ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ ΤΗι 12 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1962	ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 183

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 4258

Περὶ κυρώσεως τῆς ὑπογραφείσης ἐν Λονδίνῳ Διεθνοῦς Συμβάσεως «περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ» καὶ περὶ ἄλλων τινῶν διατάξεων ἀφορωσῶν εἰς τὴν μεταφορὰν μεταναστῶν.

ΠΑΥΛΟΣ
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

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

Ἄρθρον 1.

1. Κυροῦται ἡ εἰς τὴν Τελικὴν Πρᾶξιν τῆς συνελθούσης ἐν Λονδίνῳ ἀπὸ 17 Μαΐου 1960 μέχρι τὴν 17 Ἰουνίου 1960 Διεθνοῦς Διασκέψεως διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ προσηρτημένη ὡς Α' Παράρτημα, Διεθνὴς Σύμβασις «περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ» ὑπογραφεῖσα ἐν Λονδίνῳ τὴν 17 Ἰουνίου 1960 μετὰ τῶν συνημμένων αὐτῇ κανονισμῶν, ὧν τὸ κείμενον εἰς τὴν Ἀγγλικὴν καὶ ἐν μεταφράσει εἰς τὴν Ἑλληνικήν, εἶναι προσηρτημένα τῷ παρόντι. Ἐν περιπτώσει συγκρούσεως μεταξὺ τῶν δύο κειμένων ὑπερισχύει τὸ Ἑλληνικόν.

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

3. Ἐπιτρέπεται ὅπως διὰ τῶν κατ' ἐξουσιοδότησιν τοῦ παρόντος Ν. Διατάγματος ἐκδιδομένων 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. Ἁρμόδιαι Ἀρχαὶ διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος Ν.Δ. εἶναι, ἐν τῇ ἡμεδαπῇ μέν, ἡ Ἐπιθεώρησις τῶν Ἐμπορικῶν Πλοίων (Ε.Ε.Π.) καὶ αἱ Λιμενικαὶ Ἀρχαί, ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ δέ, προκειμένου περὶ ἑλληνικῶν πλοίων, οἱ παρὰ Προξένοις τοποθετημένοι ἀξιωματικοὶ Λιμενικοῦ Σώματος, οἱ ἀσκοῦντες διοικητικὰ καθήκοντα ναυτιλίας καὶ ἐλλείψει τοιούτων αἱ Ἑλληνικαὶ Προξενικαὶ Ἀρχαί.

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

α) Ἐφαρμόζῃ τὰς ἐπιτρεπομένας ὑπὸ τῆς κυρουμένης συμβάσεως ἐξαιρέσεις.

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

3. Ἡ ἔκτασις τῆς ἁρμοδιότητος 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 ἐκδιδομένων κατ' ἐξουσιοδότησιν τοῦ παρόντος Β. Διαταγμάτων καὶ Κανονισμῶν κολάζονται, ἀνεξαρτήτως πάσης ἄλλης ἀπορρεούσης ἐξ ἑτέρας διατάξεως ποινῆς ἢ πειθαρχικῆς διώξεως, διὰ προστίμου μέχρι διακοσίων πεντήκοντα χιλιάδων μεταλλικῶν δραχμῶν, προσδιοριζομένου κατὰ περίπτωσιν διὰ τῶν κατὰ τὸ ἄρθρον 5 παρ. Ι ἐδαφ. δ' κανονισμῶν.

2. Τὸ πρόστιμον ἐπιβάλλεται δι' ἀποφάσεως τῆς διαπιστούσης 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 Τραπέζης, δι' ἴσον ποσόν.

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

Ἄρθρον 5.

1. Διὰ Β. Δ. ἐπιτρέπεται ὅπως:

α) Γίνωνται 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 ἔκδοσιν τῶν οἰκείων πιστοποιητικῶν ὑπὸ τοὺς ὁριζομένους ὅρους καὶ τὰς λεπτομερείας τῆς ἐξουσιοδοτήσεως.

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

δ) Ἐγκρίνωνται καὶ τίθενται ἐν ἰσχύϊ Κανονισμοὶ συνταστόμενοι 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 καὶ πλωτῶν ναυπηγημάτων ἐν γένει μὴ ὑπαγομένων εἰς τὰς διατάξεις τῶν κυρουμένων κειμένων.

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

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

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

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

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

3. Β. Διατάγματα καὶ κανονισμοὶ ἐκδοθέντες κατ' ἐξουσιοδότησιν τοῦ Ν. Δ. 2618)1953, παραμένουν ἐν ἰσχύϊ μέχρις ἀντικαταστάσεώς των, πλὴν τῶν διατάξεων τῶν ἀντιτιθεμένων 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.

"Αρθρον 6.

Ἀπαγορεύεται εἰς οἱονδήποτε Ἑλληνικῆς ἢ ξένης σημαίας πλοῖον νὰ παραλαμβάνῃ ἐξ ἑλληνικῶν λιμένων πρὸς μεταφορὰν μετανάστας ἐὰν δὲν εἶναι ἐφοδιασμένον διὰ σχετικῆς ἀδείας ἐκδιδομένης παρὰ τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μετ' ἐπιθεώρησιν ἐνεργουμένην ἐν Πειραιεῖ ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π. ἢ δὲν ἤθελε συμμορφωθῇ πρὸς τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 7 καὶ 8 τοῦ παρόντος καὶ τῶν εἰς ἐκτέλεσιν τοῦ ἄρθρου 8 ἐκδιδομένων Β.Δ. καὶ Κανονισμῶν.

"Αρθρον 7.

1. Παντὸς πλοίου ὑπὸ ἑλληνικὴν ἢ ξένην σημαίαν μεταφέροντος μετανάστας εἰς ἀριθμὸν μείζονα τῶν τριάκοντα, ἐπιβιβάζεται εἷς Κυβερνητικὸς Ἐπίτροπος ὁριζόμενος ἑκάστοτε 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 βοηθητικὸν ὑγειονομικὸν προσωπικὸν κατ' ἀναλογίαν πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν παραλαμβανομένων μεταναστῶν, Ἕλλην δὲ ἰατρὸς ἔχει τὴν διεύθυνσιν τῆς ὑγειονομικῆς ὑπηρεσίας τοῦ πλοίου εἰς πᾶν ὅ,τι ἀφορᾷ τὴν ὑγιεινὴν διαβίωσιν καὶ τὴν ἰατροφαρμακευτικὴν καὶ νοσοκομειακὴν περίθαλψιν τῶν μεταφερομένων Ἑλλήνων μεταναστῶν, κατὰ τὰς ὁδηγίας τοῦ Κυβερνητικοῦ Ἐπιτρόπου μεθ' οὗ στενῶς συνεργάζεται.

"Αρθρον 8

1. Οἱ ὅροι καὶ αἱ ἰδιότητες ἐν γένει τοὺς ὁποίους δέον νὰ καλύπτουν τὰ πλοῖα προκειμένου νὰ τύχωσιν ἀδείας παραλαβῆς μεταναστῶν, ἡ διαδικασία ἐλέγχου ὑπάρξεως αὐτῶν τόσον πρὸ τῆς ἐπιβιβάσεως τῶν μεταναστῶν, ὅσον καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ, τὸ προσλαμβανόμενον βοηθητικὸν ἐν γένει προσωπικὸν ἐξ Ἑλλήνων, προκειμένου περὶ πλοίων ἐπηνδρωμένων διὰ ξένων πληρωμάτων, τὰ εἰδικώτερα καθήκοντα, ἁρμοδιότητες καὶ δικαιοδοσίαι τοῦ Κυβερνητικοῦ Ἐπιτρόπου, τῶν ἰατρῶν καὶ τοῦ βοηθητικοῦ προσωπικοῦ ἐν γένει, τὰ τῆς εἰς βάρος τοῦ πλοίου ἀποζημιώσεως τῶν Κυβερνητικῶν Ἐπιτρόπων διὰ τὴν ἐκτὸς τῆς ἕδρας αὐτῶν ἀπομάκρυνσίν των ὡς καὶ πᾶσα λεπτομέρεια ἐν σχέσει πρὸς τοὺς ὅρους ὑφ' οὓς θὰ πραγματοποιῆται ἡ μεταφορὰ μεταναστῶν κατ' ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Ν.Δ. καθορίζονται διὰ Κανονισμῶν ἐκδιδομένων κατὰ τὴν διαδικασίαν τοῦ ἄρθρ. 5 παρ. 1(δ) τοῦ παρόντος Ν.Δ.

2. Διὰ Β. Διαταγμάτων δύνανται νὰ ὁρίζωνται αἱ περιπτώσεις ἀπαλλαγῆς ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει τῶν πλοίων ἐκ τῶν διὰ τοῦ παρόντος Ν.Δ. ἐπιβαλλομένων ὑποχρεώσεων. Προκειμένου περὶ πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας αἱ ἐν λόγῳ ἀπαλλαγαὶ χορηγοῦνται μόνον ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀμοιβαιότητος.

"Αρθρον 9.

1. Εἰς ἃς 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 ἐπιβατηγοῦ πλοίου ἢ φορτηγοῦ τοιούτου 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 ἡ ἀσφάλεια τῶν ἐπιβατῶν, ἀπαγορεύεται εἰς τοὺς ὑπαιτίους ἡ ἄσκησις τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος μέχρις ἐκδικάσεως ὑπὸ τοῦ κατὰ τὸν Ποινικὸν καὶ Πειθαρχικὸν Κώδικα Ε.Ν. Ἀνακριτικοῦ Συμβουλίου Ε.Ν. δι' ἕνα ἕκαστον τῆς ἀποδιδομένης αὐτῷ εὐθύνης, τῆς ἀπαγορεύσεως αἰρομένης εἰς ἃς 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 βαρείας ἀμελείας.

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

"Αρθρον 10.

Ἅπαντα 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
Κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ
Π. ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ

Ε. ΑΒΕΡΩΦ — ΤΟΣΙΤΣΑΣ, Κ. ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ, ΓΡ. ΚΑΣΙΜΑΤΗΣ, ΣΠ. ΘΕΟΤΟΚΗΣ, Π. ΠΙΠΙΝΕΛΗΣ, Λ. ΜΠΟΥΡΝΙΑΣ, Δ. ΒΡΑΝΟΠΟΥΛΟΣ, Δ. ΒΟΥΡΔΟΥΜΠΑΣ, Α. ΣΤΡΑΤΟΣ, ΣΤ. ΚΩΤΙΑΔΗΣ, Κ. Μ. ΧΡΥΣΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ, Δ. ΜΑΚΡΗΣ, Ι. ΜΠΟΥΤΟΣ, Δ. ΔΑΒΑΚΗΣ, Δ. ΑΛΙΠΡΑΝΤΗΣ, 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 Unided 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 ZENGUILEKOV, 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 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. Hjàlmar 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, ChiefHull 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 Poeple's Republic of Yugoslavia

Mr. Ljubisa 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 teritory 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 Conventon 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 unaninous 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 pressent 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 twothirds 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 nofitication in writing addressed to the Organization which shall notify all the other Contrancting Governments of any dennuciation 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 nofitication one year or such longer period as may be specified therein, after the date of receipt of the nofitication 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. ZENGUILEKOV

(Subject to ratification and to the following declaration) «The Goverment 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 foreing ports is not necessary and can impede the exploitation of nuclear-powered vessels and be detrimental to the construction of sush 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 acceptanee)

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 parargraph (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 Gonvernment 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 international relations of which a Contracting Government is responsible or for which the United Nations are the administering authority is regarded as a separate country.

(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 par ticular 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 extinguishign 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 survical craft, life-saving appliances, fire detecting and extinguishing appliances, pilot ladders and other equipments, is in satisfactory condition and fit for the service for which it is intended, and that it complies with the requirments 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 circulmstances, 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 crâft, 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 whith the requirements of Chapters II, III and IV and any other relevant requirements of the pressent Regulations.

(ii) A certificate called a Cargo Ship Safety Construction Certificate shall be issued after survey toacargo 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 et 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 Regualtion 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 Con tracting 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 Goverarnents 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 followign 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 expresslyprovided 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 machinery, 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 accomodation 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 carriedwatertight.

(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 all cargo, coal and store spaces as 60, and that of double bottom, oil fuel and other tanks at such values as may be approved in each case.

(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 shipbelow 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 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 regarded as passenger space. Where, howerer, 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 :

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

$$L-198$$

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

$$L-60$$

$$B=\frac{\text{L in feet}}{100}+.18 \qquad (L=260 \text{ and upwards})$$

$$L-138$$

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

$$L-42$$

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

Cs=the Criterion Numeral;

L=length of the ship, as defined in Regulation 2 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 passanger 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 passanger spaces above the margin line, the figure to be taken as P_1 is that sum or 2/3 KN, whichever is the greater.

When P_1 is greater than P—

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

and in other cases—

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

For ships not having a continuous 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 :—

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

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 impra cticable to comly with the factor F in a machinerycompartment of the ship, the subdivision of such compar tment 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 :—

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

(iii) The subdivision abaft the forepeak of ships less than 430 feet (or 131 metres) but not less than 260 feet (or 79 metres) in length and having a criterion numeral less than S,and of all ships less than 260 feet (or79 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 comly 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—

$$\frac{L^2 \text{ (in feet)}}{7{,}000} = \frac{L^2 \text{ (in metres)}}{650} \text{ or 50, whichever is the less}$$

(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:—

L in feet

$$BB = \frac{57{\cdot}6}{L-108} + 20 \text{ (L=180 and upwards)}$$

L in metres

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

(3) The subdivision abaft the forepeak of ships 430 feet (or 131 metres) in lenght 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 numaral 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 that 180 feet (or 55 metres) in length having a criterion numeral equal to S_1 where—

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

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

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 : —

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

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

(5) The subdivision abaft the forepaek of ships less than 430 feet (or 131 mettres) 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 provi ded 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 exceéd 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 situaded 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 ste ped, 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-paragraphe (e) (i) of Regulation 6 of this Chapter the intact stability shall be adequate to withsta nd 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 accordace 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 required 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 particulad 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 breadtd 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 moderatm 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 acommodation 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 subparagraph (ii) of this paragraph, provided the Administation 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 shatf 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.

(l) (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 2½ 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 4½ feet (or 1.37 metres) plus 2½ 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 then 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 Administration may indicate the limiting mean draught at which these sidescuttles will have their sills above the line drawn parallel to the bulkhead deck at side, and having its lowest point 4½ feet (or 1.37 metres) plus 2½ 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 2½ 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 usel 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 prevemt 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 meterials 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 suctions will generally be necessary except in narrow compartments at the ends of the ship where one suction may be sufficient. In compartments of unusual form additional suctions may 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 suctions from these spaces, except that not more than two such suctions shall be required in any one space. Where two or more such suctions 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 suctions. Direct suctions 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 suctions required by this Regulation, a flexible suction hose of suitable diameter and sufficient length, capable of being connected to the suction side of an independent power pump

(g) (i) In addition to the direct bilge suction or suctions 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 steampships, 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 emergeny bilge suction shall be led from the largest available independant 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 dicharge , 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 arrangenents 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 suctions 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 comple ion and the elements of its stability determined. The master shall be supplied with such reliable information as is neccessary to enable him by rapid and simple processes to obtain accurate guidance as to the stability of the ship under varing 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 inidividual 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, sidesculttles, 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, sidesculttles, gangway, cargo and coaling ports and other openings, which are required by theseRegulations 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 21 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 auxiliairy 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 fuctioning of the services referred to in sub-paragraph (a) (i) of Regulation 23 of this Chapter in the event of any one of theses 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 emergengy 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 110o F (or 43o 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 emerngency 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 thy 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 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 22 ½ 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 Adninistration, 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 «live», but are liable to become «live» 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 overloard 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 spead of fire from the box or device. Were 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 strenght and sufficient to steer the ship at maximun service speed. The main steering gear and rudder stock shall be so designed that they are not damaged at maximun astern speed.

(iii) The auxiliary steering gear shall be of adequate strenght 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-parargraph (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-parargraph (ii) of parargraph (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 an 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 ammounts 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 intergity 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 accommodiation which are used for halls, dining rooms, lounges and similar permanently enclosed spaces.

(i) Service Spaces are those used for galleys, main pantries, stores (exept 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 Equivalement 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 metalic 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 bulkeads, 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 incombu-- stible;

(3) adequate provision is made to ensure that in the event of fire, arrangements for stowage, launcing 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 practicalble, 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 aproved by the Administration.

Regulation 38.

Openings in «A» Class Divisions (Methods I. II andIII)

.(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 le 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 3½ 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 whith Regulation 48 of this Chapter. All doorways and similar openings shall have a method of closure constistent 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 incombustilble 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 continous 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 incombustilble 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 corridorrs 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 resiting 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 equivanlent 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 litle 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 ressisting 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 consrtucted as no 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 sidesculttles in bulkheads separating accommodation spaces and weather shall be construceted 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 oustside 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 paragpraph (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 equipement 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 mini mum. 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 subtantial 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, 41, 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 acommodation 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 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.

(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 fourthirds 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 ½ inch (or 12 millimetres), 5/8 inch (or 16 millimetres) and 3/4 inch (or 20millimetres), 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 ½ 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.

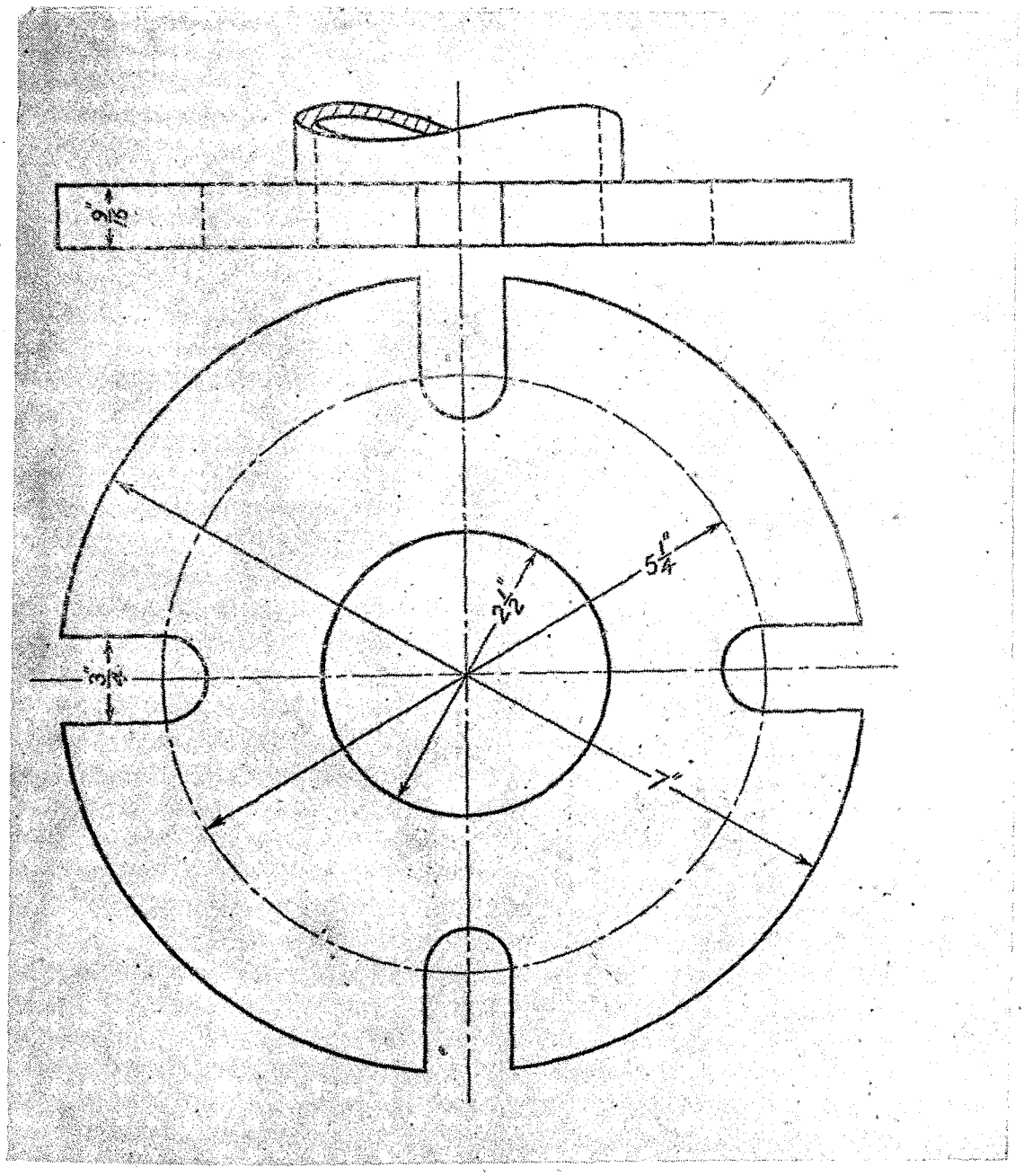
(h) International Shore Connection

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 : 2½ inches (or 64 millimetres).
Bolt circle diameter : 5¼ inches (or 132 millimetres).
Holes : 4 holes of¾ inch (or 19 millimetres) diameter equidistantly placed, slotted to the flange periphery.
Flange thickness : 9/16 inch (or 14.5 millimetres) minimum.
Bolts : 4, each of 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 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 13 ½ 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 wich 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 Admini stration 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 pre vent 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 least1 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 54 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 out-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 aubible 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 aiso 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 oubreak 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 ccomply 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 wi 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 figth 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 subsituted 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 condideration 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 Applicances

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 arragement 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 paces 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 been 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 ain 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 stituated. In the special case of deep tanks situated in any shaff 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 oustide 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 cleary 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 instalation (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 accesible 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 expession «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 quarterlength 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 outiside of the planking at the point where the breadth of the boat is greatest.

Depth.-Amidships inside the planking from the keel to to the level of the gunwale, but the depth used in calculating the cubic capacity may mot 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 lifejakets which can be seated without in any way interfering with the use of oars or the operation of other propulsion equipmernt.

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. Thesse 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 escured 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 lifeboars 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 inRegulation 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 parargraph (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 reffector and a source of power which will give effective illumination of a light-coloured object having a width of about 60 feet (or 18 metes) 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 Liferafts

(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 ^{0} F. to minus 22^{0} F. (or 66^{0} C. to minus 30^{0} 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 Liferafts

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

Regulation 17

Equipment of Inflatable and Rigid Liferafts

(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 Liferafts

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 Liferafts

(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 Ibs. (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 beckets 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 signal 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 membres 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, Liferafts 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 parargraphs (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) Liferafts 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 lirafts 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 pro visions 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 accommoda tion 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 davis to be provided on a ship engaged on short international voyages to each of which must be attached a lifeboat in accodrdance 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) Minimum Number of Sets of Davits	(B) Smaller Number of Sets of Davits authorised exceptionally	(C) Minimum Capacity of Lifeboats	
Feet				Metres					Cubic Feet	Cubic 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, Liferafts 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 possibile 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 marchalling 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 lauching devices are not required to be carried, and the bouyant 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 lifeloats 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 2¼ tons (or 2,300 kilogrammes) in their turning out condition;

(ii) gravity type for operating lifeboats weighing more than 2¼ 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 satisfied 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 authomatically cut of 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 attachement 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 liferafts which, together with the lifeboats, 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 Admimisistration. 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, Liferafts, &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 ligthing 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 Liferafts

(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 Liferafts

(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 clasess of ships from this requirement.

(ii) Every tanker of 1,600 tons gross tonnage and upwards shall carry libeboats 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 accomodate 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.

(2) Liferafts 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 8½ 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 lenght;

(ii) each such lifeboat shall be stowed as far forward as practicable, but at least so far forward that the after and 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 be launched down the straight side of the ship of ensuring so far as practicale 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 theirturning out condition.

(f) Davits, falls, blocks and all other gear shall be of such strenght 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 overstressing 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 permited 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 Radio 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 Ragulation 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 contitions 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 imstallation 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 excepted, 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 ment ioned 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

$$\frac{\text{radiated aerial power}}{\text{total aerial power}} = 0{\cdot}08$$

This ratio varies considerably according to the values of effective aerial height and aerial resisitance.

* 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 transmiter 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:
(ii) 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 aerials 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 transmitteer 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.

(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 theRadio 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.

---

* 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.

* 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 precice 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 :

½ 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 Regu lation 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 lifeboats;

(vii) details of the maintenance of the batteries, including a record of the charging (if applicable) required by paragraphe (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 Regualtion 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 (Greenwhich Mean Time when danger last obseved.

(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 (Greenwhich 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 (Greenwhich 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 015 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 milimbars. 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 meteoroeogical data by ships at sea and to arrange for their examination, dissemination and exchange in the nanner 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 enablle 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 neccessary 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 tranmission 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 snd 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 dengerous 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 aud 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 discountinue 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 aggreement 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 Govermments.

(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 Newfounland north of latitude 43 o 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 Singals

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 Septeber, 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.	(Repetition of such signals shall have the same meaning).

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 soundsignal 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.	«Landing here highly dangerous».
By night—Horizontal mo tion 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.	«Landing here highly dangerous. A more favourable location for landing is in the direction indicated».
By night—Horizontal motion of a white light or flare, followed by the placing of the white light or flare on the ground and the 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 rigth 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
	In general—«Affirmative».
By day—Vertical motion of a white flag or the arms or firing of a green star-signal.	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 geen 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».
By night—Horizontal motion of a white light or flare or firing of a red star -signal.	Specifically:— «Slack away». «Avast hauling».

(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 :—

—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 enitirely 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 compartnent 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 themoulded 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 lougitudinal 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 bulhkeads, 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 shalft 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 provided 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 trimed full the grain surface settles 2 per cent by volume from the original surface and shifts to an angle of 12 degees with that surface under all boundairies 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 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) ot 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 tbe 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 Labeling

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 receptable 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.

Expolosives 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 violenty.

(b) Notwithstanding the provisions of paragraph (a) of this Regulation additional quantities or types of explosives may be carried in passenges 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 i) 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 circunstances, 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 nuclear hazards, at sea or in port, to the crew, passengers or public, or to the waterways or food or water resources.

Regulation 7.

Safety Assesment

(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 Assesment 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 nuclerar 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 appelicable 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 Assesment. 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	Dinstictive 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;

.....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.

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 radiotelagraph 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 Governement. 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 Covention, 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 indersigned (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 (seeNo te 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 Con vention 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 approves launching devices are required, capable of accommodating ..... persons ; and

..... liferafts, for which approved lauching 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 regrads 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 .....
to.....

* Insert here the* conditions, if any, on which the exemption certificate is granted.

This certificate is issued under the authority of the Government. It will remain in force until

† Insert here references to Chapters and Regulations, specifying particular paragraphs.

Issued at the day of 19 .

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue this certificate.

(Seal)

If signed, the following paragraph is to be added :—

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

(Signature)

Form of 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 survivacraft, 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 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 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 Ὀργανισμοῦ, συνεκλήθη διάσκεψις ἐν Λονδίνῳ ἀπὸ τῆς 17ης Μαΐου μέχρι τῆς 17ης Ἰουνίου 1960, μὲ σκοπὸν τὴν κατάρτισιν Συμβάσεως, ἥτις θὰ ἀντικαταστήσῃ τὴν ὑπογραφεῖσαν ἐν Λονδίνῳ τὴν 10ην Ἰουνίου 1948 Διεθνῆ Σύμβασιν περὶ Ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ.

Αἱ Κυβερνήσεις τῶν κατωτέρω χωρῶν, ἐπιθυμοῦσαι νὰ προαγάγωσι τὴν ἀσφάλειαν τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ, διὰ τοῦ καθορισμοῦ κοινῇ συμφωνίᾳ ὁμοιομόρφων ἀρχῶν καὶ κανονισμῶν, ἀντεπροσωπεύθησαν ἐν τῇ Διασκέψει ὑπὸ Πληρεξουσίων :

Ἀργεντινὴ	Ὁλλανδία
Αὐστραλία	Νέα Ζηλανδία
Βέλγιον	Νορβηγία
Βραζιλία	Πακιστὰν
Βουλγαρία	Παναμᾶς
Καμεροὺν	Περοὺ
Καναδᾶς	Φιλιππίναι
Κίνα	Πολωνία
Κούβα	Πορτογαλία
Τσεχοσλοβακία	Ἱσπανία
Δανία	Σουηδία
Δομινικανὴ Δημοκρατία	Ἑλβετία
Φινλανδία	Ἕνωσις Σοβιετικῶν Σοσιαλιστικῶν Δημοκρατιῶν
Γαλλία	Ἡνωμένη Ἀραβικὴ Δημοκρατία
Ὁμοσπονδιακὴ Γερμανικὴ Δημοκρατία	Ἡνωμένον Βασίλειον Μεγάλης Βρεταννίας καὶ Βορείου Ἰρλανδίας
Ἑλλὰς	Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι Β.Ἀμερικῆς
Οὐγγαρία	Βενεζουέλα
Ἰσλανδία	Γιουγκοσλαβία
Ἰνδίαι	Ἰταλία
Ἰρλανδία	Δημοκρατία Κορέας
Ἰσραὴλ	Λιβερία
Ἰαπωνία	
Κουβάϊτ	
Μεξικὸν	

Αἱ Κυβερνήσεις τῶν κατωτέρω Χωρῶν ἀντεπροσωπεύθησαν ἐν τῇ Διασκέψει ὑπὸ Παρατηρητῶν :

Κεϋλάνη	Ρουμανία
Χιλὴ	Ταϋλάνδη
Γουϊνέα	Τουρκία
Ἰνδονησία	Νοτιαφρικανικὴ Ἕνωσις
Ἰρὰν	Βιετνὰμ

Ἐπίσης οἱ κατωτέρω Διακυβερνητικοὶ Ὀργανισμοὶ ἀντεπροσωπεύθησαν ἐν τῇ Διασκέψει ὑπὸ Παρατηρητῶν :

Ἡνωμένα Ἔθνη
Ὀργανισμὸς Τροφίμων καὶ Γεωργίας
Διεθνὴς Ἐπιτροπὴ Ἀτομικῆς Ἐνεργείας
Διεθνὴς Ὀργανισμὸς Πολιτικῆς Ἀεροπορίας
Διεθνὴς Ὀργανισμὸς Ἐργασίας
Διεθνὴς Ἕνωσις Τηλεποικωνιῶν
Διεθνὴς Ὀργανισμὸς Ὑγείας
Διεθνὴς Μετεωρολογικὸς Ὀργανισμὸς
Διεθνὲς Γραφεῖον Ὑδρογραφίας.

Πρὸς πραγματοποίησιν τοῦ σκοποῦ της, ἡ Διάσκεψις κατήρτισε τὰς κατωτέρω Ἐπιτροπάς, τῶν ὁποίων Πρόεδροι ἦσαν οἱ κάτωθι :

Ἐπιτροπὴ Ἀρχηγῶν Ἀντιπροσωπειῶν : Sir Gilmour Jenkins (Ἡνωμένον Βασίλειον).

Ἐπιτροπὴ Ἐλέγχου Διαπιστευτηρίων : κ. Eleuterio Capapas (Φιλιππίναι).

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. Wladjslaw 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 (Ἑλλὰς)

Ἐπιτροπὴ Μεταφορᾶς Ἐπικινδύνων Φορτίων : κ. A. W. Clarke (Ἡνωμένον Βασίλειον).

Ἐπιτροπὴ Ἀσφαλείας Πυρηνοκινήτων Πλοίων : κ. Arthur Gatewood (Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι).

Ἡ Διάσκεψις εἶχεν ὑπ' ὄψιν της καὶ ἐχρησιμοποίησεν ὡς βάσιν διὰ τὰς συζητήσεις τὴν Διεθνῆ Σύμβασιν περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ, 1948, καὶ τοὺς Διεθνεῖς Κανονισμοὺς πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ, 1948.

Ἐπὶ πλέον , ἡ Διάσκεψις ἐξετάσασα μετὰ προσοχῆς τὰ νέα προβλήματα ἄτινα ἀνέκυψαν ἐκ τῆς χρησιμοποιήσεως 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 σύναψιν διεθνοῦς συμφωνίας ἐπ' αὐτοῦ. Λαμβάνουσα ὑπ' ὄψιν τὰς τεχνικὰς προόδους εἰς τὸ πεδίον τοῦτο, αἵτινες 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 Θαλάσσῃ, μικρὸν μόνον ἀριθμὸν Κανονισμῶν ἀναφερομένων εἰς τὰ ζητήματα ἀρχῶν καὶ μεδόδων ἀφορώντων τὰ πυρηνοκίνητα πλοῖα.

Κατόπιν συζητήσεων, ὡς ἀποδεικνύεται ἐκ τῶν ἀπολογισμῶν καὶ ἐκθέσεων τῶν διαφόρων Ἐπιτροπῶν καὶ τῶν Συνεδριάσεων τῆς Ὁλομελείας, ἡ Διάσκεψις ἐπεξειργάσθη καὶ ὑπέβαλε πρὸς ὑπογραφὴν καὶ ἀποδοχὴν τὴν Διεθνῆ Σύμβασιν τῆς Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ, 1960, ἥτις προώρισται νὰ ἀντικαταστήσῃ τὴν Διεθνῆ Σύμβασιν Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ, 1948. Ἡ Διεθνὴς Σύμβασις τῆς Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ, 1960, εἶναι προσηρτημένη ὡς Παράρτημα Α τῆς παρούσης Τελικῆς Πράξεως.

Ἡ Διάσκεψις εἶχεν ἐπίσης ὑπ' ὄψιν της καὶ ἐχρησιμοποίησεν ὡς βάσιν διὰ τὰς συζητήσεις τοὺς ἰσχύοντας Διεθνεῖς Κανονισμοὺς πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ. Ἡ Διάσκεψις ἔκρινε καλὸν νὰ ἀναθεωρήσῃ τοὺς Κανονισμοὺς τούτους καὶ ἐνέκρινε τοὺς ἀναθεωρηθέντας Διεθνεῖς Κανονισμοὺς πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ, ἀλλ' ἀπεφάσισε νὰ μὴ προσαρτήσῃ τοὺς ἀναθεωρηθέντας τούτους Κανονισμοὺς εἰς τὴν Διεθνῆ Σύμβασιν περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ, 1960.

Ἡ Διάσκεψις καλεῖ τὸν Διακυβερνητικὸν Ναυτιλιακὸν Συμβουλευτικὸν Ὀργανισμὸν νὰ διαβιβάσῃ τοὺς ἀναθεωρηθέντας Διεθνεῖς Κανονισμοὺς πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ εἰς τὰς Κυβερνήσεις αἵτινες ἔχουσιν ἀποδεχθῇ τοὺς ἰσχύοντας Διεθνεῖς Κανονισμοὺς πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ, καὶ καλεῖ ὁμοίως τὸν Διακυβερνητικὸν Ναυτιλιακὸν Συμβουλευτικὸν Ὀργανισμόν, ὅπως, ὅταν ἐπέλθῃ οὐσιωδῶς ὁμόθυμος ἀποδοχὴ τῶν ἀναθεωρηθέντων Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ, νὰ ὁρίσῃ τὴν ἡμερομηνίαν, ἀφ' ἧς οὗτοι θέλουσιν ἐφαρμοσθῇ παρὰ τῶν Κρατῶν ἄτινα ἀπεδέχθησαν τούτους.

Ἡ Διάσκεψις παρακαλεῖ τὸν Διακυβερνητικὸν Ναυτιλιακὸν Συμβουλευτικὸν Ὀργανισμόν, ὅπως προειδοποιήσῃ τὰς Κυβερνήσεις πάντων τῶν Κρατῶν τοὐλάχιστον ἕν ἔτος πρὸ τῆς ἡμερομηνίας ταύτης.

Οἱ Διεθνεῖς Κανονισμοὶ πρὸς ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ, καθὼς οὗτοι ἀνεθεωρήθησαν ὑπὸ τῆς Διασκέψεως, εἶναι προσηρτημένοι ὡς Παράρτημα Β εἰς τὴν παροῦσαν Τελικὴν Πρᾶξιν.

Ἡ Διάσκεψις ἐδέχθη ἀριθμόν τινα Συστάσεων ἐνδιαφερουσῶν τὰ Πυρηνοκίνητα Πλοῖα (αἵτινες εἶναι προσηρτημέναι εἰς τὸ Παράρτημα Γ τῆς παρούσης Τελικῆς Πράξεως), ὅπως διευκολύνῃ τὰς Κυβερνήσεις εἰς τὴν ἐφαρμο-

γὴν τῶν Κανονισμῶν τῶν περιεχομένων εἰς τὴν διεθνῆ Σύμβασιν Ἀσφαλείας Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ, 1960, καὶ ἐπισύρῃ 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 προσηρτημέναι ὡς Παράρτημα Δ. εἰς τὴν παροῦσαν Τελικὴν Πρᾶξιν.

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

Ἐγένετο ἐν Λονδίνῳ τὴν δεκάτην ἑβδόμην Ἰουνίου 1960, εἰς ἁπλοῦν Ἀγγλιστὶ καὶ Γαλλιστί, ἀμφοτέρων τῶν κειμένων ἐχόντων ἴσην ἰσχύν.

Τὰ πρωτότυπα κείμενα θὰ κατατεθῶσι παρὰ τῷ Διακυβερνητικῷ Ναυτιλιακῷ Συμβουλευτικῷ Ὀργανισμῷ, ὁμοῦ μετὰ κειμένων εἰς τὴν Ρωσσικὴν καὶ Ἱσπανικὴν γλῶσσαν ἅτινα θὰ εἶναι μεταφράσεις.

Ὁ Διακυβερνητικὸς Ναυτιλιακὸς Συμβουλευτικὸς Ὀργανισμὸς θὰ διαβιβάσῃ ἐπικυρωμένα ἀντίγραφα τῆς Τελικῆς ταύτης Πράξεως καὶ ἀντίγραφα τῶν μεταφράσεων, εἰς ἑκάστην Κυβέρνησιν κληθεῖσαν νὰ ἀποστείλῃ Ἀντιπροσώπους ἢ Παρατηρητὰς εἰς τὴν Διάσκεψιν.

Ὁ Πρόεδρος
GILMOUR JENKINS

Ὁ Γενικὸς Γραμματεύς
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. VANCRAEYNEST
A. J. DE MULDER
PH. DE GERLACHE DE GOMERY

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Βραζιλίας :
LUIS CLOVIS DE OLIVEIRA
SYLVIO DA ROCHA POLLIS
LUIZ GONZAGA DORING

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Βουλγαρίας :
PETKO DOKOV DOYNOV

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Καμερούν :
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 Ὁμοσπονδιακῆς Δημοκρατίας τῆς Γερμανίας :
H. HERWARTH
K. SCHUBERT

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Βασιλείου τῆς Ἑλλάδος :
Π. ΠΑΓΩΝΗΣ
Β. ΧΑΝΙΔΗΣ

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Λαϊκῆς 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 Κουβαΐτ
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 Ἡνωμένων Πολιτειῶν τοῦ Μεξικοῦ :

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Βασιλείου τῆς Ὁλλανδίας :
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 Παναμᾶ :
J. MEDINA
JOAQUIN F. FRANCO, JR.
R. PHILLIPPS P.
ALFRED L. NICHOLSON
MANUEL A. ACAZA

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τοῦ Περοῦ :
RICARDO RIVERA SCHREIBER
H. WIELAND

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῶν Φιλιππίνων :
E. CAPAPAS
AGUSTIN L. MATHAY
C. CALUAG

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Λαϊκῆς 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 Ἱσπανίας :
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 Ἑνώσεως τῶν Σοβιετικῶν Σοσιαλιστικῶν Δημοκρατιῶν:
A. SAVELIEV

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἡνωμένης Ἀραβικῆς Δημοκρατίας :
A. LOUSTAN
Y. A. OMAR
ALI HASSAN ABDEL RAHMAN
ABBAS SHAWKI

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης 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 Ἡνωμένων 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 Γιουγκοσλαυΐας :
LJUBISA VESELINOVIC
PREDRAG NIKOLIC

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

Διεθνὴς σύμβασις περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ, 1960

Αἱ Κυβερνήσεις τῆς Ἀργεντινῆς Δημοκρατίας, τῆς Αὐστραλίας, τοῦ Βελγίου, τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Βραζιλίας, τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Βουλγαρίας, τοῦ Καμερούν, τοῦ Καναδᾶ, 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 Ἰσραήλ, τῆς Ἰταλικῆς Δημοκρατίας, τῆς Ἰαπωνίας, τῆς Δημοκρατίας τῆς Κορέας, τοῦ Κουβάϊτ, τῆς Δημοκρατίας τῆς Λιβερίας, τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τοῦ Μεξικοῦ, τοῦ Βασιλείου τῶν Κάτω Χωρῶν, τῆς Νέας Ζηλανδίας, τοῦ Βασιλείου τῆς Νορβηγίας, τοῦ Πακιστάν, τῆς Δημοκρατίας τοῦ Παναμᾶ, τῆς Δημοκρατίας τοῦ Περοῦ, τῆς Δημοκρατίας τῶν Φιλιππίνων, τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Πολωνίας, τῆς Δημοκρατίας τῆς Πορτογαλίας, τοῦ Ἱσπανικοῦ Κράτους, τοῦ Βασιλείου τῆς Σουηδίας, τῆς Ἑλβετικῆς Ὁμοσπονδίας, τῆς Ἑνώσεως τῶν Σοβιετικῶν Σοσιαλιστικῶν Δημοκρατιῶν, τῆς Ἡνωμένης Ἀραβικῆς Δημοκρατίας, τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρεταννίας καὶ τῆς Βορείου Ἰρλανδίας, τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς, τῆς Δημοκρατίας τῆς Βενεζουέλας, τῆς Ὁμοσπονδιακῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Γιουγκοσλαυΐας, ἐπιθυμοῦσαι νὰ προαγάγωσι τὴν Ἀσφάλειαν τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ, διὰ τοῦ καθορισμοῦ, κοινῇ συμφωνίᾳ, ὁμοιομόρφων ἀρχῶν καὶ κανονισμῶν :

Φρονοῦσαι δέ, ὅτι ὁ σκοπὸς οὗτος θέλει καλύτερον ἐπιτευχθῇ διὰ τῆς συνάψεως μιᾶς Συμβάσεως ἀντικαθιστώσης τὴν Διεθνῆ Σύμβασιν περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ, 1948.

