστοποιητικὸν, καλούμενον Πιστοποιητικὸν Ἀσφαλείας Πυρηνοκινήτου Φορτηγῶν Πλοίου, θὰ χορηγῆται, κατόπιν ἐξετάσεως καὶ ἐπιθεωρήσεως, εἰς πυρηνοκίνητον φορτηγὸν πλοῖον τὸ ὁποῖον ἱκανοποιῇ τὰς ἀπαιτήσεις ἐπιθεωρήσεως διὰ φορτηγὰ πλοῖα τὰς καθοριζομένας διὰ τοῦ Κανονισμοῦ 10 τοῦ Κεφαλαίου I καὶ πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Κεφαλαίων II, III, IV καὶ VIII καὶ τὰς ἑτέρας σχετικὰς ἀπαιτήσεις τῶν παρόντων Κανονισμῶν.

(δ) Τὰ Πιστοποιητικά Ἀσφαλείας Πυρηνοκινήτων Ἐπιβατηγῶν Πλοίων καὶ τὰ Πιστοποιητικά Ἀσφαλείας Πυρηνοκινήτων Φορτηγῶν Πλοίων θὰ ἀναγράφουν ὅτι: «Τὸ πλοῖον, τὸ ὁποῖον εἶναι πυρηνοκίνητον πληροῖ ὅλας τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κεφαλαίου VIII τῆς Συμβάσεως καὶ ἀναπαύεται εἰς τὴν Ἐκθεσιν Ἀσφαλείας τὴν ἐγκριθεῖσαν διὰ τὸ πλοῖον».

(ε) Τὰ Πιστοποιητικά Ἀσφαλείας Πυρηνοκινήτων Ἐπιβατηγῶν Πλοίων καὶ τὰ Πιστοποιητικά Ἀσφαλείας Πυρηνοκινήτων Φορτηγῶν Πλοίων θὰ ἰσχύουν διὰ χρονικὴν περίοδον οὐχὶ μεγαλύτεραν τῶν 12 μηνῶν.

(στ) Τὰ Πιστοποιητικά Ἀσφαλείας Πυρηνοκινήτων Ἐπιβατηγῶν Πλοίων καὶ τὰ Πιστοποιητικά Ἀσφαλείας Πυρηνοκινήτων Φορτηγῶν Πλοίων θὰ ἐκδίδονται ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ἢ ὑπὸ παντὸς προσώπου ἢ ὀργανισμοῦ δεόντως ὑπ' αὐτῆς ἐξουσιοδοτημένου. Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἡ Ἀρχὴ αὕτη ἀναλαμβάνει πᾶσαν εὐθύνην διὰ τὸ πιστοποιητικόν.

Κανονισμός 11.

Εἰδικὸς Ἐλεγχος.

Ἐπιπροσθέτως πρὸς τὸν ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 19 τοῦ Κεφαλαίου I καθοριζόμενον ἔλεγχον, τὰ πυρηνοκίνητα πλοῖα θὰ ὑπόκεινται εἰς εἰδικὸν ἔλεγχον πρὸ τῆς εἰσόδου εἰς λιμένας καὶ ἐντὸς τῶν λιμένων τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν πρὸς τὸν σκοπὸν ἐξ ἀκριβέσεως ὅτι ὑπάρχει ἐπὶ τοῦ πλοίου Πιστοποιητικὸν Ἀσφαλείας Πυρηνοκινήτου Πλοίου ἐν ἰσχύϊ καὶ ὅτι δὲν ὑπάρχει ἀδικαιολόγητος ραδιενέργεια ἢ ἕτεροι κίνδυνοι ἐν πλῶ ἢ ἐντὸς τοῦ λιμένος, διὰ τὸ πλήρωμα, τοὺς ἐπιβάτας ἢ τὸ κοινόν, ἢ τὰς ἀρτηρίας ναυσιπλοίας ἢ τὰς προμηθείας τροφίμων ἢ ὕδατος.

Κανονισμός 12.

Ἀτυχήματα.

Εἰς τὴν περίπτωσιν συμβάντος τὸ ὁποῖον δυνατόν νὰ προκαλέσῃ κίνδυνον εἰς τὴν περιοχὴν, ὃ πλοίαρχος τοῦ πυρηνοκινήτου πλοίου θὰ εἰδοποιήσῃ ἀμέσως τὴν ἀρμοδίαν Κυβερνητικὴν Ἀρχὴν τῆς χώρας εἰς τὰ ὕδατα τῆς ὁποίας τὸ πλοῖον εὐρίσκεται ἢ εἰς τὰ ὕδατα τῆς ὁποίας τὸ πλοῖον πλησίον εἶναι εἰς κατάστασιν ἀβαρίας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.

Ὑπόδειγμα Πιστοποιητικοῦ Ἀσφαλείας δι' Ἐπιβατηγῶν Πλοία
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

(Ἐπίσημος Σφραγίς)

(Ἐκδίδον Κράτος)

ἔνα
διὰ ----- διεθνῆ πλοῦν

βραχύν

Ἐκδοθὲν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς

ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ

ΘΑΛΑΣΣΗ, 1960

Διεθνές Όνομα Πλοίου	Διακρι- τικόν σήμα	Λιμήν νηλο- γήσεως	Όλική χωρητι- κότης	Λεπτομέρειαι ταξιδιού, εάν υπάρχουν, υπό τους όρους του Κανони- σμού 27 (γ) (VI) του Κε- φαλαίου III	Ήμερομηνία κατά την ό- ποιαν έτοπο- θετήθη ή τρα- πισ. (Βλέπε κατωτέρω σημειώσιν)
-------------------------	--------------------------	--------------------------	---------------------------	---	---

- V. "Ότι τὸ πλοῖον εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ μιᾶς ὁρμιδοβόλου συσκευῆς καὶ φορητῆς συσκευῆς ἀσυρμάτου διὰ πλωτῶν σωστικῶν μέσον συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν.
- VI. "Ότι τὸ πλοῖον πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Κανονισμῶν ὅσον ἀφορᾷ τὰς ραδιοτηλεγραφικὰς ἐγκαταστάσεις, ἦτοι :

Ἡ Κυβέρνησις (ὄνομα Κυβερνήσεως) πιστοποιεῖ :
 Ὁ ὑπογεγραμμένος (ὄνομα) πιστοποιῶ :
 I. "Ότι τὸ ἀνωτέρω ἀναφερόμενον πλοῖον ἔχει δεόντως ἐπιθεωρηθῆ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς ἀνωτέρω ἀναφερομένης Συμβάσεως.
 II. "Ότι ἡ ἐπιθεώρησις ἀπέδειξεν ὅτι τὸ πλοῖον πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Κανονισμῶν τῶν προσηρηθέντων εἰς τὴν ρηθείσαν Σύμβασιν, ὅσον ἀφορᾷ :

- (1) Τὸ κατασκευάσμα τοῦ σκάφους, τοὺς κυρίους καὶ βοηθητικὸς λέβητας, τὰ λοιπὰ σκευὴ πίεσεως καὶ τὰς μηχανάς.
- (2) τὰς διατάξεις καὶ λεπτομερείας τῆς στεγανῆς ὑποδιαίρεσεως.
- (3) τὰς ἀκολούθους ἐμφόρτους ἰσάλους στεγανῆς ὑποδιαίρεσεως :

	Ἀπαιτούμενα κατὰ τοὺς Κανονισμοὺς	Διατιθέμε- να ἐν τῷ πλοίῳ
Ἔλαι ἀκράσεως ἀσυρματιστοῦ
Ἀριθμὸς ἀσυρματιστῶν
Ἐὰν ὑπάρχῃ αὐτόματος δέκτης σήματος κινδύνου
Ἐὰν ὑπάρχῃ κυρία ἐγκατάστασις
Ἐὰν ὑπάρχῃ ἐφεδρική ἐγκατά- στασις
Ἐὰν ὁ κύριος καὶ ὁ ἐφεδρικός πομπὸς εἶναι ἠλεκτρικῶς κε- χωρισμένοι ἢ συνδυασμένοι
Ἐὰν ὑπάρχῃ ραδιογωνιόμετρον.
Ἀριθμὸς ἐπιβατῶν διὰ τὸν ὁ- ποῖον ἐξεδόθη τὸ παρὸν πιστο- ποιητικόν

Ἐμφορτοὶ ἰσάλοι στεγανῆς ὑποδιαίρεσεως, καθορισθεῖσαι καὶ σημανθεῖσαι ἐπὶ τῆς πλευρᾶς περὶ τὸ μέσον τοῦ πλοίου (Κανονισμὸς 11 τοῦ Κεφαλαίου II)

Ἐφαρμόζεται ὅταν οἱ χώροι ἐπιβατῶν περιλαμβάνουν τοὺς κάτωθι χώρους, δυναμένους νὰ χρησιμοποιηθοῦν ἐναλλακτικῶς εἴτε δι' ἐπιβάτας, εἴτε διὰ φορτία

C 1	.....	.....
C 2	.....	.....
C 3	.....	.....

- VII. "Ότι ἡ λειτουργία τῶν ραδιοτηλεγραφικῶν ἐγκαταστάσεων διὰ τὰς σωσιβίους λέμβους μετὰ κινήσεως καὶ (ἢ) τῆς φορητῆς συσκευῆς ἀσυρμάτου διὰ πλωτῶν σωσιβίων μέσον, ἐὰν ὑπάρχῃ, ἀνταπακρίνεται εἰς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν.
- VIII. "Ότι τὸ πλοῖον συμμορφοῦται πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν ὅσον ἀφορᾷ τὰς συσκευὰς ἐντοπισμοῦ καὶ σβέσεως πυρκαϊᾶς καὶ ὅτι εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ πλωτῶν φῶτων καὶ σημάτων, κλίμακος πλοηγοῦ καὶ μέσων ἐκπομπῆς ἠχητικῶν σημάτων καὶ σημάτων κινδύνου, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν καθὼς καὶ τοὺς Διεθνεῖς Κανονισμοὺς Ἀποφυγῆς Συγκρούσεων.
- IX. "Ότι τὸ πλοῖον συμμορφοῦται πρὸς ἕλας τὰς ἄλλας διατάξεις τῶν Κανονισμῶν, ὅσοι τούτων ἐφαρμόζονται ἐπ' αὐτοῦ.

III. "Ότι τὰ σωστικὰ μέσα ἐπαρκοῦν διὰ συνολικὸν ἀριθμὸν ἀτόμων κατ' ἀνώτατον ὅριον, ἦτοι :

..... σωσιβιοὶ λέμβοι (συμπεριλαμβανόμενοι..... σωσιβίους λέμβους μετὰ κινήσεως) ἱκαναὶ νὰ φέρουν..... άτομα, καὶ..... σωσιβιοὶ λέμβοι μετὰ κινήσεως ἐφωδιασμένοι διὰ ραδιοτηλεγραφικῆς συσκευῆς (συμπεριλαμβανόμενοι εἰς τὸν ἀνωτέρω ἀναφερόμενον συνολικὸν ἀριθμὸν σωσιβίων λέμβων) καὶ..... σωσιβιοὶ λέμβοι μετὰ κινήσεως ἐφωδιασμένοι διὰ προβολέως μόνον (συμπεριλαμβανόμενοι ἐπίσης εἰς τὸν ἀνωτέρω ἀναφερόμενον συνολικὸν ἀριθμὸν σωσιβίων λέμβων), ἀπαιτοῦσαι..... πτυχιούχους ἀνδρας σωσιβίων λέμβων.

..... σωσιβιοὶ σχεδία, διὰ τὰς ὁποίας ἀπαιτοῦνται ἐγκεκριμένα μέσα καθαιρέσεως, ἱκαναὶ νὰ φέρουν..... άτομα, καὶ..... σωσιβιοὶ σχεδία, διὰ τὰς ὁποίας δὲν ἀπαιτοῦνται ἐγκεκριμένα μέσα καθαιρέσεως, ἱκαναὶ νὰ φέρουν..... άτομα.

..... πλευστικαὶ συσκευαὶ ἱκαναὶ νὰ υποβαστάζουν..... άτομα.

..... κυκλικὰ σωσίβια

..... σωσίβια ζῶναι.

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἐκδίδεται κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς..... Κυβερνήσεως.

Ἴσχύει μέχρι.....

Ἐξεδόθη ἐν..... τῆ..... 19.....

Ἐπεταὶ ἡ σφραγὶς ἢ ἡ ὑπογραφή τῆς ἐξουσιοδοτημένης διὰ τὴν ἐκδοσιν τοῦ πιστοποιητικοῦ Ἀρχῆς.
(Σφραγίς)

Ἐὰν τὸ πιστοποιητικὸν εἶναι ὑπογεγραμμένον, προστίθεται ἡ ἀκόλουθος παράγραφος :

Ὁ ὑπογεγραμμένος δηλῶ ὅτι εἶμαι δεόντως ἐξουσιοδοτημένος ὑπὸ τῆς ἀνωτέρω Κυβερνήσεως ὅπως ἐκδώσω τὸ παρὸν πιστοποιητικόν.