Ὥρισαν τοὺς Ἀντιπροσώπους αὐτῶν, ἤτοι :

Η ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Τὸν Πλοίαρχον CARLOS A. SANCHEZ SANUDO, Ναυτικὸν Ἀκόλουθον παρὰ τῇ ἐν Λονδίνῳ Πρεσβείᾳ τῆς Ἀργεντινῆς.

Τὸν Νομαρχιακὸν Γενικὸν Ἐπιθεωρητὴν H.C. MARCOS KALZOLARI

Ἔπαρχον 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 Γραμματέα Διευθύνσεως Ναυτιλίας καὶ Μεταφορῶν.

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΟΥ ΒΕΛΓΙΟΥ

Τὴν Α.Ε. κ. M.R.L.VAN MEERBEKE, Πρέσβυν τοῦ Βελγίου ἐν Λονδίνῳ.

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 ZENGUILEKOV Βούλγαρον Πρέσβυν ἐν Λονδίνῳ.

Τὸν μηχανικὸν κ. PETKE DOKOV DOUNOV, Ἀρχιμηχανικὸν τῆς Διευθύνσεως Θαλασσίων 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 Ὕπατον Ἀρμοστὴν τοῦ Καναδᾶ ἐν Μ. Βρεταννίᾳ.

Τὸν κ. ALAN CUMYN, 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 Λονδίνῳ.

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 Λονδίνῳ.

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΦΙΝΛΑΝΔΙΑΣ

Τὸν κ. VOLMARI SARKKA, Προϊστάμενον Ἐπιθεωρητὴν πλοίων Συμβουλίου Ναυσιπλοΐας.

Η ΓΑΛΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Τὸν κ. GILBERT GRANDVAL, Γενικὸν Γραμματέα 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 Λονδίνῳ.

Τὸν HERR DR. KARL SCHUBERT Προϊστάμενον Διευθύνσεως Ναυτιλίας Ὁμοσπονδιακοῦ Ὑπουργείου Μεταφορῶν.

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Τὸν Πλοίαρχον Λ.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 Λονδίνῳ.

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΙΣΛΑΝΔΙΑΣ

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 ΙΡΛΑΝΔΙΑ

Τὸν κ. VALENTIN IREMONGER, Σύμβουλον τῆς ἐν Λονδίνῳ Πρεσβείας τῆς Ἰρλανδίας.

ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΤΟΥ ΙΣΡΑΗΛ

Τὸν κ. IZAAC JOSEF MINTZ, Νομικὸν Σύμβουλον Ὑπουργείου Μεταφορῶν καὶ Συγκοινωνιῶν, Ὑφηγητὴν 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, Διευθυντήν, Γραφεῖον Ναυτιλίας, Ὑπουργείου Μεταφορῶν.

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΚΟΡΕΑΣ

Τὸν κ. TONG JIN PARK, Σύμβουλον, Πρεσβεία τῆς Κορέας, Λονδῖνον.

ΤΟ KUWAIT (ΚΟΥΒΕΙΤ)

Τὸν κ. MOHAMMAD QABAZARD, Γενικὸν Διευθυντήν, Λιμὴν τοῦ Κουβεΐτ.

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΛΙΒΕΡΙΑΣ

Τὴν Α.Ε. τὸν κ. GEO. T. BREWER, JR., Λιβεριανὸν Πρέσβυν ἐν Λονδίνῳ.

Τὸν HON. EDWARD R. MOORE, βοηθὸν Γενικὸν Εἰσαγγελέα 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 Ἐπιθεωρητήν.

ΑΙ ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΤΟΥ ΜΕΞΙΚΟΥ

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ

Τὸν Πλοίαρχον C. MOOLENBURGH τοῦ Β. Ὁλλανδικοῦ Ναυτικοῦ (ἐν ἀποστρατείᾳ) Γενικὸν Ἐπιθεωρητὴν Ναυτιλίας.

Τὸν κ. E. SMIT FZN. Ναυπηγόν, Τενικὸν 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 Ναυσιπλοΐας 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, Ὕπατον Ἀρμοστὴν τοῦ Πακιστὰν ἐν τῷ Ἡνωμένῳ 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. Περουβιανὸν 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, Γραφείων Τελωνείων.

Η ΛΑΪΚΗ 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 Ἁλιείας.

Τὸν Ὑποπλοίαρχον ANTONIO J. BELO DE CARVALHO, Μηχανολόγον, Ἠλεκτρολόγον Προϊστάμενον Ἐπιθεωρητὴν δι' ἠλεκτρικὰς καὶ Ραδιοτηλεγραφικὰς ἐγκαταστάσεις.

Τὸν Ὑποπλοίαρχον MANUEL ANTUNES DA MOTA, Μηχανικὸν Ὑδρογράφον, Προϊστάμενον Ἐπιθεωρητὴν Ἀσφαλείας Ναυσιπλοΐας.

ΤΟ ΙΣΠΑΝΙΚΟΝ ΚΡΑΤΟΣ

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΣΟΥΗΔΙΑΣ

Τὸν Δρα. CARL GOSTA WIDELL, Γενικὸν Διευθυντὴν τοῦ Ἐθνικοῦ Συμβουλίου Ναυτιλίας καὶ Ναυσιπλοΐας.

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 Ἑνώσεως ἐν Λονδίνῳ.

Τὸν Πλοίαρχον ALEXANDER A. SAVELIEV, μέλος τοῦ Συμβουλίου τοῦ Ὑπουργείου τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τῆς Σοβιετικῆς Ἑνώσεως.

Η ΗΝΩΜΕΝΗ ΑΡΑΒΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Τὸν Πλωτάρχην (ἐν ἀποστρατείᾳ) ADNAN LOUSTAN Ἀναπλ. Γενικὸν Διευθυντήν, Διοικήσεως Λιμένων καὶ Φάρων.

ΤΟ ΗΝΩΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ Μ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑΣ ΚΑΙ Β. ΙΡΛΑΝΔΙΑΣ

Τὸν SIR CILMOUR JENKINS, K.C.B., K.B.E., M.C.

Τὸν κ. PERCY FAULKNER, C.B. Ὑφυπουργόν, Ὑπουργεῖον Μεταφορῶν.

Τὸν κ. DENNIS C. HASELGROVE, Ὑφυπουργὸν Ὑπουργείου Μεταφορῶν.

ΑΙ ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Τὸν Ναύαρχον ALFRED C. RICHMOND, Διοικητὴν τῆς Ἀκτοφυλακῆς τῶν Ἡνωμένων 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 ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΥΙΑΣ

Τὸν κ. LJUBISA VESELINOVIC, Γραμματέα-Βοηθὸν τοῦ Ὁμοσπονδιακοῦ Συμβουλίου Μεταφορῶν καὶ Συγκοινωνιῶν.

Οἵτινες, ἀφοῦ ἐπέδειξαν τὰ πληρεξούσιά των, εὑρεθέντα ἐν ἀπολύτῳ τάξει, συνεφώνησαν τὰ ἀκόλουθα :

Ἄρθρον 1.

(α) Τὰ συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἐφαρμόσουν τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως καὶ τῶν προσηρτημένων αὐτῇ Κανονισμῶν, οἵτινες θέλουν θεωρηθῆ ὅτι ἀποτελοῦν ἀναπόσπαστον μέρος τῆς παρούσης Συμβάσεως. Ὅπου γίνεται μνεία τῆς παρούσης Συμβάσεως, νοοῦνται καὶ οἱ προσηρτημένοι ταύτῃ Κανονισμοί.

(β) Τὰ συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουν νὰ ἐκδόσουν 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 κατάλληλον διὰ τὴν ὑπηρεσίαν διὰ τὴν ὁποίαν προορίζεται.

Ἄρθρον ΙΙ.

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 ὁποῖα ἐπεκτείνεται ἡ παροῦσα Σύμβασις, συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον ΧΙΙΙ.

Ἄρθρον ΙΙΙ.

Νόμοι, Κανονισμοί

Τὰ συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουσι νὰ ἀνακοινῶσι καὶ νὰ καταθέτωσι μέσῳ τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλευτικοῦ Ὀργανισμοῦ, ὅστις ἐφεξῆς θὰ καλῆται «Ὀργανισμός».

(α) Πίνακα τῶν μὴ κυβερνητικῶν Ὀργανισμῶν οἵτινες ἔχουσιν ἐξουσιοδοτηθῆ νὰ ἐνεργῶσι διὰ λογαριασμόν του, εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν μέτρων τῶν ἀφορώντων τὴν ἀσφάλειαν τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ, πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως κοινοποιηθῆ οὗτος εἰς τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη διὰ τὴν ἐνημέρωσιν τῶν ἁρμοδίων 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 ἁρμοδίας ὑπηρεσίας των.

Ἄρθρον ΙΥ

Περιπτώσεις ἀνωτέρας βίας

(α) Πλοῖον, ὅπερ κατὰ τὴν στιγμὴν τοῦ ἀπόπλου δὲν ὑπόκειται εἰς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης συμβάσεως, δὲν δύναται νὰ λογισθῆ ὡς ὑποκείμενον εἰς ταύτας, ἐὰν ἤθελε παρεκκλίνει ἐκ τῆς προδιαγεγραμμένης πορείας του, συνεπείᾳ κακοκαιρίας ἢ ἄλλης περιπτώσεως ἀνωτέρας βίας.

(β) Πρόσωπα ἐπιβαίνοντα πλοίου τινός, λόγῳ ἀνωτέρας βίας ἢ συνεπείᾳ τῆς ὑποχρεώσεως τῶν πλοιάρχων νὰ παραλαμβάνουν ναυαγοὺς ἢ ἄλλα πρόσωπα, δὲν λαμβάνονται ὑπ' ὄψιν προκειμένου νὰ ἐξακριβωθῆ κατὰ πόσον τὸ πλοῖον τοῦτο ἔχει συμμορφωθῆ πρὸς οἱανδήποτε διάταξιν τῆς παρούσης συμβάσεως.

Ἄρθρον Υ.

Μεταφορὰ Κινδυνευόντων Προσώπων

(α) Συμβαλλόμενον Κράτος δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν μεταφορὰν ἐπὶ πλοίων ἀριθμοῦ προσώπων μεγαλυτέρου τοῦ ὑπὸ ἄλλας περιστάσεις ἐπιτρεπομένου ὑπὸ τῆς παρούσης Συμβάσεως, ἐφ' ὅσον πρόκειται περὶ μεταφορᾶς προσώπων ἐκ περιοχῆς τινος, ἔνθα ἀπειλεῖται ἡ προσωπική των ἀσφάλεια.

(β) Ἡ τοιαύτη ἄδεια δὲν στερεῖ ἄλλα Συμβαλλόμενα Κράτη τοῦ δικαιώματος νὰ ἀσκήσουν ἔλεγχον, δυνάμει τῆς παρούσης Συμβάσεως ἐπὶ τῶν πλοίων τούτων, ὅταν ταῦτα εὑρίσκονται εἰς τοὺς λιμένας των.

(γ) Γνωστοποίησις τῆς τοιαύτης ἀδείας, μετὰ ἐκθέσεως τῶν πραγματικῶν συνθηκῶν, δέον ν' ἀποστέλληται πρὸς τὸν Ὀργανισμὸν ὑπὸ τοῦ χορηγήσαντος τὴν ἄδειαν ταύτην Συμβαλλομένου Κράτους.

Ἄρθρον ΥΙ

Ἀναστολὴ ἐν περιπτώσει πολέμου.

(α) Ἐν περιπτώσει πολέμου ἢ ἄλλων ἐχθροπραξιῶν, ἓν Συμβαλλόμενον Κράτος ὅπερ ἤθελε θεωρήσει ἑαυτὸ θιγόμενον, εἴτε ὡς ἐμπόλεμον εἴτε ὡς οὐδέτερον, δύναται νὰ ἀναστείλῃ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ὅλου ἢ μέρους τῶν προσηρτημένων Κανονισμῶν. Τὸ ἀναστεῖλαν Κράτος ὀφείλει ἀμέσως νὰ εἰδοποιήσῃ τὸν Ὀργανισμὸν περὶ τῆς τοιαύτης ἀναστολῆς.

(β) Ἡ τοιαύτη ἀναστολὴ δὲν στερεῖ τὰ ἄλλα Συμβαλλόμενα Κράτη παντὸς δικαιώματος ἐλέγχου, συμφώνως πρὸς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν, ἐπὶ τῶν πλοίων τοῦ ἀναστείλαντος Κράτους, ὅταν ταῦτα εὑρίσκωνται εἰς τοὺς λιμένας των.

(γ) Τὸ ἀναστεῖλαν τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως Κράτος δύναται νὰ ἐπαναφέρῃ ταύτην ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν εἰδοποιοῦν ἀμέσως περὶ τούτου τὸν Ὀργανισμόν.

(δ) Ὁ Ὀργανισμὸς ὀφείλει νὰ γνωστοποιῇ εἰς πάντα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη τὴν ἀποφασισθεῖσαν, δυνάμει τοῦ παρόντος ἄρθρου, ἀναστολὴν ἢ ἐπαναφορὰν τῆς ἐφαρμογῆς τῆς Συμβάσεως.

Ἄρθρον ΥΙΙ

Προϋφιστάμεναι Συνθῆκαι καὶ Συμβάσεις

(α) Ἡ παροῦσα Σύμβασις ἀντικαθιστᾷ καὶ καταργεῖ μεταξὺ τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν τὴν Διεθνῆ Σύμβασιν περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ, ὑπογραφεῖσαν ἐν Λονδίνῳ τὴν 10ην Ἰουνίου 1948.

(β) Πᾶσα ἄλλη συνθήκη, σύμβασις, ἢ συμφωνία ἀφορῶσα τὴν ἀσφάλειαν τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ ἢ ζητήματα σχετιζόμενα πρὸς ταύτην καὶ ἥτις εὑρίσκεται ἐν ἰσχύϊ σήμερον μεταξὺ τῶν Συμβαλλομένων ἐν τῇ παρούσῃ Συμβάσει Κρατῶν θέλει ἐξακολουθήσει νὰ ἔχῃ πλήρη ἰσχύν, καθ' ὅλην αὐτῆς τὴν διάρκειαν, ὅσον ἀφορᾷ :

(Ι) Τὰ πλοῖα ἐφ' ὧν δὲν ἐφαρμόζεται ἡ παροῦσα Σύμβασις.

(ΙΙ) Τὰ πλοῖα, ἐφ' ὧν ἐφαρμόζεται μὲν ἡ παροῦσα Σύμβασις, ἀλλ' ἐπὶ τῶν ζητημάτων μόνον ἐκείνων διὰ τὰ ὁποῖα δὲν προβλέπει αὕτη ρητῶς.

(γ) Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν αἱ τοιαῦται συνθῆκαι, συμβάσεις ἢ συμφωνίαι συγκρούονται πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως, αἱ διατάξεις τῆς τελευταίας ὑπερισχύουν.

(δ) Πᾶν θέμα, δι' ὃ δὲν προβλέπει ἡ παροῦσα Σύμβασις, ρυθμίζεται ὑπὸ τῆς νομοθεσίας τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν.

Ἄρθρον ΥΙΙΙ

Εἰδικοὶ Κανόνες θεσπιζόμενοι κατόπιν συμφωνίας

Ὁσάκις κατὰ τὴν παροῦσαν Σύμβασιν θεσπίζονται εἰδικοὶ Κανόνες διὰ συμφωνίας μεταξὺ ὅλων τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν ἢ τινῶν ἐξ αὐτῶν, οἱ κανόνες οὗτοι δέον νὰ γνωστοποιοῦνται εἰς τὸν Ὀργανισμόν, ἵνα ἀνακοινοῦνται εἰς τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη.

Ἄρθρον ΙΧ

Τροποποιήσεις

(α) (Ι) Ἡ παροῦσα Σύμβασις δύναται νὰ τροποποιηθῆ διὰ κοινῆς συμφωνίας μεταξὺ τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν.

(ΙΙ) Ἐπὶ τῇ αἰτήσει οἱουδήποτε τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν, ἡ πρότασις τροποποιήσεως δέον νὰ ἀνακοινωθῆ ὑπὸ τοῦ Ὀργανισμοῦ εἰς πάντα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη, πρὸς ἐξέτασιν καὶ ἀποδοχήν, συμφώνως τῇ παρούσῃ παραγράφῳ.

(β) (Ι) Τροποποίησις τῆς παρούσης Συμβάσεως δύναται ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν νὰ προταθῆ εἰς τὸν Ὀργανισμὸν παρ' οἱουδήποτε τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν. Ἐὰν ἡ πρότασις αὕτη γίνῃ ἀποδεκτὴ διὰ πλειοψηφίας τῶν δύο τρίτων τῆς Συνελεύσεως τοῦ Ὀργανισμοῦ (ἐφεξῆς καλουμένης «Συνελεύσεως») κατόπιν συστάσεως γενομένης ἀποδεκτῆς διὰ πλειοψηφίας τῶν δύο τρίτων τῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτικῆς Ἀσφαλείας τοῦ Ὀργανισμοῦ (ἐφεξῆς καλουμένης «Ἐπιτροπῆς Ναυτικῆς Ἀσφαλείας»), ἡ πρότασις δέον νὰ γνωστοποιηθῆ ὑπὸ τοῦ Ὀργανισμοῦ εἰς πάντα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη πρὸς ἀποδοχήν.

(ΙΙ) Πᾶσα σύστασις τοιαύτης φύσεως τῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτικῆς Ἀσφαλείας δέον νὰ γνωστοποιῆται παρὰ τοῦ Ὀργανισμοῦ εἰς πάντα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη, πρὸς ἐξέτασιν, τουλάχιστον ἓξ μῆνας πρὶν ἐξετασθῆ παρὰ τῆς Συνελεύσεως.

(γ) (Ι) Ἡ Διάσκεψις τῶν Κρατῶν πρὸς ἐξέτασιν τῶν προτεινομένων τροποποιήσεων τῆς παρούσης Συμβάσεως παρ' οἱουδήποτε Συμβαλλομένου Κράτους, δέον νὰ συγκαλῆται εἰς οἱονδήποτε χρόνον παρὰ τοῦ Ὀργανισμοῦ, τῇ αἰτήσει τοῦ ἑνὸς τρίτου τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν.

(ΙΙ) Πᾶσα τροποποίησις γενομένη ἀποδεκτὴ εἰς μίαν τοιαύτην Διάσκεψιν διὰ πλειοψηφίας τῶν δύο τρίτων τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν, δέον νὰ γνωστοποιῆται παρὰ τοῦ Ὀργανισμοῦ πρὸς πάντα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη πρὸς ἀποδοχήν.

(δ) Οἱαδήποτε τροποποίησις γνωστοποιηθεῖσα εἰς τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη πρὸς ἀποδοχὴν κατὰ τὴν παράγραφον (β) ἢ (γ) τοῦ παρόντος ἄρθρου θὰ τίθεται ἐν ἰσχύϊ δι' ὅλα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη, 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 Συμβαλλομένω 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 ἀντιπροσωπευομένων Κρατῶν, τῇ συγκαταθέσει καὶ τῶν δύο τρίτων τῶν διὰ τῆς παρούσης Συμβάσεως Συμβληθέντων Κρατῶν, ἢ μία Συνέλευσις συγκαλουμένη συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον (γ) τοῦ παρόντος ἄρθρου, διὰ πλειοψηφίας τῶν δύο τρίτων, δύνανται νὰ καθορίσουν κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἀποδοχῆς τῆς τροποποιήσεως, ὅτι αὕτη εἶναι τοιαύτης σπουδαιότητος, ὥστε οἱονδήποτε Συμβαλλόμενον Κράτος, ὅπερ ἤθελεν ὑποβάλει δήλωσιν 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 λῆξιν τῆς ρηθείσης προθεσμίας, νὰ συμμετέχῃ εἰς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν.

(στ) Πᾶσα τροποποίησις τῆς παρούσης Συμβάσεως γενομένη βάσει τοῦ παρόντος ἄρθρου καὶ ἀφορῶσα τὸ κατασκεύασμα τοῦ πλοίου ἐφαρμόζεται μόνον ἐπὶ τῶν πλοίων ἐκείνων τῶν ὁποίων ἡ τρόπις ἐτέθη μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς ἐν ἰσχύϊ θέσεως τῆς τροποποιήσεως ταύτης.

(ζ) Ὁ Ὀργανισμὸς ὀφείλει νὰ εἰδοποιῇ πάντα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη περὶ ὅλων τῶν τροποποιήσεων αἵτινες τίθενται ἐν ἰσχύϊ κατὰ τὸ παρὸν ἄρθρον **ὡς καὶ περὶ** τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος των.

(η) Πᾶσα ἀποδοχὴ ἢ δήλωσις κατὰ τὸ παρὸν ἄρθρον δέον νὰ γνωστοποιῆται γραπτῶς εἰς τὸν Ὀργανισμόν, ὅστις θὰ γνωστοποιῇ τὴν λῆψιν τῆς ἀποδοχῆς ἢ δηλώσεως πρὸς ὅλα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη.

Ἄρθρον X

Ὑπογραφὴ καὶ Ἀποδοχὴ

(α) Ἡ παροῦσα Σύμβασις θέλει παραμείνει ἀνοικτὴ πρὸς ὑπογραφὴν ἐπὶ ἕνα μῆνα ἀπὸ σήμερον καὶ ἐν συνεχείᾳ ἀνοικτὴ πρὸς ἀποδοχήν.

Τὰ Κράτη δύνανται νὰ προσχωρήσουν εἰς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν διά :

(Ι) τῆς ὑπογραφῆς ἄνευ ἐπιφυλάξεως ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἀποδοχήν,

(ΙΙ) τῆς ὑπογραφῆς μετ' ἐπιφυλάξεως τῆς ἀποδοχῆς, ἀκολουθούσης τῆς ἀποδοχῆς,

(ΙΙΙ) τῆς ἀποδοχῆς.

(β) Ἡ ἀποδοχὴ γίνεται διὰ καταθέσεως ἐγγράφου δηλώσεως παρὰ τῷ Ὀργανισμῷ, ὅστις ὀφείλει νὰ εἰδοποιήσῃ πάντα τὰ Κράτη, ἅτινα ἀπεδέχθησαν ἤδη τὴν Σύμβασιν, περὶ τῆς λήψεως πάσης νέας ἀποδοχῆς καὶ τῆς ἡμερομηνίας τῆς λήψεώς της.

Ἄρθρον XI

Ἔναρξις ἰσχύος

(α) Ἡ παροῦσα Σύμβασις θέλει ἰσχύσει δώδεκα μῆνας μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν κατὰ τὴν ὁποίαν θὰ ἔχουν κατατεθῆ συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον X τοὐλάχιστον δέκα πέντε ἀποδοχαί, εἰς τὰς ὁποίας θὰ περιλαμβάνωνται ἑπτὰ Κράτη, κατέχοντα ἕκαστον ὁλικὴν χωρητικότητα οὐχὶ μικροτέραν τοῦ ἑνὸς ἑκατομμυρίου κόρων. Ὁ Ὀργανισμὸς θέλει εἰδοποιήσει πάντα τὰ ὑπογράψαντα ἢ ἀποδεχθέντα τὴν Σύμβασιν Κράτη περὶ τῆς ἡμερομηνίας καθ' ἣν αὕτη θέλει τεθῆ ἐν ἰσχύϊ .

(β) Ἀποδοχαὶ κατατιθέμεναι μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς παρούσης Συμβάσεως θὰ ἔχουσιν ἰσχὺν τρεῖς μῆνας μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς καταθέσεώς των.

Ἄρθρον XII

Καταγγελία

(α) Ἡ παροῦσα Σύμβασις δύναται νὰ καταγγελθῇ παρ' οἱουδήποτε Συμβαλλομένου Κράτους εἰς πάντα χρόνον μετὰ πάροδον πέντε ἐτῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας καθ' ἣν ἡ Σύμβασις ἤρχισεν ἰσχύουσα διὰ τὸ Κράτος τοῦτο.

(β) Ἡ καταγγελία γίνεται δι' ἐγγράφου δηλώσεως ἀπευθυνομένης εἰς τὸν Ὀργανισμόν, ὅστις ὀφείλει νὰ γνωστοποιῇ εἰς τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη τὰς λαμβανομένας καταγγελίας καὶ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς λήψεως αὐτῶν.

(γ) Ἡ καταγγελία θὰ λαμβάνῃ ἰσχὺν ἓν ἔτος μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς λήψεως τῆς σχετικῆς δηλώσεως ἢ μετὰ τὴν λῆξιν πάσης ἄλλης μακροτέρας χρονικῆς περιόδου καθοριζομένης ἐν τῇ δηλώσει.

Ἄρθρον XIII

Ἐδάφη

(α) (1) Τὰ Ἡνωμένα Ἔθνη, εἰς ἃς περιπτώσεις ἔχουσι τὴν Διοίκησιν ἐδάφους τινός, ἢ ὅταν Συμβαλλόμενον Κράτος εἶναι ὑπεύθυνον διὰ τὰς διεθνεῖς σχέσεις ἐδάφους τινός, δέον ὅπως ὅσον τὸ δυνατὸν ἐνωρίτερον συσκεφθῶσι μετὰ τοῦ ἐδάφους τούτου μὲ σκοπὸν τὴν ἐπέκτασιν τῆς ἐφαρμογῆς τῆς παρούσης Συμβάσεως εἰς τὸ ἔδαφος τοῦτο καὶ δύνανται ἀνὰ πᾶσαν στιγμήν, διὰ γραπτῆς δηλώσεως ἀπευθυνομένης εἰς τὸν Ὀργανισμόν, νὰ δηλώσωσιν ὅτι ἡ παροῦσα Σύμβασις θέλει ἐπεκταθῆ εἰς τοιοῦτον ἔδαφος.

(ΙΙ) Ἡ παροῦσα Σύμβασις θὰ ἐπεκτείνεται εἰς τὸ ἐν τῇ γραπτῇ δηλώσει κατονομαζόμενον ἔδαφος, εἴτε ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς λήψεώς της εἴτε ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς καθοριζομένης ἐν τῇ δηλώσει.

(β) (Ι) Τὰ Ἡνωμένα Ἔθνη ἢ οἱονδήποτε Συμβαλλόμενον Κράτος, ἅτινα ὑπέβαλον δήλωσιν κατὰ τὴν παράγραφον (α) τοῦ παρόντος ἄρθρου, δύνανται ἀνὰ πᾶσαν στιγμήν, μετὰ πάροδον πέντε ἐτῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας καθ' ἣν ἐπεξετάθη εἰς ἔδαφός τι ἡ ἐφαρμογὴ τῆς Συμβάσεως, νὰ δηλώσουν γραπτῶς πρὸς τὸν Ὀργανισμὸν ὅτι ἡ παροῦσα Σύμβασις θέλει παύσει νὰ ἐφαρμόζηται εἰς τὸ ἐν τῇ δηλώσει ἀναφερόμενον ἔδαφος.

(ΙΙ) Ἡ παροῦσα Σύμβασις θὰ παύσῃ νὰ ἐπεκτείνεται εἰς τὸ ἐν τῇ δηλώσει ἀναφερόμενον ἔδαφος ἓν ἔτος ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς λήψεως τῆς δηλώσεως ὑπὸ τοῦ Ὀργανισμοῦ ἢ μετὰ τὴν λῆξιν πάσης ἄλλης μακροτέρας χρονικῆς περιόδου καθοριζομένης ἐν τῇ δηλώσει.

(γ) Ὁ Ὀργανισμὸς ὀφείλει νὰ εἰδοποιῇ πάντα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη περὶ τῆς ἐπεκτάσεως τῆς παρούσης Συμβάσεως εἰς οἱαδήποτε ἐδάφη κατὰ τὴν παράγραφον (α) τοῦ παρόντος ἄρθρου, ὡς καὶ περὶ τῆς λήξεως τῆς τοιαύτης ἐπεκτάσεως κατὰ τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (β), καθορίζων εἰς ἑκάστην περίπτωσιν, τὴν ἡμερομηνίαν ἀφ' ἧς ἡ παροῦσα Σύμβασις, ἔπαυσεν ἢ θέλει παύσει ἰσχύουσα.

Ἄρθρον XIV

Κατάθεσις.

Ἡ παροῦσα Σύμβασις θὰ κατατεθῇ εἰς τὰ Ἀρχεῖα τοῦ Ὀργανισμοῦ καὶ ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς τοῦ Ὀργανισμοῦ θὰ διαβιβάσῃ ἐπικυρωμένα 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 Ὀργανισμοῦ παρὰ τῷ Γενικῷ Γραμματεῖ τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν.

Εἰς πίστωσιν τῶν ἀνωτέρω, οἱ κάτωθι ὑπογεγραμμένοι Πληρεξούσιοι ὑπέγραψαν τὴν παροῦσαν Σύμβασιν.

Ἐγένετο ἐν Λονδίνῳ τὴν δεκάτην ἑβδόμην Ἰουνίου 1960, εἰς ἁπλοῦν κείμενον εἰς Ἀγγλικὴν καὶ Γαλλικὴν γλῶσσαν, ἑκάστου κειμένου ἔχοντος ἴσην ἰσχύν.

Τὰ ἀρχικὰ κείμενα θὰ κατατεθῶσι παρὰ τῷ Διακυβερνητικῷ Ναυτιλιακῷ Συμβουλευτικῷ Ὀργανισμῷ, ὁμοῦ μὲ τὰ κείμενα εἰς τὴν Ρωσσικὴν καὶ Ἱσπανικὴν γλῶσσαν ἅτινα θὰ εἶναι μεταφράσεις :

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἀργεντινῆς Δημοκρατίας :
C. A. SANCHEZ SANUDO
M. H. CALZOLARI
N.G. PALACIOS
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Κοινοπολιτείας τῆς Αὐστραλίας :
T. NORRIS
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Βασιλείου τοῦ Βελγίου :
R. L. VAN MEERBEKE
R. E. VANCRAEYNEST
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Βραζιλίας :
LUIS CLOVIS DE OLIVEIRA
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Βουλγαρίας :
G. ZENGUILEKOV
(ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τῆς ἐπικυρώσεως καὶ τῆς ἀκολουθήσης δηλώσεως)

«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 Καμερούν :
CH. SAGUEZ
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Καναδᾶ :
GEORGE A. DREW
ALAN CUMYN
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Κίνας :
WU NAN—JU
(ὑπὸ τὸν ὅρον 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 ὅρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τοῦ Δομινίκου :
HECTOR GARCIA—GODOY
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Φινλανδίας :
VOLMARI SARKKA
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Γαλλικῆς Δημοκρατίας :
G. GRANDVAL
(ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τῆς μεταγενεστέρας ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ὁμοσπονδιακῆς Δημοκρατίας τῆς Γερμανίας :
H.HERWARTH
K. SCHUBERT
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Βασιλείου τῆς Ἑλλάδος :
Π. ΠΑΓΩΝΗΣ
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Οὐγγαρίας :
B. SZILAGYI
(ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τῆς ἐπικυρώσεως καὶ τῆς ἀκολουθήσης δηλώσεως)

«Ἡ Κυβέρνησις τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Οὐγγαρίας σημειοῦσα ὅτι ἡ ἔνταξις εἰς τὴν Σύμβασιν τῶν διατάξεων τῆς παρ. (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 ὅρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῶν Ἰνδιῶν :
R.L. GUPTA
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἰρλανδίας :
VALENTIN IREMONGER
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Κράτους τοῦ Ἰσραήλ :
I.J.MINTZ
M. OFER
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἰταλικῆς Δημοκρατίας :
F. GHIGLIA
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἰαπωνίας :
TORU NAKAGAWA
MASAO MIZUSHINA
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Κορέας :
TONG JIN PARK
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Κουβέϊτ :
M. QABAZARD
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Λιβερίας :
GEO T. BREWER, JR.
EDW. R. MOORE
G. BUCHANAN
E. B. MCCROHAN, JR
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τοῦ Μεξικοῦ :

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Βασιλείου τῆς Ὁλλανδίας :
C. MOOLENBURGH
E. SMIT FZN
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Νέας Ζηλανδίας :
V. G. BOIVIN
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Βασιλείου τῆς Νορβηγίας :
NEUBERTH WIE
MODOLV HAREIDE
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Πακιστάν :
MOHAMMED YOUSUF
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τοῦ Παναμᾶ :
J.MEDINA
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τοῦ Περοῦ :
RICARDO RIVERA SCHREIBER
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῶν Φιλιππίνων :
E. CAPAPAS
AGUSTIN L. MATHAY
C. CALUAG
(ὑπὸ τὸν ὅρον 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
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀποδοχῆς)
Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Κράτους τῆς Ἱσπανίας :
Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Βασιλείου τῆς Σουηδίας :
C. G. WIDELL
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀποδοχῆς)
Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἑλβετικῆς Ὁμοσπονδίας :
ARMIN DAENIKER
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀποδοχῆς)
Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἑνώσεως τῶν Σοβιετικῶν Σοσιαλιστικῶν Δημοκρατιῶν :
A. SOLDATOV
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἐπικυρώσεως μὲ ἐπιφύλαξιν)

«Ἡ Κυβέρνησις τῆς Ἑνώσεως τῶν Σοβιετικῶν Σοσιαλιστικῶν Δημοκρατιῶν σημειοῦσα ὅτι ἡ ἔνταξις 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 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 δεσμευμένην ὡς πρὸς τὰς ἀνωτέρω διατάξεις τῆς συμβάσεως».

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἡνωμένης Ἀραβικῆς Δημοκρατίας:
A. LOUSTAN
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀποδοχῆς)
Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρεταννίας καὶ τῆς Βορείου Ἰρλανδίας :
GILMOYR ZENKINS
PERCY FAULKNER
DENNIS C. HASELGROVE
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀποδοχῆς)
Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς :
ALFRED C. RICHMOND
R. T. MERRILL
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀποδοχῆς)
Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Βενεζουέλας :
IGNACIO IRIBARREN BORGES
A. PICARDI
A. DE PEDRAZA
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀποδοχῆς)
Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ὁμοσπονδιακῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Γιουγκοσλαυΐας :
LJUBISA VESELINOVIC
(ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ἀποδοχῆς)

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ I.

Γενικαὶ Διατάξεις

ΜΕΡΟΣ Α'.

Ἐφαρμογαί, ὁρισμοί 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 ἔκτασις τῆς ἐφαρμογῆς των.

Κανονισμὸς 2

Ὁρισμοὶ

Κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν παρόντων Κανονισμῶν, ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως ρητῶς προβλέπεται :

(α) «Κανονισμοὶ» σημαίνει τοὺς Κανονισμοὺς τοὺς ἀναφερομένους εἰς τὸ ἄρθρον 1 (α) τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(β) «Ἀρχὴ» σημαίνει τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Κράτους ὅπου τὸ πλοῖον εἶναι νηολογημένον.

(γ) «Ἐγκεκριμένος» σημαίνει ἐγκεκριμένος παρ' Ἀρχῆς τινος.

(δ) «Διεθνὴς πλοῦς» εἶναι ὁ πλοῦς ἀπὸ χώραν εἰς ἣν ἐφαρμόζεται ἡ παροῦσα Σύμβασις, εἰς τινα λιμένα ἐκτὸς τῆς χώρας ταύτης ἢ καὶ ἀντιστρόφως. Ὑπὸ τὴν ἔννοιαν ταύτην ὡς ἰδιαιτέρα Χώρα θεωρεῖται καὶ πᾶν ἔδαφος, διὰ τὰς διεθνεῖς σχέσεις τοῦ ὁποίου εἶναι ἐπιφορτισμένον Συμβαλλόμενόν τι Κράτος ἢ τὸ ἔδαφος τὸ εὑρισκόμενον ὑπὸ τὴν Διοίκησιν τοῦ Ὀργανισμοῦ Ἡνωμένων Ἐθνῶν.

(ε) Ἐπιβάτης θεωρεῖται πᾶν πρόσωπον ἐκτός :

(I) τοῦ Πλοιάρχου καὶ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος ἢ ἄλλων προσώπων χρησιμοποιουμένων ἢ ἀσχολουμένων ὑπὸ οἱανδήποτε ἰδιότητα ἐν τῷ πλοίῳ διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου τούτου, καὶ

(II) τῶν κάτω τοῦ ἑνὸς ἔτους παιδίων.

(στ) Ἐπιβατηγὸν πλοῖον εἶναι τὸ πλοῖον ὅπερ μεταφέρει πλείονας τῶν δώδεκα ἐπιβατῶν.

(ζ) Φορτηγὸν πλοῖον εἶναι πᾶν πλοῖον μὴ ἐπιβατηγόν.

(η) Δεξαμενόπλοιον εἶναι φορτηγὸν πλοῖον, κατεσκευασμένον ἢ διεσκευασμένον διὰ τὴν μεταφορὰν εἰς χύμα ὑγρῶν φορτίων εὐφλέκτου φύσεως.

(θ) Ἁλιευτικὸν πλοῖον εἶναι τὸ πλοῖον ὅπερ χρησιμοποιεῖται διὰ τὴν ἁλίειαν ἰχθύων, φαλαινῶν, φωκῶν, θαλασσίων, ἵππων ἢ ἄλλων ὑπάρξεων τοῦ ζωϊκοῦ βασιλείου ἐν θαλάσσῃ.

(ι) Πυρηνόπλοιον εἶναι τὸ πλοῖον ὅπερ εἶναι ἐφωδιασμένον μὲ ἐγκατάστασιν πυρηνικῆς ἐνεργείας.

(ια) «Νέον πλοῖον» σημαίνει πλοῖον τοῦ ὁποίου ἡ τρόπις ἐτέθη τὴν ἡμέραν τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως ἢ μεταγενεστέρως.

(ιβ) «Ὑπάρχον 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 ἐπί :

(I) τῶν πολεμικῶν πλοίων καὶ ὁπλιταγωγῶν.
(II) τῶν φορτηγῶν κάτω τῶν 500 κ.ο.χ.
(III) τῶν ἄνευ μηχανικῆς προώσεως πλοίων.
(IV) τῶν ξυλίνων πλοίων πρωτογόνου κατασκευῆς, ὡς τὰ DROWS, JUNKS κλπ.
(V) τῶν πλοίων ψυχαγωγίας, μὴ χρησιμοποιουμένων δι' ἐμπορικὰς μεταφοράς
(VI) τῶν Ἁλιευτικῶν 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 χαρασσομένης 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, διατεθῇ ὅπως ἐκτελέσῃ μεμονωμένον διεθνὲς ταξίδιον δύναται νὰ ἀπαλλαγῇ ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς διατάξεών τινων τῶν παρόντων Κανονισμῶν, ὑπὸ

τὸν ὅρον ὅτι συμμορφοῦται πρὸς τὰς διατάξεις Ἀσφαλείας, αἵτινες, κατὰ τὴν γνώμην τῆς Ἀρχῆς, ἐνδείκνυνται διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ταξιδίου τούτου.

Κανονισμὸς 5

Ἰσοδύναμα

(α) Ὅπου οἱ παρόντες Κανονισμοὶ ἀπαιτοῦν ὅπως εἰδικόν τι ἐξάρτημα, ὑλικόν, ὄργανον ἢ συσκευὴ ἢ ἀνάλογος τύπος τούτων ἐφαρμόζηται ἢ φέρηται ἐπὶ ἑνὸς πλοίου, ἢ ὅτι εἰδική τις διάταξις πρέπει νὰ ἀκολουθῆται, δύναται ἡ Ἀρχὴ νὰ ἐπιτρέψῃ ἀντ' αὐτῶν πᾶν ἕτερον ἐξάρτημα, ὑλικόν, ὄργανον ἢ συσκευὴ ἢ ἀνάλογον τύπον τούτων, ὅπως ἐφαρμόζηται ἢ φέρηται 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 τοὐλάχιστον τῆς αὐτῆς ἀποδόσεως μὲ τὴν ὑπὸ τῆς Συμβάσεως ἀπαιτουμένην.