(Ἵπογραφή)

IV. "Ότι αἱ σωσίβιοι λέμβοι καὶ αἱ σωσίβιοι σχεδία εἶναι ἐφωδιασμένοι συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν.

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ : Θὰ ἀρῆθῃ νὰ ἀναγράφεται τὸ ἔτος κατὰ τὸ ὁποῖον ἐτοποθετήθη ἡ τράπεζα, ἐξαιρέσει τοῦ ἔτους 1952 καὶ τοῦ ἔτους τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ, 1960, διὰ τὴν περίπτωσιν τῶν ὁποίων θὰ ἀναφέρεται ἡ πραγματικὴ ἡμερομηνία.

Εἰς τὴν περίπτωσιν πλοίου τὸ ὁποῖον ὑπέστη μετατροπὴν, ὡς προβλέπεται εἰς τὸν Κανονισμὸν 1 (β) (I) τοῦ Κεφαλαίου II τῆς Συμβάσεως, θὰ ἀναφέρεται ἡ ἡμερομηνία ἐνάρξεως τῶν ἐργασιῶν τῆς μετατροπῆς.

Υπόδειγμα Πιστοποιητικού Ασφαλείας Κατασκευής δια Φορτηγά Πλοία.
 Πιστοποιητικόν Ασφαλείας Κατασκευής Φορτηγού Πλοίου.
 (Επίσημος Σφραγίς) (Εκδίδον Κράτος)
 Έκδοθὲν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περὶ Ασφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσει, 1960.

Όνομα πλοίου	Διεθνὲς διακριτικὸν σήμα	Λιμὴν νηολογήσεως	Όλική χωρητικότης	Ἡμερομηνία κατὰ τὴν ὁποίαν ἐτοποθετήθη ἡ τρύπις (Βλέπε κατωτέρω σημείωσιν).
--------------	--------------------------	-------------------	-------------------	---

Ἡ Κυβέρνησις (Όνομα Κυβερνήσεως) πιστοποιεῖ :
 Ὁ ὑπογεγραμμένος (Όνομα) πιστοποιῶ :
 Ὅτι τὸ ἀνωτέρω ἀναφερόμενον πλοῖον ἔχει δεόντως ἐπιθεωρηθῆ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 10 τοῦ Κεφαλαίου I τῆς ἀνωτέρω ἀναφερομένης Συμβάσεως καὶ ὅτι ἡ ἐπιθεώρησις ἀπέδειξεν ὅτι ἡ κατάσταση τοῦ σκάφους, τῶν μηχανῶν καὶ τοῦ ἐξαρτισμοῦ, ὡς ταῦτα καθορίζονται εἰς τὸν ἀνωτέρω Κανονισμόν, εἶναι καθ' ὅλα ἱκανοποιητικὴ καὶ ὅτι τὸ πλοῖον πληροῖ τὰς ἐφαρμοστέας ἀπαιτήσεις τοῦ Κεφαλαίου II (ἐκτὸς τῶν ἀναφερομένων εἰς τὰς συσκευὰς σβέσεως πυρκαϊᾶς καὶ τῶν καθοριζομένων δια τὸν ἔλεγχον πυρκαϊᾶς).

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἐκδίδεται κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς Κυβερνήσεως.

Ἰσχύει μέχρι τῆς
 Ἐξεδόθη ἐν τῆς 19 ..

Ἐπιτετα ἡ σφραγίς ἢ ἡ ὑπογραφή τῆς ἐξουσιοδοτημένης διὰ τὴν ἐκδοσιν τοῦ πιστοποιητικοῦ Ἀρχῆς.
 (Σφραγίς)

Ἐὰν τὸ πιστοποιητικὸν εἶναι ὑπογεγραμμένον προστίθεται ἡ ἀκόλουθος παράγραφος :

Ὁ ὑπογεγραμμένος δηλῶ ὅτι εἰμαι δεόντως ἐξουσιοδοτημένος ὑπὸ τῆς ἀνωτέρω Κυβερνήσεως ὅπως ἐκδώσω τὸ παρὸν πιστοποιητικόν.
 (ὕπογραφή)

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ : Ὅτι ἀρχὴ νὰ ἀναγράφεται τὸ ἔτος κατὰ τὸ ὁποῖον ἐτοποθετήθη ἡ τρύπις, ἐξαιρέσει τοῦ ἔτους 1952 καὶ τοῦ ἔτους ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περὶ Ασφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσει 1960, διὰ τὴν περίπτωσιν τῶν ὁποίων θὰ ἀναφέρεται ἡ πραγματικὴ ἡμερομηνία.

Υπόδειγμα Πιστοποιητικοῦ Ασφαλείας Ἐξαρτισμοῦ δια Φορτηγά Πλοία.

Πιστοποιητικὸν Ασφαλείας Ἐξαρτισμοῦ Φορτηγού Πλοίου.
 (Επίσημος Σφραγίς) (Εκδίδον Κράτος)
 Έκδοθὲν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περὶ Ασφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσει 1960.

Όνομα πλοίου	Διεθνὲς διακριτικὸν σήμα	Λιμὴν νηολογήσεως	Όλική χωρητικότης	Ἡμερομηνία κατὰ τὴν ὁποίαν ἐτοποθετήθη ἡ τρύπις (Βλέπε κατωτέρω σημείωσιν)
--------------	--------------------------	-------------------	-------------------	--

Ἡ Κυβέρνησις (Όνομα Κυβερνήσεως) πιστοποιεῖ :
 Ὁ ὑπογεγραμμένος (Όνομα) πιστοποιῶ :
 I. Ὅτι τὸ ἀνωτέρω ἀναφερόμενον πλοῖον ἔχει δεόντως ἐπιθεωρηθῆ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς ἀνωτέρω ἀναφερομένης Συμβάσεως.