(β) Ἡ Ἀρχὴ ἥτις κατὰ τὰ ἀνωτέρω ἀποδέχεται ἐξάρτημα, ὑλικόν, ὄργανον ἢ συσκευὴν ἢ ἀνάλογον τύπον τούτων ἢ εἰδικὸν τρόπον διατάξεως, ὀφείλει νὰ γνωστοποιῇ εἰς τὸν Ὀργανισμὸν τὰ χαρακτηριστικὰ τούτων ὁμοῦ μετ' ἐκθέσεως ἐπὶ τῶν γενομένων δοκιμῶν καὶ ὁ Ὀργανισμὸς 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 ὅ,τι ἀφορᾷ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν παρόντων Κανονισμῶν καὶ ἡ χορήγησις ἀπαλλαγῶν θὰ ἐνεργῶνται παρὰ τῶν Ὀργάνων τοῦ Κράτους, ἐν ᾧ τὸ πλοῖον εἶναι νηολογημένον, προβλεπομένου ὅτι ἡ Κυβέρνησις ἑκάστης Χώρας δύναται νὰ ἐμπιστευθῇ τὴν ἐπιθεώρησιν καὶ τὴν ἐξέτασιν εἴτε εἰς ἐντεταλμένους πρὸς τοῦτο Ἐπιθεωρητὰς εἴτε εἰς Ὀργανισμοὺς ἀνεγνωρισμένους παρ' αὐτῆς. Εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις ἡ ἐνδιαφερομένη Κυβέρνησις ἐγγυᾶται τὴν πληρότητα καὶ ἀρτιότητα τῆς ἐπιθεωρήσεως καὶ ἐξετάσεως.

Κανονισμὸς 7.

Ἀρχικαὶ καὶ Μεταγενέστεραι Ἐπιθεωρήσεις Ἐπιβατηγῶν Πλοίων.

(α) Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον δέον νὰ ὑποβάλληται εἰς τὰς κατωτέρω ἀναφερομένας ἐπιθεωρήσεις :

(Ι) Ἐπιθεώρησις πρωτοῦ τὸ πλοῖον τεθῇ ἐν ὑπηρεσίᾳ.

(ΙΙ) Περιοδικὴ Ἐπιθεώρησις ἀνὰ δώδεκα μῆνας.

(ΙΙΙ) Συμπληρωματικαὶ Ἐπιθεωρήσεις, ὁσάκις παρίστανται ἀνάγκη.

(β) Αἱ ἀνωτέρω Ἐπιθεωρήσεις δέον νὰ ἐκτελῶνται ὡς ἀκολούθως :

(Ι) Ἡ Ἐπιθεώρησις, πρωτοῦ τὸ πλοῖον τεθῇ 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 ποιὸν τοῦ ὑλικοῦ καὶ αἱ διαστάσεις τοῦ ὑλικοῦ τοῦ σκάφους, οἱ λέβητες καὶ τὰ λοιπὰ σκεύη πιέσεως καὶ τὰ ἐξαρτήματα αὐτῶν, αἱ κύριαι μηχαναὶ καὶ τὰ βοηθητικὰ μηχανήματα, αἱ ἠλεκτρικαὶ ἐγκαταστάσεις, αἱ ραδιοτηλεγραφικαὶ ἐγκαταστάσεις, αἱ ραδιοτηλεγραφικαὶ ἐγκαταστάσεις τῶν μετὰ κινητῆρος σωσιβίων λέμβων, αἱ φορηταὶ ραδιοτηλεγραφικαὶ συσκευαὶ τῶν σωσιβίων μέσων, τὰ σωστικὰ μέσα, τὰ μέσα ἐντοπισμοῦ καὶ σβέσεως πυρκαϊᾶς, αἱ κλίμακες πλοηγῶν καὶ τὰ λοιπὰ ἐφόδια, ἀνταποκρίνονται πλήρως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς παρούσης Συμβάσεως, ὡς καὶ τῶν Νόμων, Διαταγμάτων, Διαταγῶν καὶ Κανονισμῶν τῶν ἐκδιδομένων 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 ἐξασφαλίζηται ὅτι ἡ κατάστασις πάντων τῶν μερῶν τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ἐξαρτισμοῦ αὐτοῦ εἶναι καθ' ὅλα ἱκανοποιητικὴ καὶ ὅτι τὸ πλοῖον εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ πλοϊκῶν φώτων, μέσων ἐκπομπῆς ἠχητικῶν σημάτων καὶ σημάτων κινδύνου καθὼς προβλέπεται ὑπὸ τῆς παρούσης Συμβάσεως καὶ ὑπὸ τῶν Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων.

(ΙΙ) Ἡ περιοδικὴ ἐπιθεώρησις δέον νὰ περιλαμβάνῃ ἐπιθεώρησιν τοῦ σκάφους, τῶν λεβήτων καὶ λοιπῶν σκευῶν πιέσεως, τῶν μηχανημάτων καὶ τοῦ 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 πιέσεως καὶ τῶν ἐξαρτημάτων αὐτῶν, κυρίων μηχανῶν καὶ βοηθητικῶν μηχανημάτων, ἠλεκτρικῶν ἐγκαταστάσεων, ραδιοτηλεγραφικῶν ἐγκαταστάσεων καὶ ραδιοτηλεγραφικῶν ἐγκατατάσεων τῶν μετὰ κινητῆρος σωσιβίων λέμβων τῶν φορητῶν ραδιοτηλεγραφικῶν συσκευῶν σωστικῶν μέσων, τῶν σωστικῶν μέσων, τῶν μέσων ἐντοπισμοῦ καὶ σβέσεως πυρκαϊᾶς, τῶν κλιμάκων πλοηγῶν καὶ λοιπῶν ἐφοδίων, εὑρίσκεται εἰς ἱκανοποιητικὴν κατάστασιν καὶ εἶναι κατάλληλον διὰ τὴν ὑπηρεσίαν δι' ἣν προορίζεται, καὶ ὅτι συμμορφοῦται πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως ὡς καὶ τῶν Νόμων, Διαταγμάτων, Διαταγῶν καὶ Κανονισμῶν τῶν ἐκδιδομένων ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς παρούσης Συμβάσεως. Τὰ πλοϊκὰ φῶτα καὶ τὰ μέσα ἐκπομπῆς ἠχητικῶν σημάτων καὶ σημάτων κινδύνου τῶν φερομένων ἐπὶ τοῦ πλοίου, θὰ ὑπόκεινται ἐπίσης εἰς τὴν ἀνωτέρω ἀναφερομένην ἐπιθεώρησιν ἵνα ἐξασφαλισθῇ ὅτι ἀνταποκρίνονται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς παρούσης Συμβάσεως καὶ τῶν Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς ἀποφυγὴν Συγκρούσεων.

(ΙΙΙ) Ἐπιθεώρησις γενικὴ ἢ μερική, ἀναλόγως τῶν περιστάσεων, δέον νὰ ἐνεργῆται εἰς πᾶσαν περίπτωσιν ἀτυχήματος ἢ ἀνακαλύψεως ἐλαττώματος ἐπηρεάζοντος τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου ἢ τὴν ἀποδοτικότητα ἢ πληρότητα τῶν σωστικῶν αὐτοῦ μέσων ἢ ἄλλων ἐφοδίων ἢ ὁσάκις ἐκτελοῦνται σοβαραὶ ἐπισκευαὶ ἢ ἀντικαταστάσεις. Ἡ ἐπιθεώρησις δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐξασφαλίζεται ὅτι αἱ ἀπαραίτητοι ἐπισκευαὶ ἢ ἀντικαταστάσεις ἐξετελέσθησαν ἱκανοποιητικῶς, ὅτι τὸ ὑλικὸν καὶ ἡ ἐκτέλεσις τῆς ἐργασίας τῶν τοιούτων ἐπισκευῶν ἢ ἀντικαταστάσεων εἶναι ἀπὸ πάσης ἀπόψεως ἱκανοποιητικὴ καὶ ὅτι τὸ πλοῖον συμμορφοῦται ἀπὸ πάσης ἀπόψεως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως καὶ τῶν Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων, διαταγμάτων, διαταγῶν καὶ κανονισμῶν τῶν ἐκδιδομένων ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(γ) (Ι) Οἱ νόμοι, τὰ διατάγματα, αἱ διαταγαὶ καὶ οἱ κανονισμοί, περὶ ὧν ἡ παράγραφος (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, δέον νὰ ἐξασφαλίζωσιν ὅτι ἀπὸ πάσης ἀπόψεως ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ, τὸ πλοῖον θὰ εἶναι κατάλληλον διὰ τὴν ὑπηρεσίαν δι' ἣν προορίζεται.

(ΙΙ) Οἱ νόμοι, τὰ διατάγματα, αἱ διαταγαὶ καὶ οἱ κανονισμοὶ οὗτοι δέον νὰ καθορίζουν μεταξὺ ἄλλων, τοὺς τηρητέους κανόνας κατὰ τὰς ἀρμ-

κὰς καὶ μεταγενεστέρας ὑδραυλικὰς δοκιμὰς ἢ ἄλλας ἐναλλακτικῶς ἀποδεκτὰς δοκιμὰς εἰς ἃς θὰ ὑποβάλλωνται οἱ κύριοι καὶ οἱ βοηθητικοὶ λέβητες, αἱ συνδέσεις, οἱ ἀτμαγωγοὶ σωλῆνες, οἱ συλλέκται ὑψηλῆς πιέσεως καὶ αἱ δεξαμεναὶ καυσίμου τῶν μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως καὶ θὰ περιλαμβάνουν τὸν ἀκολουθητέον τρόπον ἐκτελέσεως τῶν δοκιμῶν καὶ τὸ χρονικὸν διάστημα μεταξὺ δύο διαδοχικῶν δοκιμῶν.

Κανονισμὸς 8.

Ἐπιθεωρήσεις Σωστικῶν Μέσων καὶ ἄλλων ἐφοδίων ἐξοπλισμοῦ τῶν Φορτηγῶν πλοίων

Τὰ σωστικὰ μέσα, ἐξαιρέσει τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς ἐγκαταστάσεως ἐπὶ τῶν μετὰ κινητῆρος σωσιβίων λέμβων ἢ τῆς φορητῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συσκευῆς τῶν μετὰ κινητῆρος σωστικῶν μέσων καὶ τῶν μέσων σβέσεως πυρκαϊᾶς τῶν φορτηγῶν πλοίων δι' ἃ ἐφαρμόζονται τὰ Κεφάλαια ΙΙ καὶ ΙΙΙ τῶν παρόντων Κανονισμῶν, δέον νὰ ὑποβάλλωνται εἰς ἀρχικὰς καὶ μεταγενεστέρας ἐπιθεωρήσεις, καθὼς προβλέπεται διὰ τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα εἰς τὸν Κανονισμὸν 7 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, μὲ ἀντικατάστασιν τῶν δώδεκα μηνῶν διὰ 24 εἰς τὸ ἐδάφιον (α) (ΙΙ) τοῦ Κανονισμοῦ τούτου. Τὰ μέσα ἐλέγχου πυρκαϊᾶς εἰς τὰ νέα πλοῖα καὶ αἱ κλίμακες τῶν πλοηγῶν, τὰ πλοϊκὰ φῶτα καὶ τὰ μέσα ἐκπομπῆς ἠχητικῶν σημάτων τὰ φερόμενα ἐπὶ τῶν νέων καὶ τῶν ὑπαρχόντων πλοίων, θὰ περιλαμβάνωνται εἰς τὰς ἐπιθεωρήσεις, πρὸς τὸν σκοπὸν νὰ ἐξασφαλισθῇ ὅτι ταῦτα ἀνταποκρίνονται πλήρως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς παρούσης Συμβάσεως καὶ ὅπου οὗτοι ἐφαρμόζονται, πρὸς τοὺς Διεθνεῖς Κανονισμοὺς πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων.

Κανονισμὸς 9.

Ἐπιθεωρήσεις τῶν Ραδιοτηλεγραφικῶν Ἐγκαταστάσεων τῶν Φορτηγῶν Πλοίων.

Αἱ ραδιοτηλεγραφικαὶ ἐγκαταστάσεις τῶν φορτηγῶν πλοίων δι' ἃς ἐφαρμόζεται τὸ Κεφάλαιον ΙΥ τῶν παρόντων Κανονισμῶν, καθὼς καὶ πᾶσα ραδιοτηλεγραφικὴ ἐγκατάστασις τῶν μετὰ κινητῆρος σωσιβίων λέμβων ἢ αἱ φορηταὶ ραδιοτηλεγραφικαὶ συσκευαὶ τῶν σωστικῶν μέσων ἅτινα φέρονται συμφώνως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κεφαλαίου ΙΙΙ τῶν παρόντων Κανονισμῶν, δέον νὰ ὑποβάλλωνται εἰς ἀρχικὰς καὶ μεταγενεστέρας ἐπιθεωρήσεις, ὡς προβλέπεται διὰ τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα ἐν τῷ Κανονισμῷ 7 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

Κανονισμὸς 10.

Ἐπιθεώρησις Σκάφους, Μηχανῆς καὶ Ἐξαρτισμοῦ Φορτηγῶν Πλοίων.

Τὸ σκάφος, αἱ μηχαναὶ καὶ ὁ ἐξαρτισμὸς (ἐκτὸς τῶν μερῶν ἐκείνων διὰ τὰ ὁποῖα ἔχουσιν ἐκδοθῇ Πιστοποιητικὰ Ἀσφαλείας Ἐξαρτισμοῦ Φορτηγῶν Πλοίων, Πιστοποιητικὰ Ἀσφαλείας Ραδιοτηλεγραφίας ἢ Πιστοποιητικὰ Ἀσφαλείας Ραδιοτηλεφωνίας) ἑνὸς φορτηγοῦ πλοίου, θὰ ἐπιθεωροῦνται μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τῆς κατασκευῆς αὐτῶν, καὶ κατόπιν κατὰ τοιοῦτον τρόπον καὶ κατὰ χρονικὰ διαστήματα ὡς ἡ Ἀρχὴ ἤθελε κρίνει ἀναγκαῖον, ἵνα ἐξασφαλισθῇ ὅτι ἡ κατάστασις αὐτῶν εἶναι ἀπὸ πάσης ἀπόψεως ἱκανοποιητική. Ἡ ἐπιθεώρησις θὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐξασφαλίζεται ὅτι ἡ διάταξις, τὸ ὑλικὸν καὶ αἱ διαστάσεις τοῦ ὑλικοῦ τῆς κατασκευῆς, οἱ λέβητες καὶ λοιπὰ σκεύη πιέσεως καὶ τὰ ἐξαρτήματα αὐτῶν, αἱ κύριαι μηχαναὶ καὶ τὰ βοηθητικὰ μηχανήματα, αἱ ἠλεκτρικαὶ ἐγκαταστάσεις καὶ λοιπὰ ἐφόδια εἶναι ἀπὸ πάσης ἀπόψεως ἱκανοποιητικὰ διὰ τὴν ὑπηρεσίαν δι' ἣν τὸ πλοῖον προορίζεται.

Κανονισμὸς 11.

Τήρησις τῶν Ὅρων κατόπιν τῆς Ἐπιθεωρήσεως.

Μετὰ τὴν συμπλήρωσιν μιᾶς ἐπιθεωρήσεως κατὰ τὸν Κανονισμὸν 7 ἢ τοὺς κανονισμοὺς 8, 9 καὶ 10, οὐδεμία μεταβολὴ ἐπιτρέπεται εἰς τὰς διατάξεις κατασκευῆς τοῦ σκάφους, τῶν μηχανῶν, τοῦ ἐξοπλισμοῦ κ.λ.π. τῶν ὁποίων ἐγένετο ἐπιθεώρησις, ἄνευ ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς

Κανονισμὸς 12

Ἔκδοσις Πιστοποιητικῶν

(α) (Ι) Πιστοποιητικὸν καλούμενον Πιστοποιητικὸν Ἀσφαλείας Ἐπιβατηγοῦ Πλοίου, θὰ ἐκδίδεται κατόπιν ἐξετάσεως καὶ ἐπιθεωρήσεως, διὰ πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον ὅπερ πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Κεφαλαίων ΙΙ, ΙΙΙ καὶ ΙΥ καὶ τὰς λοιπὰς σχετικὰς ἀπαιτήσεις τῶν παρόντων Κανονισμῶν.

(ΙΙ) Πιστοποιητικὸν καλούμενον Πιστοποιητικὸν Ἀσφαλείας Κατασκευῆς Φορτηγοῦ Πλοίου, θὰ ἐκδίδεται κατόπιν ἐπιθεωρήσεως, διὰ πᾶν φορτηγὸν πλοῖον ὅπερ πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις ἐπιθεωρήσεως τὰς καθοριζομένας διὰ τοῦ Κανονισμοῦ 10 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καὶ τὸ ὁποῖον πληροῖ τὰς ἐφαρμοστέας ἀπαιτήσεις τοῦ Κεφαλαίου ΙΙ, ἐξαιρέσει τῶν σχετικῶν πρὸς τὰ μέσα ἐλέγχου καὶ σβέσεως πυρκαϊᾶς.

(ΙΙΙ) Πιστοποιητικὸν καλούμενον Πιστοποιητικὸν Ἀσφαλείας Ἐξαρτισμοῦ Φορτηγοῦ πλοίου, θὰ ἐκδίδεται κατόπιν ἐπιθεωρήσεως, διὰ πᾶν φορτηγὸν πλοῖον τὸ ὁποῖον πληροῖ τὰς σχετικὰς ἀπαιτήσεις τῶν Κεφαλαίων ΙΙ καὶ ΙΙΙ καὶ πᾶσαν ἄλλην σχετικὴν ἀπαίτησιν τῶν παρόντων Κανονισμῶν.

(ΙΥ) Πιστοποιητικὸν καλούμενον Πιστοποιητικὸν Ἀσφαλείας Ραδιοτηλεγραφίας Φορτηγοῦ πλοίου, θὰ ἐκδίδεται κατόπιν ἐπιθεωρήσεως διὰ πᾶν φορτηγὸν πλοῖον, ὅπερ φέρει ραδιοτηλεγραφικὴν ἐγκατάστασιν ἥτις πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κεφαλαίου ΙΥ καὶ πᾶσαν ἄλλην σχετικὴν ἀπαίτησιν τῶν παρόντων Κανονισμῶν.

(Υ) Πιστοποιητικὸν καλούμενον Πιστοποιητικὸν Ἀσφαλείας Ραδιοτηλεφωνίας Φορτηγοῦ πλοίου, θὰ ἐκδίδεται κατόπιν ἐπιθεωρήσεως, διὰ πᾶν φορτηγὸν πλοῖον ὅπερ φέρει ραδιοτηλεφωνικὴν ἐγκατάστασιν ἥτις πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κεφαλαίου ΙΥ καὶ πᾶσαν ἄλλην σχετικὴν ἀπαίτησιν τῶν παρόντων Κανονισμῶν.

(ΥΙ) Ὅταν χορηγῆται ἐξαίρεσις εἰς πλοῖον δυνάμει καὶ συμφώνως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν παρόντων Κανονισμῶν, θὰ ἐκδίδεται πιστοποιητικὸν καλούμενον Πιστοποιητικὸν Ἀπαλλαγῆς, ἐπὶ πλέον τῶν πιστοποιητικῶν τῶν καθοριζομένων εἰς τὴν παροῦσαν παράγραφον.

(ΥΙΙ) Πιστοποιητικὰ Ἀσφαλείας Ἐπιβατηγοῦ Πλοίου, Πιστοποιητικὰ Ἀσφαλείας Κατασκευῆς Φορτηγοῦ πλοίου, Πιστοποιητικὰ Ἀσφαλείας Ἐξαρτισμοῦ Φορτηγοῦ Πλοίου, Πιστοποιητικὰ Ἀσφαλείας Ραδιοτηλεγραφίας Φορτηγοῦ πλοίου, Πιστοποιητικὰ ἀσφαλείας Ραδιοτηλεφωνίας Φορτηγοῦ πλοίου καὶ Πιστοποιητικὰ Ἀπαλλαγῆς θὰ ἐκδίδωνται εἴτε ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς εἴτε ὑπὸ προσώπου ἢ Ὀργανισμοῦ δεόντως ὑπ' αὐτῆς ἐξουσιοδοτημένων. Εἰς πᾶσαν περίπτωσιν ἡ Ἀρχὴ αὕτη ἀναλαμβάνει πᾶσαν εὐθύνην διὰ τὸ Πιστοποιητικόν.

(β) Ἀνεξαρτήτως πάσης ἄλλης διατάξεως τῆς παρούσης Συμβάσεως, πᾶν πιστοποιητικὸν ἐκδοθὲν δυνάμει καὶ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως Ἀσφαλείας Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ τοῦ 1948, ὅπερ εὑρίσκεται ἐν ἰσχύϊ καθ' ὃν χρόνον ἄρχεται ἡ ἰσχὺς τῆς παρούσης Συμβάσεως, διὰ τὴν Ἀρχὴν ἥτις τὸ ἐξέδωσε, θὰ παραμείνῃ ἐν ἰσχύϊ μέχρι λήξεώς του κατὰ τοὺς ὅρους τοῦ Κανονισμοῦ 13 τοῦ Κεφαλαίου 1 τῆς Συμβάσεως ταύτης.

(γ) Συμβαλλόμενον Κράτος δὲν θὰ ἐκδίδῃ Πιστοποιητικὰ δυνάμει καὶ συμφώνως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ τοῦ 1948 ἢ τοῦ 1929, μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν κατὰ τὴν ὁποίαν ἡ ἀποδοχὴ τῆς παρούσης Συμβάσεως ὑπὸ τοῦ ἐν λόγῳ Κράτους ἐτέθη ἐν ἰσχύϊ.

Κανονισμὸς 13

Ἔκδοσις Πιστοποιητικοῦ παρ' ἄλλης Κυβερνήσεως

Συμβαλλόμενον Κράτος, δύναται, αἰτήσει τῆς Ἀρχῆς, νὰ διατάξῃ τὴν ἐπιθεώρησιν πλοίου τινὸς καὶ ἐὰν πεισθῇ ὅτι πληροῦνται αἱ ἀπαιτήσεις τῶν παρόντων Κανονισμῶν, νὰ προβῇ εἰς τὴν ἔκδοσιν πιστοποιητικῶν διὰ τὸ πλοῖον τοῦτο, συμφώνως πρὸς τοὺς παρόντας Κανονισμούς. Πᾶν πιστοποιητικὸν ἐκδιδόμενον κατὰ τὰ ἀνωτέρω δέον ν' ἀναφέρῃ ὅτι ἐξεδόθη τῇ αἰτήσει τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Κράτους, εἰς ὃ τὸ πλοῖον εἶναι νηολογημένον ἢ θὰ νηολογηθῇ. Τὸ πιστοποιητικὸν τοῦτο θὰ ἔχῃ τὴν αὐτὴν ἰσχὺν καὶ ἀναγνώρισιν ἣν καὶ πιστοποιητικὸν ἐκδιδόμενον κατὰ τὸν Κανονισμὸν 12 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

Κανονισμὸς 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 ἐκδίδωνται διὰ χρονικὴν περίοδον οὐχὶ μείζονα τῶν 12 μηνῶν. Τὰ Πιστοποιητικὰ Ἀσφαλείας Ἐξαρτισμοῦ Φορτηγοῦ Πλοίου θὰ ἐκδίδωνται διὰ χρονικὴν περίοδον οὐχὶ μείζονα τῶν 24 μηνῶν. Τὰ Πιστοποιητικὰ Ἀπαλλαγῆς δὲν θὰ ἰσχύουσι διὰ χρονικὴν περίοδον μείζονα τῆς χρονικῆς περιόδου τῶν Πιστοποιητικῶν εἰς τὰ ὁποῖα 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 ὁλικῆς χωρητικότητος 300 κόρων καὶ ἄνω ἀλλὰ μικροτέρας τῶν 500 κόρων, τὸ Πιστοποιητικὸν τοῦτο δύναται νὰ ἀκυρωθῇ καὶ νὰ ἐκδοθῇ νέον Πιστοποιητικὸν τοῦ ὁποίου ἡ ἰσχὺς θὰ λήγῃ 12 μῆνας μετὰ τὸ τέλος τῆς περιόδου ταύτης.

(γ) Ἐὰν πλοῖον τι κατὰ τὴν λῆξιν τῆς ἰσχύος τοῦ Πιστοποιητικοῦ του δὲν εὑρίσκεται εἰς λιμένα τοῦ Κράτους εἰς ὃ εἶναι νηολογημένον, δύναται ἡ ἰσχὺς τοῦ Πιστοποιητικοῦ νὰ παραταθῇ ὑπὸ 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 ἃς περιπτώσεις κρίνεται πρέπον καὶ λογικὸν νὰ χορηγηθῇ ἡ παράτασις αὕτη.

(δ) Οὐδενὸς Πιστοποιητικοῦ ἡ ἰσχὺς 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 ἑνὸς μηνὸς ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς λήξεως τῆς ἀναγραφομένης ἐν τῷ Πιστοποιητικῷ.

Κανονισμὸς 15

Τύπος Πιστοποιητικῶν

(α) Πάντα τὰ Πιστοποιητικὰ δέον νὰ εἶναι συντεταγμένα εἰς τὴν ἐπίσημον γλῶσσαν ἢ γλώσσας τοῦ Κράτους ὑπὸ τοῦ ὁποίου 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 ἐκδιδομένων 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 ἀντίγραφα τούτων, δέον νὰ ἀναγράφωνται διὰ λατινικῶν χαρακτήρων καὶ ἀραβικῶν ἀριθμῶν.

Κανονισμὸς 16

Ἀνάρτησις Πιστοποιητικῶν

Πάντα τὰ Πιστοποιητικὰ ἢ τὰ κεκυρωμένα ἀντίγραφα τούτων τὰ ἐκδιδόμενα κατὰ τοὺς παρόντας Κανονισμοὺς δέον νὰ ἀναρτῶνται ἐν τῷ πλοίῳ εἰς ἐμφανῆ καὶ προσιτὴν θέσιν.

Κανονισμὸς 17.

Παραδοχὴ Πιστοποιητικῶν

Πιστοποιητικὰ ἐκδιδόμενα ὑπὸ τινος τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν θὰ ἀναγνωρίζωνται 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 Πιστοποιητικὰ τὰ ἐκδιδόμενα παρ' αὐτῶν.

Κανονισμὸς 18

Παράρτημα Πιστοποιητικοῦ

(α) Ἐὰν κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν ταξειδίου 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 Πιστοποιητικόν, ἡ Κυβέρνησις, τὸ πρόσωπον ἢ ὁ Ὀργανισμὸς περὶ ὧν οἱ Κανονισμοὶ 12 καὶ 13, δύνανται 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.

Κανονισμὸς 19

Ἔλεγχος

Πᾶν πλοῖον ἐφωδιασμένον 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 ἐξακρίβωσιν 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 ὑπάλληλος ὀφείλει νὰ λάβῃ τὰ ἀναγκαῖα μέτρα, ὥστε νὰ παρεμποδισθῇ ὁ ἀπόπλους τοῦ πλοίου μέχρις ὅτου τοῦτο καταστῇ ἱκανὸν νὰ ἐκτελέσῃ πλοῦν ἄνευ κινδύνου διὰ τοὺς ἐπιβάτας ἢ τὸ πλήρωμα. Ἐὰν κατὰ τὴν ἐνέργειαν τοῦ ἐλέγχου τούτου γεννηθῇ ζήτημα οἱασδήποτε παρεμβάσεως, ὁ ἐνεργῶν τὸν ἔλεγχον ὑπάλληλος ὑποχρεοῦται νὰ εἰδοποιῇ τὸ ταχύτερον ἐγγράφως τὸν Πρόξενον τοῦ Κράτους, εἰς ὃ τὸ πλοῖον εἶναι νηολογημένον, περὶ ὅλων τῶν συνθηκῶν, ὑφ' ἃς ἡ τοιαύτη παρέμβασις κατέστη ἀναγκαία καὶ ἐπὶ πλέον ν' ἀναφέρῃ τὰ περιστατικὰ εἰς τὸν Ὀργανισμόν.

Κανονισμὸς 20

Προνόμια

Τὰ ἐκ τῆς Συμβάσεως προνόμια δὲν δύνανται νὰ εἶναι ἀπαιτητὰ ὑπὲρ πλοίου τινός, ἐκτὸς ἐὰν τοῦτο κέκτηται κανονικὰ καὶ ἔγκυρα πιστοποιητικά.

ΜΕΡΟΣ Γ'

ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Κανονισμὸς 21

Ἀτυχήματα

(α) Ἑκάστη Ἀρχὴ ἀναλαμβάνει τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἐπιλαμβάνεται ἀνακρίσεων ἐπὶ παντὸς σοβαροῦ ναυτικοῦ ἀτυ-

χήματος, ἐπισυμβαίνοντος εἰς πλοῖον αὐτῆς, ὅπερ ὑπόκειται εἰς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως, ὅταν αὕτη κρίνῃ ὅτι αἱ ἀνακρίσεις αὗται δύνανται νὰ συμβάλλωσιν εἰς τὸν καθορισμὸν τῶν μεταβολῶν ἐκείνων αἵτινες θὰ ἦτο ἐπιθυμητὸν νὰ ἐπενεχθοῦν εἰς τοὺς παρόντας Κανονισμούς.

(β) Ἕκαστον Συμβαλλόμενον Κράτος ἀναλαμβάνει τὴν ὑποχρέωσιν νὰ μεταβιβάζῃ εἰς τὸν Ὀργανισμὸν πᾶσαν κατάλληλον πληροφορίαν σχετικὴν πρὸς τὰ συμπεράσματα τῶν ἀνακρίσεων τούτων. Οὐδεμία ἔκθεσις ἢ σύστασις τοῦ Ὀργανισμοῦ βασιζομένη εἰς τὰς πληροφορίας ταύτας, θὰ ἀποκαλύπτῃ τὴν ταυτότητα ἢ τὴν Ἐθνικότητα τῶν περὶ ὧν πρόκειται πλοίων, οὐδὲ θὰ καταλογίζῃ ἢ θὰ ἐπιρρίπτῃ καθ' οἱονδήποτε τρόπον τὴν εὐθύνην τοῦ ἀτυχήματος εἰς πλοῖον ἢ πρόσωπόν τι.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙ

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ

ΜΕΡΟΣ Α'

ΓΕΝΙΚΑ

Κανονισμὸς Ι

Ἐφαρμογὴ

(α) (Ι) Τὸ παρὸν Κεφάλαιον ἐφαρμόζεται ἐπὶ καινουργῶν πλοίων ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως ρητῶς ὁρίζεται.

(ΙΙ) Εἰς τὴν περίπτωσιν ὑπαρχόντων ἐπιβατηγῶν πλοίων καὶ φορτηγῶν πλοίων τῶν ὁποίων ἡ τρόπις ἐτέθη τὴν ἡμέραν τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ τοῦ 1948 ἢ μεταγενεστέρως, ἡ Ἀρχὴ θὰ ἐξασφαλίζῃ ὅτι αἱ ἀπαιτήσεις αἱ ἐφαρμοζόμεναι συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κεφαλαίου ΙΙ 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 ἡ τρόπις 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 ΙΙ τῆς Συμβάσεως ἐκείνης διὰ τὰ ὑπάρχοντα πλοῖα πληροῦνται καθὼς αὗται καθορίζονται εἰς ἐκεῖνο τὸ Κεφάλαιον. Ὅσον ἀφορᾷ ἐκείνας τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κεφαλαίου ΙΙ τῆς παρούσης Συμβάσεως, αἵτινες δὲν περιλαμβάνονται εἰς τὸ Κεφάλαιον ΙΙ τῆς συμβάσεως τοῦ 1948, ἡ Ἀρχὴ θὰ ἀποφασίσῃ τίνες τῶν ἀπαιτήσεων τούτων θὰ ἐφαρμόζωνται εἰς τὰ ὑπάρχοντα πλοῖα ὡς αὗται καθορίζονται εἰς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν.

(β) Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ Κεφαλαίου τούτου :

(Ι) Ἐπιβατηγὸν πλοῖον θεωρεῖται ὡς καινουργές, ἐφ' ὅσον ἡ τρόπις αὐτοῦ ἐτέθη κατὰ ἢ μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως, ἢ Φορτηγὸν πλοῖον, ἐφ' ὅσον ἡ μετασκευὴ τούτου εἰς ἐπιβατηγὸν πλοῖον ἤρξατο κατὰ ἢ μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν ταύτην. Πάντα τὰ λοιπὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα θεωροῦνται ὡς ὑπάρχοντα ἐπιβατηγὰ πλοῖα.

(ΙΙ) Φορτηγὸν πλοῖον θεωρεῖται ὡς καινουργές, ἐφ' ὅσον ἡ τρόπις αὐτοῦ ἐτέθη κατὰ ἢ μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(γ) Ἡ Ἀρχή, ἐφ' ὅσον ἤθελε κρίνει ὅτι αἱ συνθῆκαι ἀσφαλείας καὶ αἱ γενικώτεραι συνθῆκαι τοῦ ταξιδίου εἶναι τοιαῦται, ὥστε νὰ καθιστοῦν τὴν ἐφαρμογὴν εἰδικῶν τινῶν διατάξεων τοῦ Κεφαλαίου τούτου ἀσκοπον ἢ μὴ ἀναγκαίαν, δύναται νὰ ἐξαιρέσῃ τῆς ἐφαρμογῆς τούτων συγκεκριμένα πλοῖα ἢ κατηγορίας πλοίων ἀνηκόντων εἰς τὴν χώραν της, ἐφ' ὅσον ταῦτα δὲν ἀπομακρύνονται κατὰ τὸν πλοῦν πλέον τῶν 20 μιλλίων ἀπὸ τῆς πλησιεστέρας ξηρᾶς.

(δ) Εἰς τὴν περίπτωσιν ἐπιβατηγοῦ πλοίου τὸ ὁποῖον δύναται δυνάμει τῆς παραγράφου (γ) τοῦ Κανονισμοῦ 27 τοῦ Κεφαλαίου ΙΙΙ νὰ φέρῃ ἀριθμὸν προσώπων μείζονα τῆς προβλεπομένης χωρητικότητος τῶν σωσιβίων λέμβων αὐτοῦ, τοῦτο ὑποχρεοῦται νὰ συμμορφοῦται πρὸς τοὺς εἰδικοὺς κανόνας ὑποδιαιρέσεως, περὶ ὧν ἡ παράγραφος (ε) τοῦ Κανονισμοῦ 5 τοῦ Κεφαλαίου τούτου, καὶ πρὸς τὰς εἰδικὰς διατάξεις σχετικὰς πρὸς τὴν διαχωρητότητα περὶ ὧν ἡ παράγραφος (δ) τοῦ Κανονισμοῦ 4 τοῦ Κεφαλαίου τούτου, ἐκτὸς ἐὰν ἡ Ἀρχή, 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 ἄνευ κλίνης, ὡς π.χ. διὰ τὴν μεταφορὰν προσκυνητῶν, ἡ Ἀρχή, ἐὰν κρίνῃ ὅτι εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατον νὰ ἐφαρμοσθοῦν αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, δύναται νὰ ἐξαιρέσῃ τὰ πλοῖα ταῦτα, ἐφ' ὅσον ἀνήκουσιν εἰς τὴν Χώραν της, τῆς ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τούτων ὑπὸ τοὺς κάτωθι ὅρους :

(Ι) Ὅτι θὰ ἐφαρμοσθῶσιν εἰς μέγιστον βαθμόν, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν τῆς μεταφορᾶς, αἱ διατάξεις αἱ σχετικαὶ μὲ τὴν κατασκευὴν τῶν πλοίων.

(ΙΙ) Ὅτι θὰ ληφθῇ μέριμνα διὰ τὴν ἔκδοσιν γενικῶν Κανονισμῶν οἱ ὁποῖοι θὰ ἐφαρμόζωνται εἰς τὰς εἰδικὰς περιπτώσεις τοιούτων μεταφορῶν. Οἱ κανονισμοὶ οὗτοι δέον νὰ διατυπωθοῦν ἀπὸ συμφώνου μετ' ἄλλων Συμβαλλομένων Κρατῶν, τυχὸν ἐνδιαφερομένων ἀμέσως διὰ τὰς τοιαύτης φύσεως μεταφορὰς ἐπιβατῶν.

Ἀνεξαρτήτως οἱασδήποτε ἀντιθέτου διατάξεως τῆς παρούσης Συμβάσεως ὁ Κανονισμὸς SIMLA τοῦ 1931 θὰ παραμένῃ ἐν ἰσχύϊ μεταξὺ τῶν ὑπογραφάντων τὸν Κανονισμὸν τοῦτον Κρατῶν μέχρι τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῶν ἐκδοθησομένων διατάξεων κατὰ τὴν παράγραφον (ε) (ΙΙ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

Κανονισμὸς 2

Ὁρισμοί

Ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως ρητῶς προβλέπεται διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος Κεφαλαίου :

(α) (Ι) Ἔμφορτος ἴσαλος γραμμὴ ὑποδιαιρέσεως εἶναι ἡ ἴσαλος γραμμὴ ἡ λαμβανομένη ὑπ' ὄψιν κατὰ τὸν προσδιορισμὸν τῆς ὑποδιαιρέσεως τοῦ πλοίου.

(ΙΙ) Ἡ ἀνωτάτη ἔμφορτος ἴσαλος γραμμὴ ὑποδιαιρέσεως εἶναι ἡ ἴσαλος ἡ ἀντιστοιχοῦσα εἰς τὸ μέγιστον βύθισμα τὸ ἐπιτρεπόμενον ὑπὸ τῶν ἐφαρμοζομένων κανόνων ὑποδιαιρέσεως.

(β) Τὸ μῆκος τοῦ πλοίου εἶναι τὸ μῆκος τὸ μετρούμενον μεταξὺ τῶν ὀρθίων τῶν λαμβανομένων εἰς τὰ ἄκρα τῆς ἀνωτάτης ἐμφόρτου ἰσάλου γραμμῆς ὑποδιαιρέσεως.

(γ) Τὸ πλάτος τοῦ πλοίου εἶναι τὸ μέγιστον πλάτος ἔξωθι τῶν νομέων, μετρούμενον ἐπὶ ἢ κάτωθεν τῆς ἀνωτάτης ἐμφόρτου ἰσάλου γραμμῆς ὑποδιαιρέσεως.

(δ) Τὸ βύθισμα εἶναι ἡ κατακόρυφος ἀπόστασις εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου, μετρουμένη ἀπὸ τῆς ἄνω ὄψεως τῆς τρόπιδος μέχρι τῆς ἐμφόρτου ἰσάλου γραμμῆς ὑποδιαιρέσεως.

(ε) Τὸ κατάστρωμα στεγανῶν διαφραγμάτων εἶναι τὸ ἀνώτατον κατάστρωμα μέχρι τοῦ ὁποίου ἐξικνοῦνται τὰ ἐγκάρσια στεγανὰ διαφράγματα.

(στ) Ἡ γραμμὴ ὁρίου βυθίσεως εἶναι μία γραμμὴ χαρασσομένη τουλάχιστον 3 δακτύλους (ἢ 76 χιλιοστόμετρα) κάτωθι τῆς ἄνω ἐπιφανείας τοῦ καταστρώματος στεγανῶν εἰς τὴν πλευρὰν τοῦ πλοίου.

(ζ) Ἡ διαχωρητότης ἑνὸς χώρου εἶναι τὸ ποσοστὸν ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ χώρου τούτου, ὅπερ δύναται νὰ πληρωθῇ δι' ὕδατος. Ὁ ὄγκος ἑνὸς χώρου, ὅστις ἐκτείνεται ἄνωθεν τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσεως, θὰ μετρᾶται μόνον μέχρι τοῦ ὕψους τῆς γραμμῆς ταύτης.

(η) Ὡς χῶρος μηχανῶν λαμβάνεται ὁ ἐκτεινόμενος ἀπὸ τῆς ἄνω ὄψεως τῆς τρόπιδος μέχρι τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσεως καὶ μεταξὺ τῶν κυρίων ἐγκαρσίων στεγανῶν δια-

φραγμάτων ἅτινα ὁρίζουσι τοὺς χώρους τοὺς καταλαμβανομένους 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 καθορίζῃ τὰ ὅρια τῶν χώρων μηχανῶν.

(θ) Χῶροι ἐπιβατῶν εἶναι οἱ χῶροι 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 εὑρισκόμενοι κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσεως καὶ προοριζόμενοι διὰ τὴν ἐνδιαίτησιν καὶ χρῆσιν τοῦ πληρώματος λογίζονται ὡς χῶροι 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 ὑπολογίζεται διὰ μεθόδου ὑπολογισμοῦ, ἥτις λαμβάνει ὑπ' ὄψιν τὸ σχῆμα, τὸ βύθισμα καὶ ἄλλα χαρακτηριστικὰ τοῦ πλοίου.