II. Ὅτι ἡ ἐπιθεώρησις ἀπέδειξεν ὅτι τὰ σωστικὰ μέσα ἐπαρκοῦν διὰ συνολικὸν ἀριθμὸν ἀτόμων κατ' ἀνώτατον ὄριον, ἢτοι :

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ : Ὅτι ἀρχὴ νὰ ἀναγράφεται τὸ ἔτος κατὰ τὸ ὁποῖον ἐτοποθετήθη ἡ τρύπις, ἐξαιρέσει τοῦ ἔτους 1952 καὶ τοῦ ἔτους ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς Διεθνούς Συμβάσεως Ασφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσει 1960, διὰ τὴν περίπτωσιν τῶν ὁποίων θὰ ἀναφέρεται ἡ πραγματικὴ ἡμερομηνία.
 σωσίβιοι λέμβοι εἰς τὴν ἀριστερὰν πλευρὰν ἱκαναὶ νὰ φέρουν ἄτομα.
 σωσίβιοι λέμβοι εἰς τὴν δεξιὰν πλευρὰν ἱκαναὶ νὰ φέρουν ἄτομα.
 σωσίβιοι λέμβοι μετὰ κινητήρος (συμπεριλαμβανόμενοι εἰς τὸν ἀνωτέρω ἀναφερόμενον συνολικὸν ἀριθμὸν σωσιβίων λέμβων) συμπεριλαμβανόμενοι σωσιβίους λέμβους μετὰ κινητήρος, ἐφωδιασμένους διὰ ραδιοτηλεγραφικῆς ἐγκαταστάσεως καὶ προβολέως, καὶ σωσιβίους λέμβους μετὰ κινητήρος, ἐφωδιασμένους διὰ προβολέως μόνον.
 σωσίβιοι σχεδία, διὰ τὰς ὁποίας ἀπαιτοῦνται ἐγκεκριμένα μέσα καθαιρέσεως, ἱκαναὶ νὰ φέρουν ἄτομα, καὶ
 σωσίβιοι σχεδία διὰ τὰς ὁποίας δὲν ἀπαιτοῦνται ἐγκεκριμένα μέσα καθαιρέσεως, ἱκαναὶ νὰ φέρουν ἄτομα.
 κυκλικὰ σωσίβια.
 σωσίβιοι ζῶνα.

III. Ὅτι αἱ σωσίβιοι λέμβοι καὶ αἱ σωσίβιοι σχεδία εἶναι ἐφωδιασμένοι συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν τῶν προσηρτημένων εἰς τὴν Σύμβασιν.

IV. Ὅτι τὸ πλοῖον εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ μιᾶς ὀρμιδοβόλου συσκευῆς καὶ φορητῆς συσκευῆς ἀσυρμάτου διὰ πλωτῶν σωστικὸν μέσον συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν.

V. Ὅτι ἡ ἐπιθεώρησις ἀπέδειξεν ὅτι τὸ πλοῖον συμμορφοῦται πρὸς τὰς διατάξεις τῆς ἀναφερομένης Συμβάσεως, ὅσον ἀφορᾷ τὰς συσκευὰς σβέσεως πυρκαϊᾶς καὶ τὰ καθοριζόμενα διὰ τὸν ἔλεγχον πυρκαϊᾶς, καὶ εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ πλοϊκῶν φώτων καὶ σχημάτων, κλίμακος πλοηγοῦ καὶ μέσων ἐκπομπῆς ἠχητικῶν σημάτων καὶ σημάτων κινδύνου, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν καὶ τῶν Διεθνῶν Κανονισμῶν Ἀποφυγῆς Συγκρούσεων.

VI. Ὅτι τὸ πλοῖον συμμορφοῦται πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν, ὅσοι ἐφαρμοζονται ἐπὶ τούτου.

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἐκδίδεται κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς Κυβερνήσεως.

Ἰσχύει μέχρι τῆς
 Ἐξεδόθη ἐν τῆς 19 ..

Ἐπιτετα ἡ σφραγίς ἢ ἡ ὑπογραφή τῆς ἐξουσιοδοτημένης διὰ τὴν ἐκδοσιν τοῦ πιστοποιητικοῦ Ἀρχῆς.
 (Σφραγίς)

Ἐὰν τὸ πιστοποιητικὸν εἶναι ὑπογεγραμμένον προστίθεται ἡ ἀκόλουθος παράγραφος :

Ὁ ὑπογεγραμμένος δηλῶ ὅτι εἰμαι δεόντως ἐξουσιοδοτημένος ὑπὸ τῆς ρηθείσης Κυβερνήσεως ὅπως ἐκδώσω τὸ παρὸν πιστοποιητικόν :
 (ὕπογραφή)

Υπόδειγμα Πιστοποιητικοῦ Ασφαλείας Ραδιοτηλεφωνίας δια Φορτηγά Πλοία.

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
 (Επίσημος Σφραγίς) (Εκδίδον Κράτος)
 Έκδοθὲν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ 1960.

Όνομα πλοίου	Διεθνές διακριτικόν σήμα	Λιμήν νηολογήσεως	Όλική χωρητικότητα	Ήμερομηνία κατά την οποίαν έτοποθετήθη ή τρόπις (Βλέπε κατωτέρω σημείωσιν)
--------------	--------------------------	-------------------	--------------------	--

Ή Κυβέρνησις (Όνομα Κυβερνήσεως) πιστοποιεί :
 Ο υπογεγραμμένος (Όνομα) πιστοποιώ :

I. Ότι τὸ ἀνωτέρω ἀναφερόμενον πλοῖον πληροῖ τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν τῶν προσηρτημένων εἰς τὴν ἀνωτέρω ἀναφερομένην Σύμβασιν ὅσον ἀφορᾷ τὴν Ραδιοτηλεφωνίαν :

	Ἀπαιτούμενα ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν	Διατιθέμενα ὑπὸ τοῦ πλοίου
Ἔσται ἀκρόασις ἀσυρματιστῶν		
Ἄριθμός χειριστῶν		

II. Ότι ἡ λειτουργία τῆς φορητῆς ραδιοτηλεφωνικῆς συσκευῆς διὰ πλωτῶν σωστικῶν μέσων, ἐάν ὑπάρχη τοιαύτη, ἀντοποκρίνεται εἰς τὰς διατάξεις τῶν ρηθέντων Κανονισμῶν.

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἐκδίδεται κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς Κυβερνήσεως.

Ἰσχύει μέχρι τῆς
 Ἐξεδόθη ἐν τῆ 19..