(β) Εἰς πλοῖον μετὰ συνεχοῦς καταστρώματος στεγανῶν διαφραγμάτων, τὸ κατακλύσιμον μῆκος εἰς δεδομένον σημεῖον εἶναι τὸ μέγιστον τμῆμα τοῦ μήκους τοῦ πλοίου, ὅπερ, ἔχον ὡς κέντρον τὸ ἐν λόγῳ σημεῖον, δύναται νὰ κατακλυσθῇ ὑπὸ τὰς ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 4 τοῦ Κεφαλαίου τούτου καθοριζομένας προϋποθέσεις, χωρὶς τὸ πλοῖον νὰ βυθισθῇ πέραν τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσεως.

(γ) (Ι) Ἐπὶ πλοίου μὴ ἔχοντος συνεχὲς κατάστρωμα στεγανῶν διαφραγμάτων, τὸ κατακλύσιμον μῆκος εἰς οἱονδήποτε σημεῖον δύναται νὰ προσδιορισθῇ δι' ὑποθετικῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσεως, ἥτις εἰς οὐδὲν σημεῖον εἶναι χαμηλότερον τῶν 3 δακτύλων (ἢ 76 χιλιοστομέτρων) κάτωθεν τῆς ἄνω ἐπιφανείας τοῦ καταστρώματος εἰς τὴν πλευρὰν μέχρι τοῦ ὁποίου τὰ ἐν λόγῳ στεγανὰ διαφράγματα καὶ τὸ ἐξωτερικὸν περίβλημα διατηροῦνται στεγανά.

(ΙΙ) Ὅταν τμῆμα τῆς ὑποθετικῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσεως εἶναι αἰσθητῶς κάτωθεν τοῦ καταστρώματος μέχρι τοῦ ὁποίου ἐκτείνονται τὰ στεγανὰ διαφράγματα, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιστρέψῃ περιωρισμένην μείωσιν τῆς στεγανότητος τῶν τμημάτων ἐκείνων τῶν διαφραγμάτων, ἅτινα κεῖνται ἄνωθεν τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσεως καὶ ἀμέσως κάτωθεν τοῦ ἀνωτέρου καταστρώματος.

Κανονισμὸς 4

Διαχωρητότης

(α) Αἱ ἐν τῷ Κανονισμῷ 3 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου ἀναφερόμεναι ὡρισμέναι προϋποθέσεις ἀφορῶσι τὰς διαχωρητότητας τῶν χώρων τῶν κάτωθι τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσεως.

Κατὰ τὸν προσδιορισμὸν τοῦ κατακλυσίμου μήκους, δέον νὰ λαμβάνηται μία μέση ὁμοιόμορφος διαχωρητότης καθ' ὅλον τὸ μῆκος ἑκάστου τῶν ἀκολούθων τριῶν τμημάτων τοῦ πλοίου κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσεως.

(Ι) Τοῦ χώρου μηχανῶν ὡς οὗτος ὡρίσθη εἰς τὸν Κανονισμὸν 2 τοῦ Κεφαλαίου τούτου.

(ΙΙ) Τοῦ τμήματος πρώραθεν τοῦ χώρου μηχανῶν.

(ΙΙΙ) Τοῦ τμήματος πρύμνηθεν τοῦ χώρου μηχανῶν.

(β) (Ι) Ἡ μέση ὁμοιόμορφος διαχωρητότης καθ' ὅλην τὴν ἔκτασιν τοῦ χώρου μηχανῶν δέον νὰ ὑπολογίζεται διὰ τοῦ τύπου : $85 + 10\,\frac{(a-C)}{V}$

ἔνθα :

$a =$ Ὄγκος τῶν χώρων ἐπιβατῶν, ὡς ὁρίζονται εἰς τὸν Κανονισμὸν 2 τοῦ Κεφαλαίου τούτου, τῶν εὑρισκομένων κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσεως καὶ ἐντὸς τῶν ὁρίων τοῦ χώρου μηχανῶν.

$C =$ Ὄγκος τῶν χώρων τῶν ὑποφραγμάτων κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσεως καὶ ἐντὸς τῶν ὁρίων τοῦ χώρου μηχανῶν, οἵτινες διατίθενται διὰ φορτίον, γαιάνθρακας ἢ ὑλικά.

$V =$ Ὁλόκληρος ὁ ὄγκος τοῦ χώρου μηχανῶν κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσεως.

(ΙΙ) Ὅταν ἡ Ἀρχὴ πεισθῇ ὅτι ἡ μέση διαχωρητότης ὡς αὕτη προσδιωρίσθη διὰ λεπτομεροῦς ὑπολογισμοῦ, εἶναι μικροτέρα τῆς διὰ τοῦ τύπου διδομένης, τότε δύναται νὰ γίνῃ χρῆσις τῆς ὑπολογισθείσης διὰ λεπτομεροῦς ὑπολογισμοῦ. Διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦτον αἱ διαχωρητότητες τῶν χώρων ἐπιβατῶν, ὡς καθορίζονται ἐν τῷ Κανονισμῷ 2 τοῦ Κεφαλαίου τούτου, θὰ λαμβάνωνται ὡς 95, αἱ τῶν χώρων φορτίου, γαιανθράκων καὶ ἀποθηκῶν θὰ λαμβάνωνται ὡς 60, αἱ δὲ τῶν διπυθμένων δεξαμενῶν πετρελαίου καυσίμου καὶ λοιπῶν δεξαμενῶν θὰ ὁρίζωνται δι' ἑκάστην περίπτωσιν 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 εὑρισκομένου πρώραθεν (ἢ πρύμνηθεν) τοῦ χώρου μηχανῶν, θὰ προσδιορίζηται διὰ τοῦ τύπου :

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

ἔνθα :

$a =$ Ὄγκος χώρων ἐπιβατῶν, ὡς ὁρίζεται εἰς τὸν Κανονισμὸν 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, τῶν εὑρισκομένων κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσεως πρώραθεν (ἢ πρύμνηθεν) τοῦ χώρου μηχανῶν, καὶ

$V =$ Ὁλόκληρος ὁ ὄγκος τοῦ τμήματος τοῦ πλοίου κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσεως πρώραθεν (ἢ πρύμνηθεν) τοῦ χώρου μηχανῶν.

(δ) Προκειμένου περὶ πλοίου, εἰς ὃ ἐπιτρέπεται, κατὰ τὴν παράγραφον (γ) τοῦ Κανονισμοῦ 27 τοῦ Κεφαλαίου ΙΙΙ, νὰ μεταφέρῃ ἀριθμὸν ἐπιβατῶν ἀνώτερον τῆς χωρητικότητος τῶν σωσιβίων λέμβων του καὶ ὅπερ ὀφείλει, δυνάμει τῆς παραγράφου (δ) τοῦ Κανονισμοῦ Ι τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, νὰ συμμορφοῦται πρὸς εἰδικὰς διατάξεις, ἡ ὁμοιόμορφος μέση διαχωρητότης ἐφ' ὅλων τῶν τμημάτων τοῦ πλοίου πρώραθεν (ἢ πρύμνηθεν) τοῦ χώρου μηχανῶν θὰ προσδιορίζηται διὰ τοῦ τύπου :

$$95 - 35\,\frac{\beta}{v}$$

ἔνθα :

$\beta =$ Ὁ ὄγκος τῶν χώρων κάτωθι τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσεως καὶ ἄνωθεν τῆς ἄνω ὄψεως τῶν ἐδρῶν, τοῦ ἐσωτερικοῦ πυθμένος ἢ τῶν ἀκραίων δεξαμενῶν ζυγοσταθμίσεως (peak tanks), ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, οἵτινες διατίθενται καὶ χρησιμοποιοῦνται ὡς χῶροι φορτίου, γαιανθρακαποθῆκαι ἢ δεξαμεναὶ καυσίμου πετρελαίου, ἀποθῆκαι, ἀποθῆκαι ἀποσκευῶν, ταχυδρομικῶν σάκκων, φρεάτια ἀλύσεων καὶ δεξαμεναὶ γλυκέος ὕδατος πρώραθεν (ἢ πρύμνηθεν) τοῦ χώρου μηχανῶν, καὶ

$V =$ Ὁλόκληρος ὁ ὄγκος τοῦ τμήματος τοῦ

πλοίου κάτωθι τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσεως πρώραθεν (ἢ πρύμνηθεν) τοῦ χώρου μηχανῶν. Εἰς περιπτώσεις πλοίων χρησιμοποιουμένων εἰς μεταφοράς, καθ' ἃς τὰ κύτη φορτίου δὲν καταλαμβάνονται γενικῶς ὑπὸ σημαντικῶν ποσοτήτων φορτίου, δὲν θὰ συμπεριλαμβάνεται κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν (β) οὐδὲν τμῆμα τοῦ χώρου φορτίου.

(ε) Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν ἡ διαρρύθμισις τοῦ πλοίου εἶναι ἀσυνήθης, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ἢ ζητήσῃ λεπτομερῆ ὑπολογισμὸν τῆς μέσης διαχωρητότητος διὰ τὰ τμήματα πρώραθεν ἢ πρύμνηθεν τῶν χώρων μηχανῶν. Διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦτον ἡ διαχωρητότης τῶν χώρων ἐπιβατῶν, ὡς ὁρίζονται ἐν τῷ Κανονισμῷ 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, θὰ λαμβάνηται ὡς 95, ἡ τῶν χώρων τῶν περιεχόντων τὰς μηχανὰς ὡς 85, ἡ τῶν χώρων τοῦ ὅλου φορτίου, γαιανθράκων καὶ ἀποθηκῶν ὡς 60, ἡ δὲ τῶν διπυθμένων, τῶν δεξαμενῶν πετρελαίου καυσίμου καὶ λοιπῶν δεξαμενῶν θὰ ὁρίζεται εἰς ἀριθμὸν ὅστις θὰ τυγχάνῃ τῆς ἐγκρίσεως εἰς ἑκάστην περίπτωσιν.

(στ) Ἐὰν ὑπόφραγμά τι εὑρισκόμενον μεταξὺ δύο ἐγκαρσίων διαφραγμάτων περιλαμβάνῃ χῶρον τινὰ ἐπιβατῶν ἢ πληρώματος, ὁλόκληρον τὸ ὑπόφραγμα τοῦτο θὰ λογίζεται ὡς χῶρος ἐπιβατῶν, πλὴν παντὸς χώρου τελείως περιφραγμένου διὰ μονίμων χαλυβδίνων διαφραγμάτων καὶ προοριζομένου δι' ἄλλους σκοπούς. Ἐάν, ἐν τούτοις, ὁ χῶρος ἐπιβατῶν ἢ πληρώματος εἶναι τελείως περιφραγμένος διὰ μονίμων χαλυβδίνων διαφραγμάτων, μόνον ὁ οὕτω περιφραγμένος χῶρος δέον νὰ λογίζεται ὡς χῶρος ἐπιβατῶν.

Κανονισμὸς 5.

Ἐπιτρεπόμενον μῆκος διαμερισμάτων

(α) Τὰ πλοῖα δέον νὰ εἶναι ὅσον τὸ δυνατὸν ἱκανοποιητικῶς ὑποδιηρημένα, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς φύσεως τῆς ὑπηρεσίας δι' ἣν προορίζονται. Ὁ βαθμὸς ὑποδιαιρέσεως θὰ ποικίλῃ ἀναλόγως τοῦ μήκους τοῦ πλοίου καὶ τῆς ὑπηρεσίας δι' ἣν προορίζεται καὶ εἰς τοιοῦτον τρόπον ὥστε ὁ ἀνώτατος βαθμὸς ὑποδιαιρέσεως νὰ ἀνταποκρίνεται πρὸς τὰ πλοῖα μεγίστου μήκους, χρησιμοποιούμενα κυρίως διὰ μεταφορὰς ἐπιβατῶν.

(β) Συντελεστὴς ὑποδιαιρέσεως. Τὸ μέγιστον ἐπιτρεπόμενον μῆκος διαμερίσματός τινος, ἔχοντος τὸ κέντρον αὐτοῦ εἰς οἱονδήποτε σημεῖον τοῦ μήκους τοῦ πλοίου, εὑρίσκεται ἐκ τοῦ κατακλυσίμου μήκους πολλαπλασιαζομένου ἐπὶ συντελεστὴν τινα καλούμενον «συντελεστὴν ὑποδιαιρέσεως». Ὁ συντελεστὴς ὑποδιαιρέσεως ἐξαρτᾶται ἐκ τοῦ μήκους τοῦ πλοίου καὶ δι' ἕν δεδομένον μῆκος μεταβάλλεται ἀναλόγως τῆς φύσεως τῆς ὑπηρεσίας δι' ἣν τὸ πλοῖον προορίζεται. Ὁ συντελεστὴς οὗτος βαίνει μειούμενος προοδευτικῶς καὶ κατὰ τρόπον συνεχῆ :

(I) Σὺν τῇ αὐξήσει τοῦ μήκους τοῦ πλοίου, καὶ
(II) ἀπὸ ἑνὸς συντελεστοῦ 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 ὁρίζεται ἐν τῷ Κανονισμῷ 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

L εἰς πόδας

$$A = \frac{190}{L-198} + 0{,}18 \quad (L=430 \text{ πόδες καὶ ἄνω})$$

L εἰς μέτρα

$$A = \frac{58{,}2}{L-60} + 0{,}18 \quad (L=131 \text{ μέτρα καὶ ἄνω}) \ldots\ldots (I)$$

L εἰς πόδας

$$B = \frac{100}{L-138} + 0{,}18 \quad (L=260 \text{ πόδες καὶ ἄνω})$$

L εἰς μέτρα

$$B = \frac{30{,}3}{L-42} + 0{,}18 \quad (L=79 \text{ μέτρα καὶ ἄνω}) \ldots\ldots (II)$$

(γ) Κριτήριον ὑπηρεσίας.—Δι' ἕν πλοῖον δεδομένου μήκους, ὁ ἁρμόζων συντελεστὴς ὑποδιαιρέσεως 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 ὁρίζεται ἐν τῷ Κανονισμῷ 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

M = Ὁ ὄγκος τοῦ χώρου μηχανῶν, ὡς ὁρίζεται ἐν τῷ Κανονισμῷ 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, σὺν τῇ προσθήκῃ τοῦ ὄγκου ὅλων τῶν μονίμων δεξαμενῶν καυσίμου πετρελαίου τῶν ὑπαρχουσῶν ἀνωθεν τοῦ ἐσωτερικοῦ πυθμένος καὶ πρώραθεν ἢ μπρύμνηθεν τοῦ χώρου μηχανῶν.

P = Ὁλόκληρος ὁ ὄγκος τῶν χώρων ἐπιβατῶν κάτωθι τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσεως, ὡς ὁρίζεται ἐν τῷ Κανονισμῷ 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

V = Ὁ ὅλος ὄγκος τοῦ πλοίου κάτωθι τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσεως.

P_1 = Τὸ γινόμενον KN ἔνθα :

N = Ὁ ἀριθμὸς ἐπιβατῶν, δι' ὃν πρόκειται τὸ πλοῖον νὰ λάβῃ πιστοποιητικόν, καὶ

K ἔχει τὰς ἑξῆς τιμάς :

	Τιμὴ K
Μῆκος εἰς πόδας καὶ ὄγκοι εἰς κυβικοὺς πόδας	0,6 L
Μῆκος εἰς μέτρα καὶ ὄγκοι εἰς κυβικὰ μέτρα	0,056L

Ἐὰν τὸ γινόμενον τοῦ KN εἶναι μεγαλύτερον τοῦ ἀθροίσματος P καὶ τοῦ ὅλου ὄγκου τῶν πραγματικῶν χώρων ἐπιβατῶν, τῶν ἀνωθεν τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσεως, ὡς τιμὴ διὰ τὸ P_1 νὰ ληφθῇ τὸ ἀνωτέρω ἄθροισμα ἢ τὰ 2/3 KN, οἱονδήποτε ἐκ τῶν δύο εἶναι τὸ μεγαλύτερον.

Ὅταν τὸ P_1 εἶναι μεγαλύτερον τοῦ P

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

καὶ εἰς τὰς λοιπὰς περιπτώσεις

$$C_S = 72 \frac{M + 2P}{V} \ldots\ldots (IV)$$

Διὰ πλοῖα μὴ ἔχοντα συνεχὲς κατάστρωμα στεγανῶν διαφραγμάτων, οἱ ὄγκοι λαμβάνονται μέχρι τῶν γραμμῶν ὁρίου βυθίσεως, αἵτινες ἐλήφθησαν ὑπ' ὄψιν κατὰ τὸν προσδιορισμὸν τῶν κατακλυσίμων μηκῶν.

(δ) Κανόνες ὑποδιαιρέσεως πλοίων μὴ ὑπαγομένων εἰς τὴν παράγραφον (ε) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(I) Ἡ ὑποδιαίρεσις πρύμνηθεν τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως τῶν πλοίων μήκους 430 ποδῶν (ἢ 131 μέτρων) καὶ ἄνω, τῶν ἐχόντων δείκτην κριτηρίου 23 ἢ μικρότερον, δέον νὰ προσδιορίζεται ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συντελεστοῦ Α τοῦ διδομένου διὰ τοῦ τύπου (I), τῶν ἐχόντων δείκτην κριτηρίου 123 καὶ ἄνω ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συντελεστοῦ Β τοῦ δεδομένου διὰ τοῦ τύπου (II) καὶ τῶν ἐχόντων δείκτην κριτηρίου μεταξὺ 23 καὶ 123 ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συντελεστοῦ F εὑρισκομένου διὰ γραμμικῆς παρεμβολῆς μεταξὺ τῶν συντελεστῶν Α καὶ Β, τῇ βοηθείᾳ τοῦ τύπου :

$$F = A - \frac{(A-B)(C_S-23)}{100} \ldots\ldots (V)$$

Οὐχ ἧττον, ὅταν ὁ δείκτης κριτηρίου εἶναι ἴσος ἢ μεγαλύτερος τοῦ 45, συγχρόνως δέ, ὁ συντελεστὴς ὑποδιαιρέσεως ὅστις δίδεται ὑπὸ τοῦ τύπου (V) εἶναι μικρότερος ἢ ἴσος τοῦ 0,65, ἀλλὰ μεγαλύτερος τοῦ 0,5, ἡ ὑποδιαίρεσις τοῦ

πλοίου πρύμνηθεν τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως θὰ προσδιορίζεται μὲ συντελεστὴν ὑποδιαιρέσεως 0,5. Ἐὰν ὁ συντελεστὴς F εἶναι κατώτερος τοῦ 0,40 καὶ ἡ Ἀρχὴ πεισθῇ ὅτι εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατον νὰ ἐφαρμοσθῇ ὁ συντελεστὴς F διὰ διαμέρισμα τοῦ χώρου μηχανῶν τοῦ πλοίου, ἡ ὑποδιαίρεσις τοῦ διαμερίσματος τούτου δύναται νὰ προσδιορισθῇ ἐπὶ τῇ βάσει ἐπηυξημένου συντελεστοῦ, ὅστις ὅμως δέον νὰ μὴ εἶναι μεγαλύτερος τοῦ 0,40.

(II) Ἡ ὑποδιαίρεσις πρύμνηθεν τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως πλοίων μήκους μικροτέρου τῶν 430 ποδῶν (ἢ 131 μέτρων), ἀλλ' οὐχὶ μικροτέρου τῶν 260 ποδῶν (ἢ 79 μέτρων) ἐχόντων δείκτην κριτηρίου ἴσον πρὸς S, ἔνθα :

$$S = \frac{9{,}382-20L}{34}\ (L \text{ εἰς πόδας}) = \frac{3{,}574-25L}{13}\ (L \text{ εἰς μέτρα})$$

δέον νὰ προσδιορίζηται ἐπὶ τῇ βάσει συντελεστοῦ ἴσου πρὸς τὴν μονάδα, τῶν ἐχόντων δείκτην κριτηρίου 123 καὶ ἄνω ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συντελεστοῦ B διδομένου διὰ τοῦ τύπου (II), τῶν δὲ ἐχόντων δείκτην κριτηρίου μεταξὺ S καὶ 123 ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συντελεστοῦ F εὑρισκομένου διὰ γραμμικῆς παρεμβολῆς μεταξὺ τῆς μονάδος καὶ τοῦ συντελεστοῦ B, χρησιμοποιουμένου τοῦ τύπου:

$$F = I - \frac{(I-B)\ (Cs-S)}{123-S} \quad \ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots \quad (VI)$$

(III) Ἡ ὑποδιαίρεσις πρύμνηθεν τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως πλοίων μήκους μικροτέρου τῶν 430 ποδῶν (ἢ 131 μέτρων) ἀλλ' οὐχὶ μικροτέρου τῶν 260 ποδῶν (ἢ 79 μέτρων), ἐχόντων δείκτην κριτηρίου κατώτερον τοῦ S, ὡς καὶ ὅλων τῶν πλοίων μήκους μικροτέρου τῶν 260 ποδῶν (ἢ 79 μέτρων), δέον νὰ προσδιορίζηται ἐπὶ τῇ βάσει συντελεστοῦ ἴσου πρὸς τὴν μονάδα, ἐκτὸς ἐὰν ἡ Ἀρχή, εἰς τὴν μίαν ἢ τὴν ἄλλην περίπτωσιν, πεισθῇ ὅτι εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατον νὰ τηρηθῇ ὁ συντελεστὴς οὗτος εἰς ἓν οἱονδήποτε μέρος τοῦ πλοίου, ὁπότε ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ παρέκκλισίν τινα, ἐφ' ὅσον ἡ παρέκκλισις αὕτη δικαιολογεῖται ὑπὸ τῶν περιστάσεων.

(IV) Αἱ διατάξεις τοῦ ἐδαφίου (III) τῆς παρούσης παραγράφου θὰ ἐφαρμόζωνται ἐπίσης ἐπὶ πλοίων οἱουδήποτε μήκους, ἅτινα πρόκειται νὰ λάβουν πιστοποιητικὸν διὰ τὴν μεταφορὰν ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν ὑπερβαίνοντος τοὺς 12, ἀλλὰ μὴ ὑπερβαίνοντος τὸν μικρότερον ἐκ τῶν δύο ἑξῆς ἀριθμῶν :

$$\frac{L^2}{7000}\ (L \text{ εἰς πόδας}) = \frac{L^2}{650}\ (L \text{ εἰς μέτρα})$$

ἢ 50 οἱοσδήποτε εἶναι ὁ μικρότερος.

(ε) Εἰδικοὶ κανόνες ὑποδιαιρέσεως πλοίων εἰς ἃ ἐπιτρέπεται, δυνάμει τοῦ Κανονισμοῦ 27 τοῦ Κεφαλαίου III νὰ μεταφέρωσιν ἀριθμὸν προσώπων ἀνώτερον τῆς διαθετομένης χωρητικότητος τῶν σωσιβίων λέμβων, καὶ ὑποχρέων, δυνάμει τῆς παραγράφου (δ) τοῦ Κανονισμοῦ I τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, νὰ συμμορφοῦνται πρὸς εἰδικὰς διατάξεις :

(I) (1) Διὰ πλοῖα χρησιμοποιούμενα κυρίως εἰς μεταφορὰς ἐπιβατῶν, ἡ ὑποδιαίρεσις πρύμνηθεν τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως, δέον νὰ προσδιορίζεται διὰ τοῦ συντελεστοῦ 0,50 ἢ διὰ τοῦ συντελεστοῦ τοῦ προσδιοριζομένου συμφώνως πρὸς τὰς παραγράφους (γ) καὶ (δ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἐφ' ὅσον εἶναι κατώτερος τοῦ 0,50.

(2) Διὰ πλοῖα, ὡς τὰ ἀνωτέρω, μήκους μικροτέρου τῶν 300 ποδῶν (ἢ 91,5 μέτρων), ἐὰν ἡ Ἀρχὴ πεισθῇ ὅτι εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατον νὰ τηρηθῇ ὁ τοιοῦτος συντελεστὴς εἰς ἓν διαμέρισμα, δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ὅπως τὸ μῆκος τοῦ διαμερίσματος τούτου ὑπολογισθῇ ἐπὶ τῇ βάσει μεγαλυτέρου συντελεστοῦ, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως ὁ χρησιμοποιούμενος συντελεστὴς εἶναι ὁ μικρότερος ἀπὸ ὅ,τι πρακτικῶς καὶ λογικῶς ἐπιτρέπουν αἱ περιστάσεις.

(II) Ἐὰν εἰς περίπτωσιν οἱουδήποτε πλοίου μήκους μικροτέρου ἢ οὐχὶ τῶν 300 ποδῶν (ἢ 91,5 μέτρων), ἡ ἀνάγκη μεταφορᾶς σημαντικῶν ποσοτήτων φορτίου καθιστᾷ πρακτικῶς ἀδύνατον τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ὑποδιαιρέσεως πρύμνηθεν τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως ἐπὶ τῇ βάσει συντελεστοῦ μὴ ὑπερβαίνοντος τὸ 0,50, ὁ ἐφαρμοστέος βαθμὸς ὑποδιαιρέσεως θὰ ὑπολογισθῇ συμφώνως πρὸς τὰς ἑπομένας ὑποπαραγράφους (1) ἕως (5), ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι, ὅπου ἡ Ἀρχὴ ἤθελε πεισθῇ ὅτι ἡ ἐμμονὴ ἐπὶ τῆς αὐστηρᾶς ἐφαρμογῆς ἀπὸ οἱασδήποτε ἀπόψεως εἶναι ἀδικαιολόγητος, δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ πᾶσαν ἄλλην διάταξιν τῶν στεγανῶν διαφραγμάτων δικαιολογουμένην ἐκ τῶν ἰδιοτήτων της, ἀλλὰ μὴ μειοῦσαν τὴν γενικὴν ἀποτελεσματικότητα τῆς ὑποδιαιρέσεως.

(1) Αἱ διατάξεις τῆς παραγράφου (γ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ αἱ σχετικαὶ πρὸς τὸν δείκτην κριτηρίου, δέον νὰ ἐφαρμόζωνται μὲ τὴν ἐξαίρεσιν ὅτι κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς τιμῆς τοῦ P_I, τὸ K δέον νὰ ἔχῃ, διὰ τοὺς ἐπιβάτας μετὰ κλίνης, τὴν μεγαλυτέραν ἐκ τῶν δύο ἑπομένων τιμῶν, δηλαδὴ εἴτε τὴν καθοριζομένην τιμὴν ἐν τῇ παραγράφῳ (γ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἢ 125 κυβικοὺς πόδας (ἢ 3,55 κυβικὰ μέτρα), διὰ δὲ τοὺς ἄνευ κλίνης ἐπιβάτας τὸ K δέον νὰ ἔχῃ τὴν τιμὴν τῶν 125 κυβικῶν ποδῶν (ἢ 3,55 κυβικῶν μέτρων).

(2) Ὁ συντελεστὴς B ἐν παραγράφῳ (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, δέον νὰ ἀντικαθίσταται διὰ τοῦ συντελεστοῦ BB πρικύπτοντος διὰ τοῦ ἑπομένου τύπου :

L εἰς πόδας

$$BB = \frac{57{,}6}{L-108} + 0{,}20 \quad (L = 180 \text{ καὶ ἄνω})$$

L εἰς μέτρα

$$BB = \frac{17{,}6}{L-33} + 0{,}20 \quad (L = 55 \text{ καὶ ἄνω})$$

(3) Ἡ ὑποδιαίρεσις πρύμνηθεν τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως πλοίων μήκους 430 ποδῶν (ἢ 131 μέτρων) καὶ ἄν τῶν ἐχόντων δείκτην κριτηρίου 23 ἢ ὀλιγώτερον, θὰ προσδιορίζεται ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συντελεστοῦ A τοῦ διδομένου διὰ τοῦ τύπου (I) ἐν παραγράφῳ (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, τῶν ἐχόντων δείκτην κριτηρίου 123 καὶ ἄνω ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συντελεστοῦ BB τοῦ διδομένου διὰ τοῦ τύπου τοῦ ἐδαφίου (II) (2) τῆς παρούσης παραγράφου καὶ τῶν ἐχόντων δείκτην κριτηρίου μεταξὺ 23 καὶ 123, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συντελεστοῦ F τοῦ εὑρισκομένου διὰ γραμμικῆς παρεμβολῆς μεταξὺ τῶν συντελεστῶν A καὶ BB τῇ βοηθείᾳ τοῦ κάτωθι τύπου. :

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

ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν ὅτι ἐὰν ὁ οὕτω εὑρισκόμενος συντελεστὴς F εἶναι κατώτερος τοῦ 0,50 , ὁ χρησιμοποιηθησόμενος συντελεστὴς θὰ εἶναι ὁ μικρότερος τῶν δύο ἀριθμῶν, δηλαδὴ εἴτε ὁ 0,50 ἢ ὁ συντελεστὴς ὁ ὑπολογισθεὶς συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς ὑποπαραγράφου (δ) (I) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(4) Ἡ ὑποδιαίρεσις πρύμνηθεν τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως πλοίων μήκους μικροτέρου τῶν 430 ποδῶν (ἢ 131 μέτρων) ἀλλ' οὐχὶ μικροτέρου τῶν 180 ποδῶν (ἢ 55 μέτρων) τῶν ἐχόντων δείκτην κριτηρίου ἴσον πρὸς τὸ S^1 ἔνθα :

$$S^{I} = \frac{1950-4L}{10} \text{ (L εἰς πόδας)}$$

$$S^{I} = \frac{3,712-25L}{19} \text{ (L εἰς μέτρα)}$$

θὰ προσδιορίζεται ἐπὶ τῇ βάσει συντελεστοῦ ἴσου πρὸς τὴν μονάδα, τῶν ἐχόντων δείκτην κριτηρίου 123 καὶ ἄνω ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συντελεστοῦ BB διδομένου διὰ τοῦ τύπου τοῦ ἐδαφίου (II) (2) τῆς παρούσης παραγράφου, τῶν δὲ ἐχόντων δείκτην κριτηρίου μεταξὺ S1 καὶ 123 ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συντελεστοῦ F εὑρισκομένου διὰ γραμμικῆς παρεμβολῆς μεταξὺ τῆς μονάδος καὶ τοῦ συντελεστοῦ BB τῇ βοηθείᾳ τοῦ τύπου :

$$F = I - \frac{(I-BB)\ Cc-S^{I})}{123-S^{I}}$$

ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν ὅτι εἰς ἑκάστην τῶν δύο τελευταίων περιπτώσεων, ἐὰν ὁ οὕτω εὑρεθησόμενος συντελεστὴς εἶναι κατώτερος τοῦ 0,50, ἡ ὑποδιαίρεσις δύναται νὰ προσδιορισθῇ διὰ συντελεστοῦ μὴ ὑπερβαίνοντος τὸ 0,50.

(5) Ἡ ὑποδιαίρεσις πρύμνηθεν τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως πλοίων μήκους μικροτέρου τῶν 430 ποδῶν (ἢ 131 μέτρων ἀλλ' 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 τῇ βάσει συντελεστοῦ ἴσου πρὸς τὴν μονάδα, ἐκτὸς ἐὰν ἡ Ἀρχὴ ἤθελε πεισθῇ ὅτι εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατον νὰ ἐφαρμοσθῇ ὁ συντελεστὴς οὗτος εἰς ὡρισμένα διαμερίσματα, ὁπότε αὕτη δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ παρέκκλισίν τινα, ἐν σχέσει μὲ τὰ διαμερίσματα ταῦτα , ἐφ' ὅσον ἡ παρέκκλισις αὕτη δικαιολογεῖται ὑπὸ τῶν περιστάσεων, ἀλλ' ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως τὸ ἀκρότατον πρὸς πρύμνην διαμέρισμα καὶ ὅσον τὸ δυνατὸν περισσότερα πρωραῖα διαμερίσματα (μεταξὺ τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως καὶ τοῦ πρυμναίου ἄκρου τῶν χώρων μηχανῶν) δὲν θὰ ἔχωσι μῆκος ὑπερβαῖνον τὸ κατακλύσιμον μῆκος.

Κανονισμὸς 6

Εἰδικοὶ Κανόνες ἀφορῶντες τὴν ὑποδιαίρεσιν.

(α) Ὅταν εἰς ἕν ἢ πλείονα τμήματα τοῦ πλοίου, τὰ στεγανὰ διαφράγματα ἐξικνοῦνται μέχρις ἑνὸς ὑψηλοτέρου καταστρώματος ἢ εἰς τὸ ὑπόλοιπον τμῆμα τοῦ πλοίου καὶ εἶναι ἐπιθυμητὸν ὅπως προκύψῃ ὠφέλεια ἐκ τῆς εἰς ὕψος ἐπεκτάσεως ταύτης τῶν διαφραγμάτων, δύναται κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ κατακλυσίμου μήκους, νὰ γίνῃ χρῆσις κεχωρισμένων γραμμῶν ὁρίου βυθίσεως δι' ἕκαστον τῶν τμημάτων τούτων τοῦ πλοίου, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως :

(I) Αἱ πλευραὶ τοῦ πλοίου ἐπεκτείνωνται καθ' ὅλον τὸ μῆκος τοῦ πλοίου μέχρι τοῦ καταστρώματος τοῦ ἀντιστοιχοῦντος εἰς τὴν ἀνωτέραν γραμμὴν ὁρίου βυθίσεως καὶ ὅλα τὰ ἀνοίγματα ἐπὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ περιβλήματος τὰ εὑρισκόμενα κάτωθι τοῦ καταστρώματος τούτου καθ' ὅλον τὸ μῆκος τοῦ πλοίου, θεωρηθῶσιν ὅτι εὑρίσκονται ἐν τῇ ἐννοίᾳ τοῦ Κανονισμοῦ 14 τοῦ Κεφαλαίου τούτου, κάτωθι τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσεως, καὶ

(II) Τὰ δύο διαμερίσματα τὰ παρακείμενα εἰς τὴν βαθμίδα τοῦ καταστρώματος στεγανῶν διαφραγμάτων εἶναι ἕκαστον ἐντὸς τῶν ὁρίων τοῦ ἐπιτρεπομένου μήκους τοῦ ἀνταποκρινομένου εἰς τὰς ἀντιστοίχους των γραμμὰς ὁρίου βυθίσεως καὶ ἐπιπροσθέτως τὸ συνδεδυασμένον μῆκος των μὴ ὑπερβαίνῃ τὸ διπλάσιον τοῦ ἐπιτρεπομένου μήκους, ὑπολογιζομένου ἐπὶ τῆς κατωτέρας γραμμῆς ὁρίου βυθίσεως.

(β) (I) Διαμέρισμά τι δύναται νὰ ὑπερβαίνῃ τὸ ἐπιτρεπόμενον μῆκος τὸ ὁριζόμενον ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ Κανονισμοῦ 5 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι τὸ συνδεδυασμένον μῆκος ἑκάστου ζεύγους παρακειμένων διαμερισμάτων πρὸς τὰ ὁποῖα τὸ ἐν λόγῳ διαμέρισμα εἶναι κοινόν, δὲν ὑπερβαίνει τὸ κατακλύσιμον μῆκος ἢ τὸ διπλάσιον τοῦ ἐπιτρεπομένου μήκους, οἱουδήποτε ἐκ τῶν δύο εἶναι τὸ μικρότερον.

(II) Ἐὰν τὸ ἓν ἐκ τῶν δύο παρακειμένων διαμερισμάτων εὑρίσκεται ἐντὸς τοῦ χώρου μηχανῶν καὶ τὸ ἕτερον εὑρίσκεται ἐκτὸς τοῦ χώρου μηχανῶν, ἡ δὲ μέση διαχωρητότης τοῦ τμήματος τοῦ πλοίου ἐν ᾧ εὑρίσκεται τὸ δεύτερον διαφέρει τῆς τοῦ χώρου μηχανῶν, τὸ συνδεδυασμένον μῆκος τῶν δύο διαμερισμάτων δέον νὰ διορθοῦται, λαμβανομένης ὡς βάσεως τῆς μέσης τιμῆς τῶν διαχωρητοτήτων τῶν δύο τμημάτων τοῦ πλοίου ἐντὸς τῶν ὁποίων κεῖνται τὰ δύο διαμερίσματα.

(III) Ὅταν τὰ δύο παρακείμενα διαμερίσματα ἔχωσι διαφόρους συντελεστὰς ὑποδιαιρέσεως, τὸ συνδεδυασμένον μῆκος τῶν δύο διαμερισμάτων προσδιορίζεται κατ' ἀναλογίαν.

(γ) Εἰς πλοῖα μήκους 330 ποδῶν (ἢ 100 μέτρων) καὶ ἄνω, ἓν τῶν κυρίων ἐγκαρσίων διαφραγμάτων πρύμνηθεν τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως, δέον νὰ τοποθετῆται εἰς ἀπόστασιν ἀπὸ τῆς πρωραίας ὀρθίας μὴ ὑπερβαίνουσαν τὸ ἐπιτρεπόμενον μῆκος.

(δ) Κύριον ἐγκάρσιον διάφραγμα δύναται νὰ ἔχῃ ἐσοχήν, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως, πάντα τὰ τμήματα τῆς ἐσοχῆς εὑρίσκωνται ἐσωτερικῶς κατακορύφων ἐπιφανειῶν εἰς ἀμφοτέρας τὰς πλευρὰς τοῦ πλοίου, εὑρισκομένων εἰς ἀπόστασιν ἀπὸ τῶν ἐλασμάτων τοῦ περιβλήματος ἴσην πρὸς τὸ ἓν πέμπτον τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου, ὡς τοῦτο ὁρίζεται ἐν τῷ Κανονισμῷ 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καὶ μετρουμένη καθέτως πρὸς τὸν ἄξονα τοῦ πλοίου εἰς τὸ ὕψος τῆς ἀνωτάτης ἐμφόρτου ἰσάλου γραμμῆς τῆς ὑποδιαιρέσεως. Πᾶν τμῆμα τῆς ἐσοχῆς εὑρισκόμενον ἐξωτερικῶς τῶν ὁρίων τούτων θὰ λογίζηται ὡς βαθμίς, συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον (ε) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(ε) Κύριον ἐγκάρσιον διάφραγμα δύναται νὰ σχηματίζῃ βαθμίδα, ἐὰν πληροῖ ἕνα τῶν ἀκολούθων ὅρων :

(I) Τὸ συνδεδυασμένον μῆκος τῶν δύο διαμερισμάτων τῶν χωριζομένων ὑπὸ τοῦ ἐν προκειμένῳ διαφράγματος, μὴ ὑπερβαίνῃ τὰ 90 τοῖς ἑκατὸν τοῦ κατακλυσίμου μήκους ἢ τὸ διπλάσιον τοῦ ἐπιτρεπομένου μήκους, ἐκτὸς ἑάν, προκειμένου περὶ πλοίων ἐχόντων συντελεστὴν ὑποδιαιρέσεως ἀνώτερον τοῦ 0,9 τὸ συνδεδυασμένον μῆκος τῶν δύο ἐν προκειμένῳ διαμερισμάτων, δὲν ὑπερβαίνῃ τὸ ἐπιτρεπόμενον μῆκος.

(II) Ὑπάρχει πρόσθετος ὑποδιαίρεσις παρὰ τὴν βαθμίδα, εἰς τρόπον ὥστε νὰ τηρῆται ὁ αὐτὸς βαθμὸς ἀσφαλείας, οἷος θὰ ὑπῆρχε μετὰ ἐπιπέδου διαφράγματος.

(III) Τὸ διαμέρισμα, ἀνωθεν τοῦ ὁποίου ἐκτείνεται ἡ βαθμίς, μὴ ὑπερβαίνῃ τὸ ἐπιτρεπόμενον μῆκος τὸ ἀντιστοιχοῦν πρὸς μίαν γραμμὴν ὁρίου βυθίσεως λαμβανομένην 3 δακτύλους (ἢ 76 χιλιοστόμετρα) κάτωθι τῆς βαθμίδος.

(στ) Ὅταν κύριον ἐγκάρσιον διάφραγμα παρουσιάζῃ ἐσοχὴν ἢ σχηματίζῃ βαθμίδα, δέον διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ὑποδιαιρέσεως, νὰ λαμβάνηται ὑπ' ὄψιν ἓν ἰσοδύναμον ἐπίπεδον διάφραγμα.

(ζ) Ἐὰν ἡ ἀπόστασις μεταξὺ δύο παρακειμένων κυρίων ἐγκαρσίων διαφραγμάτων ἢ τῶν ἰσοδυνάμων πρὸς αὐτὰ ἐπιπέδων διαφραγμάτων, ἢ ἡ ἀπόστασις μεταξὺ τῶν ἐγκαρσίων ἐπιπέδων τῶν διερχομένων διὰ τῶν πλησιεστέρων σημείων τῶν βαθμίδων τῶν διαφραγμάτων εἶναι μικροτέρα τῶν 10 ποδῶν (ἢ 3,05 μέτρων) σὺν 3 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τοῦ πλοίου, ἢ τῶν 35 ποδῶν (ἢ 10,67 μέτ-

ρων), οἱονδήποτε εἶναι τὸ μικρότερον, τότε μόνον ἓν ἐκ τῶν διαφραγμάτων τούτων θὰ λογίζεται ὡς ἀποτελοῦν μέρος τῆς ὑποδιαιρέσεως τοῦ πλοίου, συμφώνως πρὸς τοὺς ὁρισμοὺς τοῦ Κανονισμοῦ 5 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(η) Ὅταν κύριον ἐγκάρσιον στεγανὸν διάφραγμα περιέχῃ τοπικὴν ὑποδιαίρεσιν καὶ ἡ Ἀρχὴ πεισθῇ ὅτι, μετὰ βλάβην τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου, λαμβανομένην καθ' ὑπόθεσιν καὶ ἐκτεινομένην ἐπὶ μήκους 10 ποδῶν (ἢ 3,05 μέτρων) σὺν 3 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τοῦ πλοίου ἢ 35 ποδῶν (ἢ 10,67 μέτρων) οἱονδήποτε εἶναι τὸ μικρότερον, ὁλόκληρος ὁ ὄγκος τοῦ κυρίου διαμερίσματος δὲν θέλει κατακλυσθῇ, δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ἀνάλογον ἐπαύξησιν τοῦ ἐπιτρεπομένου μήκους, ὅπερ θὰ ἀπητεῖτο ἄλλως διὰ τὸ ἐν λόγῳ διαμέρισμα. Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει ὁ ὄγκος τῆς ἐφεδρικῆς ἀντώσεως, ὁ λαμβανόμενος ἐπὶ τῆς μὴ βεβλαμμένης πλευρᾶς, δὲν δύναται νὰ εἶναι μεγαλύτερος τοῦ ὄγκου τοῦ λαμβανομένου ἐπὶ τῆς βεβλαμμένης τοιαύτης.

(θ) Ὅταν ὁ ἀπαιτούμενος συντελεστὴς ὑποδιαιρέσεως εἶναι 0,50 ἢ μικρότερος, τὸ συνδεδυασμένον μῆκος δύο παρακειμένων διαμερισμάτων δέον νὰ μὴ ὑπερβαίνῃ τὸ κατακλύσιμον μῆκος.

Κανονισμὸς 7

Εὐστάθεια πλοίων ἐν περιπτώσει βλάβης

(α) Δέον νὰ προβλεφθῇ ἐπαρκὴς εὐστάθεια διὰ τὸ πλοῖον εἰς τὴν ἀθικτον κατάστασιν, ὥστε δι' ὅλας τὰς συνθήκας ὑπηρεσίας του νὰ δύναται νὰ ἀντιμετωπίζῃ τὸ τελικὸν στάδιον κατακλύσεως οἱουδήποτε κυρίου διαμερίσματος τοῦ ὁποίου τὸ μῆκος ἀπαιτεῖται νὰ εἶναι ἐντὸς τοῦ κατακλυσίμου μήκους.

Ὅταν δύο παρακείμενα κύρια διαμερίσματα χωρίζονται διὰ διαφράγματος μετὰ βαθμίδος, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἐδαφίου (ε) (Ι) τοῦ Κανονισμοῦ 6 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἡ εὐστάθεια εἰς τὴν ἀθικτον κατάστασιν δέον νὰ εἶναι τοιαύτη, ὥστε νὰ δύναται νὰ ἀνθέξῃ τὴν κατάκλυσιν τῶν δύο τούτων παρακειμένων κυρίων διαμερισμάτων.

Ὅταν ὁ ἀπαιτούμενος συντελεστὴς στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως εἶναι 0,50 ἢ μικρότερος, ἀλλὰ μεγαλύτερος τοῦ 0,33, ἡ εὐστάθεια εἰς τὴν ἀθικτον κατάστασιν δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ δύναται νὰ ἀνθέξῃ τὴν κατάκλυσιν δύο οἱωνδήποτε παρακειμένων κυρίων διαμερισμάτων.

Ὅταν ὁ ἀπαιτούμενος συντελεστὴς ὑποδιαιρέσεως εἶναι 0,33 ἢ μικρότερος, ἡ εὐστάθεια εἰς τὴν ἀθικτον κατάστασιν δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ δύναται νὰ ἀνθέξῃ τὴν κατάκλυσιν τριῶν οἱωνδήποτε παρακειμένων κυρίων διαμερισμάτων.

(β) (Ι) Αἱ ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θὰ προσδιορίζωνται δι' ὑπολογισμῶν συμφώνως πρὸς τὰς ἑπομένας 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 εὑρίσκεται ὑπὸ τὰς χειρίστας προσδοκομένας συνθήκας ὑπηρεσίας ἀπὸ ἀπόψεως εὐσταθείας.

(ΙΙ) Ὅταν προτίθεται νὰ ἐγκατασταθοῦν καταστρώματα, ἐσωτερικὰ περιβλήματα, ἢ διαμήκη διαφράγματα ἐπαρκοῦς στεγανότητος πρὸς τὸν σκοπὸν νὰ περιορίζωσι σημαντικῶς τὴν εἴσροὴν τοῦ ὕδατος, ἡ Ἀρχὴ δέον νὰ πείθηται ὅτι κατὰ τοὺς ὑπολογισμοὺς ἐλήφθησαν ἐπαρκῶς ὑπ' ὄψιν οἱ τοιοῦτοι περιορισμοί.

(ΙΙΙ) Εἰς περίπτωσιν κατὰ τὴν ὁποίαν ἡ Ἀρχὴ ἔχει ἀμφιβολίας ὡς πρὸς τὴν ἔκτασιν, ἤτοι τὸ ὅριον 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 ἑξῆς :

Χῶροι	Διαχωρητότης
Προοριζόμενοι διὰ φορτίον, γαιάνθρακας ἢ ἀποθήκας ἐφοδίων	60
Καταλαμβανόμενοι ὑπὸ ἐνδιαιτημάτων	95
» » μηχανῶν	85
Προοριζόμενοι δι' ὑγρὰ	0 ἢ 95*

Μεγαλύτεραι διαχωρητότητες ἐπιφανείας δέον νὰ λαμβάνωνται διὰ τοὺς χώρους ἐκείνους οἵτινες εἶναι εἰς τὴν περιοχὴν τῆς ἐπιφανείας τοῦ ὕδατος μετὰ τὴν ζημίαν, καὶ δὲν περιέχουσι σημαντικὸν ἀριθμὸν ἐνδιαιτημάτων ἢ μηχανῶν, καθὼς καὶ χῶροι οἵτινες δὲν καταλαμβάνονται γενικῶς ὑπὸ σημαντικῆς ποσότητος φορτίου ἢ ἐφοδίων.

(δ) Ἡ ὑποτιθεμένη ἔκτασις ζημίας δέον νὰ εἶναι ὡς ἑξῆς :

(Ι) Διαμήκης ἔκτασις : 10 πόδες (ἢ 3,05 μέτρα) σὺν 3 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τοῦ πλοίου ἢ 35 πόδες (ἢ 10,67 μέτρα), οἱαδήποτε ἐκ τῶν δύο εἶναι ἡ μικροτέρα. Ὅταν ὁ ἀπαιτούμενος συντελεστὴς ὑποδιαιρέσεως 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.

(ΙΙ) Ἐγκαρσία ἔκτασις (μετρουμένη ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου κατ' ὀρθὰς γωνίας πρὸς τὴν μέσην γραμμὴν εἰς τὸ ὕψος τῆς ἀνωτάτης ἐμφόρτου ἰσάλου γραμμῆς τῆς ὑποδιαιρέσεως) : Ἡ ἀπόστασις τοῦ ἑνὸς πέμπτου τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου, ὡς τοῦτο καθορίζεται ἐν τῷ Κανονισμῷ 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, καὶ

(ΙΙΙ) Κάθετος ἔκτασις : Ἀπὸ τῆς ἄνω ἀκμῆς τῆς τρόπιδος πρὸς τὰ ἄνω ἀπεριορίστως.

(IV) Ἐὰν βλάβη μικροτέρας ἐκτάσεως τῆς ἀναφερομένης εἰς τὰ προηγούμενα ἐδάφια (Ι), (ΙΙ) καὶ (ΙΙΙ) τῆς παρούσης παραγράφου (δ) ἤθελε συντελέσει εἰς τὴν δημιουργίαν σοβαροτέρων συνθηκῶν ἀπὸ ἀπόψεως πλευρικῆς κλίσεως ἢ μειώσεως τοῦ μετακεντρικοῦ ὕψους, ἡ τοιαύτη βλάβη δέον νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν κατὰ τοὺς ὑπολογισμούς.

(ε) Ἡ ἀσύμμετρος κατάκλισις δέον νὰ μειοῦται εἰς τὸ ἐλάχιστον δι' ἱκανοποιητικῶν 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 ὅμως τὰς περιπτώσεις ὅπου προβλέπονται χειριστήρια τῶν ἐξαρτημάτων διὰ τὴν ἀντίρροπον κατάκλυσιν, ταῦτα θὰ χειρίζωνται ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος τῶν στεγανῶν διαφραγμάτων. Τὰ ἐξαρτήματα ταῦτα ὁμοῦ μὲ 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 ἀντίρροπον κατάκλυσιν, ὁ χρόνος ἐπαναφορᾶς δέον νὰ μὴ ὑπερβαίνῃ τὰ 15 πρῶτα λεπτά. Κατάλληλοι ὁδηγίαι σχετικῶς μὲ τὴν χρῆσιν τῶν ἐξαρτημάτων ἀντιρρόπου κατακλύσεως δέον νὰ χορηγοῦνται εἰς τὸν πλοίαρχον τοῦ πλοίου.

(στ) Ἡ τελικὴ κατάστασις τοῦ πλοίου μετὰ τὴν βλάβην καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ἀσυμμέτρου κατακλύσεως μετὰ τὴν λῆψιν τῶν μέτρων ἐπαναφορᾶς, δέον νὰ πληροῖ τοὺς ἀκολούθους ὅρους :

(Ι) Εἰς τὴν περίπτωσιν συμμετρικῆς κατακλύσεως, τὸ ἀπομένον μετακεντρικὸν ὕψος νὰ εἶναι θετικὸν καὶ τοὐλάχιστον ἴσον πρὸς 2 δακτύλους (ἢ 0,05 μέτρα). Τοῦτο θὰ ὑπολογίζεται διὰ τῆς μεθόδου σταθεροῦ ἐκτοπίσματος.

---

* Οἱοσδήποτε ἐκ τῶν δύο ἀριθμῶν ἀνταποκρίνεται πρὸς τὰς πλέον αὐστηρὰς ἀπαιτήσεις.

(ΙΙ) Εἰς τὴν περίπτωσιν ἀσυμμέτρου κατακλύσεως, ἡ ὁλικὴ κλίσις δέον νὰ μὴ ὑπερβαίνῃ τὰς ἑπτὰ μοίρας, πλὴν εἰδικῶν περιπτώσεων, δι' ἃς ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ἐπιπρόσθετον κλίσιν προκύπτουσαν ἐκ τῆς ἀσυμμέτρου κατακλύσεως, ἐν οὐδεμιᾷ ὅμως περιπτώσει ἡ τελικὴ κλίσις δύναται νὰ ὑπερβαίνῃ τὰς δέκα πέντε μοίρας.

(ΙΙΙ) Εἰς οὐδεμίαν περίπτωσιν ἡ γραμμὴ ὁρίου βυθίσεως δύναται νὰ βυθισθῇ κατὰ τὸ τελικὸν στάδιον κατακλύσεως. Ἐάν θεωρηθῇ ὅτι ἡ γραμμὴ ὁρίου βυθίσεως εἶναι δυνατὸν νὰ βυθισθῇ κατ' ἐνδιάμεσον στάδιον κατακλύσεως, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ ὅπως γίνουν ὅλαι αἱ σχετικαὶ ἔρευναι καὶ αἱ διατάξεις, ἃς αὕτη κρίνει ἀναγκαίας διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου.

(ζ) Ὁ πλοίαρχος τοῦ πλοίου δέον νὰ ἐφοδιάζηται μὲ τὰ ἀναγκαῖα δεδομένα, ἵνα ἐξασφαλίζῃ κατὰ τὰς συνθήκας ὑπηρεσίας ἐπαρκῆ εὐστάθειαν εἰς τὴν ἄθικτον κατάστασιν, οὕτως ὥστε τὸ πλοῖον νὰ δύναται νὰ ἀνθέξῃ εἰς περίπτωσιν σοβαρᾶς ζημίας. Προκειμένου περὶ πλοίων ἐφωδιασμένων διὰ διατάξεως πρὸς ἀντίρροπον κατάκλισιν, ὁ πλοίαρχος δέον νὰ εἶναι ἐνήμερος τῶν συνθηκῶν εὐσταθείας ἐπὶ τῶν ὁποίων βασίζονται οἱ ὑπολογισμοὶ κλίσεως καὶ νὰ ἐφιστᾶται ἡ προσοχή του ἐπὶ τοῦ ὅτι τὸ πλοῖον δύναται, ὑφιστάμενον βλάβην, νὰ λάβῃ ὑπερβολικὴν κλίσιν ὅταν αἱ συνθῆκαι εὐσταθείας εἰς τὴν ἄθικτον κατάστασιν εἶναι δυσμενεῖς.

(η) (Ι) Ἡ Ἀρχὴ δὲν δύναται νὰ φανῇ ἐλαστικὴ ὡς πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις, σχετικῶς μὲ τὴν εὐστάθειαν εἰς περίπτωσιν βλάβης, ἐκτὸς ἐὰν ἀποδειχθῇ ὅτι τὸ μετακεντρικὸν ὕψος τοῦ πλοίου εἰς ἄθικτον κατάστασιν εἰς οἱανδήποτε συνθήκην ὑπηρεσίας, τὸ ἀπαιτούμενον διὰ νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὰς ἀνωτέρω ἀπαιτήσεις, εἶναι ὑπεραρκετὸν διὰ τὴν προβλεπομένην συνθήκην ὑπηρεσίας.

(ΙΙ) 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 πεισθῇ ὅτι αἱ ἀναλογίαι, αἱ διατάξεις καὶ τὰ λοιπὰ χαρακτηριστικὰ τοῦ πλοίου εἶναι τὰ πλέον εὐνοϊκὰ διὰ τὴν εὐστάθειαν ἐν περιπτώσει βλάβης καὶ δύνανται πρακτικῶς καὶ λογικῶς νὰ γίνωσι παραδεκτὰ εἰς τὰς εἰδικὰς περιπτώσεις.

Κανονισμὸς 8

Ἐρματισμὸς

Ὅταν ἀπαιτεῖται ἐρματισμὸς 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 ἀποφευχθῇ ἡ τοποθέτησις ὕδατος ἐντὸς τῶν πετρελαιαποθηκῶν, θὰ ἐγκαθίσταται ἀποχωριστὴρ τοῦ ὕδατος καὶ πετρελαίου κατὰ τρόπον ἱκανοποιοῦντα τὴν Ἀρχήν, ἢ θὰ προβλέπωνται ἕτερα μέσα δεκτὰ ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς διὰ τὴν ἐκκένωσιν τοῦ ἀναμίκτου ὑδατίνου ἔρματος.

Κανονισμὸς 9

Ἀκραῖα διαφράγματα, Διαφράγματα Χώρου Μηχανῶν, Σήραγγες ἑλικοφόρων ἀτράκτων κλπ.

(α) (Ι) Πᾶν πλοῖον δέον νὰ ἔχῃ διάφραγμα πρωραίας 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 πρωραίας ὀρθίας.

(ΙΙ) Ἐὰν τὸ πλοῖον ἔχῃ μακρὸν πρωραῖον ὑπερκατασκεύασμα, τὸ διάφραγμα συγκρούσεως δέον νὰ ἐπεκτείνηται στεγανῶς μέχρι τοῦ καταστρώματος τῶν στεγανῶν διαφραγμάτων. Ἡ ἐπέκτασις δὲν εἶναι ἀπαραίτητον νὰ εὑρίσκηται ἀμέσως ἄνωθεν 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 πρωραίας ὀρθίας καὶ τὸ τμῆμα τοῦ καταστρώματος τῶν στεγανῶν, ὅπερ σχηματίζει τὴν βαθμίδα, εἶναι ἀποτελεσματικῶς ἀδιαπέραστον ὑπὸ ὑδάτων κακοκαιρίας.

(β) Ἐπίσης, πᾶν πλοῖον δέον νὰ ἔχῃ διαφράγμα πρυμναίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως, ὡς καὶ διαφράγματα χωρίζοντα τὸν χῶρον μηχανῶν, ὡς καθορίζεται εἰς τὸν Κανονισμὸν 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἀπὸ τοὺς χώρους φορτίου καὶ ἐπιβατῶν πρώραθεν καὶ πρύμνηθεν. Τὰ διαφράγματα ταῦτα θὰ εἶναι στεγανὰ μέχρι τοῦ καταστρώματος στεγανῶν. Οὐχ' ἧττον ὅμως, τὸ διάφραγμα τῆς πρυμναίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως δύναται νὰ μὴ ἐξικνῆται μέχρι τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, ἐφ' ὅσον ὁ βαθμὸς ἀσφαλείας τοῦ πλοίου, ὅσον ἀφορᾷ τὴν ὑποδιαίρεσιν, δὲν μειοῦται ἐκ τούτου.

(γ) Εἰς ὅλας τὰς περιπτώσεις αἱ χοάναι τῶν ἑλικοφόρων ἀτράκτων δέον νὰ εἶναι ἐγκεκλεισμέναι ἐντὸς στεγανῶν χώρων, περιωρισμένου ὄγκου. Ὁ στυπιοθλίπτης τῆς ἑλικοφόρου ἀτράκτου δέον νὰ τοποθετῆται ἐντὸς στεγανῆς σήραγγος ἢ ἄλλου στεγανοῦ χώρου κεχωρισμένου ἀπὸ τοῦ χώρου τῆς χοάνης τῆς ἑλικοφόρου ἀτράκτου. Ὁ χῶρος ὅμως οὗτος δέον νὰ εἶναι τοιούτου ὄγκου ὥστε, ἐὰν κατακλυσθῇ οὗτος λόγῳ διαρροῆς τοῦ στυπιοθλίπτου, ἡ γραμμὴ ὁρίου βυθίσεως νὰ μὴ κατέλθῃ ὑπὸ τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης.

Κανονισμὸς 10

Διπύθμενα

(α) Ἓν διπύθμενον δέον νὰ ὑπάρχῃ καὶ νὰ ἐκτείνηται ἀπὸ τοῦ διαφράγματος τῆς πρωραίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως μέχρι τοῦ διαφράγματος τῆς πρυμναίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως, καθ' ὅ μέτρον εἶναι τοῦτο πρακτικὸν καὶ συμβιβάζεται πρὸς τὰ χαρακτηριστικὰ καὶ τὴν κανονικὴν χρησιμοποίησιν τοῦ πλοίου.

(Ι) 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 πρωραίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως, ἢ ὅσον τὸ πρακτικῶς δυνατὸν ἐγγὺς πρὸς αὐτό.

(ΙΙ) 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 ἐκτείνηται μέχρι τῶν διαφραγμάτων τῆς πρωραίας καὶ πρυμναίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως, ἢ ὅσον τὸ πρακτικῶς δυνατὸν ἐγγὺς πρὸς αὐτά.

(ΙΙΙ) Εἰς πλοῖα μήκους 249 ποδῶν (ἢ 76 μέτρων) καὶ ἄνω, δέον νὰ ὑπάρχῃ διπύθμενον εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου καὶ νὰ ἐκτείνηται μέχρι τοῦ διαφράγματος τῆς πρωραίας καὶ πρυμναίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως ἢ ὅσον τὸ πρακτικῶς δυνατὸν ἐγγὺς πρὸς αὐτά.

(β) Ὅπου ἀπαιτεῖται ἡ ὕπαρξις διπυθμένου, τὸ ὕψος τούτου θὰ ὁρίζεται κατὰ τρόπον ἱκανοποιοῦντα τὴν Ἀρχὴν 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 ἐπαρκὴς ἐὰν ἡ γραμμὴ τομῆς τῆς ἐξωτερικῆς ἀκμῆς τοῦ ἐλάσματος τῆς πλευρᾶς τοῦ διπυθμένου μετὰ τῶν ἐλασμάτων τῆς γάστρας δὲν εὑρίσκεται εἰς οἱονδήποτε σημεῖον χαμηλότερον ἑνὸς ὁριζοντίου ἐπιπέδου διερχομένου διὰ τοῦ σημείου τομῆς εἰς τὸν μέσον νομέα μετὰ ἐγκαρσίας διαγωνίου γραμμῆς κεκλιμένης κατὰ 25 μοίρας ὡς πρὸς τὸ ὁριζόντιον ἐπίπεδον τὸ διερχόμενον διὰ τῆς ἄνω ὄψεως τῆς τρόπιδος καὶ τεμνούσης τὸ ἐπίπεδον εἰς σημεῖον εὑρισκόμενον εἰς ἀπόστασιν, ἀπὸ τοῦ ἄξονος τοῦ πλοίου, ἴσην πρὸς τὸ ἥμισυ τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου.

(γ) Φρεάτια μικρὰ κατασκευαζόμενα ἐντὸς τοῦ διπυθμένου σχετικὰ πρὸς τὰς διατάξεις ἀπαντλήσεως τῶν κυτῶν κλπ. δέον 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 ὁριζοντίου ἐπιπέδου τοῦ ἀναφερομένου εἰς τὴν παράγραφον (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. Εἰς τὸ πρυμναῖον ἐν τούτοις ἄκρον τῆς σήραγγος τῶν ἑλικοκινήτων πλοίων, ἐπιτρέπεται ἡ ὕπαρξις φρεατίου ἐκτεινομένου μέχρι τοῦ ἐξωτερικοῦ πυθμένος. Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ἕτερα φρεάτια (π.χ. διὰ λιπαντικὸν ἔλαιον κάτωθεν τῶν κυρίων μηχανῶν) ἐὰν ἤθελε πεισθῇ ὅτι αἱ διατάξεις τοῦ συνόλου παρέχουσι προστασίαν ἰσοδύναμον πρὸς τὴν παρεχομένην ὑπὸ διπυθμένου συμφώνου πρὸς τὸν παρόντα Κανονισμόν.

(δ) Δὲν εἶναι ἀναγκαία ἡ ἐγκατάστασις διπυθμένου κατὰ μῆκος τῶν στεγανῶν διαμερισμάτων μετρίου μεγέθους, χρησιμοποιουμένων ἀποκλειστικῶς διὰ τὴν μεταφορὰν ὑγρῶν, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως, κατὰ τὴν γνώμην τῆς Ἀρχῆς, ἡ ἀσφάλεια τοῦ πλοίου ἐν περιπτώσει βλάβης τοῦ πυθμένος ἢ τῶν πλευρῶν δὲν θέλει μειωθῇ ἐκ τοῦ λόγου τούτου.

(ε) Προκειμένου περὶ πλοίων δι' ἃ ἔχουσιν ἐφαρμογὴν αἱ διατάξεις τῆς παραγράφου (δ) τοῦ Κανονισμοῦ 1 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καὶ ἄτινα ἐκτελοῦν τακτικὰ δρομολόγια ἐντὸς τῶν ὁρίων βραχέος διεθνοῦς πλοῦ, ὡς καθορίζεται ἐν τῷ Κανονισμῷ 2 τοῦ Κεφαλαίου ΙΙΙ, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ἀπαλλαγὴν ἐκ τῆς ὑποχρεώσεως ὑπάρξεως διπυθμένου εἰς πᾶν τμῆμα τοῦ πλοίου ὅπερ ὑποδιαιρεῖται ἐπὶ τῇ βάσει συντελεστοῦ μὴ ὑπερβαίνοντος τὸ 0,50, ἐὰν πεισθῇ ὅτι ἡ ἐγκατάστασις διπυθμένου εἰς τὸ τμῆμα τοῦτο δὲν θὰ ἦτο σύμφωνος πρὸς τὰ βασικὰ χαρακτηριστικὰ καὶ τὴν κατάλληλον ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου.

Κανονισμὸς 11.

Προσδιορισμός, Χάραξις καὶ Ἐγγραφὴ τῶν Γραμμῶν Ὑποδιαιρέσεως

(α) Πρὸς τὸν σκοπὸν τηρήσεως τοῦ ἀπαιτουμένου βαθμοῦ ὑποδιαιρέσεως, δέον νὰ προσδιορισθῇ καὶ χαραχθῇ ἐπὶ τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου γραμμὴ φορτώσεως ἀντιστοιχοῦσα πρὸς τὸ ὑπὸ τοῦ βαθμοῦ ὑποδιαιρέσεως προβλεπόμενον βύθισμα. Πλοῖον διαθέτον χώρους εἰδικῶς διεσκευασμένους διὰ τὴν ἐναλλὰξ μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ φορτίου δύναται, κατόπιν ἐπιθυμίας τοῦ πλοιοκτήτου, νὰ σημανθῇ διὰ μιᾶς ἢ πλειόνων ἐπιπροσθέτων γραμμῶν φορτώσεως ἀντιστοιχουσῶν πρὸς τὰ βυθίσματα ὑποδιαιρέσεως ἅτινα ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐγκρίνῃ διὰ τὰς περιπτώσεις τῶν ἐναλλακτικῶν συνθηκῶν ὑπηρεσίας τοῦ πλοίου.

(β) Αἱ προσδιοριζόμεναι καὶ σημαινόμεναι γραμμαὶ φορτώσεως τῆς ὑποδιαιρέσεως ἐγγράφονται ἐν τῷ Πιστοποιητικῷ Ἀσφαλείας Ἐπιβατηγοῦ Πλοίου καὶ διακρίνονται διὰ τῆς ἐνδείξεως C1. ἐμφαινούσης ὅτι τὸ πλοῖον εἶναι πρωτίστως ἐπιβατηγὸν καὶ C2, C3 κλπ. ἐμφαινουσῶν τὰς ἐναλλακτικὰς συνθήκας ὑπηρεσίας.

(γ) Τὸ ὕψος τῶν ἐξάλων τὸ ἀντιστοιχοῦν εἰς ἑκάστην τῶν ὡς ἄνω 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 Διεθνῆ Σύμβασιν περὶ Γραμμῶν Φορτώσεως.

(δ) Τὸ ὕψος ἐξάλων τὸ ἀντιστοιχοῦν εἰς ἑκάστην ἐγκεκριμένην γραμμὴν φορτώσεως τῆς ὑποδιαιρέσεως, ὡς καὶ αἱ συνθῆκαι ὑπηρεσίας δι' ἃς ἐνεκρίθη τοῦτο, δέον νὰ ἀναγράφωνται σαφῶς ἐν τῷ Πιστοποιητικῷ Ἀσφαλείας Ἐπιβατηγοῦ Πλοίου.

(ε) Ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει, ἡ χάραξις οἱασδήποτε γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαιρέσεως θὰ γίνεται ἄνωθεν τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως διὰ θαλάσσιον ὕδωρ, ὡς αὕτη προσδιορίσθη εἴτε ἐν συναρτήσει πρὸς τὴν ἀντοχὴν τοῦ πλοίου ἢ πρὸς τὴν ἐν ἰσχύϊ Διεθνῆ Σύμβασιν περὶ Γραμμῶν Φορτώσεως.

(στ) Οἱαδήποτε καὶ ἂν εἶναι ἡ θέσις χαράξεως τῶν γραμμῶν φορτώσεως τῆς ὑποδιαιρέσεως, τὸ πλοῖον ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει θέλει φορτωθῇ κατὰ τρόπον ὥστε νὰ βυθισθῇ ἡ πρὸς τὴν ἐποχὴν τοῦ ἔτους καὶ τὴν περιοχὴν ἀντιστοιχοῦσα γραμμὴ φορτώσεως, ὡς αὕτη προσδιορίζεται ἐν τῇ ἐν ἰσχύϊ Διεθνῆ Συμβάσει περὶ Γραμμῶν Φορτώσεως.

(ζ) Πλοῖον τι, ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει δύναται νὰ φορτωθῇ κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε ὅταν εὑρίσκεται ἐν θαλασσίῳ ὕδατι, νὰ βυθίζεται ἡ γραμμὴ φορτώσεως τῆς ὑποδιαιρέσεως ἡ 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 διάμηκες, θὰ κατασκευάζεται κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε νὰ εἶναι ἱκανὸν νὰ ὑφίσταται, μετὰ ἀναλόγου περιθωρίου ἀντοχῆς, τὴν πίεσιν τὴν ὀφειλομένην εἰς τὴν μεγίστην στήλην ὕδατος, τὴν ὁποίαν δυνατὸν νὰ ὑποστῇ εἰς περίπτωσιν βλάβης τοῦ πλοίου, τοὐλάχιστον δέ, τὴν πίεσιν τὴν ὀφειλομένην εἰς στήλην ὕδατος ἐξικνουμένην εἰς τὸ ὕψος τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσεως.

Ἡ κατασκευὴ τῶν διαφραγμάτων τούτων δέον νὰ εἶναι κατὰ τρόπον ἱκανοποιοῦντα τὴν Ἀρχήν.

(β) (Ι) Αἱ βαθμίδες καὶ αἱ ἐσοχαὶ τῶν διαφραγμάτων δέον νὰ εἶναι στεγαναὶ καὶ ἴσης ἀντοχῆς πρὸς τὰ διαφράγματα εἰς τὰ σημεῖα εἰς ἃ ἑκάστη εὑρίσκεται.

(ΙΙ) Ἐὰν νομεῖς ἢ ζυγὰ διέρχωνται διὰ μέσου στεγανοῦ καταστρώματος ἢ διαφράγματος, τὸ κατάστρωμα ἢ τὸ διάφραγμα δέον νὰ κατασκευάζωνται στεγανὰ ἄνευ τῆς χρήσεως ξύλου ἢ τσιμέντου.

(γ) Ἡ δοκιμὴ στεγανότητος τῶν κυρίων διαμερισμάτων διὰ πληρώσεως τούτων δι' ὕδατος δὲν εἶναι ὑποχρεωτική. Ὅταν δὲν ἐκτελῆται ἡ δοκιμὴ διὰ πληρώσεως δι' ὕδατος, ἡ δοκιμὴ δι' ἐκσφενδονίσεως ὕδατος δι' εὐκάμπτου σωλῆνος εἶναι ὑποχρεωτική. Ἡ δοκιμὴ αὕτη θὰ ἐκτελῆται κατὰ τὸ πλέον προχωρημένον στάδιον τῆς συμπληρώσεως τοῦ πλοίου. Ἐν πάσῃ περιπτώσει, θὰ ἐκτελῆται λεπτομερὴς ἐπιθεώρησις τῶν στεγανῶν διαφραγμάτων.

(δ) Ἡ πρωραία δεξαμενὴ ζυγοσταθμίσεως, τὰ διπύθμενα (περιλαμβάνονται αἱ κοῖλαι τρόπιδες) καὶ οἱ ἐσωτερικοὶ πυθμένες, θὰ δοκιμάζωνται διὰ στήλης ὕδατος ἀντιστοιχούσης εἰς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(ε) Δεξαμεναὶ προοριζόμεναι δι' ὑγρὰ καὶ ἀποτελοῦσαι μέρος τῆς ὑποδιαιρέσεως τοῦ πλοίου, δέον 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 ἄνω ὄψεως τῆς τρόπιδος μέχρι τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσεως εἰς τὴν περιοχὴν τῶν δεξαμενῶν, λαμβανομένης τῆς μεγαλυτέρας ἐκ τῶν δύο. Ἐν πάσῃ ὅμως περιπτώσει τὸ ὕψος τῆς στήλης δέον νὰ μὴ εἶναι κατώτερον τῶν 3 ποδῶν (ἢ 0,92 μέτρων) ἄνωθεν 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 δέον νὰ μὴ θεωροῦνται ὡς δοκιμαὶ τῆς καταλληλότητος διαμερίσματός τινος δι' ἀποθήκευσιν ὑγρῶν καυσίμων ἢ δι' ἄλλους εἰδικοὺς σκοπούς, διὰ τοὺς ὁποίους δύναται νὰ ἀπαιτῆται δοκιμὴ αὐστηροτέρου χαρακτῆρος, ἐξαρτωμένη ἐκ τοῦ ὕψους εἰς τὸ ὁποῖον δυνατὸν νὰ ἀνέλθῃ τὸ ὑγρὸν ἐν τῇ δεξαμενῇ ἢ εἰς τὰς συνδέσεις της.

Κανονισμὸς 13.

Ἀνοίγματα εἰς στεγανὰ διαφράγματα

(α) Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀνοιγμάτων εἰς τὰ στεγνὰ διαφράγματα δέον νὰ περιορίζηται εἰς τὸ ἐλάχιστον ὅπερ συμβιβάζεται μὲ τὴν γενικὴν διάταξιν καὶ τὴν κατάλληλον χρησιμοποίησιν τοῦ πλοίου. Θὰ προβλέπωνται ἱκανοποιητικὰ μέσα διὰ τὸ κλείσιμον τῶν ἀνοιγμάτων τούτων.

(β) (Ι) Εἰς τὰ σημεῖα διελεύσεως σωλήνων εὐδιαίων, ἠλεκτρικῶν καλωδίων κλπ. διὰ τῶν διαφραγμάτων τῆς στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως, δέον νὰ λαμβάνωνται κατάλληλα μέτρα διὰ τὴν ἀπόλυτον ἐξασφάλισιν τῆς στεγανότητος τῶν διαφραγμάτων.

(ΙΙ) Ἐπιστόμια καὶ κρουνοὶ μὴ ἀποτελοῦντες μέρος τοῦ συστήματος σωληνώσεως δὲν ἐπιτρέπεται νὰ ὑπάρχουν εἰς τὰ διαφράγματα τῆς στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως.

(ΙΙΙ) Μόλυβδος ἢ ἄλλα ὑλικὰ ἐπηρεαζόμενα ὑπὸ τῆς θερμότητος δὲν θὰ χρησιμοποιοῦνται εἰς συστήματα ἅτινα διέρχονται διὰ τῶν στεγανῶν διαφραγμάτων τῆς ὑποδιαιρέσεως, ὁπότε ἡ βλάβη τούτων ἐν περιπτώσει πυρκαϊᾶς, θὰ ἐξέθετε τὴν στεγανότητα τῶν διαφραγμάτων.

(γ) (Ι) Θύραι, ἀνθρωποθυρίδες ἢ ἀνοίγματα ἐπικοινωνίας δὲν ἐπιτρέπονται :

(1) Εἰς τὸ διάφραγμα συγκρούσεως κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσεως.

(2) Εἰς ἐγκάρσια στεγανὰ διαφράγματα χωρίζοντα ἕνα χῶρον φορτίου ἀπὸ παρακείμενον χῶρον φορτίου ἢ ἀπὸ μόνιμον ἢ ἐφεδρικὴν ἀποθήκην καυσίμου, ἐκτὸς τῶν προβλεπομένων ἐν τῇ παραγράφῳ (ιβ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(ΙΙ) Ἐκτὸς τῶν προβλεπομένων κατωτέρω ὑπὸ τοῦ ἐδαφίου (ΙΙΙ) τῆς παρούσης παραγράφου, ἐπιτρέπεται ὅπως τὸ διάφραγμα συγκρούσεως διαπερᾶται κάτωθι τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσεως ὑπὸ ἑνὸς τὸ πολὺ σωλῆνος διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς πρωραίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως ὁ σωλὴν οὗτος εἶναι ἐφωδιασμένος διὰ κοχλιωτοῦ ἐπιστομίου δυναμένου νὰ χειρίζεται ἐκ σημείου ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν. Τὸ σῶμα τοῦ ἐπιστομίου δέον νὰ εἶναι στερεωμένον ἐντὸς τῆς πρωραίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως ἐπὶ τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως.

(ΙΙΙ) Ἐὰν ἡ πρωραία δεξαμενὴ ζυγοσταθμίσεως εἶναι, διηρημένη κατὰ τρόπον ὥστε νὰ περιλαμβάνῃ δύο διάφορα εἴδη ὑγρῶν, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ὅπως τὸ διάφραγμα συγκρούσεως διαπερασθῇ κάτωθι τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσεως ὑπὸ δύο σωλήνων ἑκάστου πληροῦντος τοὺς ὅρους τοῦ ἐδαφίου (ΙΙ) τῆς παρούσης παραγράφου ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως ἡ Ἀρχὴ πεισθῇ ὅτι δὲν ὑπάρχει ἄλλος τρόπος ἐγκαταστάσεως τοῦ τοιούτου δευτέρου σωλῆνος καὶ ὅτι, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς προβλεπομένης προσθέτου ὑποδιαιρέσεως ἐν τῇ πρωραίᾳ δεξαμενῇ ζυγοσταθμίσεως ἡ ἀσφάλεια τοῦ πλοίου διατηρεῖται.

(δ) (Ι) Στεγαναὶ θύραι διαφραγμάτων χωριζόντων μονίμους καὶ ἐφεδρικὰς ἀποθήκας καυσίμου, δέον νὰ εἶναι πάντοτε προσιταί, ἐκτὸς τῶν προβλεπομένων ἐν τῷ ἐδαφίῳ (ΙΙ) τῆς παραγράφου (ια) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ διὰ θύρας ἀποθηκῶν καυσίμου ἐντὸς ὑποφραγμάτων.

(ΙΙ) Κατάλληλα μέτρα δέον νὰ λαμβάνωνται διὰ προφυλακτήρων ἢ ἄλλων μέσων, ἵνα ἀποφεύγεται ἡ ὑπὸ τῶν γαιανθράκων παρεμπόδισις τοῦ κλεισίματος τῶν στεγανῶν θυρῶν τῶν ἀνθρακαποθηκῶν.

(ε) Ἐντὸς τῶν χώρων τῶν περιλαμβανόντων τὰς κυρίας καὶ βοηθητικὰς μηχανὰς προώσεως, περιλαμβανομένων τῶν λεβήτων τῶν χρησιμοποιουμένων διὰ τὴν πρόωσιν καὶ πασῶν τῶν μονίμων ἀποθηκῶν καυσίμων, δὲν ἐπιτρέπεται ἡ ὕπαρξις πλέον τῆς μιᾶς θύρας ἐπικοινωνίας ἐπὶ ἑκάστου στεγανοῦ διαφράγματος, ἐξαιρουμένων τῶν θυρῶν τῶν ἀνθρακαποθηκῶν καὶ τῶν θυρῶν τῶν σηράγγων τῶν ἑλικοφόρων ἀτράκτων. Ἐὰν ὑπάρχουσι δύο ἢ περισσότεραι ἑλικοφόροι ἄτρακτοι, αἱ σήραγγες θὰ ἐπικοινωνοῦσι διὰ διαδρόμου ἐσωτερικῆς ἐπικοινωνίας. Ἐὰν ὑπάρχουσι δύο ἑλικοφόροι ἄτρακτοι θὰ τοποθετῆται μία μόνον θύρα μεταξὺ τοῦ χώρου μηχανῶν καὶ τῶν χώρων τῶν σηράγγων, ὅταν δέ, ὑπάρχουσι περισσότεραι τῶν δύο ἀτράκτων 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 δυνατὸν ὑψηλά. Ὁ χειροκίνητος μηχανισμὸς διὰ τὸν χειρισμὸν τῶν θυρῶν τούτων ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν θὰ τοποθετῆται ἔξωθι τῶν χώρων τῶν περιλαμβανόντων τὰς μηχανάς, ἐὰν τοῦτο συμβιβάζηται μὲ τὴν ἱκανοποιητικὴν διάταξιν τοῦ ἀπαιτουμένου μηχανισμοῦ.

(στ) (Ι) Αἱ στεγαναὶ θύραι θὰ εἶναι ὀλισθαίνουσαι (συρταρωταί) ἢ γιγγλυμωταὶ ἢ ἄλλου ἰσοδυνάμου τύπου. Ἐλασμάτιναι θύραι στερεούμεναι ἁπλῶς διὰ κοχλιῶν, ὡς καὶ θύραι αἴτινες κλείουσι διὰ τῆς βαρύτητος ἢ διὰ τῆς ἐνεργείας πίπτοντος βάρους δὲν ἐπιτρέπονται.

(ΙΙ) Αἱ ὀλισθαίνουσαι θύραι δύνανται νὰ εἶναι :

Χειροκίνητοι μόνον

Μηχανοκίνητοι καὶ ἐπὶ πλέον χειροκίνητοι.

(ΙΙΙ) Αἱ ἐπιτρεπόμεναι στεγαναὶ θύραι δύνανται συνεπῶς νὰ καταταχθῶσιν εἰς τρεῖς Κλάσεις :

Κλάσις 1—Γιγγλυμωταὶ θύραι.