Ἐπεται ἡ σφραγίς ἢ ἡ ὑπογραφή τῆς ἐξουσιοδοτημένης διὰ τὴν ἐκδόσιν τοῦ πιστοποιητικοῦ Ἀρχῆς.
 (Σφραγίς)

Ἐάν τὸ πιστοποιητικὸν εἶναι ὑπογεγραμμένον, προστίθεται ἡ ἀκόλουθος παράγραφος :
 Ὁ υπογεγραμμένος δηλῶ ὅτι εἶμαι δεόντως ἐξουσιοδοτημένος ὑπὸ τῆς ρηθείσης Κυβερνήσεως ὅπως ἐκδώσω τὸ παρὸν πιστοποιητικόν.
 (Υπογραφή)

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ : Ὅα ἀρκῆ νὰ ἀναγράφεται τὸ ἔτος κατὰ τὸ ὁποῖον ἐτοποθετήθη ἢ τρόπις, ἐξαιρέσει τοῦ ἔτους 1952 καὶ τοῦ ἔτους ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσει 1960, διὰ τὴν περίπτωσιν τῶν ὁποίων θὰ ἀναγράφεται ἡ πραγματικὴ ἡμερομηνία.

Υπόδειγμα Πιστοποιητικοῦ Ἀσφαλείας Ραδιοτηλεγραφίας διὰ Φορητὰ Πλοῖα

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΙΑΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

(Ἐπίσημος Σφραγίς) (Ἐκδίδον Κράτος)
 Ἐκδοθὲν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς

ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ 1960,

Όνομα πλοίου	Διεθνές διακριτικόν Σήμα	Λιμήν νηολογήσεως	Όλική χωρητικότητα	Ήμερομηνία κατά την οποίαν ἐτοποθετήθη ἢ τρόπις (Βλέπε κατωτέρω σημείωσιν)
--------------	--------------------------	-------------------	--------------------	--

Ή Κυβέρνησις (Όνομα Κυβερνήσεως) πιστοποιεί :
 Ο υπογεγραμμένος (Όνομα) πιστοποιώ :

I. Ότι τὸ ἀνωτέρω ἀναφερόμενον πλοῖον πληροῖ τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν τῶν προσηρτημένων εἰς τὴν ἀνωτέρω ἀναφερομένην Σύμβασιν, ὅσον ἀφορᾷ τὴν Ραδιοτηλεγραφίαν.

Ἀπαιτούμενα κατὰ τοὺς Κανονισμοὺς	Διατιθέμενα ἐν τῷ πλοίῳ
Ἔσται ἀκρόασις ἀσυρματιστοῦ	
Ἄριθμός ἀσυρματιστῶν	
Ἐάν ὑπάρχη αὐτόματος δέκτης σήματος κινδύνου	
Ἐάν ὑπάρχη κυρία ἐγκατάστασις	
Ἐάν ὑπάρχη ἐφεδρική ἐγκατάστασις	
Ἐάν ὁ κύριος καὶ ὁ ἐφεδρικός πομπὲς εἶναι ἠλεκτρικῶς χωρισμένοι ἢ συνδυασμένοι	
Ἐάν ὑπάρχη ραδιογωνιόμετρον	

II. Ότι ἡ λειτουργία τῶν ραδιοτηλεγραφικῶν ἐγκαταστάσεων διὰ τὰς σωσιβίους λέμβους μετὰ κινήσεως καὶ (ἢ) τῆς φορητῆς συσκευῆς ἀσυρμάτου διὰ πλωτῶν σωστικῶν μέσων, ἐάν ὑπάρχη αὕτη, ἀντοποκρίνεται εἰς τὰς διατάξεις τῶν ρηθέντων Κανονισμῶν.

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἐκδίδεται κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς Κυβερνήσεως.

Ἰσχύει μέχρι τῆς
 Ἐξεδόθη ἐν τῆ 19..

Ἐπεται ἡ σφραγίς ἢ ἡ ὑπογραφή τῆς ἐξουσιοδοτημένης διὰ τὴν ἐκδόσιν τοῦ πιστοποιητικοῦ Ἀρχῆς.

(Σφραγίς)

Ἐάν τὸ πιστοποιητικὸν εἶναι ὑπογεγραμμένον, προστίθεται ἡ ἀκόλουθος παράγραφος :

Ὁ υπογεγραμμένος δηλῶ ὅτι εἶμαι δεόντως ἐξουσιοδοτημένος ὑπὸ τῆς ρηθείσης Κυβερνήσεως ὅπως ἐκδώσω τὸ παρὸν πιστοποιητικόν.

(Υπογραφή)

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ : Ὅα ἀρκῆ νὰ ἀναγράφεται τὸ ἔτος κατὰ τὸ ὁποῖον ἐτοποθετήθη ἢ τρόπις, ἐξαιρέσει τοῦ ἔτους 1952 καὶ τοῦ ἔτους τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσει, 1960, διὰ τὴν περίπτωσιν τῶν ὁποίων θὰ ἀναφέρεται ἡ πραγματικὴ ἡμερομηνία.

Υπόδειγμα Πιστοποιητικοῦ Ἀπαλλαγῆς ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΠΑΛΛΑΓΗΣ

(Ἐπίσημος Σφραγίς) (Ἐκδίδον Κράτος)
 Ἐκδοθὲν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς

ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ 1960.

Όνομα πλοίου	Διεθνές διακριτικόν Σήμα	Λιμήν νηολογήσεως	Όλική χωρητικότητα
--------------	--------------------------	-------------------	--------------------

Ή Κυβέρνησις (Όνομα Κυβερνήσεως) πιστοποιεί :
 Ο υπογεγραμμένος (Όνομα) πιστοποιώ :

Ότι τὸ ἀνωτέρω ἀναφερόμενον πλοῖον, ἐξαιρεῖται κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ παρεχομένου δικαιώματος ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ τοῦ Κεφαλαίου τῶν Κανονισμῶν τῶν προσηρτημένων εἰς τὴν ἀνωτέρω ἀναφερομένην Σύμβασιν, τῶν ἀπαιτήσεων τῶν (*) τῆς Συμβάσεως διὰ τὰ ταξίδια ἀπὸ μέχρι

+ Ἀναγράψατε ἐνταῦθα τοὺς ὄρους, ἐάν ὑπάρχουν, ὑπὸ τοὺς ὁποίους χρηγεῖται τὸ πιστοποιητικὸν ἀπαλλαγῆς.

* Ἀναγράψατε ἐνταῦθα τὰ Κεφάλαια καὶ τοὺς Κανονισμοὺς μετὰ τῶν σχετικῶν παραγράφων.