Κλάσις 2—Ὀλισθαίνουσαι θύραι χειροκίνητοι.

Κλάσις 3—Ὀλισθαίνουσαι θύραι μηχανοκίνητοι καὶ ἐπὶ πλέον χειροκίνητοι.

(ΙΥ) Τὰ μέσα χειρισμοῦ οἱασδήποτε στεγανῆς θύρας μηχανοκινήτου ἢ μὴ θὰ εἶναι ἱκανὰ νὰ κλείωσι τὴν θύραν καὶ ὅταν τὸ πλοῖον λαμβάνῃ κλίσιν 15 μοιρῶν πρὸς ἑκατέραν πλευράν.

(Υ) Δι' ὅλας τὰς κλάσεις στεγανῶν θυρῶν θὰ τοποθετοῦνται δεῖκται οἵτινες θὰ δεικνύουσιν εἰς ὅλους τοὺς σταθμοὺς χειρισμοῦ ἐκ τῶν ὁποίων αἱ θύραι δὲν εἶναι θεαταί, ἐὰν αἱ θύραι εἶναι ἀνοικταὶ ἢ κλειστάί. Ἐὰν στεγανὴ θύρα οἱασδήποτε κλάσεως δὲν ἔχῃ διάταξιν τοιαύτην ὥστε νὰ δύναται αὕτη νὰ κλεισθῇ ἐξ ἑνὸς κεντρικοῦ σταθμοῦ χειρισμῶν, δέον νὰ προβλέπεται μηχανικόν, ἠλεκτρικόν, τηλεφωνικόν ἢ οἱονδήποτε 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 λόγῳ θύρας κατόπιν προηγουμένων διαταγῶν.

(ζ) Αἱ γιγγλυμωταὶ θύραι (Κλάσεως1) θὰ ἐφοδιάζωνται διὰ μέσων ταχέος κλεισίματος, ὡς σφιγκτήρων χειριζομένων ἐξ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τοῦ διαφράγματος.

(η) Αἱ χειροκίνητοι ὀλισθαίνουσαι θύραι (Κλάσεως 2) δύνανται νὰ ἔχωσιν ὁριζοντίαν 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 στροφάλου ἢ διὰ ἑτέρας κινήσεως, ἥτις παρουσιάζει τὴν αὐτὴν ἐγγύησιν ἀσφαλείας καὶ τυγχάνει τύπου ἐγκεκριμένου. Δύνανται νὰ ἐπιτραποῦν παρεκκλίσεις σχετικῶς πρὸς τὴν ἀπαίτησιν χειρισμοῦ ἐξ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν, ἐὰν οὗτος τυγχάνῃ πρακτικῶς ἀδύνατος λόγῳ τῆς διαρρυθμίσεως τῶν χώρων. Εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ διὰ τῆς χειρὸς χειρισμοῦ, ὁ ἀπαιτούμενος χρόνος διὰ τὸ πλῆρες κλείσιμον τῆς θύρας, ὅταν τὸ πλοῖον εἶναι εἰς κατακόρυφον θέσιν, δὲν θὰ ὑπερβαίνῃ τὰ 90 δευτερόλεπτα.

(θ) (Ι) Αἱ μηχανοκίνητοι ὀλισθαίνουσαι θύραι (Κλάσεως 3) δύνανται νὰ ἔχωσι κατακόρυφον ἢ ὁριζοντίαν κίνησιν. Ἐὰν προβλέπεται θύρα τις νὰ λειτουργῇ διὰ μηχανικῆς ἐνεργείας ἐκ κεντρικοῦ σταθμοῦ, ὁ μηχανισμὸς δέον νὰ εἶναι οὕτω πως 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 κλείῃ αὐτομάτως ἐὰν ἠνοίχθη διὰ τοπικοῦ χειρισμοῦ μετὰ τὸ κλείσιμόν της ἀπὸ τοῦ κεντρικοῦ σταθμοῦ, καὶ τοιαύτη ὥστε νὰ δύναται νὰ παραμείνῃ κλειστὴ διὰ τοπικῆς διατάξεως τοῦ μηχανισμοῦ εἰς τρόπον

ὥστε νὰ μὴ δύναται νὰ ἀνοίγῃ ἀπὸ τοῦ κεντρικοῦ σταθμοῦ. Λαβαὶ τοπικοῦ χειρισμοῦ συνδεόμεναι μὲ τὸν μηχανισμὸν τὸν κινούμενον διὰ μηχανικῆς ἐνεργείας δέον νὰ προβλέπωνται ἐφ' ἑκάστης πλευρᾶς τοῦ διαφράγματος καὶ νὰ εἶναι οὕτω πως διατεταγμέναι ὥστε, πρόσωπα διερχόμενα διὰ τοῦ ἀνοίγματος τῆς θύρας νὰ δύνανται νὰ κρατήσωσι τὰς δύο λαβὰς εἰς τὴν θέσιν ἀνοίγματος καὶ νὰ μὴ δύνανται νά θέσωσιν ἀκουσίως εἰς λειτουργίαν τὸν μηχανισμὸν κλεισίματος.

Ὁλισθαίνουσαι θύραι λειτουργοῦσαι διὰ μηχανικῆς ἐνεργείας δέον ἐπὶ πλέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμέναι διὰ χειροκινήτου μηχανισμοῦ λειτουργοῦντος τόσον παρ' αὐταῖς ταῖς θύραις,ὅσον καὶ ἀπὸ προσιτοῦ σημείου κειμένου ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, διὰ κινήσεως περιστρεφομένου στροφάλου ἢ διὰ ἑτέρας κινήσεως ἥτις παρουσιάζει τὴν αὐτὴν ἐγγύησιν ἀσφαλείας καὶ τυγχάνει τύπου ἐγκεκριμένου. Δέον νὰ λαμβάνωνται μέτρα ὥστε νὰ δίδεται προειδοποίησις δι' ἠχητικοῦ σήματος, ὅτι ἡ θύρα ἤρχισε κλειομένη καὶ νὰ συνεχίζεται μέχρι τοῦ πλήρους κλεισίματος. Ἡ διάρκεια τοῦ κλεισίματος τῆς θύρας δέον νὰ εἶναι ἀρκετὴ πρὸς ἐξασφάλισιν χρονικοῦ διαστήματος ἀσφαλείας.

(ΙΙ) Δέον νὰ ὑπάρχουσι δύο τοὐλάχιστον ἀνεξάρτητοι πηγαὶ ἐνεργείας, ἱκαναὶ διὰ τὸ σύγχρονον ἄνοιγμα καὶ κλείσιμον ἁπασῶν τῶν ἐξυπηρετουμένων θυρῶν. Αἱ δύο αὗται πηγαὶ ἐνεργείας θὰ ἐλέγχωνται ἐκ τοῦ ἐπὶ τῆς γεφύρας κεντρικοῦ σταθμοῦ, ὅστις θὰ περιλαμβάνῃ πάντας τοὺς ἀπαιτουμένους δείκτας τοὺς ἐπιτρέποντας τὴν ἐπαλήθευσιν ὅτι, ἑκάστη τῶν δύο πηγῶν ἐνεργείας εἶναι ἱκανὴ νὰ ἐξασφαλίζῃ ἱκανοποιητικῶς τὴν ἀπαιτουμένην ἐξυπηρέτησιν.

(ΙΙΙ) Εἰς τὴν περίπτωσιν ὑδραυλικοῦ χειρισμοῦ, ἑκάστη πηγὴ ἐνεργείας θὰ ἀποτελῆται ἐκ μιᾶς ἀντλίας ἱκανῆς νὰ κλείῃ ἅπασας τὰς θύρας εἰς χρόνον οὐχὶ μεγαλύτερον τῶν 60 δευτερολέπτων. Ἐπιπροσθέτως, δέον νὰ ὑπάρχουν ὑδραυλικοὶ συσσωρευταὶ διὰ τὸ σύνολον τῆς ἐγκαταστάσεως, ἱκανότητος ἀρκετῆς πρὸς ἐξασφάλισιν τριῶν τοὐλάχιστον διαδοχικῶν κινήσεων τοῦ συνόλου τῶν θυρῶν, ἤτοι : κλείσιμον– ἄνοιγμα– κλείσιμον. Τὸ χρησιμοποιούμενον ρευστὸν δέον νὰ μὴ πήγνυται εἰς τὰς θερμοκρασίας αἵτινες ἐνδεχομένως θὰ παρουσιασθῶσι κατὰ τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ πλοίου.

(ι) (Ι) Γιγλυμωταὶ στεγαναὶ θύραι (Κλάσεως Ι) ἐντὸς χώρων ἐπιβατῶν, πληρώματος καὶ χώρων ἐργασίας, ἐπιτρέπονται μόνον ἐφ' ὅσον εὑρίσκονται ἄνωθεν καταστρώματος τοῦ ὁποίου ἡ κάτω ὄψις καὶ εἰς τὸ χαμηλότερον σημεῖον εἰς τὴν πλευρὰν τοῦ πλοίου εἶναι τοὐλάχιστον 7 πόδες (ἢ 2,13 μέτρα) ἄνωθεν τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαιρέσεως.

(ΙΙ) Στεγαναὶ θύραι τῶν ὁποίων τὰ κατώφλια κεῖνται ἄνωθεν τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαιρέσεως καὶ κάτωθεν τῆς εἰς τὸ προηγούμενον ἐδάφιον καθοριζομένης γραμμῆς θὰ εἶναι ὁλισθαίνουσαι καὶ δύνανται νὰ εἶναι χειροκίνητοι (Κλάσεως 2), ἐξαιρέσεως γενομένης διὰ πλοῖα ἐκτελοῦντα βραχεῖς διεθνεῖς πλόας καὶ ἔχοντα συντελεστὴν ὑποδιαιρέσεως 0,50 ἢ μικρότερον, ὁπότε ἅπασαι αἱ θύραι αὗται θὰ χειρίζωνται διὰ μηχανικῆς ἐνεργείας. Ὅταν ὀχετοὶ ἐπικοινωνίας ἐψυγμένου φορτίου καὶ ἀγωγοὶ ἀερισμοῦ ἢ τεχνητοῦ ἑλκυσμοῦ διέρχωνται διὰ περισσοτέρων τοῦ ἑνὸς κυρίων στεγανῶν διαφραγμάτων τῆς ὑποδιαιρέσεως, αἱ θύραι τῶν ἀνοιγμάτων τούτων ἐπὶ τῶν διαφραγμάτων θὰ χειρίζωνται διὰ μηχανικῆς ἐνεργείας.

(ια) (Ι) Στεγαναὶ θύραι αἵτινες δυνατὸν νὰ ἀνοίγωνται ἐνίοτε ἐν πλῷ καὶ τῶν ὁποίων τὰ κατώφλια κεῖνται κάτωθεν τῆς κατωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαιρέσεως θὰ εἶναι ὁλισθαίνουσαι. Θὰ ἐφαρμόζωνται ἐν προκειμένῳ οἱ ἀκόλουθοι κανόνες :

(1) Ὅταν ὁ ἀριθμὸς τῶν θυρῶν τούτων (ἐξαιρουμένων τῶν θυρῶν εἰσόδου εἰς σήραγγας ἑλικοφόρων ἀτράκτων) ὑπερβαίνῃ τὰς πέντε, ἅπασαι αἱ θύραι αὗται, καθὼς καὶ ἐκεῖναι εἰς τὴν εἴσοδον τῶν σηράγγων ἢ ἀγωγῶν ἀερισμοῦ ἢ τεχνητοῦ ἑλκυσμοῦ, θὰ χειρίζωνται διὰ μηχανικῆς ἐνεργείας (Κλάσεως 3) καὶ θὰ δύνανται νὰ κλείωνται συγχρόνως ἀπὸ κεντρικοῦ σταθμοῦ ἐπὶ τῆς γεφύρας τοῦ πλοίου.

(2) Ὅταν ὁ ἀριθμὸς τῶν θυρῶν τούτων (ἐξαιρουμένων τῶν θυρῶν εἰσόδου εἰς σήραγγας ἑλικοφόρων ἀτράκτων) εἶναι μεγαλύτερος τοῦ ἑνὸς ἀλλὰ δὲν ὑπερβαίνει τὰς πέντε, τότε

α) Ὅταν τὸ πλοῖον δὲν διαθέτῃ χώρους ἐπιβατῶν κάτωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, ἅπασαι αἱ ἀνωτέρω ἀναφερόμεναι θύραι δύνανται νὰ εἶναι χειροκίνητοι (Κλάσεως 2).

β) Ὅταν τὸ πλοῖον διαθέτῃ χώρους ἐπιβατῶν κάτωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, ἅπασαι αἱ ἀνωτέρω ἀναφερόμεναι θύραι θὰ χειρίζωνται διὰ μηχανικῆς ἐνεργείας (Κλάσεως 3) καὶ θὰ δύνανται νὰ κλείνωνται συγχρόνως ἀπὸ κεντρικοῦ σταθμοῦ ἐπὶ τῆς γεφύρας τοῦ πλοίου.

(3) Ἐπὶ παντὸς πλοίου, ἐὰν ὑπάρχουν μόνον δύο τοιαῦται στεγαναὶ θύραι εὑρίσκωνται δέ, ἐντὸς τοῦ χώρου μηχανῶν καὶ ἐπὶ τῶν διαφραγμάτων τῶν περικλειόντων τοῦτον, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ὅπως αἱ δύο αὗται θύραι χειρίζωνται μόνον διὰ τῆς χειρὸς (Κλάσεως 2).

(ΙΙ) Στεγαναὶ θύραι, αἵτινες εἶναι ἐνδεχόμενον νὰ ἀνοίγωσιν ἐν πλῷ πρὸς διευθέτησιν γαιανθράκων, εὑρισκόμεναι μεταξὺ ἀνθρακαποθηκῶν εἰς ὑποφράγματα κάτωθι τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, δέον νὰ λειτουργῶσι διὰ μηχανικῆς δυνάμεως. Τὸ ἄνοιγμα καὶ κλείσιμον τῶν θυρῶν τούτων δέον νὰ καταχωροῦνται εἰς ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου, ὡς τοῦτο ἤθελε καθορισθῇ ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(ιβ) (Ι) Εἰς περίπτωσιν κατὰ τὴν ὁποίαν ἡ Ἀρχὴ πεισθῇ ὅτι ἡ ἐγκατάστασις τοιούτων θυρῶν κρίνεται ἀναγκαία, δύνανται νὰ γίνωσι παραδεκταὶ στεγαναὶ θύραι ἱκανοποιητικῆς κατασκευῆς ἐπὶ τῶν στεγανῶν διαφραγμάτων τῶν ὑποφραγμάτων ἅτινα χωρίζουσι τὸ φορτίον. Αἱ θύραι αὗται δύνανται νὰ εἶναι γιγλυμωταί, κυλιόμεναι ἢ ὁλισθαίνουσαι, ἀλλὰ δὲν θὰ χειρίζωνται ἐξ ἀποστάσεως. Θὰ τοποθετοῦνται εἰς τὸ ἀνώτατον ὕψος καὶ εἰς ὅσον τὸ δυνατὸν μεγαλυτέραν ἀπόστασιν ἀπὸ τὰς πλευρὰς τοῦ πλοίου, ἀλλὰ εἰς οὐδεμίαν περίπτωσιν αἱ ἐξωτερικαὶ κατακόρυφοι ἀκμαὶ τῶν θυρῶν τούτων (παραστάται) θὰ εὑρίσκωνται εἰς ἀπόστασιν ἀπὸ τῶν ἐλασμάτων τῶν πλευρῶν μικροτέραν τοῦ ἑνὸς πέμπτου τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου, ὡς καθορίζεται εἰς τὸν Κανονισμὸν 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου Ἡ ἀπόστασις αὕτη μετρεῖται καθέτως πρὸς τὸν ἄξονα τοῦ πλοίου εἰς τὸ ὕψος τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαιρέσεως.

(ΙΙ) Αἱ θύραι αὗται δέον νὰ κλείωνται πρὸ τοῦ ἀπόπλου καὶ νὰ παραμένωσι κλεισταὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ, αἱ δὲ ὧραι τοῦ ἀνοίγματος τῶν θυρῶν τούτων κατὰ τὴν ἄφιξιν εἰς τὸν λιμένα, ὡς καὶ τοῦ κλεισίματος αὐτῶν πρὸ τοῦ ἀπόπλου, δέον νὰ καταχωροῦνται εἰς τὸ ἡμερολόγιον. Ἐὰν μία οἱαδήποτε τῶν θυρῶν τούτων παραμένῃ προσιτὴ κατὰ τὸν πλοῦν, δέον αὕτη νὰ εἶναι ἐφωδιασμένη διὰ μέσου τοιούτου διὰ τοῦ ὁποίου θὰ ἐμποδίζεται τὸ ἄνοιγμα ἄνευ ἀδείας. Ὁσάκις προτείνεται ἡ ἐγκατάστασις τοιούτων θυρῶν ὁ ἀριθμὸς καὶ 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 εὑρίσκωνται 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 ἐπανατοποθέτησίν των δέον νὰ λαμβάνωνται πᾶσαι αἱ δέουσαι προφυλάξεις διὰ τὴν στεγανότητα τῶν ἁρμῶν.

(ιδ) Ὅλαι αἱ στεγαναὶ θύραι δέον νὰ τηρῶνται κλειστὰι κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ καὶ νὰ ἀνοίγωνται μόνον δι' ὑπηρεσιακὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου, νὰ εἶναι δὲ πάντοτε ἕτοιμαι διὰ τὸ ἄμεσον κλείσιμον αὐτῶν.

(ιε) (Ι) Ὅταν κύρια ἐγκάρσια στεγανὰ διαφράγματα διαπερῶνται ὑπὸ ὀχετῶν ἢ σηράγγων διὰ τὴν ἐπικοινωνίαν τῶν ἐνδιαιτημάτων πληρώματος πρὸς τὰ λεβητοστάσια ἢ διὰ τὴν δίοδον σωλήνων ἢ δι' ἄλλους σκοπούς, οἱ τοιοῦτοι ὀχετοὶ ἢ σήραγγες δέον νὰ εἶναι στεγανοί, συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 16 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. Ἡ εἴσοδος εἰς τὸ ἓν τοὐλάχιστον ἄκρον ἑκάστου τῶν ἐν λόγῳ ὀχετῶν ἢ σηράγγων, ἐφ' ὅσον χρησιμοποιοῦνται κατὰ τὸν πλοῦν ὡς δίοδος, δέον νὰ εὑρίσκεται ἐπὶ στεγανοῦ φρέατος ἐπαρκοῦς ὕψους, ὥστε νὰ ἐπιτρέπῃ τὴν εἴσοδον εἰς σημεῖον ἀνωθεν τῆς γραμμῆς ὁρίου 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 ὑποδιαιρέσεως, τὸ εὑρισκόμενον ἀμέσως μετὰ τὸ διάφραγμα συγκρούσεως.

(ΙΙ) Ὁσάκις πρόκειται νὰ τοποθετηθῶσι σήραγγες ἢ ὀχετοὶ τεχνητοῦ ἑλκυσμοῦ διερχόμενοι διὰ τῶν κυρίων στεγανῶν διαφραγμάτων, ἡ περίπτωσις τούτων δέον νὰ ἐξετάζηται ἰδιαιτέρως ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

Κανονισμὸς 14

Ἀνοίγματα εἰς τὸ ἐξωτερικὸν περίβλημα τοῦ πλοίου κάτωθι τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσεως

(α) Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀνοιγμάτων εἰς τὸ ἐξωτερικὸν περίβλημα δέον νὰ περιορίζηται εἰς τὸ ἐλάχιστον ὅπερ συμβιβάζεται πρὸς τὴν διαρρύθμισιν καὶ τὴν κατάλληλον χρησιμοποίησιν τοῦ πλοίου.

(β) Ἡ διάταξις καὶ ἡ ἀποδοτικότης τῶν μέσων κλεισίματος πάντων τῶν ἐπὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ περιβλήματος ἀνοιγμάτων, δέον νὰ ἀνταποκρίνωνται πρὸς τὸν προορισμὸν καὶ τὴν θέσιν εἰς ἣν εὑρίσκονται καὶ γενικῶς νὰ τυγχάνωσι τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.

(γ) (Ι) Ἐὰν εἰς ἓν ὑπόφραγμα, τὸ κάτω μέρος οἱασδήποτε παραφωτίδος, εὑρίσκεται χαμηλότερον μιᾶς γραμμῆς χαρασσομένης παραλλήλως πρὸς τὸ ἐξωτερικὸν ἴχνος 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 ὑποδιαιρέσεως, ὅλαι αἱ παραφωτίδες τοῦ ὑποφράγματος τούτου δέον νὰ εἶναι τοῦ μονίμως κλειστοῦ τύπου.

(ΙΙ) Ὅλαι αἱ παραφωτίδες τῶν ὁποίων τὸ κάτω μέρος εὑρίσκεται χαμηλότερον τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσεως, ἐκτὸς ἐκείνων αἵτινες συμφώνως πρὸς τὸ ἐδάφιον (Ι) τῆς παρούσης παραγράφου εἶναι κλειστοῦ τύπου, δέον νὰ εἶναι κατεσκευασμέναι κατὰ τοιοῦτον τρόπον, ὥστε οὐδεὶς νὰ δύναται νὰ τὰς ἀνοίξῃ ἄνευ τῆς συναινέσεως τοῦ πλοιάρχου.

(ΙΙΙ) (1) Ἐὰν εἰς ἓν ὑπόφραγμα, τὸ κάτω μέρος οἱωνδήποτε παραφωτίδων, περὶ ὧν τὸ ἐδάφιον (ΙΙ) τῆς παρούσης παραγράφου, εὑρίσκεται χαμηλότερον μιᾶς γραμμῆς χαρασσομένης παραλλήλως πρὸς τὸ ἐξωτερικὸν ἴχνος τοῦ καταστρώματος στεγανῶν καὶ ἐχούσης τὸ κατώτατον αὐτῆς σημεῖον εἰς ὕψος 4 1/2 ποδῶν (ἢ 1,37 μ.) σὺν 2 1/2 τοῖς ἑκατὸν τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου ὑπεράνω τῆς ἰσάλου γραμμῆς κατὰ τὸν ἀπόπλουν τοῦ πλοίου ἐξ οἱουδήποτε λιμένος, ὅλαι αἱ παραφωτίδες τοῦ ὑποφράγματος δέον νὰ κλείωνται στεγανῶς διὰ κλειδὸς πρὸ τοῦ ἀπόπλου καὶ νὰ μὴ ἀνοίγωνται πρὸ τοῦ κατάπλου τοῦ πλοίου εἰς τὸν ἑπόμενον λιμένα. Ὅταν τὸ πλοῖον εὑρίσκεται εἰς γλυκέα ὕδατα, δύνατκι, κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἐδαφίου τούτου, νὰ γίνῃ ἡ ἀνάλογος ἔκπτωσις, ἐφ' ὅσον αὕτη εἶναι ἐφικτή.

(2) Αἱ ὧραι ἀνοίγματος τῶν παραφωτίδων τούτων ἐν λιμένι καὶ κλεισίματος αὐτῶν διὰ κλειδός, 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 (ΙΙΙ) (1) τῆς παρούσης παραγράφου (γ) ὅταν τὸ πλοῖον εὑρίσκεται εἰς τὴν ἀνωτάτην γραμμὴν φορτώσεως τῆς ὑποδιαιρέσεως, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ προσδιορίσῃ τὸ ὕψος μέσου βυθίσματος εἰς τὸ ὁποῖον αἱ παραφωτίδες αὗται θὰ ἔχωσι τὸ κάτω μέρος αὐτῶν ἀνωθεν γραμμῆς χαρασσομένης παραλλήλως πρὸς τὸ ἐξωτερικὸν ἴχνος τοῦ καταστρώματος στεγανῶν καὶ ἐχούσης τὸ κατώτατον αὐτῆς σημεῖον εἰς ὕψος 4 1/2 ποδῶν (ἢ 1,37 μέτρων) σὺν 2 1/2 τοῖς ἑκατὸν τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου ὑπεράνω τῆς ἰσάλου γραμμῆς τῆς ἀντιστοιχούσης εἰς τὸ ὕψος τοῦ μέσου βυθίσματος καὶ μέχρι τοῦ ὁποίου συνεπῶς θὰ ἐπιτρέπεται ὁ ἀπόπλους ἄνευ προηγουμένου κλεισίματος τῶν παραφωτίδων τούτων διὰ κλειδὸς καὶ νὰ ἀνοίγωνται ἐν πλῷ ὑπ' εὐθύνην τοῦ πλοιάρχου κατὰ τὸν πλοῦν πρὸς τὸν ἑπόμενον λιμένα. Εἰς τροπικὰς ζώνας, ὡς καθορίζονται ἐν τῇ ἐν ἰσχύϊ Διεθνεῖ Συμβάσει Γραμμῶν Φορτώσεως, τὸ ὅριον τοῦτο τοῦ βυθίσματος δύναται νὰ αὐξηθῇ κατὰ ἕνα πόδα (ἢ 0,305 μ.).

(δ) Ἐφ' ὅλων τῶν παραφωτίδων, δέον νὰ τοποθετοῦνται ἰσχυρὰ ἐσωτερικὰ γιγγλυμωτὰ καλύμματα, τὰ ὁποῖα νὰ δύνανται εὐκόλως καὶ ἀποτελεσματικῶς νὰ κλείωνται ὑδατοστεγανῶς. Κατ' ἐξαίρεσιν, πρύμνηθεν τοῦ ἑνὸς ὀγδόου τοῦ μήκους τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς πρωραίας ὀρθίας καὶ ἄνωθεν γραμμῆς χαρασσομένης παραλλήλως πρὸς τὸ ἐξωτερικὸν ἴχνος τοῦ καταστρώματος στεγανῶν καὶ ἐχούσης τὸ κατώτατον αὐτῆς σημεῖον εἰς ὕψος 12 ποδῶν (ἢ 3,66 μέτρων) σὺν 2.1/2 τοῖς ἑκατὸν τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου ἄνωθεν τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαιρέσεως, τὰ καλύμματα δύνανται νὰ εἶναι ἀφαιρετὰ εἰς τὰ ἐνδιαιτήματα ἐπιβατῶν, οὐχὶ δὲ καὶ εἰς τὰ ἐνδιαιτήματα τὰ προοριζόμενα δι' ἐπιβάτας καταστρώματος, ἐκτὸς ἐὰν τὰ καλύμματα, συμφώνως πρὸς τὴν ἐν ἰσχύϊ Διεθνῆ Σύμβασιν περὶ Γραμμῶν Φορτώσεως, δέον νὰ εἶναι μονίμως τοποθετημένα εἰς τὰς οἰκείας θέσεις των. Τοιαῦτα ἀφαιρετὰ καλύμματα δέον νὰ εὑρίσκωνται ἐγγὺς τῶν παραφωτίδων, ἃς εἶναι προωρισμένα νὰ ἐξυπηρετῶσι.

(ε) Παραφωτίδες καὶ καλύμματα αὐτῶν, αἵτινες δὲν εἶναι προσιταὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ, δέον νὰ κλείωνται καὶ νὰ ἐξασφαλίζωνται πρὸ τοῦ ἀπόπλου.

(στ) (Ι) Παραφωτίδες δέον νὰ μὴ τοποθετοῦνται ἐντὸς χώρων ἀποκλειστικῶς προοριζομένων διὰ φορτίον ἢ γαιάνθρακας.

(ΙΙ) Ἐν πάσῃ περιπτώσει δύνανται νὰ τοποθετηθῶσι παραφωτίδες εἰς χώρους προοριζομένους διὰ τὴν ἐναλλὰξ μεταφορὰν φορτίων ἢ ἐπιβατῶν, ἀλλὰ δέον νὰ εἶναι οὕτω πως κατεσκευασμέναι, ὥστε οὐδεὶς νὰ δύναται νὰ ἀνοίγῃ τὰς παραφωτίδας ταύτας ἄνευ τῆς συγκαταθέσεως τοῦ πλοιάρχου.

(ΙΙΙ) Ἐὰν ἐντὸς τῶν χώρων τούτων μεταφέρεται φορτίον, αἱ παραφωτίδες καὶ τὰ καλύμματα αὐτῶν δέον νὰ κλείωνται ὑδατοστεγανῶς διὰ κλειδὸς πρὸ τῆς φορτώσεως τοῦ φορτίου καὶ νὰ γίνεται σχετικὴ περὶ τούτου μνεία εἰς τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου τὸ προβλεπόμενον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(ζ) Παραφωτίδες αὐτομάτου ἀερισμοῦ δὲν δύνανται νὰ τοποθετοῦνται εἰς τὸ ἐξωτερικὸν περίβλημα κάτωθι τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσεως ἄνευ εἰδικῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.

(η) Ὁ ἀριθμὸς τῶν εὐδιαίων ἐξαγωγῶν ὑγιεινῆς καὶ ἄλλων ὁμοίας φύσεως ἀνοιγμάτων εἰς τὸ ἐξωτερικὸν περίβλημα δέον νὰ περιορίζηται εἰς τὸ ἐλάχιστον, εἴτε διὰ τῆς ἐξυπηρετήσεως ὑπὸ ἑκάστης ἐξαγωγῆς ὅσον τὸ δυνατὸν πλειόνων ἐκβολικῶν σωλήνων ὑγιεινῆς ἢ ἄλλων, εἴτε καὶ δι' οἱουδήποτε ἄλλου ἱκανοποιητικοῦ τρόπου.

(θ) (Ι) Ὅλαι αἱ λήψεις ὕδατος καὶ αἱ ἐξαγωγαὶ ἐπὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ περιβλήματος, δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμέναι δι' ἀποτελεσματικῶν καὶ προσιτῶν ρυθμίσεων, ὥστε νὰ ἀποκλείεται ἡ αἰφνιδία 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' οἱανδήποτε ἄλλην χρῆσιν διὰ τὴν ὁποίαν ἡ βλάβη τῶν σωλήνων τούτων ἐν περιπτώσει πυρκαϊᾶς ἤθελε προκαλέσει κίνδυνον κατακλύσεως.

(ΙΙ) (1) Ἐξαιρέσει τῶν προβλεπομένων ἐν ἐδαφίῳ (ΙΙΙ) τῆς παρούσης παραγράφου, ἑκάστη κεχωρισμένη ἐξαγωγὴ ἐκ χώρων εὑρισκομένων κάτωθι τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσεως καὶ διερχομένη διὰ τοῦ ἐξωτερικοῦ περιβλήματος, δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένη εἴτε δι' ἑνὸς αὐτομάτου ἀντεπιστρεπτικοῦ ἐπιστομίου ἐφωδιασμένου διὰ ἀποτελεσματικοῦ μέσου κλεισίματος αὐτοῦ, χειριζομένου ἐκ σημείου ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, εἴτε ἐναλλακτικῶς, διὰ δύο αὐτομάτων ἀντεπιστρεπτικῶν ἐπιστομίων, μὴ ἐφωδιασμένων διὰ τοιούτου μέσου κλεισίματος, τὸ ἀνώτερον τῶν ὁποίων θὰ εἶναι οὕτω τοποθετημένον ἄνωθεν τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαιρέσεως, ὥστε νὰ εἶναι πάντοτε προσιτὸν πρὸς ἐπιθεώρησιν ὑπὸ τὰς συνθήκας ὑπηρεσίας, καὶ θὰ εἶναι τύπου κανονικῶς κλειομένου.

(2) Ὁσάκις τοποθετεῖται ἐπιστόμιον μετ' ἀποτελεσματικοῦ μέσου κλεισίματος, ἡ θέσις χειρισμοῦ αὐτοῦ ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, δέον νὰ εἶναι πάντοτε εὐκόλως προσιτή, ἐπὶ πλέον δὲ δέον νὰ ὑπάρχωσι μέσα ἐνδείξεως ἐὰν τὸ ἐπιστόμιον εἶναι ἀνοικτὸν ἢ κλειστόν.

(ΙΙΙ) Αἱ κύριαι καὶ βοηθητικαὶ λήψεις θαλάσσης καὶ ἐξαγωγαὶ αἱ σχετικαὶ μὲ τὰς μηχανάς, δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμέναι διὰ κρουνῶν ἢ ἐπιστομίων εἰς θέσεις εὐκόλως προσιτάς, μεταξὺ τῶν σωλήνων καὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ περιβλήματος, ἢ μεταξὺ τῶν σωλήνων καὶ τῶν κιβωτιδίων τῶν προσηρμοσμένων ἐπὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ περιβλήματος.

(ι) (Ι) Θυρίδες ἐπιβιβάσεως, φορτοθυρίδες καὶ θυρίδες ἀνθρακεύσεως εὑρισκόμεναι κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσεως δέον νὰ εἶναι ἐπαρκοῦς ἀντοχῆς. Αὗται δέον νὰ κλείωνται στεγανῶς πρὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου καὶ νὰ διατηροῦνται κλεισταὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ.

(ΙΙ) Αἱ ἀνωτέρω θυρίδες ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει θὰ εἶναι τοποθετημέναι κατὰ τρόπον ὥστε τὸ κατώτατον αὐτῶν σημεῖον νὰ εὑρίσκηται κάτωθεν τῆς ἀνωτάτης ἐμφόρτου ἰσάλου τῆς ὑποδιαιρέσεως.

(ια) (Ι) Τὰ ἐσωτερικὰ στόμια τῶν ἐκβολέων τέφρας, ἀπορριμμάτων κλπ. δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ καταλλήλου πώματος.

(ΙΙ) Ἐὰν τὸ ἐσωτερικὸν στόμιον εὑρίσκεται κάτωθι τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσεως, τὸ πῶμα δέον νὰ εἶναι ὑδατοστεγανὸν καὶ προσθέτως ὁ ὀχετὸς τοῦ ἐκβολέως δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένος δι' αὐτομάτου ἀντεπιστρεπτικοῦ ἐπιστομίου, εἰς προσιτὸν σημεῖον ἄνωθεν τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαιρέσεως. Ὅταν ὁ ἐκβολεὺς δὲν εἶναι ἐν χρήσει, τόσον τὸ πῶμα ὅσον καὶ τὸ ἐπιστόμιον δέον νὰ τηρῶνται κλειστὰ καὶ ἐξησφαλισμένα.

Κανονισμὸς 15

Κατασκευὴ καὶ Ἀρχικαὶ Δοκιμαὶ Στεγανῶν Θυρῶν, Παραφωτίδων κ.λ.π.

(α) (Ι) Τὸ σχέδιον, τὰ ὑλικὰ καὶ ὁ τρόπος κατασκευῆς ὅλων τῶν στεγανῶν θυρῶν, παραφωτίδων, θυρίδων ἐπιβιβάσεως, φορτοθυρίδων καὶ θυρίδων ἀνθρακεύσεως, ἐπιστομίων, σωλήνων, ἐκβολέων τεφρῶν καὶ ἀπορριμμάτων, περὶ ὧν οἱ παρόντες Κανονισμοί, δέον νὰ τυγχάνωσι τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.

(ΙΙ) Τὰ πλαίσια τῶν κατακορύφων στεγανῶν θυρῶν δέον νὰ μὴ παρουσιάζωσι εἰς τὸ κατώτατον αὐτὸν μέρος οὐδεμίαν αὐλάκωσιν ἐντὸς τῆς ὁποίας θὰ ἦτο δυνατὸν νὰ συσσωρευθῶσιν ἀκαθαρσίαι ἐμποδίζουσαι τὴν θύραν νὰ κλείῃ καλῶς.

(ΙΙΙ) Ὅλοι οἱ κρουνοὶ καὶ τὰ ἐπιστόμια τῶν λήψεων θαλάσσης καὶ τῶν ἐξαγωγῶν κάτωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν καὶ ὅλα τὰ ἐξαρτήματα τῶν τοιούτων κρουνῶν καὶ ἐπιστομίων, καθὼς καὶ αἱ συνδέσεις αὐτῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου θὰ εἶναι κατεσκευασμένα ἐκ χάλυβος, ὀρειχάλκου ἢ ἑτέρου ἐγκεκριμένου ἐλατοῦ ὑλικοῦ. Δὲν θὰ χρησιμοποιῆται ὁ κοινὸς χυτοσίδηρος ἢ τὰ ὅμοια ὑλικά.

(β) Πᾶσα στεγανὴ θύρα δέον νὰ δοκιμάζηται δι' ὑδραυλικῆς πιέσεως ὑδατοστήλης ὕψους μέχρι τοῦ καταστρώματος στεγανῶν. Ἡ δοκιμὴ αὕτη δέον νὰ ἐκτελῆται προτοῦ τὸ πλοῖον τεθῇ 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, κοῖλαι 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 ἐξικνοῦνται τοὐλάχιστον μέχρι τοῦ καταστρώματος στεγανῶν.

(β) Μετὰ τὸ πέρας τῆς κατασκευῆς, δέον νὰ ἐκτελῆται ἐπὶ τῶν στεγανῶν καταστρωμάτων δοκιμὴ δι' ἐκσφενδονίσεως ὕδατος δι' εὐκάμπτου σωλῆνος ἢ διὰ κατακλύσεως αὐτῶν δι' ὕδατος, καθὼς ἐπίσης καὶ δοκιμὴ δι' ἐκσφενδονίσεως ὕδατος δι' εὐκάμπτου σωλῆνος ἐπὶ τῶν στεγανῶν ὀχετῶν, σηράγγων καὶ ἀεραγωγῶν.

Κανονισμὸς 17

Στεγανότης ἄνωθεν τῆς Γραμμῆς Ὁρίου Βυθίσεως

(α) Δύναται νὰ ἀπαιτηθῇ ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ὅπως λαμβάνωνται πάντα τὰ λογικὰ καὶ πρακτικὰ μέτρα διὰ τὸν περιορισμὸν τῆς εἰσροῆς καθὼς καὶ τῆς ροῆς τοῦ ὕδατος ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν. Τοιαῦτα μέτρα δύνανται νὰ περιλαμβάνωσι τμηματικὰ διαφράγματα ἢ πλαίσια. Ὅταν τοποθετοῦνται οὕτω στεγανὰ τμηματικὰ διαφράγματα ἢ πλαίσια ἐπὶ τοῦ καταστρώματος στεγανῶν ὑπεράνω ἢ εἰς ἄμεσον γειτνίασιν τῶν κυρίων στεγανῶν διαφραγμάτων, ταῦτα δέον νὰ συνδέωνται ὑδατοστεγῶς 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 ἔχῃ ἐγκαρσίαν κλίσιν. Ὅταν τὸ τμηματικὸν στεγανὸν διάφραγμα δὲν τοποθετεῖται ἐν εὐθυγραμμίᾳ πρὸς τὸ ὑποκάτω στεγανὸν διάφραγμα, τότε τὸ τμῆμα τοῦ καταστρώματος στεγανῶν τὸ περιλαμβανόμενον μεταξὺ αὐτῶν θὰ κατασκευάζεται ὑδατοστεγές.

(β) Τὸ κατάστρωμα στεγανῶν ἢ τὸ ἄνωθεν αὐτοῦ κατάστρωμα δέον νὰ εἶναι ἀδιαπέραστον ὑπὸ εἰσρεόντων ὑδάτων, ὑπὸ τὴν ἔννοιαν ὅτι ὑπὸ συνήθεις συνθήκας πλεύσεως δὲν θὰ εἰσδύσῃ ὕδωρ πρὸς τὰ κάτω. Ὅλα τὰ ἐπὶ τοῦ ἐκτεθειμένου καταστρώματος ἀνοίγματα δέον νὰ περιβάλλωνται ὑπὸ τοιχωμάτων ἐπαρκοῦς ὕψους καὶ ἀντοχῆς καὶ νὰ εἶναι ἐφωδιασμένα μὲ ἐπαρκῆ μέσα ἐπιτρέποντα τὸ ταχὺ κλεῖσιμον αὐτῶν ὑδατοστεγῶς ἀπὸ ὑδάτων θαλάσσης. Θυρίδες ἐκροῆς ὕδατος εἰς τὸ δρύφακτον ἀνοικτὰ κιγκλιδώματα καὶ οἱ εὐδίαιοι δέον νὰ τοποθετοῦνται ὡς ἀπαιτεῖται διὰ ταχεῖαν ἐκροὴν τοῦ ὕδατος ἐξ ἐκτιθεμένου καταστρώματος ὑφ' οἱασδήποτε καιρικὰς συνθήκας.

(γ) Παραφωτίδες, θυρίδες ἐπιβιβάσεως, φορτοθυρίδες καὶ θυρίδες ἀνθρακεύσεως, ὡς καὶ ἄλλα μέσα κλεισίματος ἀνοιγμάτων ἐπὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ περιβλήματος ἄνωθεν τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσεως, δέον νὰ εἶναι καταλλήλως ἐσχεδιασμέναι καὶ κατεσκευασμέναι καὶ ἐπαρκοῦς ἀντοχῆς, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν χώρων ἐπὶ τῶν ὁποίων εἶναι τοποθετημέναι καὶ τῶν θέσεών των ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἀνωτάτην γραμμὴν φορτώσεως τῆς ὑποδιαιρέσεως.

(δ) Θὰ προβλέπωνται κατάλληλα ἐσωτερικὰ καλύμματα παραφωτίδων διατεθειμένα εἰς τρόπον ὥστε νὰ δύνανται νὰ κλείωσιν εὐκόλως καὶ τελεσφόρως καὶ νὰ στερεοῦνται ὑδατοστεγῶς, δι' ἁπάσας 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 μὲ ἱκανοποιητικὴν ἐγκατάστασιν ἀπαντλήσεως κύτους, ἱκανὴν διὰ τὴν ἀπάντλησιν καὶ τὴν ἀποστράγγισιν οἱουδήποτε στεγανοῦ διαμερίσματος, ὑφ' ὅλας τὰς ἐν τῇ πράξει συνθήκας κατόπιν βλάβης, εἴτε κατακόρυφον εἶναι τὸ πλοῖον εἴτε κεκλιμμένον, ἐξαιρουμένων τῶν διαμερισμάτων ἐκείνων ἅτινα προορίζονται μονίμως διὰ πετρέλαιον ἢ ὕδωρ. Πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον εἶναι γενικῶς ἀναγκαία ἡ ὕπαρξις πλευρικῶν ἀναρροφήσεων, ἐξαιρέσει τῶν στενῶν διαμερισμάτων τῶν εὑρισκομένων εἰς τὰ ἄκρα τοῦ πλοίου, ἔνθα μία μόνον ἀναρρόφησις δύναται νὰ θεωρηθῇ ἐπαρκής. Εἰς διαμερίσματα ἀσυνήθους σχήματος, δύνανται νὰ ἀπαιτηθῶσιν ἐπιπρόσθετοι ἀναρροφήσεις. Δέον νὰ ὑπάρχῃ κατάλληλος διάταξις ἐπιτρέπουσα εἰς τὸ ὕδωρ νὰ ρέῃ ἐλευθέρως πρὸς τοὺς ἀναρροφητικοὺς σωλῆνας τοῦ διαμερίσματος. Ἐὰν ἡ Ἀρχὴ παραδεχθῇ ὅτι διὰ ὡρισμένα διαμερίσματα δὲν ἀπαιτοῦνται διατάξεις ἀπαντλήσεως, δύναται 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 ἀποστραγγίσεως τῶν ὑδάτων εἰς κύτη φέροντα μόνωσιν.

(β) (Ι) Τὰ πλοῖα θὰ εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ τριῶν τοὐλάχιστον μηχανοκινήτων 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.

(ΙΙ) 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 μηχανοκινήτου ἀντλίας)	1	1
Ἀνεξάρτητοι μηχανοκίνητοι ἀντλίαι	2	3

(ΙΙΙ) Ἀντλίαι ὑγιεινῆς, ἔρματος καὶ γενικῆς χρήσεως δύνανται νὰ θεωρῶνται ὡς ἀνεξάρτητοι μηχανοκίνητοι ἀντλίαι, ὅταν εἶναι συνδεδεμέναι πρὸς τὸ δίκτυον ἀπαντλήσεως κυτῶν.

(γ) Ὅπου εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, αἱ μηχανοκίνητοι ἀντλίαι κύτους δέον νὰ τοποθετοῦνται εἰς κεχωρισμένα στεγανὰ διαμερίσματα οὕτω πως διατεταγμένα ἢ τοποθετημένα, ὥστε ταῦτα νὰ μὴ κατακλύζωνται ἀμέσως συνεπείᾳ τῆς αὐτῆς βλάβης. Ἐὰν αἱ μηχαναὶ καὶ οἱ λέβητες εὑρίσκωνται εἰς δύο ἢ πλείονα στεγανὰ διαμερίσματα, αἱ διὰ τὴν ἀπάντλησιν τῶν κυτῶν διαθέσιμοι ἀντλίαι δέον νὰ εἶναι κατὰ τὸ δυνατὸν διανεμημέναι 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 τοὐλάχιστον μηχανοκίνητος ἀντλία νὰ εἶναι διαθέσιμος πρὸς χρῆσιν ὑφ' ὅλας τὰς συνήθεις συνθήκας, ὑφ' ἃς τὸ πλοῖον θὰ ἦτο δυνατὸν νὰ κατακλυσθῇ ἐν πλῷ. Ἡ ἀπαίτησις αὕτη θὰ θεωρηθῇ ἐκπληρωθεῖσα ἐάν :

(Ι) μία τῶν ἀπαιτουμένων ἀντλιῶν εἶναι ἀντλία ἀσφαλείας ἠγγυημένου ὑποβρυχίου τύπου, λαμβάνουσα ἐνέργειαν κινήσεως ἐκ πηγῆς κειμένης ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, ἢ

(ΙΙ) αἱ ἀντλίαι καὶ αἱ πηγαὶ ἐνεργείας διὰ τὴν κίνησίν των εἶναι οὕτω πως διατεταγμέναι καθ' ὅλον τὸ μῆκος τοῦ πλοίου ὥστε, ὑπὸ οἱασδήποτε συνθήκας κατακλύσεως, ἃς τὸ πλοῖον ἀπαιτεῖται νὰ ἀντιμετωπίσῃ, μία τοὐλάχιστον ἀντλία, εὑρισκομένη εἰς μὴ βλαβὲν διαμέρισμα, νὰ δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ.

(ε) Ἐξαιρέσει τῶν προσθέτων ἀντλιῶν τῶν προοριζομένων μόνον διὰ τὴν ἀποκλειστικὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἀκραίων δεξαμενῶν ζυγοσταθμίσεως, ἑκάστη ἀπαιτουμένη ἀντλία κύτους δέον νὰ εἶναι διατεταγμένη κατὰ τρόπον ἐπιτρέποντα τὴν ὑπ' αὐτῆς ἀναρρόφησιν ἐξ οἱουδήποτε διαμερίσματος τοῦ ὁποίου ἡ ἀπάντλησις ἀπαιτεῖται ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(στ) (Ι) Ἑκάστη ἀνεξάρτητος μηχανοκίνητος ἀντλία κύτους δέον νὰ εἶναι ἱκανὴ νὰ προσδίδῃ ταχύτητα εἰς τὸ ὕδωρ, ἐντὸς τοῦ ἀπαιτουμένου κυρίου ἀγωγοῦ ἀπαντλήσεως κύτους, οὐχὶ μικροτέραν τῶν 400 ποδῶν (ἢ 122 μέτρων) ἀνὰ λεπτόν. Ἀνεξάρτητοι μηχανοκίνητοι ἀντλίαι κύτους ἐγκατεστημέναι 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 τοὐλάχιστον εἰς τὴν ἀριστερὰν πλευρὰν καὶ μία εἰς τὴν δεξιάν. Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ ὅπως ἀνεξάρτητοι μηχανοκίνητοι ἀντλίαι κύτους ἐγκατεστημέναι εἰς ἄλλους χώρους ἔχωσι κεχωρισμένως ἀπ' εὐθείας ἀναρροφήσεις. Αἱ ἀπ' εὐθείας ἀναρροφήσεις δέον νὰ εἶναι καταλλήλως διατεταγμέναι καὶ αἱ ἐκ τούτων εὑρισκόμεναι εἰς χῶρον μηχανῶν δέον νὰ ἔχωσι διάμετρον οὐχὶ μικροτέραν τῆς τοῦ κυρίου ἀγωγοῦ ἀπαντλήσεως κύτους.

(ΙΙ) Εἰς πλοῖα καίοντα γαιάνθρακας, δέον νὰ ὑπάρχῃ εἰς τὸ λεβητοστάσιον, ἐπὶ πλέον τῶν ἄλλων ἀναρροφήσεων τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, εἷς εὔκαμπτος ἀναρροφητικὸς σωλὴν καταλλήλου διαμέτρου καὶ ἀρκετοῦ μήκους, ὁ ὁποῖος νὰ δύναται νὰ συνδεθῇ εἰς τὴν ἀναρρόφησιν μιᾶς ἀνεξαρτήτου μηχανοκινήτου ἀντλίας.

(ζ) (Ι) Ἐπὶ πλέον τῆς ἀπ' εὐθείας ἀναρροφήσεως ἢ ἀναρροφήσεων τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τῆς παραγράφου (στ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, θὰ ὑπάρχῃ ἐντὸς τοῦ χώρου μηχανῶν μία ἀπ' εὐθείας ἀναρρόφησις ἀπὸ τῆς κυρίας ἀντλίας κυκλοφορίας μέχρι τοῦ σημείου ἀποστραγγίσεως τῶν χώρων μηχανῶν ἐφωδιασμένη δι' ἑνὸς ἀντεπιστρεπτικοῦ ἐπιστομίου. Ἡ διάμετρος τοῦ σωλῆνος τῆς ἀπ' εὐθείας ταύτης ἀναρροφήσεως θὰ εἶναι τοὐλάχιστον 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 δηζελοπλοίων.

(ΙΙ) Ἐὰν κατὰ τὴν γνώμην τῆς Ἀρχῆς, ἡ κυρία ἀντλία κυκλοφορίας δὲν εἶναι κατάλληλος πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον, τότε θὰ ἄγεται μία ἀπ' εὐθείας ἀναρρόφησις ἀσφαλείας κύτους ἀπὸ τῆς μεγίστης ἐπὶ τοῦ πλοίου μηχανοκινήτου ἀντλίας μέχρι τοῦ σημείου ἀποστραγγίσεως τοῦ χώρου μηχανῶν. Ἡ διάμετρος τῆς ἀναρροφήσεως ταύτης θὰ εἶναι ἴση πρὸς τὴν διάμετρον ἀναρροφήσεως τῆς χρησιμοποιουμένης ἀντλίας. Ἡ παροχὴ τῆς ἀντλίας ταύτης, οὕτω συνδεδεμένης, θὰ ὑπερβαίνῃ κατὰ ποσότητα, ἱκανοποιοῦσαν τὴν Ἀρχήν, τὴν παροχὴν τὴν ἀπαιτουμένην διὰ μίαν ἀντλίαν κύτους τῆς ἐγκαταστάσεως.

(ΙΙΙ) Τὰ βάκτρα τῶν ἐπιστομίων λήψεως θαλάσσης καὶ τῶν ἀπ' εὐθείας ἀναρροφήσεων δέον νὰ ἐπεκτείνωνται ἀρκετὰ ὑπεράνω τοῦ δαπέδου τοῦ μηχανοστασίου.

(ΙV) Ἐὰν τὸ χρησιμοποιούμενον καύσιμον εἶναι ἢ δύναται νὰ εἶναι γαιάνθραξ καὶ ἐὰν δὲν ὑπάρχῃ στεγανὸν διάφραγμα μεταξὺ τῶν μηχανῶν καὶ τῶν λεβήτων, δέον νὰ τοποθετῆται εἰς πᾶσαν ἀντλίαν κυκλοφορίας χρησιμοποιουμένην κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ ἐδαφίου (Ι) τῆς παρούσης παραγράφου, εἴτε μία ἀπ' εὐθείας κατάθλιψις ἐκτὸς πλοίου, εἴτε διαζευκτικῶς μία συνδεδεμένη μὲ τὴν κατάθλιψιν τῆς ἀντλίας κυκλοφορίας.

(η) (Ι) Ὅλαι αἱ σωληνώσεις αἱ ἐξυπηρετοῦσαι τὴν ἀπάντλησιν χώρων φορτίου ἢ μηχανῶν, δέον νὰ εἶναι ἐντελῶς κεχωρισμέναι τῶν σωληνώσεων αἱ ὁποῖαι χρησιμεύουν διὰ τὴν πλήρωσιν ἢ ἐκκένωσιν τῶν δεξαμενῶν ὕδατος ἢ πετρελαίου.

(ΙΙ) 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 ἐγκεκριμένου ὑλικοῦ.

(θ) Ἡ διάμετρος τοῦ κυρίου ἀγωγοῦ ἀπαντλήσεως κύτους θὰ ὑπολογίζεται συμφώνως πρὸς τὸν κατωτέρω τύπον, ὑπονοουμένου ὅτι, ἡ ἐσωτερικὴ διάμετρος τοῦ κυρίου ἀγωγοῦ ἀπαντλήσεως δύναται νὰ ἔχῃ μίαν ἐκ τῶν πλησιεστέρων τυποποιημένων τιμῶν, ἥτις θὰ θεωρῆται ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ὡς παραδεκτή :

$$d = \sqrt{\frac{L\ (B + D)}{2500}} + I$$

ἔνθα,

d = ἐσωτερικὴ διάμετρος τοῦ κυρίου ἀγωγοῦ ἀπαντλήσεως εἰς δακτύλους
L = μῆκος πλοίου εἰς πόδας
B = πλάτος πλοίου εἰς πόδας
D = κοῖλον τοῦ πλοίου μέχρι τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, εἰς πόδας

ἢ,

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

ἔνθα,

d = ἐσωτερικὴ διάμετρος τοῦ κυρίου ἀγωγοῦ ἀπαντλήσεως 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 ἀπαντλήσεως θὰ ὑπολογίζεται διὰ κανόνων καθοριζομένων ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(ι) Ἡ διάταξις τοῦ δικτύου ἀπαντλήσεως κύτους καὶ τοῦ δικτύου ἔρματος δέον νὰ εἶναι τοιαύτη, ὥστε νὰ ἀποκλείεται ἡ δυνατότης εἰσροῆς 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 ἀπαντλήσεως κύτους καὶ ἔρματος, ὥστε νὰ μὴ δύναται αὕτη νὰ πληρωθῇ ἐξ ἀβλεψίας διὰ θαλασσίου ὕδατος, ὅταν περιέχῃ φορτίον, ἢ νὰ ἐκκενωθῇ διά τινος σωλῆνος ἀπαντλήσεως κύτους, ὅταν περιέχῃ ὑδάτινον ἔρμα.

(ια) Δέον νὰ λαμβάνεται μέριμνα, ὥστε διαμέρισμά τι ἐξυπηρετούμενον ὑπὸ ἀναρροφητικοῦ σωλῆνος ἀπαντλήσεως κύτους, νὰ μὴ δύναται νὰ κατακλυσθῇ ἐὰν ὁ σωλὴν οὗτος ἀποκοπῇ ἢ ὑποστῇ βλάβην εἰς ἕτερον διαμέρισμα, συνεπείᾳ συγκρούσεως ἢ προσαράξεως. Πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον, ὅπου ὁ σωλὴν οὗτος εὑρίσκεται εἰς ἀπόστασιν ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου ἐγγυτέραν τοῦ ἑνὸς πέμπτου τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου (μετρουμένην κατ' ὀρθὴν γωνίαν πρὸς τὸν διαμήκη ἄξονα τοῦ πλοίου εἰς τὸ ὕψος τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαιρέσεως) ἢ ἐὰν διέρχηται διὰ κοίλης τρόπιδος, δέον νὰ ὑπάρχῃ ἐπὶ τοῦ σωλῆνος ἀντεπιστρεπτικὸν ἐπιστόμιον τοποθετημένον εἰς τὸ διαμέρισμα τὸ περιέχον τὸ ἀνοικτὸν ἄκρον τοῦ σωλῆνος.

(ιβ) Ὅλα τὰ κιβώτια διανομῆς, οἱ κρουνοὶ καὶ τὰ ἐπιστόμια τοῦ συστήματος ἀπαντλήσεως κυτῶν δέον νὰ εὑρίσκωνται εἰς θέσεις προσιτὰς ἐν παντὶ χρόνῳ καὶ ὑπὸ πάσας τὰς συνήθεις συνθήκας. Ἡ διάταξις αὐτῶν δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε εἰς περίπτωσιν κατακλύσεως, ἡ μία τῶν ἀντλιῶν κύτους νὰ δύναται νὰ ἀναρροφήσῃ ἐξ οἱουδήποτε διαμερίσματος. Ἐπὶ πλέον, ἐὰν ἤθελε λάβει χώραν ζημία εἰς μίαν ἀντλίαν ἢ εἰς τὸν σωλῆνα αὐτῆς τὸν συνδεόμενον πρὸς τὸν κύριον ἀγωγὸν ἀπαντλήσεως, ὅταν ταῦτα εὑρίσκωνται εἰς ἀπόστασιν μικροτέραν τοῦ ἑνὸς πέμπτου τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου, νὰ μὴ δύναται αὕτη νὰ ἐμποδίσῃ τὴν λειτουργίαν τοῦ συστήματος τῆς ἀπαντλήσεως τῶν κυτῶν. Ἐὰν ὑπάρχῃ ἓν μόνον δίκτυον σωληνώσεων κοινὸν εἰς ὅλας τὰς ἀντλίας, ὁ χειρισμὸς τῶν ἀναγκαίων κρουνῶν ἢ ἐπιστομίων δέον νὰ δύναται νὰ ἐκτελῆται ἀπὸ σημείου εὑρισκομένου ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν. Ἐάν, πλὴν τοῦ κυρίου δικτύου ἀπαντλήσεως κυτῶν, ὑπάρχῃ δίκτυον κινδύνου τοῦτο δέον νὰ εἶναι ἀνεξάρτητον τοῦ κυρίου δικτύου καὶ νὰ εἶναι οὕτω πως διατεταγμένον ὥστε μία ἀντλία νὰ δύναται νὰ ἐξυπηρετῇ οἱονδήποτε διαμέρισμα διατελοῦν ἐν κατακλύσει. Εἰς τὴν τελευταίαν ταύτην περίπτωσιν, ἀπαιτεῖται μόνον ὅπως οἱ κρουνοὶ καὶ τὰ ἐπιστόμια τὰ ἀναγκαῖα διὰ τὸν χειρισμὸν τοῦ δικτύου κινδύνου δύνανται νὰ χειρίζωνται ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν.

(ιγ) Ὅλοι οἱ κρουνοὶ καὶ τὰ ἐπιστόμια τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὴν παράγραφον (ιβ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἅτινα δύνανται 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' ὅλων τῶν σχετικῶν θετικῶν στοιχείων τῶν ἀναγκαιούντων ὅπως δύναται οὗτος νὰ καθοδηγηθῇ διὰ τρόπου ἁπλοῦ καὶ ταχέος, ἐπὶ τῆς εὐσταθείας τοῦ πλοίου ὑπὸ διαφόρους συνθήκας ὑπηρεσίας. Ἀντίγραφον τῶν ἀνωτέρω θὰ ὑποβάλλεται εἰς τὴν Ἀρχήν.

(β) Ἐὰν εἰς ἓν πλοῖον λάβωσι χώραν μετατροπαὶ τοιαῦται ὥστε νὰ μεταβάλλωσιν οὐσιωδῶς τὰ χαρακτηριστικὰ στοιχεῖα εὐσταθείας τὰ χορηγηθέντα εἰς τὸν πλοίαρχον, δέον νὰ χορηγηθῶσιν αὐτῷ νέα διορθωμένα στοιχεῖα εὐσταθείας. Ἐὰν κρίνεται ἀναγκαῖον, θὰ ἐκτελεσθῇ νέα δοκιμὴ εὐσταθείας τοῦ πλοίου.

(γ) Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἀπαλλάξῃ ὡρισμένον πλοῖον τῆς τοιαύτης δοκιμῆς εὐσταθείας, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι ὑπάρχωσι διαθέσιμα βασικὰ στοιχεῖα προκύπτοντα ἐκ δοκιμῆς εὐσταθείας ἑτέρου ἀδελφοῦ πλοίου, ἡ δὲ Ἀρχὴ ἤθελε πεισθῇ ὅτι πάντα τὰ στοιχεῖα, τὰ σχετικὰ διὰ τὴν εὐστάθειαν τοῦ ἀπαλλασσομένου πλοίου, δύνανται νὰ ληφθῶσιν ἐκ τῶν τοιούτων βασικῶν στοιχείων.

(δ) Ἡ Ἀρχὴ δύναται ἐπίσης νὰ ἀπαλλάξῃ τῆς δοκιμῆς εὐσταθείας ὡρισμένον 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 δεικνύοντα 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 κατάκλυσιν, Ἐπὶ πλέον, θὰ χορηγοῦνται εἰς τοὺς ἀξιωματικοὺς βιβλιάρια περιέχοντα τὰ ἀνωτέρω στοιχεῖα.

Κανονισμὸς 21.
Σήμανσις, Περιοδικὸς Χειρισμὸς καὶ Ἐπιθεώρησις τῶν Στεγανῶν Θυρῶν κ.λ.π.

(α) Ὁ Κανονισμὸς οὗτος ἐφαρμόζεται ἐπὶ τῶν νέων καὶ τῶν ὑπαρχόντων πλοίων.

(β) Δέον νὰ ἐκτελῶνται ἅπαξ τῆς ἑβδομάδος γυμνάσια χειρισμοῦ τῶν στεγανῶν θυρῶν, παραφωτίδων, ἐπιστομίων καὶ μηχανισμῶν κλεισίματος εὐδιαίων, ἐκβολέων τεφρῶν καὶ ἀπορριμμάτων. Εἰς πλοῖα ἐκτελοῦντα πλόας, διαρκείας μείζονος τῆς μιᾶς ἑβδομάδος, πλῆρες γυμνάσιον δέον νὰ λαμβάνῃ χώραν πρὸ τοῦ ἀπόπλου, ἕτερα δὲ γυμνάσια νὰ ἐπακολουθοῦν διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ τοὐλάχιστον ἅπαξ τῆς ἑβδομάδος. Εἰς ὅλα τὰ πλοῖα αἱ μηχανοκίνητοι στεγαναὶ θύραι καὶ αἱ γιγγλυμωταὶ θύραι ἐπὶ τῶν κυρίων ἐγκαρσίων διαφραγμάτων, ὅσαι χρησιμοποιοῦνται ἐν πλῷ, θὰ δοκιμάζωνται καθημερινῶς.

(γ) (Ι) Αἱ στεγαναὶ θύρες καὶ πάντες οἱ μηχανισμοὶ καὶ οἱ ἀντίστοιχοι δεῖκται, ὡς καὶ πάντα τὰ ἐπιστόμια, τὸ κλείσιμον τῶν ὁποίων εἶναι ἀναγκαῖον διὰ νὰ καταστῇ διαμέρισμά τι στεγανόν, καὶ πάντα τὰ ἐπιστόμια, ὁ χειρισμὸς τῶν ὁποίων εἶναι ἀναγκαῖος διὰ τὸν ἔλεγχον τῆς ἐγκαρσίας διατάξεως τοῦ ἐλέγχου βλαβῶν, δέον νὰ ὑφίστανται ἐν πλῷ περιοδικὴν ἐπιθεώρησιν τοὐλάχιστον ἅπαξ τῆς ἑβδομάδος.

(ΙΙ) Τὰ ἐπιστόμια ταῦτα, αἱ θύραι καὶ οἱ μηχανισμοὶ αὐτῶν, θὰ σημαίνωνται καταλλήλως εἰς τρόπον ὥστε νὰ χειρίζωνται 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 γιγγλυμωταὶ θύραι, τὰ ἀφαιρετὰ ἐλάσματα, αἱ παραφωτίδες, αἱ θυρίδες ἐπιβιβάσεως, αἱ φορτοθυρίδες, αἱ θυρίδες ἀνθρακεύσεως καὶ τὰ λοιπὰ ἀνοίγματα, τὰ ὁποῖα συμφώνως πρὸς τοὺς παρόντας Κανονισμούς, δέον νὰ εἶναι κλειστὰ κατὰ τὸν πλοῦν, δέον νὰ κλ[illegible]ωνται πρὸ τοῦ ἀπόπλου. Αἱ ὧραι τοῦ κλεισίματος καὶ αἱ ὧραι τοῦ ἀνοίγματος (ἐφ' ὅσον ἐπιτρέπεται ὑπὸ τῶν παρόντων Κανονισμῶν) δέον νὰ καταχωροῦνται εἰς τὸ Ἡμερολόγιον, ὡς θὰ προβλέπεται, ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(γ) Μνεία περὶ ὅλων τῶν γυμνασίων καὶ ἐπιθεωρήσεων τῶν ἀπαιτουμένων 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 :

(Ι) Αἱ οὐσιώδεις ὑπηρεσίαι ἀσφαλείας νὰ τηρῶνται ὑπὸ πάσας τὰς συνθήκας ἐκτάκτου ἀνάγκης, καὶ

(ΙΙ) 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 ἐφωδιασμένον διὰ δύο τοὐλάχιστον κυρίων ἠλεκτροπαραγωγῶν ζευγῶν. Ἡ ἰσχὺς τῶν ζευγῶν τούτων δέον νὰ εἶναι τοιαύτη, ὥστε νὰ εἶναι εἰσέτι δυνατὸν νὰ ἐξασφαλισθῇ ἡ λειτουργία τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ἀναφερομένων εἰς τὸ ἐδάφιον (α) (Ι) τοῦ Κανονισμοῦ 23 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν ἕν τῶν ἠλεκτροπαραγωγῶν τούτων ζευγῶν παύσῃ νὰ λειτουργῇ.

(β) Εἰς ἐπιβατηγὸν πλοῖον ὅπου ὑπάρχει εἷς μόνον κύριος σταθμὸς ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας, ὁ κύριος πίναξ διανομῆς θὰ τοποθετῆται ἐντὸς τῆς αὐτῆς κατακορύφου ζώνης πυρκαϊᾶς. Ἐὰν ὑπάρχουν πλείονες τοῦ ἑνὸς σταθμοὶ ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας, ἐπιτρέπεται ὅπως ὑπάρχῃ εἷς μόνον κύριος πίναξ διανομῆς.

Κανονισμὸς 25

Πηγὴ Ἠλεκτρικῆς Ἐνεργείας Κινδύνου εἰς Ἐπιβατηγὰ Πλοῖα

(α) Μία αὐτόνομος πηγὴ ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας κινδύνου θὰ ὑπάρχῃ ἄνωθεν 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 ἱκανοποιοῦντα τὴν Ἀρχήν, ὅτι πυρκαϊᾶ 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 πρώραθεν τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως.

(β) Ἡ διαθέσιμος ἐνέργεια δέον νὰ εἶναι ἀρκετὴ διὰ νὰ τροφοδοτήσῃ πάσας τὰς ὑπηρεσίας ἃς ἡ Ἀρχὴ ἤθελε κρίνει ὡς ἀναγκαίας διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῶν ἐπιβατῶν καὶ τοῦ πληρώματος ἐν περιπτώσει κινδύνου, λαμβανομένων δεόντως ὑπ' ὄψιν τῶν ὑπηρεσιῶν ἐκείνων, αἵτινες θὰ ἔδει νὰ λειτουργήσωσι ταὐτοχρόνως. Ἰδιαιτέρα προσοχὴ δέον νὰ καταβληθῇ ὅσον ἀφορᾷ τὸν φωτισμὸν 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 35 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, εἰς τὴν ἀντλίαν τὴν τροφοδοτοῦσαν τὸ σύστημα ραντισμοῦ πυρκαϊᾶς (sprinkler), εἰς τοὺς πλοϊκοὺς φανοὺς καὶ εἰς τοὺς φανοὺς σημάνσεως ἡμέρας ἐὰν τροφοδοτοῦνται ὑπὸ τῆς κυρίας πηγῆς ἐνεργείας. Ἡ ἐνέργεια

δέον νὰ εἶναι ἐπαρκὴς διὰ περίοδον 36 ὡρῶν, ἐκτὸς ἐὰν πρόκειται περὶ πλοίων ἐκτελούντων κανονικῶς βραχεῖς πλόας, ὁπότε ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ δεχθῇ βραχυτέραν περίοδον, ἐὰν κρίνῃ ὅτι καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην ἐπιτυγχάνεται ὁ αὐτὸς βαθμὸς ἀσφαλείας.

(γ) Ἡ πηγὴ ἐνεργείας κινδύνου δύναται νὰ εἶναι εἴτε,

(Ι) Μία ἠλεκτρογεννήτρια κινουμένη ὑπὸ καταλλήλου τύπου κινητῆρος, μὲ ἀνεξάρτητον τροφοδότησιν καὶ μὲ ἐγκεκριμένον σύστημα ἐκκινήσεως. Τὸ χρησιμοποιούμενον καύσιμον δέον νὰ μὴ ἔχῃ σημεῖον ἀναφλέξεως κατώτερον τῶν 110ο F (ἢ 43ο C), ἢ

(ΙΙ) Μία συστοιχία συσσωρευτῶν, ἱκανὴ νὰ ὑπηρετήσῃ τὸ φορτίον κιδύνου χωρὶς νὰ χρήζῃ νέας φορτίσεως καὶ ἄνευ ὑπερβολικῆς πτώσεως τῆς τάσεως.

(δ) (Ι) Ὅταν ἡ ἠλεκτρικὴ ἐνέργεια κινδύνου λαμβάνεται ἐκ μιᾶς ἠλεκτρογεννητρίας, δέον νὰ γίνῃ πρόβλεψις καὶ διὰ τὴν ὕπαρξιν 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 (ἐὰν αὗται λειτουργοῦν δι' ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας), ἀλλὰ χωρὶς νὰ εἶναι ἀναγκαῖον νὰ κλεισθῶσιν ὅλαι ταὐτοχρόνως.

(3) Διὰ τὴν λειτουργίαν τῶν ἐνδεικτῶν (ἐὰν λειτουργοῦσι δι' ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας) οἵτινες δεικνύουσιν ἐὰν αἱ μηχανοκίνητοι στεγαναὶ θύραι εἶναι ἀνοικταὶ ἢ κλεισταί, καί

(4) Διὰ τὴν λειτουργίαν τῶν ἠχητικῶν σημάτων (ἐὰν λειτουργοῦσι δι' ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας) ἅτινα εἰδοποιοῦσιν ὅτι αἱ μηχανοκινήτως λειτουργοῦσαι στεγαναὶ θύραι πρόκειται νὰ κλείσωσι.

Ἡ διάταξις δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε ἡ προσωρινὴ πηγὴ ἐνεργείας κινδύνου νὰ δύναται νὰ τεθῇ ἐν λειτουργίᾳ αὐτομάτως, ἐν περιπτώσει βλάβης τῆς κυρίας πηγῆς ἐνεργείας.

(ΙΙ) Ὅταν 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.

(στ) (Ι) Ὁ πίναξ διανομῆς κινδύνου θὰ τοποθετῆται, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, πλησίον τῆς πηγῆς ἐνεργείας κινδύνου.

(ΙΙ) Ὅταν ἡ πηγὴ ἐνεργείας κινδύνου εἶναι ἠλεκτρογεννήτρια, ὁ πίναξ διανομῆς ἀσφαλείας θὰ τοποθετῆται ἐντὸς τοῦ αὐτοῦ χώρου τῆς πηγῆς ἐνεργείας κινδύνου, ἐκτὸς ἐὰν διὰ τῆς διατάξεως ταύτης ἐπηρεάζεται ἐπιβλαβῶς ἡ λειτουργία τοῦ πίνακος.

(ΙΙΙ) Συσταιχία συσσωρευτῶν ἐγκατεστημένη συμφώνως πρὸς τὸν παρόντα Κανονισμὸν δὲν θὰ τοποθετῆται ἐντὸς τοῦ αὐτοῦ χώρου ὅπου ὑπάρχει ὁ κύριος πίναξ κινδύνου.

(ΙV) Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέπῃ ὅπως ὁ πίναξ διανομῆς κινδύνου τροφοδοτῆται ἐκ τοῦ κυρίου πίνακος ὑπὸ κανονικὰς συνθήκας ὑπηρεσίας.

(ζ) Θὰ λαμβάνωνται μέτρα ὅπως τὸ σύνολον τῆς ἐγκαταστάσεως κινδύνου δύναται νὰ λειτουργῇ 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, ἐὰν 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 ὁλικῆς χωρητικότητος καὶ ἄνω.

(Ι) Εἰς φορτηγὰ πλοῖα 5000 κόρων ὁλικῆς χωρητικότητος καὶ ἄνω, θὰ ὑπάρχῃ μία αὐτόνομος πηγὴ ἐνεργείας κινδύνου. Θὰ εἶναι τοποθετημένη, τῇ ἱκανοποιήσει τῆς Ἀρχῆς, ἄνωθεν τοῦ ἀνωτάτου συνεχοῦς καταστρώματος καὶ ἐκτὸς τοῦ φωταγωγοῦ τῶν μηχανῶν, εἰς τρόπον ὥστε ἡ λειτουργία αὐτῆς νὰ εἶναι ἐξησφαλισμένη, εἰς περίπτωσιν πυρκαϊᾶς, ἢ ἑτέρου συμβεβηκότος, ὅπερ ἤθελε προκαλέσει βλάβην τῆς κυρίας ἠλεκτρικῆς ἐγκαταστάσεως.

(ΙΙ) Ἡ διαθέσιμος ἐνέργεια θὰ εἶναι ἐπαρκὴς διὰ τὴν τροφοδότησιν πασῶν τῶν ὑπηρεσιῶν τὰς ὁποίας ἡ Ἀρχὴ κρίνει ἀναγκαίας διὰ τὴν ἀσφάλειαν ἁπάντων τῶν προσώπων ἐπὶ τοῦ πλοίου εἰς περίπτωσιν κινδύνου, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν ὑπηρεσιῶν ἐκείνων αἵτινες δέον νὰ λειτουργήσωσι συγχρόνως. Ἰδιαιτέρα προσοχὴ δέον νὰ δοθῇ εἰς 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 πλοϊκοὺς φανοὺς ἐὰν εἶναι ἀποκλειστικῶς ἠλεκτρικοὶ καὶ εἰς τὸν φανὸν σημάνσεως ἡμέρας, ἐὰν οὗτος τροφοδοτῆται ἐκ τῆς κυρίας πηγῆς ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας.

Ἡ ἐνέργεια αὕτη θὰ εἶναι ἐπαρκὴς διὰ περίοδον 6 ὡρῶν.

(ΙΙΙ) Ἡ πηγὴ ἐνεργείας κινδύνου δύναται νὰ εἶναι, εἴτε

(1) Μία συστοιχία συσσωρευτῶν ἱκανὴ νὰ ὑπηρετήσῃ τὸ φορτίον κινδύνου, χωρὶς νὰ χρήζῃ νέας φορτίσεως καὶ ἄνευ ὑπερβολικῆς πτώσεως τῆς τάσεως, ἢ

(2) Μία ἠλεκτρογεννήτρια κινουμένη ὑπὸ καταλλήλου τύπου κινητῆρος μὲ ἀνεξάρτητον τροφοδότησιν καυσίμου καὶ μὲ σύστημα ἐκκινήσεως ἐγκεκριμένον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς. Τὸ χρησιμοποιούμενον καύσιμον δέον νὰ μὴ ἔχῃ σημεῖον ἀναφλέξεως κατώτερον τῶν 110ο F (ἢ 43ο C).

(ΙV) Θὰ λαμβάνωνται μέτρα ὅπως τὸ σύνολον τῆς ἐγκαταστάσεως κινδύνου δύναται νὰ λειτουργῇ 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 ὁλικῆς χωρητικότητος κατωτέρας τῶν 5000 κόρων.

(Ι) Εἰς φορτηγὰ πλοῖα ὁλικῆς χωρητικότητος κατωτέρας τῶν 5000 κόρων θὰ ὑπάρχῃ μία αὐτόνομος πηγὴ ἐνεργείας κινδύνου τοποθετημένη εἰς θέσιν ἐγκεκριμένην ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς καὶ ἱκανῆς νὰ τροφοδοτῇ τὸν φωτισμὸν εἰς τὰς θέσεις χειρισμῶν καθελκύσεως καὶ ἐνθέσεως τῶν σωσιβίων λέμβων, τῶν καθοριζομένων εἰς τὰ ἐδάφια (α) (ΙΙ), (β) (ΙΙ) καὶ (β) (ΙΙΙ) τοῦ Κανονισμοῦ 19 τοῦ Κεφαλαίου Γ', ἐπὶ πλέον δὲ εἰς ἑτέρας ὑπηρεσίας ὡς ἡ Ἀρχὴ ἤθελε κρίνει ἀναγκαῖον, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν τοῦ Κανονισμοῦ 38 τοῦ Κεφαλαίου ΙΙΙ.

(ΙΙ) Ἡ διαθέσιμος ἐνέργεια δέον νὰ εἶναι ἐπαρκὴς διὰ περίοδον τοὐλάχιστον 3 ὡρῶν.

(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, Πυρκαϊὰν καὶ λοιποὺς Κινδύνους Ἠλεκτρικῆς Προελεύσεως

(α) Ἐπιβατηγὰ καὶ Φορτηγὰ Πλοῖα.

(I)(1) Ὅλα τὰ ἐκτεθειμένα μεταλλικὰ μέρη τῶν ἠλεκτρικῶν μηχανῶν καὶ ἠλεκτρικοῦ ἐξαρτισμοῦ ἅτινα δὲν προορίζονται νὰ εὑρίσκωνται ὑπὸ τάσιν, ἀλλ' ἐνδέχεται λόγῳ σφάλματος νὰ εὑρεθῶσιν ὑπὸ τάσιν, δέον νὰ εἶναι προσγειωμένα. Πᾶσα συσκευὴ δέον νὰ εἶναι οὕτω πως κατεσκευασμένη καὶ ἐγκατεστημένη, ὥστε νὰ ἀποκλείεται πᾶς κίνδυνος ἀτυχήματος ἀπὸ ὁμαλὰς συνθήκας χρησιμοποιήσεως.

(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, δέον νὰ εἶναι προσγειωμένα διὰ καταλλήλου ἀγωγοῦ, ἐκτὸς ἐὰν ληφθοῦν ἰσοδύναμοι προφυλάξεις, καθὼς ἡ διὰ διπλῆς μονώσεως ἢ ἡ διὰ μετασχηματιστοῦ μονώσεως. Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ προσθέτους εἰδικὰς προφυλάξεις διὰ τὰς φορητὰς ἠλεκτρικὰς λυχνίας, ἐργαλεῖα ἢ ὁμοίας συσκευάς ὅταν χρησιμοποιοῦνται ἐντὸς ὑγρῶν χώρων.

(II) Οἱ κύριοι πίνακες διανομῆς καὶ οἱ πίνακες διανομῆς κινδύνου δέον νὰ εἶναι οὕτω πως ἐγκατεστημένοι ὥστε νὰ εἶναι εὐκόλως προσιτοὶ ἔμπροσθεν καὶ ὄπισθεν, ἄνευ κινδύνου διὰ τὸ ὑπηρετοῦν προσωπικόν. Αἱ πλευραί, τὸ ὄπισθεν μέρος καὶ ὅπου ἀπαιτεῖται τὸ ἔμπρόσθιον μέρος αὐτῶν, θὰ εἶναι ἐπαρκῶς προστατευμένα. Θὰ ὑπάρχωσι μονωτικοὶ τάπητες ἢ δικτυωτά ἔμπροσθεν καὶ ὄπισθεν ὅπου ἀπαιτεῖται. Ἐκτεθειμένα μέρη τῶν ἠλεκτροφόρων ἀγωγῶν προσγειώσεως, τῶν ὁποίων ἡ τάσις ὑπερβαίνει τὴν καθορισθησομένην τάσιν ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, δέον νὰ μὴ ἐγκαθίστανται ἐπὶ τοῦ ἐμπροσθίου μέρους οἱουδήποτε πίνακος διανομῆς ἢ πίνακος χειρισμοῦ.

(III) (1) Ὅταν χρησιμοποιῆται σύστημα διανομῆς μετ' ἐπιστροφῆς διὰ τοῦ σκάφους, θὰ λαμβάνωνται εἰδικαὶ προφυλάξεις ἱκανοποιοῦσαι τὴν Ἀρχήν.

(2) Ἡ ἐπιστροφὴ διὰ τοῦ σκάφους δὲν θὰ χρησιμοποιῆται εἰς τὰ δεξαμενόπλοια.

(IV) (1) Πᾶσαι αἱ μεταλλικαὶ ἐπενδύσεις καὶ ὁ ὁπλισμὸς τῶν καλωδίων θὰ εἶναι ἠλεκτρικῶς συνεχεῖς καὶ προσγειωμέναι.

(2) Ἐὰν τὰ καλώδια εἶναι ἄνευ ἐπενδύσεως ἢ ὁπλισμοῦ καὶ δύναται νὰ ὑπάρξῃ κίνδυνος πυρκαϊᾶς λόγῳ σφάλματος ἐξ ἠλεκτρικῆς αἰτίας, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ εἰδικὰς προφυλάξεις.

(V) Τὰ ἐξαρτήματα φωτισμοῦ θὰ εἶναι διατεταγμένα οὕτω πως, ὥστε νὰ ἀποφεύγεται ἡ ὕψωσις θερμοκρασίας ἥτις θὰ ἠδύνατο νὰ προξενήσῃ ζημίαν εἰς τὰ καλώδια, καθὼς καὶ νὰ ἐμποδίζεται ἡ ὑπερβολικὴ θέρμανσις τῶν γειτονικῶν ὑλικῶν.