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἐκδίδεται κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς Κυβερνήσεως

Ἰσχύει μέχρι
Ἐξεδόθη ἐν τῇ 19

Ἐπεταί ἡ σφραγίς ἢ ἡ ὑπογραφή τῆς ἐξουσιοδοτημένης διὰ τὴν ἐκδοσιν τοῦ πιστοποιητικοῦ Ἀρχῆς.
(Σφραγίς)

Ἐὰν τὸ πιστοποιητικὸν εἶναι ὑπογεγραμμένον, προστίθεται ἢ ἀκόλουθος παράγραφος :

Ὁ ὑπογεγραμμένος δηλῶ ὅτι εἶμαι δεόντως ἐξουσιοδοτημένος ὑπὸ τῆς ἀνωτέρω Κυβερνήσεως ὅπως ἐκδώσω τὸ παρὸν πιστοποιητικόν.

(Ὑπογραφή)

Ὑπόδειγμα Πιστοποιητικοῦ Ἀσφαλείας διὰ Πυρηνολινητά Ἐπιβατηγὰ Πλοία

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΥΡΗΝΟΚΙΝΗΤΟΥ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

(Ἐπίσημος Σφραγίς) (Ἐκδίδον Κράτος)

Ἐκδοθὲν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς

ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣῃ 1960.

Ὄνομα πλοίου	Διεθνῆ διακριτικὸν Σήμα	Λιμὴν νηολογήσεως	Ὀλικὴ χωρητικότης	Λεπτομέρ. ταξιδίου, ἐὰν ὑπάρχουν, ὑπὸ τοὺς ὅρους τοῦ Κανονισμοῦ 27 (γ) (VI) τοῦ Κ.φ.α.λ. III	Ἡμερομηνία κατὰ τὴν ὁποίαν ἐτοποθετήθη ἢ τρόπος (Βλέπε κατ' ἀνωτέρω σημείωσιν)
--------------	-------------------------	-------------------	-------------------	--	--

Ἡ Κυβέρνησις (Ὄνομα Κυβερνήσεως) πιστοποιεῖ :
Ὁ ὑπογεγραμμένος (Ὄνομα) πιστοποιεῖ :

- I. Ὅτι τὸ ἀνωτέρω ἀναφερόμενον πλοῖον ἔχει δεόντως ἐπιθεωρηθῆ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς ἀνωτέρω ἀναφερομένης Συμβάσεως.
- II. Ὅτι τὸ πλοῖον, τὸ ὁποῖον εἶναι πυρηνολινητόν, πληροῦ ἔσται τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κεφαλαίου VIII τῆς Συμβάσεως καὶ συμμορφοῦται πρὸς τὴν Ἐκθεσιν Ἀσφαλείας τὴν ἐγκριθεῖσαν διὰ τὸ πλοῖον.
- III. Ὅτι ἡ ἐπιθεώρησις ἀπέδειξεν ὅτι τὸ πλοῖον πληροῦ τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Κανονισμῶν τῶν προσηρτημένων εἰς τὴν ρηθεῖσαν Σύμβασιν ὅσον ἀφορᾷ :
 - (1) τὸ κατασκευάσμα τοῦ σκάφους, τοὺς κυρίους καὶ βοηθητικούς λέβητας καὶ λοιπὰ σκευὴ πιέσεως καὶ τὰς μηχανάς.
 - (2) τὰς διατάξεις καὶ λεπτομερείας τῆς στεγανῆς ὑποδιαίρέσεως.
 - (3) τὰς ἀκολούθους ἐμφόρτους ἰσάλους στεγανῆς ὑποδιαίρέσεως :

Ἐμφόρτοι ἰσάλου στεγανῆς ὑποδιαίρέσεως καθορισθεῖσαι καὶ σημανθεῖσαι ἐπὶ τῆς πλευρᾶς περὶ τὸ μέσον τοῦ πλοίου (Κανονισμὸς 11 τοῦ Κεφαλαίου II)	Ὑψος ἐξάλων	Ἐφαρμόζεται ὅταν οἱ χώροι ἐπιβατῶν περιλαμβάνουν τοὺς κάτωθι χώρους, δυναμένους νὰ χρησιμοποιηθοῦν ἐναλλακτικῶς εἴτε δι' ἐπιβάτας εἴτε διὰ φορτία
C.1	.....	.....
C.2	.....	.....
C.3	.....	.....

IV. Ὅτι τὰ σωστικὰ μέσα ἐπαρκοῦν διὰ συνολικὸν ἀριθμὸν ἀτόμων κατ' ἀνώτατον ὅρον, ἦτοι :
. σωσίβιοι λέμβοι (συμπεριλαμβάνουσαι

σωσίβιους λέμβους μετὰ κινητήρος) ἱκανοὶ νὰ φέρουν ἄτομα , καὶ σωσίβιοι λέμβοι ἐφωδιασμένοι διὰ ραδιοτηλεγραφικῆς ἐγκαταστάσεως καὶ προβολέως (περιλαμβανόμενοι εἰς τὸν ἀνωτέρω ἀναφερόμενον συνολικὸν ἀριθμὸν σωσίβιων λέμβων) καὶ σωσίβιοι λέμβοι μετὰ κινητήρος ἐφωδιασμένοι διὰ προβολέως μόνον (ἐπίσης συμπεριλαμβανόμενοι εἰς τὸν ἀνωτέρω ἀναφερόμενον συνολικὸν ἀριθμὸν σωσίβιων λέμβων), ἀπαιτοῦσαι πτυχιούχους ἀνδρας σωσίβιων λέμβων.

. σωσίβιοι σχεδία διὰ τὰς ὁποίας ἀπαιτοῦνται ἐγκριμμένα μέσα καθαιρέσεως, ἱκανοὶ νὰ φέρουν ἄτομα, καὶ

. σωσίβιοι σχεδία διὰ τὰς ὁποίας δὲν ἀπαιτοῦνται ἐγκριμμένα μέσα καθαιρέσεως, ἱκανοὶ νὰ φέρουν ἄτομα

. πλευστικὰ συσκευαὶ ἱκανοὶ νὰ ὑποβαστάζουν ἄτομα.

. κυκλικὰ σωσίβια.

. σωσίβιοι ζῶνα.

V. Ὅτι αἱ σωσίβιοι λέμβοι καὶ αἱ σωσίβιοι σχεδία εἶναι ἐφωδιασμένοι συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν.

VI. Ὅτι τὸ πλοῖον εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ μιᾶς ὀρυμοδόλου συσκευῆς καὶ διὰ φορητῆς συσκευῆς ἀσυρμάτου διὰ πλωτῶν σωσίβιον, μέσον, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν.

VII. Ὅτι τὸ πλοῖον πληροῦ τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Κανονισμῶν ὅσον ἀφορᾷ τὰς ραδιοτηλεγραφικὰς ἐγκαταστάσεις, ἦτοι :

	Ἀπαιτούμενα κατὰ τοὺς Κανονισμοὺς	Διατιθέμενα ἐν τῷ πλοίῳ
Ὄρακι ἀκρόασεως ἀσυρματιστοῦ
Ἀριθμὸς ἀσυρματιστῶν
Ἐὰν ὑπάρχη αὐτόματος δέκτης σήματος κινδύνου
Ἐὰν ὑπάρχη κυρία ἐγκι τάστασις
Ἐὰν ὑπάρχη ἐφεδρική ἐγκατάστασις
Ἐὰν ὁ κύριος καὶ ὁ ἐφεδρικός πομπὸς εἶναι ἠλεκτρικῶς κεχωρισμένοι ἢ συνδυασμένοι
Ἐὰν ὑπάρχη ραδιογωνιόμετρον
Ἀριθμὸς ἐπιβατῶν διὰ τὸν ὁποῖον ἐξεδόθη τὸ πιστοποιητικὸν

VIII. Ὅτι ἡ λειτουργία τῶν ραδιοτηλεγραφικῶν ἐγκαταστάσεων διὰ τὰς σωσίβιους λέμβους μετὰ κινητήρος καὶ (ἢ) τῆς φορητῆς συσκευῆς ἀσυρμάτου διὰ πλωτῶν σωσίβιον, μέσον, ἐὰν ὑπάρχη αὕτη, ἀνταποκρίνεται εἰς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν.

IX. Ὅτι τὸ πλοῖον συμμορφοῦται πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν ὅσον ἀφορᾷ τὰς συσκευὰς ἐλέγχου καὶ σβέσεως πυρκαϊᾶς καὶ ὅτι εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ πλοϊκῶν φανῶν καὶ σχημάτων, κλιμακῶς πλοηγῶ καὶ μέσων ἐκπομπῆς ἠχητικῶν σημάτων καὶ σημάτων κινδύνου, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν καὶ τῶν Διεθνῶν Κανονισμῶν Ἀποφυγῆς Συγκρούσεων.

X. Ὅτι τὸ πλοῖον συμμορφοῦται πρὸς ἕλας τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν, ὅσοι ἐφαρμόζονται ἐπὶ τούτου.

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἐκδίδεται κατ' ἐξουσιοδότη-
σιν τῆς..... Κυβερνήσεως.

Ἴσχύει μέχρι
Ἐξεδόθη ἐν..... τῆ.....19...

Ἔπεται ἡ σφραγίς ἢ ἡ ὑπογραφή τῆς ἐξουσιοδοτημένης διὰ
τὴν ἐκδοσιν τοῦ πιστοποιητικοῦ Ἀρχῆς.

(Σφραγίς)

Ἐὰν τὸ πιστοποιητικὸν εἶναι ὑπογεγραμμένον, προστίθεται
ἢ ἀκόλουθος παράγραφος.

Ὁ ὑπογεγραμμένος δηλῶ ὅτι εἶμαι δεόντως ἐξουσιοδο-
τημένος ὑπὸ τῆς ρηθείσης Κυβερνήσεως ὅπως ἐκδώσω τὸ
παρὸν πιστοποιητικὸν.

(Ὑπογραφή)

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ : Θὰ ἀρκῆ νὰ ἀναγράφεται τὸ ἔτος κατὰ
τὸ ὁποῖον ἐτοποιητήθη ἡ τρῶπις, ἐξαιρέσει τοῦ ἔτους ἐνάρ-
ξεως τῆς ἰσχύος τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ Ἀσφαλείας
τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσῃ 1960, διὰ τὴν περι-
πτώσιν τῶν ὁποίων θὰ ἀναφέρεται ἡ πραγματικὴ ἡμερομηνία.

Εἰς τὴν περίπτωσιν πλοίου τὸ ὁποῖον ὑπέστη μετατρο-
πὴν, ὡς προβλέπεται εἰς τὸν Κανονισμὸν 1 (β) (I) τοῦ Κε-
φαλαίου II τῆς Συμβάσεως, θὰ ἀναφέρεται ἡ ἡμερομηνία
ἐνάρξεως τῶν ἐργασιῶν τῆς μετατροπῆς.

Ὑπόδειγμα Πιστοποιητικοῦ Ἀσφαλείας Πυρηνικὴτου
Φορτηγοῦ Πλοίου.

**ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ἈΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΥΡΗΝΙΚΟΥ
ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ**

(Ἐπίσημος Σφραγίς) (Ἐκδίδοι Κράτος)

Ἐκδοθὲν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς

**ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ἈΣΦΑΛΕΙΑΣ
ΤΗΣ ἈΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ἘΝ ΘΑΛΑΣΣῃ 1960.**

Ὄνομα πλοίου	Διεθνὲς διακριτικὸν Σῆμα	Λιμὴν νηλο- γήσεως	Ὄλική χωρητι- κότης	Ἡμερομηνία κατὰ τὴν ὁ- ποίαν ἐστοπο- θετήθη ἡ τρῶπις (Βλέ- πε κατωτέρω σημείωσιν)

Ἡ Κυβέρνησις (Ὄνομα Κυβερνήσεως) πιστοποιεῖ :
Ὁ ὑπογεγραμμένος (Ὄνομα) πιστοποιῶ :

- I. Ὅτι τὸ ἀνωτέρω ἀναφερόμενον πλοῖον ἔχει δεόντως ἐπιθεωρηθῆ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς ἀνωτέρω ἀναφερομένης Συμβάσεως.
- II. Ὅτι τὸ πλοῖον, τὸ ὁποῖον εἶναι πυρηνικὴτον, πληροῖ ὅλας τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κεφαλαίου VIII τῆς Συμβάσεως καὶ συμμορφοῦται πρὸς τὴν Ἐκθεσιν ἀσφαλείας τὴν ἐγκριθεῖσαν διὰ τὸ πλοῖον.
- III. Ὅτι ἡ ἐπιθεώρησις ἀπέδειξεν ὅτι τὸ πλοῖον πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τὰς καθοριζομένας εἰς τὸν Κανονισμὸν 10 τοῦ Κεφαλαίου I τῆς Συμβάσεως, ὅσον ἀφορᾷ τὸ σκάφος, τὰς μηχανὰς καὶ τὸν ἐξαρτισμὸν καὶ πληροῖ τὰς σχετικὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κεφαλαίου II.
- IV. Ὅτι τὰ σωστικὰ μέσα ἐπαρκοῦν διὰ συνολικὸν ἀριθμὸν ἀτόμων κατ' ἀνώτατον ὅριον, ἦτοι
..... σωσίβιοι λέμβοι εἰς τὴν ἀριστεράν πλευράν
..... ἱκανοὶ νὰ φέρουں..... άτομα.
..... σωσίβιοι λέμβοι εἰς τὴν δεξιάν πλευράν ἱκα-
ναὶ νὰ φέρουں..... άτομα.
..... σωσίβιοι λέμβοι μετὰ κινητῆρος (συμπερι-
λαμβανόμενοι, εἰς τὸν ἀνωτέρω ἀναφερό-
μενον συνολικὸν ἀριθμὸν) συμπεριλαμβά-
νουσαι σωσίβιους λέμβους
μετὰ κινητῆρος ἐφοδισμένους διὰ ραδιο-
τηλεγραφικῆς ἐγκαταστάσεως καὶ προβο-
λέως, καὶ σωσίβιους λέμβους
μετὰ κινητῆρος ἐφοδισμένους διὰ προβο-
λέως μόνον,

- σωσίβιοι σχεδία διὰ τὰς ὁποίας ἀπαιτοῦν-
ται ἐγκριζόμενα μέσα καθαίρεσεως, ἱκα-
ναὶ νὰ φέρουں..... άτομα, καὶ
- σωσίβιοι σχεδία διὰ τὰς ὁποίας δὲν ἀπαι-
τοῦνται ἐγκριζόμενα μέσα καθαίρεσεως,
ἱκανοὶ νὰ φέρουں..... άτομα.
- κυκλικὰ σωσίβια.
- σωσίβιοι ζῶναι.
- V. Ὅτι αἱ σωσίβιοι λέμβοι καὶ αἱ σωσίβιοι σχεδία εἶναι ἐφοδισμένοι διὰ τῶν ἐφοδίων τῶν καθοριζόμενων εἰς τοὺς Κανονισμοὺς τοὺς προσηρηθένους εἰς τὴν Σύμ-
βασιν.
- VI. Ὅτι τὸ πλοῖον εἶναι ἐφοδισμένον διὰ μιᾶς ὑδροβό-
λου συσκευῆς καὶ φορητῆς συσκευῆς ἀσυρμάτου διὰ
πλωτῶν σωστικῶν μέσων συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις
τῶν Κανονισμῶν.
- VII. Ὅτι τὸ πλοῖον πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Κανονισμῶν
ὅσον ἀφορᾷ τὰς ραδιοτηλεγραφικὰς ἐγκαταστάσεις,
ἦτοι :

	Ἀπαιτούμενα κατὰ τοὺς Κανονισμοὺς	Διατιθέ- μενα ἐν τῷ πλοίῳ
Ἦραι ἀκρόασις ἀσυρματιστοῦ
Ἀριθμὸς ἀσυρματιστῶν
Ἐὰν ὑπάρχῃ ἀτόματος δέκτης σή- ματος κινδύνου
Ἐὰν ὑπάρχῃ κυρίᾳ ἐγκαταστάσις
Ἐὰν ὑπάρχῃ ἐφεδρική ἐγκατάστασις
Ἐὰν ὁ κύριος καὶ ὁ ἐφεδρικός πομπή- κος εἶναι ἠλεκτρικῶς κεχωρισμέ- νοι ἢ συνδυασμένοι
Ἐὰν ὑπάρχῃ ραδιογωνιόμετρον

- VIII. Ὅτι ἡ λειτουργία τῶν ραδιοτηλεγραφικῶν ἐγκαταστά-
σεων διὰ τὰς σωσίβιους λέμβους μετὰ κινητῆρος καὶ
(ἢ) τῆς φορητῆς συσκευῆς ἀσυρμάτου, διὰ πλωτῶν
σωσίβιον μέσων, εἰάν ὑπάρχῃ αὕτη, ἀνταποκρίνεται εἰς
τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν.
- IX. Ὅτι ἡ ἐπιθεώρησις ἀπέδειξεν ὅτι τὸ πλοῖον συμμορ-
φοῦται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς ρηθείσης Συμβάσεως,
ὅσον ἀφορᾷ τὰς συσκευὰς σβέσεως πυρκαϊῆς καὶ εἶναι
ἐφοδισμένον διὰ πλωτῶν φανῶν καὶ σημάτων, κλί-
μακος πλοηγοῦ καὶ μέσων ἐκτομπῆς ἠχητικῶν σημά-
των καὶ σημάτων κινδύνου συμφώνως πρὸς τὰς δια-
τάξεις τῶν Κανονισμῶν καὶ τῶν Διεθνῶν Κανονισμῶν
Ἀποφυγῆς Συγκρούσεων.
- X. Ὅτι τὸ πλοῖον συμμορφοῦται πρὸς ὅλας τὰς ἄλλας
διατάξεις τῶν Κανονισμῶν, ὅσοι ἐφαρμόζονται ἐπὶ
τούτου.

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἐκδίδεται κατ' ἐξουσιοδότησιν
τῆς..... Κυβερνήσεως.

Ἴσχύει μέχρι.....
Ἐξεδόθη ἐν..... τῆ.....19...

Ἔπεται ἡ σφραγίς ἢ ἡ ὑπογραφή τῆς ἐξουσιοδοτημένης
διὰ τὴν ἐκδοσιν τοῦ πιστοποιητικοῦ Ἀρχῆς.

(Σφραγίς)

Ἐὰν τὸ πιστοποιητικὸν εἶναι ὑπογεγραμμένον προστίθεται
ἢ ἀκόλουθος παράγραφος :

Ὁ ὑπογεγραμμένος δηλῶ ὅτι εἶμαι δεόντως ἐξουσιοδο-
τημένος ὑπὸ τῆς ἀνωτέρω Κυβερνήσεως ὅπως ἐκδώσω τὸ
παρὸν πιστοποιητικὸν.

(Ὑπογραφή)

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ : Θὰ ἀρκῆ νὰ ἀναγράφεται τὸ ἔτος κατὰ
τὸ ὁποῖον ἐτοποιητήθη ἡ τρῶπις, ἐξαιρέσει τοῦ ἔτους ἐνάρ-
ξεως τῆς ἰσχύος τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ Ἀσφαλείας
τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσῃ 1960, διὰ τὴν περίπτω-
σιν τῶν ὁποίων θὰ ἀναφέρεται ἡ πραγματικὴ ἡμερομηνία.