(VI) Τὰ καλώδια θὰ ὑποστηρίζωνται κατὰ τρόπον ὥστε νὰ ἀποφεύγεται ἡ φθορὰ ἐκ τριβῆς ἢ ἄλλης ζημίας.

(VII) Ἕκαστον χωριστὸν κύκλωμα θὰ προφυλάσσεται ἐκ βραχυκυκλώματος. Ἕκαστον χωριστὸν κύκλωμα θὰ προφυλάσσεται ἐπίσης ἔναντι ὑπερφορτίσεως, ἐκτὸς ἐὰν πρόκειται νὰ ἐφαρμοσθῇ ὁ Κανονισμὸς 30 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου ἢ ὅταν ἡ Ἀρχὴ ἐπιτρέπῃ ἐξαίρεσιν. Ἡ ἐπιτρεπομένη ἔντασις ἑκάστου κυκλώματος θὰ ἐνδείκνυται μονίμως ὁμοῦ μὲ τὰ χαρακτηριστικὰ ἢ τὴν τοποθέτησιν τοῦ καταλλήλου μέσου προστασίας ἔναντι 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 πως διατεταγμένα ὥστε πυρκαϊὰ ἐντὸς μιᾶς κατακορύφου ζώνης διαιρέσεως πυρκαϊᾶς δὲν θὰ ἐπηρεάσῃ τὰς οὐσιώδεις ὑπηρεσίας ἐντὸς ἄλλης κατακορύφου ζώνης διαιρέσεως πυρκαϊᾶς. Ἡ ἀπαίτησις αὕτη θὰ θεωρῆται ὡς πληρουμένη ἐὰν τὰ κύρια κυκλώματα καὶ τὰ κυκλώματα κινδύνου ἅτινα διέρχονται διὰ μιᾶς οἱασδήποτε ζώνης, διαχωρίζωνται συγχρόνως κατακορύφως καὶ ὁριζοντίως δι' ὅσον τὸ δυνατὸν μεγαλυτέρου χώρου.

(II) Τὰ ἠλεκτρικὰ καλώδια θὰ εἶναι μὴ εὐφλέκτου τύπου ἐγκεκριμένου ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς. Ἡ ἀρχὴ δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ ὑψηλότερον βαθμὸν προστασίας διὰ τὰ ἠλεκτρικὰ καλώδια ἐντὸς ὡρισμένων χώρων τοῦ πλοίου πρὸς πρόληψιν πυρκαϊᾶς ἢ ἐκρήξεως.

(III) Εἰς χώρους ἐντὸς τῶν ὁποίων δυνατὸν νὰ συγκεντροῦνται εὔφλεκτα μίγματα ἀερίων, δὲν θὰ τοποθετῆται οἱαδήποτε συσκευὴ ἠλεκτρισμοῦ, ἐκτὸς ἐὰν εἶναι τύπου μὴ δυναμένου νὰ προκαλέσῃ τὴν ἀνάφλεξιν τοῦ ἐν λόγῳ μίγματος, ὡς ἐπὶ παραδείγματι μία συσκευὴ ἀλεξίφλογος (ἀντιεκρηκτική).

(IV) Κύκλωμα φωτισμοῦ ἐντὸς ἀνθρακαποθήκης ἢ κύτους φορτίου θὰ ἐφοδιάζεται διὰ μονωμένου διακόπτου τοποθετουμένου ἐξωτερικῶς τοῦ χώρου τούτου.

(V) Αἱ ἑνώσεις ὅλων τῶν ἀγωγῶν, ἐξαιρέσει τῶν κυκλωμάτων μεταδόσεως ὑπὸ χαμηλὴν τάσιν, θὰ γίνωνται μόνον ἐντὸς κιβωτίων ἑνώσεων ἢ ἐντὸς κιβωτίων διακλαδώσεων. Πάντα τὰ κιβώτια ταῦτα ἢ ἕτερα ἐξαρτήματα καλωδίων θὰ εἶναι οὕτω πως κατεσκευασμένα ὥστε νὰ ἐμποδίζωσι τὴν ἐξάπλωσιν φλογὸς ἐκ τοῦ κιβωτίου ἢ τοῦ ἐξαρτήματος. Ὅταν χρησιμοποιῆται ἕνωσις καλωδίου διὰ συγκολλήσεως, θὰ ἐκτελῆται αὕτη δι' ἐγκεκριμένου τρόπου, οὕτως ὥστε τὸ καλώδιον νὰ διατηρῇ τὰς ἀρχικὰς μηχανικὰς καὶ ἠλεκτρικὰς ἰδιότητας.

(γ) Διὰ Φορτηγὰ Πλοῖα μόνον.

Συσκευαὶ ὑποκείμεναι εἰς τὴν παραγωγὴν ἠλεκτρικῶν τόξων, δέον νὰ μὴ ἐγκαθίστανται ἐντὸς διαμερίσματος προοριζομένου πρωτίστως διὰ τὰς συστοιχίας συσσωρευτῶν, ἐκτὸς ἐὰν αἱ συσκευαὶ αὗται εἶναι τύπου ἀλεξιφλόγου (ἀντιεκρηκτικαί).

Κανονισμὸς 28

Μέσα Ἀναποδίσεως Πλοίου

(α) Ἐπιβατηγὰ καὶ Φορτηγὰ Πλοῖα

Εἰς πᾶν πλοῖον ἡ ἰσχὺς διὰ τὴν ἀναπόδισιν δέον νὰ εἶναι ἐπαρκής, ὥστε νὰ ἐξασφαλίζεται ὁ ἔλεγχος τοῦ πλοίου ὑφ' ὅλας τὰς κανονικὰς συνθήκας.

(β) Ἐπιβατηγὰ Πλοῖα μόνον

Ἡ ἱκανότης τῶν μηχανῶν τοῦ πλοίου διὰ τὴν ἀναστροφὴν τῆς διευθύνσεως ὥσεως τῆς ἕλικος ἐντὸς ἐπαρκοῦς χρόνου ὑπὸ κανονικὰς συνθήκας χειρισμῶν, εἰς τρόπον ὥστε νὰ φέρῃ τὸ πλοῖον εἰς ἀκινησίαν ἐκ τῆς μεγίστης ταχύτητος τοῦ πρόσω, θὰ ἐξακριβοῦται κατὰ τὴν ἀρχικὴν δοκιμήν.

Κανονισμὸς 29

Μηχανισμὸς Κινήσεως Πηδαλίου

(α) Ἐπιβατηγὰ καὶ Φορτηγὰ Πλοῖα

(Ι) Πᾶν πλοῖον δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ κυρίου καὶ βοηθητικοῦ μηχανισμοῦ κινήσεως τοῦ πηδαλίου ἐγκεκριμένου ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(ΙΙ) Ὁ κύριος μηχανισμὸς κινήσεως πηδαλίου δέον νὰ εἶναι ἐπαρκοῦς ἀντοχῆς καὶ ἱκανὸς ὅπως τὸ πλοῖον κυβερνᾶται εἰς τὴν μεγίστην ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα. Ὁ κύριος μηχανισμὸς κινήσεως πηδαλίου καὶ ὁ κορμὸς τοῦ πηδαλίου θὰ ἔχωσι μελετηθῆ κατὰ τρόπον ὥστε νὰ μὴ ὑφίστανται ζημίαν εἰς τὴν μεγίστην ταχύτητα ἀναποδίσεως τοῦ πλοίου.

(ΙΙΙ) Ὁ βοηθητικὸς μηχανισμὸς κινήσεως πηδαλίου δέον νὰ εἶναι ἐπαρκοῦς ἀντοχῆς καὶ δυνάμεως ἱκανῆς, ὥστε τὸ πλοῖον νὰ κυβερνᾶται μὲ ταχύτητα πλεύσιμον καὶ νὰ εἶναι εἰς θέσιν νὰ τεθῆ ταχέως εἰς λειτουργίαν ἐν περιπτώσει ἀνάγκης.

(ΙV) Ἡ ἀκριβὴς θέσις τοῦ πηδαλίου, ἐὰν τοῦτο κινῆται διὰ μηχανικῆς ἐνεργείας, θὰ ἐνδείκνυται ἐντὸς τοῦ κυρίου σταθμοῦ πηδαλιουχίας.

(β) Ἐπιβατηγὰ Πλοῖα μόνον.

(Ι) Ὁ κύριος μηχανισμὸς κινήσεως πηδαλίου θὰ εἶναι ἱκανὸς ὅπως θέτῃ τὸ πηδάλιον ἀπὸ 35 μοίρας τῆς μιᾶς πλευρᾶς εἰς τὰς 35 μοίρας τῆς ἑτέρας πλευρᾶς, ὅταν τὸ πλοῖον κινῆται μὲ τὴν μεγίστην ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα πρὸς τὰ πρόσω. Τὸ πηδάλιον θὰ δύναται νὰ τίθεται ἀπὸ 35 μοίρας τῆς μιᾶς πλευρᾶς εἰς τὰς 30 μοίρας τῆς ἄλλης τῆς ἄλλης πλευρᾶς ἐντὸς 28 δευτερολέπτων μὲ τὴν μεγίστην ταχύτητα ὑπηρεσίας τοῦ πλοίου.

(ΙΙ) Ὁ βοηθητικὸς μηχανισμὸς κινήσεως πηδαλίου θὰ λειτουργῆ διὰ μηχανικῆς ἐνεργείας ἐπὶ παντὸς πλοίου διὰ τὸ ὁποῖον ἡ Ἀρχὴ ἀπαιτεῖ κορμὸν πηδαλίου τοῦ ὁποίου ἡ διάμετρος εἰς τὸ ὕψος τοῦ οἴακος εἶναι ἀνωτέρα τῶν 9 δακτύλων (ἢ 22,86 ἑκατοστομέτρων).

(ΙΙΙ) Ὅταν αἱ κινητήριοι μονάδες καὶ αἱ ἀπαιτούμεναι συνδέσεις τοῦ κυρίου μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου ἔχουσιν ἐγκατασταθῆ εἰς διπλοῦν κατὰ τρόπον ἱκανοποιοῦντα τὴν Ἀρχήν, καὶ ἑκάστη μονὰς ἐπιτρέπει εἰς τὸν μηχανισμὸν κινήσεως πηδαλίου νὰ ἱκανοποιῆ τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ ἐδαφίου (Ι) τῆς παρούσης παραγράφου, δὲν θὰ ἀπαιτῆται βοηθητικὸς μηχανισμὸς κινήσεως πηδαλίου.

(ΙV) Ὅταν ἡ Ἀρχὴ ἀπαιτῆ κορμὸν πηδαλίου τοῦ ὁποίου ἡ διάμετρος εἰς τὸ ὕψος τοῦ οἴακος ὑπερβαίνει τοὺς 9 δακτύλους (ἢ 22,86 ἑκατοστομέτρα), δέον ὅπως ἐγκαθίσταται δεύτερος σταθμὸς πηδαλιουχίας εἰς θέσιν ἱκανοποιοῦσαν τὴν Ἀρχήν. Τὰ συστήματα τοῦ χειριστηρίου μηχανισμοῦ ἐξ ἀποστάσεως ἐκ τοῦ κυρίου καθὼς καὶ ἐκ τοῦ δευτέρου σταθμοῦ θὰ εἶναι οὕτω πως διατεταγμένα καὶ κατὰ τρόπον ἱκανοποιοῦντα τὴν Ἀρχήν, ὥστε ἐὰν τὸ ἕν σύστημα ἀχρηστεύθῃ, τοῦτο δὲν θὰ συνεπάγεται τὴν ἀδυναμίαν κυβερνήσεως τοῦ πλοίου διὰ τοῦ ἑτέρου συστήματος.

(V) Θὰ προβλέπωνται μέσα ἱκανοποιοῦντα τὴν Ἀρχὴν διὰ τὴν μεταβίβασιν διαταγῶν ἐκ τῆς γεφύρας εἰς τὸν δεύτερον σταθμὸν πηδαλιουχίας.

(γ) Φορτηγὰ Πλοῖα μόνον.

(Ι) Ὁ βοηθητικὸς μηχανισμὸς πηδαλίου θὰ λειτουργῆ διὰ μηχανικῆς ἐνεργείας εἰς πᾶν πλοῖον διὰ τὸ ὁποῖον ἡ Ἀρχὴ ἀπαιτεῖ κορμὸν πηδαλίου τοῦ ὁποίου ἡ διάμετρος εἰς τὸ ὕψος τοῦ οἴακος ὑπερβαίνει τοὺς 14 δακτύλους (ἢ 35,56 ἑκατοστόμετρα).

(ΙΙ) Ὅταν αἱ κινητήριοι μονάδες καὶ αἱ συνδέσεις τῶν μηχανισμῶν κινήσεως ὑπάρχουν ἐγκατεστημέναι εἰς διπλοῦν κατὰ τρόπον ἱκανοποιοῦντα τὴν Ἀρχήν, καὶ ἕκαστος τούτων πληροῖ τὸ ἐδάφιον (ΙΙΙ) τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, δὲν θὰ ἀπαιτῆται βοηθητικὸς μηχανισμὸς κινήσεως πηδαλίου, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι οἱ εἰς διπλοῦν μηχανισμοὶ καὶ συνδέσεις αὐτῶν λειτουργοῦντες συγχρόνως, πληροῦσι τοὺς ὅρους τοῦ ἐδαφίου (ΙΙ) τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

Κανονισμὸς 30

Ἠλεκτρικοὶ καὶ Ἠλεκτροϋδραυλικοὶ Μηχανισμοὶ Κινήσεως Πηδαλίου

(α) Ἐπιβατηγὰ καὶ Φορτηγὰ Πλοῖα

Ἐνδείκται λειτουργίας τῶν κινητήρων τῶν ἠλεκτρικῶν καὶ ἠλεκτροϋδραυλικῶν μηχανισμῶν κινήσεως πηδαλίου θὰ τοποθετοῦνται εἰς κατάλληλον χῶρον ἐγκρινόμενον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(β) Πάντα τὰ Ἐπιβατηγὰ Πλοῖα (οἱασδήποτε ὁλικῆς χωρητικότητος) καὶ τὰ Φορτηγὰ Πλοῖα Ὁλικῆς Χωρητικότητος 5000 κόρων καὶ ἄνω

(Ι) Ἠλεκτρικοὶ καὶ ἠλεκτροϋδραυλικοὶ μηχανισμοὶ κινήσεως πηδαλίου θὰ τροφοδοτοῦνται ὑπὸ δύο κυκλωμάτων ἀγομένων ἐκ τοῦ κυρίου πίνακος διανομῆς. Ἓν ἐκ τῶν κυκλωμάτων δύναται νὰ διέρχηται διὰ τοῦ πίνακος διανομῆς κινδύνου, ἐὰν ὑπάρχῃ τοιοῦτος. Ἕκαστον κύκλωμα θὰ εἶναι ἱκανὸν νὰ τροφοδοτῆ πάντας τοὺς κινητῆρας οἵτινες κανονικῶς εὑρηνται συνδεδεμένοι μετ' αὐτοῦ καὶ οἵτινες λειτουργοῦν συγχρόνως. Ὅταν προβλέπωνται διατάξεις ἐναλλαγῆς ἐντὸς τοῦ οἰακιαστηρίου, αἵτινες ἐπιτρέπουσιν εἰς ἑκάτερον τῶν κυκλωμάτων νὰ τροφοδοτῆ ἕνα κινητῆρα ἢ συνδυασμὸν κινητήρων, ἡ ἱκανότης ἑκάστου κυκλώματος θὰ ἐπαρκῆ διὰ τὰς αὐστηροτέρας συνθήκας φορτίου. Τὰ κυκλώματα θὰ χωρίζωνται καθ' ὅλον τὸ μῆκος αὐτῶν δι' ἀποστάσεως ὅσον τὸ δυνατὸν μεγαλυτέρας.

(ΙΙ) Τὰ προαναφερόμενα κυκλώματα καὶ οἱ κινητῆρες δὲν θὰ προστατεύωνται παρὰ μόνον ἐναντίον βραχυκυκλώματος.

(γ) Φορτηγὰ Πλοῖα Ὁλικῆς Χωρητικότητος μικροτέρας τῶν 5000 κόρων

(Ι) Ὅταν ἡ ἠλεκτρικὴ ἐνέργεια εἶναι ἡ μόνη πηγὴ ἐνεργείας διὰ τὸν κύριον μηχανισμὸν καὶ τὸν βοηθητικὸν μηχανισμὸν κινήσεως πηδαλίου, θὰ τηροῦνται αἱ διατάξεις αἱ προβλεπόμεναι ὑπὸ τῶν ἐδαφίων (Ι) καὶ (ΙΙ) τῆς παραγράφου (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. Ἐν τούτοις, ὅταν ὁ βοηθητικὸς μηχανισμὸς κινήσεως πηδαλίου κινῆται ὑπὸ κινητῆρος ὅστις κυρίως χρησιμοποιεῖται δι' ἄλλας ὑπηρεσίας, αἱ διατάξεις τῆς παραγράφου (β) (ΙΙ) δύνανται νὰ μὴ ἐφαρμόζωνται ἀπ' εὐθείας, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι ἡ Ἀρχὴ μένει ἱκανοποιημένη ἐκ τῶν διατάξεων προστασίας.

(ΙΙ) Οἱ κινητῆρες κυρίου μηχανισμοῦ κινήσεως πηδηλίου ἠλεκτρικοῦ ἢ ἠλεκτροϋδραυλικοῦ, καθὼς καὶ τὰ κυκλώματα τὰ τροφοδοτοῦντα αὐτοὺς δὲν θὰ προστατεύωνται παρὰ μόνον ἐναντίον βραχυκυκλώματος.

Κανονισμὸς 31

Πετρέλαιον Καύσεως χρησιμοποιούμενον εἰς Ἐπιβατηγὰ Πλοῖα

Δὲν θὰ χρησιμοποιῆται κινητὴρ ἐσωτερικῆς καύσεως διὰ μόνιμον ἐγκατάστασιν ἐπὶ ἐπιβατηγοῦ πλοίου διὰ τὴν λειτουργίαν τοῦ ὁποίου ἀπαιτεῖται καύσιμον ἔχον σημεῖον ἀναφλέξεως ἴσον ἢ μικρότερον τῶν 110ο F (ἢ 43ο C).

Κανονισμὸς 32

Θέσις τῶν Ἐγκαταστάσεων Κινδύνου ἐπὶ τῶν Ἐπιβατηγῶν Πλοίων

Ἡ ἠλεκτρικὴ πηγὴ ἐνεργείας κινδύνου, αἱ ἀντλίαι πυρκαϊᾶς κινδύνου, αἱ ἀντλίαι κύτους κινδύνου, αἱ συστοιχίαι φιαλῶν διοξειδίου τοῦ ἄνθρακος διὰ τὴν σβέσιν πυρκαϊᾶς, καθὼς καὶ αἱ λοιπαὶ ἐγκαταστάσεις κινδύνου, οὐσιώδεις διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου, δὲν θὰ ἐγκαθίστανται εἰς ἐπιβατηγὸν πλοῖον πρώραθεν τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως.

Κανονισμὸς 33

Ἐπικοινωνία μεταξὺ Γεφύρας καὶ Μηχανοστασίου.

Πάντα τὰ πλοῖα δέον νὰ ἐφοδιάζωνται διὰ δύο μέσων ἅτινα θὰ ἐπιτρέπουν τὴν διαβίβασιν διαταγῶν ἀπὸ τῆς γεφύρας πρὸς τὸ μηχανοστάσιον. Τὸ ἕν τῶν μέσων τούτων θὰ εἶναι ὁ τηλέγραφος 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 ὁλικῆς χωρητικότητος 4000 κόρων καὶ ἄνω.

Κανονισμὸς 34

Γενικὰ

(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 :

(Ι) ὁ διαχωρισμὸς τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως ἐκ τοῦ λοιποῦ πλοίου δι' ὁριακῶν διαφραγμάτων ἐχόντων θερμικὴν καὶ κατασκευαστικὴν ἀντοχήν,

(ΙΙ) ὁ ἐντοπισμός, ἡ σβέσις ἢ ὁ ἔλεγχος οἱασδήποτε πυρκαϊᾶς ἐντὸς τοῦ χώρου ὅπου αὕτη ἐξεδηλώθη,

(ΙΙΙ) 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 αἵτινες ὑποδιαιροῦνται περαιτέρω δι' ὁμοίων διαφραγμάτων, τὰ ὁποῖα σχηματίζουν τὰ ὁριακὰ προστατευτικὰ χωρίσματα τῶν χώρων καὶ ἅτινα συνιστοῦν τὰς κατακορύφους προσβάσεις καὶ τὰ ὁριακὰ χωρίσματα τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως ἀπὸ τοὺς χώρους τῶν μηχανῶν, φορτίου, ὑπηρετικῶν χώρων καὶ ἄλλων. Ἐπιπροσθέτως, καὶ εἰς συμπλήρωσιν τῶν συστημάτων περιπολίας, τῶν συστημάτων ἀναγγελίας πυρκαϊᾶς καὶ τῶν συσκευῶν σβέσεως πυρκαϊᾶς τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τοῦ Μέρους Ε' τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, εἴτε μία τῶν ἀκολούθων μεθόδων προστασίας, εἴτε εἰς συνδυασμὸς τῶν μεθόδων τούτων κατὰ τὴν ἔγκρισιν τῆς Ἀρχῆς, θὰ ἐφαρμόζεται ἐντὸς τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως καὶ τῶν ὑπηρετικῶν χώρων πρὸς τὸν σκοπὸν ἀποφυγῆς τῆς διαδόσεως ἀρξαμένης πυρκαϊᾶς ἐκτὸς τοῦ χώρου εἰς ὃν αὕτη ἐξεδηλώθη.

Μέθοδος Ι. 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 ραντιστῆρος (σπρίνκλερ) ἐντὸς τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως καὶ τῶν ὑπηρετικῶν χώρων.

Μέθοδος ΙΙ. Ἐγκατάστασις αὐτομάτου συστήματος ραντιστῆρος καὶ αὐτομάτου συστήματος ἀναγγελίας πυρκαϊᾶς διὰ τὸν ἔλεγχον καὶ σβέσιν τῆς πυρκαϊᾶς εἰς πάντα τὰ διαμερίσματα ὅπου ὑπάρχει πιθανότης νὰ ἐκδηλωθῇ πυρκαϊά, ἄνευ οὐδενὸς γενικῶς περιορισμοῦ ὅσον ἀφορᾷ τὸν τύπον τῶν ἐσωτερικῶν διαχωριστικῶν διαφραγμάτων ἐντὸς τῶν οὕτω προστατευομένων χώρων.

Μέθοδος ΙΙΙ. Σύστημα ὑποδιαιρέσεως εἰς τὸ ἐσωτερικὸν ἑκάστης κυρίας κατακορύφου ζώνης διὰ χρησιμοποιήσεως 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 περιωρισμένης χρησιμοποιήσεως εὐκαύστων καὶ λίαν εὐφλέκτων ὑλικῶν καὶ ἐπιπλώσεων, ἀλλά, γενικῶς, ἄνευ ἐγκαταστάσεως αὐτομάτου συστήματος ραντιστῆρος.

Ὅταν συντρέχῃ 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.

Κανονισμὸς 35

Ὁρισμοί

Ὅπου ἐν τῷ παρόντι Κεφαλαίῳ ἀναφέρονται αἱ κατωτέρω ἐκφράσεις, δέον νὰ ἑρμηνεύωνται ὡς ἀκολούθως :

(α) «Ἄκαυστον ὑλικὸν» σημαίνει ὑλικὸν ὅπερ δὲν καίεται οὔτε ἀποδίδει εὐφλέκτους ἀτμοὺς εἰς ἀρκετὴν ποσότητα, διὰ νὰ ἀναφλεγῶσιν ὑπὸ δοκιμαστικῆς φλογὸς ὅταν θερμανθοῦν εἰς θερμοκρασίαν περίπου 1382ο F (ἢ 750ο C). Πᾶν ἄλλο ὑλικὸν θεωρεῖται ὡς «καύσιμον ὑλικόν».

(β) Δοκιμὴ πυρὸς τυποποιημένη (στάνταρτ), εἶναι ἡ δοκιμὴ κατὰ τὴν ὁποίαν δείγματα διαφραγμάτων ἢ καταστρωμάτων, ἔχοντα ἐπιφάνειαν 50 τετραγωνικῶν ποδῶν (ἢ 4,65 τετραγωνικῶν μέτρων) περίπου καὶ ὕψος 8 ποδῶν (ἢ 2,44 μέτρων), ὁμοιάζοντα ὅσον τὸ δυνατὸν περισσότερον πρὸς τὴν προβλεπομένην κατασκευὴν καὶ περιλαμβανόντων, ἐὰν εἶναι πρόσφορον, ἕνα τοὐλάχιστον ἀρμόν, ἐκτίθενται ἐντὸς δοκιμαστικοῦ κλιβάνου εἰς σειρὰν μεταβολῶν τῆς θερμοκρασίας, αἵτινες, συναρτήσει τοῦ χρόνου, εἶναι περίπου αἱ ἑξῆς :

Εἰς τὸ τέλος τῶν πρώτων	5	α' λεπτῶν	1000ο F (ἢ 538οC)
» » » »	10	»	1300ο F (ἢ 704οC)
» » » »	30	»	1550ο F (ἢ 843οC)
» » » »	60	»	1.700 F (ἢ 927οC)

(γ) Τμήματα κλάσεως «Α» ἢ Πυρίμαχα, εἶναι τὰ τμήματα τὰ ἀποτελούμενα ἐκ διαφραγμάτων καὶ καταστρωμάτων, ἅτινα πληροῦν τοὺς κάτωθι ὅρους :

(Ι) Νὰ εἶναι κατασκευασμένα ἐκ χάλυβος ἢ ἐξ ἄλλου ἰσοδυνάμου ὑλικοῦ.

(ΙΙ) Νὰ εἶναι ἐπαρκῶς ἐνισχυμένα.

(ΙΙΙ) Νὰ εἶναι οὕτω πως κατεσκευασμένα ὥστε νὰ δύνανται νὰ παρεμποδίζουν τὴν δίοδον καπνοῦ καὶ φλογῶν μέχρι τέλους τῆς τυποποιημένης δοκιμῆς (στάνταρντ) διαρκείας μιᾶς ὥρας.

(ΙV) Νὰ ἔχωσι τὸν ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς καθοριζόμενον βαθμὸν μονώσεως, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς φύσεως τῶν γειτνιαζόντων χώρων. Ἐν γένει, ὁσάκις τοιαῦτα διαφράγματα καὶ καταστρώματα ἀπαιτεῖται νὰ σχηματίζωσι πυρίμαχα τμήματα μεταξὺ χώρων, ἑκάτερος τῶν ὁποίων περιέχει γειτνιαζούσας ξυλίνας κατασκευάς, ξυλίνας ἐπενδύσεις ἢ ἄλλο εὔκαυστον ὑλικόν, δέον νὰ εἶναι οὕτω πως μονωμένα, ὥστε οἱαδήποτε ὄψις καὶ ἂν ἐκτεθῇ εἰς τὴν τυποποιημένην δοκιμὴν πυρὸς ἐπὶ μίαν ὥραν, ἡ μέση θερμοκρασία τῆς μὴ ἐκτεθειμένης ὄψεως νὰ μὴ ὑψωθῇ εἰς οἱανδήποτε στιγμὴν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς δοκιμῆς περισσότερον τῶν 250ο F (ἢ 139ο C) ὑπὲρ τὴν ἀρχικὴν θερμοκρασίαν, καὶ οὔτε ἡ θερμοκρασία εἰς οἱονδήποτε σημεῖον τῆς ὄψεως, περιλαμβανομένου οἱουδήποτε ἀρμοῦ, νὰ ὑψωθῇ περισσότερον τῶν 325ο F (ἢ 180ο 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 ἑνὸς προτύπου διαφράγματος ἢ καταστρώματος ἵνα βεβαιωθῇ ὅτι τοῦτο ἀνταποκρίνεται εἰς τοὺς ἀναφερομένους ἀνωτέρω ὅρους ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἀντοχὴν καὶ τὴν ὕψωσιν τῆς θερμοκρασίας αὐτοῦ.

(δ) Τμήματα κλάσεως «Β» ἢ ἐπιβραδυντικὰ τῆς μεταδόσεως τοῦ πυρὸς εἶναι τὰ τμήματα τὰ ἀποτελούμενα ἐκ διαφραγμάτων ἅτινα εἶναι οὕτω πως κατασκευασμένα, ὥστε νὰ δύνανται νὰ παρεμποδίζουν τὴν δίοδον φλογὸς μέχρι τοῦ τέλους τῆς πρώτης ἡμισείας ὥρας τῆς δοκιμῆς πυρὸς στάνταρντ. Ἐπὶ πλέον, δέον νὰ ἔχουν ἕνα βαθμὸν μονώσεως, κατὰ τὴν ἔγκρισιν τῆς Ἀρχῆς, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς φύσεως τῶν γειτνιαζόντων χώρων. Ἐν γένει, ὁσάκις ἀπαιτεῖται ὅπως τοιαῦτα διαφράγματα σχηματίζουν τμήματα ἐπιβραδυντικὰ τοῦ πυρὸς μεταξὺ τῶν διαμερισμάτων, δέον νὰ εἶναι κατεσκευασμένα ἐκ τοιούτου ὑλικοῦ ὥστε οἱαδήποτε ὄψις καὶ ἂν ἐκτεθῇ κατὰ τὴν πρώτην ἡμίσειαν ὥραν τῆς δοκιμῆς πυρὸς στάνταρντ, ἡ μέση θερμοκρασία ἐπὶ τῆς μὴ ἐκτεθειμένης ὄψεως νὰ μὴ ὑψωθῇ εἰς οἱανδήποτε στιγμὴν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς δοκιμῆς περισσότερον τῶν 250 ο F (ἢ 139 ο C) ὑπὲρ τὴν ἀρχικὴν θερμοκρασίαν καὶ οὔτε ἡ θερμοκρασία εἰς οἱονδήποτε σημεῖον τῆς ὄψεως, περιλαμβανομένου οἱουδήποτε ἁρμοῦ, θὰ ὑψωθῇ περισσότερον τῶν 405 ο F (ἢ 225ο C) ὑπὲρ τὴν ἀρχικὴν θερμοκρασίαν. Διὰ τὰ φατνώματα τὰ ὁποῖα εἶναι κατεσκευασμένα ἐξ ἀκαύστου ὑλικοῦ θὰ ἀπαιτῆται ὅπως ὁ ἀνωτέρω περιορισμὸς τῆς ὑψώσεως τῆς θερμοκρασίας ἐφαρμόζηται κατὰ τὰ πρῶτα δεκαπέντε λεπτὰ τῆς δοκιμῆς πυρὸς στάνταρντ, ἀλλ' ἡ δοκιμὴ θὰ ἐξακολουθήσῃ μέχρι συμπληρώσεως τῆς ἡμισείας ὥρας κατὰ τὸν συνήθη τρόπον, ἵνα δοκιμασθῇ ἡ ἀντοχὴ τοῦ φατνώματος. Πάντα τὰ ὑλικὰ τὰ χρησιμοποιούμενα διὰ τὴν κατασκευὴν καὶ τὴν ἀνέγερσιν τῶν ἀκαύστων τμημάτων κλάσεως «Β» θὰ εἶναι ἐξ ἀκαύστου ὑλικοῦ. 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 ἑνὸς προτύπου διαφράγματος ἵνα βεβαιωθῇ ὅτι ἀνταποκρίνεται εἰς τοὺς ἀνωτέρω ἀναφερομένους ὅρους, ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἀντοχὴν καὶ τὴν ὕψωσιν τῆς θερμοκρασίας τούτου.

(ε) Κατακόρυφοι κύριαι Ζῶναι εἶναι αἱ ζῶναι αἵτινες σχηματίζονται ἐκ τῆς διαιρέσεως τοῦ σκάφους, τῶν ὑπερκατασκευασμάτων καὶ τῶν ὑπερστεγασμάτων διὰ πυριμάχων τμημάτων κλάσεως «Α», τῶν ὁποίων τὸ μέσον μῆκος ἀνωθεν οἱουδήποτε καταστρώματος δὲν ὑπερβαίνει γενικῶς τοὺς 131 πόδας (ἢ 40 μέτρα).

(στ) Σταθμοὶ Ἐλέγχου εἶναι οἱ χῶροι ἐντὸς τῶν ὁποίων εἶναι τοποθετημέναι αἱ ραδιοτηλεγραφικαὶ συσκευαὶ ἢ τὰ κύρια ὄργανα ναυσιπλοΐας ἢ αἱ κεντρικαὶ συσκευαὶ ἐλέγχου πυρκαϊᾶς ἢ ἡ ἠλεκτρογεννήτρια κινδύνου.

(ζ) Χῶροι Ἐνδιαιτήσεως εἶναι οἱ κοινόχρηστοι χῶροι, οἱ διάδρομοι, οἱ χῶροι ὑγιεινῆς, οἱ θαλαμίσκοι, τὰ γραφεῖα, τὰ διαμερίσματα πληρώματος, τὰ κομμωτήρια, τὰ ἀπομονωμένα κυλικεῖα καὶ ἐρμάρια ὑπηρεσίας καὶ παρόμοιοι χῶροι.

(η) Κοινόχρηστοι Χῶροι εἶναι οἱ χῶροι ἐνδιαιτήσεως, οἵτινες χρησιμοποιοῦνται ὡς προθάλαμοι, τραπεζαρίαι, αἴθουσαι καὶ παρόμοιοι μονίμως περίκλειστοι χῶροι.

(θ) Χῶροι Ὑπηρετικοὶ εἶναι οἱ χρησιμοποιούμενοι διὰ μαγειρεῖα, τὰ κυλικεῖα, τὰς ἀποθήκας (ἐξαιρέσει τῶν ἀπομονωμένων κυλικείων καὶ ἐρμαρίων), οἱ χῶροι ταχυδρομείου καὶ ἀξιῶν καὶ παρόμοιοι χῶροι καὶ αἱ προσβάσεις εἰς τοιούτους χώρους.

(ι) Χῶροι Φορτίου εἶναι πάντες οἱ χῶροι οἱ χρησιμοποιούμενοι διὰ φορτία (περιλαμβανομένων τῶν πετρελαιοδεξαμενῶν φορτίου) καὶ οἱ ὀχετοὶ οἱ ἄγοντες εἰς τοὺς χώρους τούτους.

(ια) Χῶροι Μηχανῶν, περιλαμβάνουν ὅλους τοὺς χώρους τοὺς χρησιμοποιουμένους διὰ τὰς μηχανὰς προώσεως, βοηθητικὰ μηχανήματα ἢ ψυκτικὰ μηχανήματα, λέβητας, ἀντλίας, συνεργεῖα, ἠλεκτρομηχανάς, μηχανήματα ἀερισμοῦ καὶ κλιματισμοῦ, τοὺς σταθμοὺς παραλαβῆς πετρελαίου καὶ παρομοίους χώρους καὶ ὀχετοὺς ἄγοντας εἰς τοὺς χώρους τούτους.

ιβ) Χάλυψ ἢ ἄλλα ἰσοδύναμα Ὑλικά. Ὅπου ἀπαντᾶται ἡ φράσις «Χάλυψ ἢ ἄλλα ἰσοδύναμα ὑλικά», αἱ λέξεις «ἰσοδύναμα ὑλικὰ» σημαίνουν πᾶν ὑλικόν, τὸ ὁποῖον, ἀφ' ἑαυτοῦ ἢ κατόπιν γενομένης μονώσεως, παρουσιάζει ἰδιότητας κατασκευαστικὰς καὶ ἀντοχῆς ἰσοδυνάμους πρὸς τὰς τοῦ χάλυβος κατὰ τὸ τέλος τῆς ἐφαρμοζομένης δοκιμῆς πυρὸς (π.χ. τὸ ἀλουμίνιον μετὰ καταλλήλου μονώσεως).

(ιγ) Χαμηλὴ ἐξάπλωσις φλογὸς σημαίνει ὅτι ἡ 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 ὑπερστεγάσματα 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 ὑπερστεγάσματα 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 ὕψωσιν τῆς θερμοκρασίας τοῦ μεταλλικοῦ σώματος τῶν διαφραγμάτων κλάσεως «Α», ὅταν ταῦτα ὑπόκεινται εἰς τὴν δοκιμὴν πυρὸς στάνταρντ, θὰ λαμβάνωνται 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 λαμβάνωνται μέτρα, ὥστε ἐν περιπτώσει πυρκαϊᾶς, αἱ διατάξεις διὰ τὴν στοιβασίαν, τὴν καθέλκυσιν καὶ τὴν ἐπιβίβασιν ἐντὸς τῶν σωσιβίων λέμβων παραμένουν τόσον ἀποτελεσματικαὶ ὅσον εἰς τὴν περίπτωσιν κατασκευῆς τῶν ὑπερκατασκευασμάτων ἐκ χάλυβος.

(4) Αἱ ἀναφωτίδες καὶ οἱ φωταγωγοὶ τῶν λεβητοστασίων καὶ μηχανοστασίων θὰ εἶναι κατεσκευασμένα ἐκ χάλυβος μὲ ἐπαρκῆ μόνωσιν, τὰ δὲ ἐπ' αὐτῶν ἀνοίγματα, ἐὰν ὑπάρχουν τοιαῦτα, θὰ εἶναι καταλλήλως διατεθειμένα καὶ προφυλαγμένα ἵνα ἐμποδίζουν τὴν ἐξάπλωσιν τοῦ πυρός.

(γ) Μέθοδος III

(I) Τὸ σκάφος, τὰ ὑπερκατασκευάσματα, τὰ διαφράγματα τοῦ σκάφους, τὰ καταστρώματα καὶ τὰ ὑπερστεγάσματα 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 ὕψωσιν τῆς θερμοκρασίας τοῦ μεταλλικοῦ σώματος τῶν διαφραγμάτων κλάσεως «Α», ὅταν ταῦτα ὑπόκεινται εἰς τὴν δοκιμὴν πυρὸς στάνταρντ, θὰ λαμβάνωνται 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 ἱκανοποιοῦντα τὴν Ἀρχήν. Αἱ ὀροφαὶ (δηλ. αἱ ἐπενδύσεις τῶν καταστρωμάτων) θὰ εἶναι ἐξ ἀκαύστου ὑλικοῦ.

(3) Θὰ λαμβάνωνται μέτρα ὥστε, ἐν περιπτώσει πυρκαϊᾶς, αἱ διατάξεις διὰ τὴν στοιβασίαν, τὴν καθέλκυσιν καὶ τὴν ἐπιβίβασιν ἐντὸς τῶν σωσιβίων λέμβων, παραμένουν τόσον ἀποτελεσματικαὶ ὅσον εἰς τὴν περίπτωσιν κατασκευῆς τῶν ὑπερκατασκευασμάτων ἐκ χάλυβος.

(4) Αἱ ἀναφωτίδες καὶ οἱ φωταγωγοὶ τῶν λεβητοστασίων καὶ μηχανοστασίων θὰ εἶναι κατεσκευασμένοι ἐκ χάλυβος μὲ ἐπαρκῆ μόνωσιν, τὰ δὲ ἐπ' αὐτῶν ἀνοίγματα, ἐὰν ὑπάρχουν τοιαῦτα, θὰ εἶναι καταλλήλως διατεθειμένα καὶ προφυλαγμένα ἵνα ἐμποδίζουν τὴν ἐξάπλωσιν τοῦ πυρός.

Κανονισμὸς 37

Κατακόρυφοι Κύριαι Ζῶναι (Μέθοδοι Ι, ΙΙ καὶ ΙΙΙ)

(α) Τὸ σκάφος, τὰ ὑπερκατασκευάσματα καὶ τὰ ὑπερστεγάσματα θὰ διαιροῦνται εἰς κατακορύφους κυρίας ζώνας. Αἱ βαθμίδες καὶ αἱ ἐσοχαὶ θὰ ἐλαττοῦνται εἰς τὸ ἐλάχιστον, ἀλλ' ὅταν αὗται ἀπαιτοῦνται ἡ κατασκευὴ των θὰ εἶναι ἡ τῶν διαφραγμάτων Κλάσεως «Α».

(β) Ἐφ' ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, τὰ διαφράγματα τὰ περικλείοντα τὰς κατακορύφους κυρίας ζώνας ἀνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, θὰ εἶναι ἐν συνεχείᾳ πρὸς τὰ στεγανὰ διαφράγματα ὑποδιαιρέσεως, τὰ κείμενα εὐθὺς κάτωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν.

(γ) Τὰ διαφράγματα ταῦτα θὰ ἐκτείνωνται ἀπὸ καταστρώματος εἰς κατάστρωμα καὶ μέχρι τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου ἢ μέχρις ἄλλων ὁρίων.

(δ) Ἐπὶ πλοίων προοριζομένων δι' εἰδικοὺς σκοπούς, καθὼς τὰ μεταφέροντα αὐτοκίνητα ἢ σιδηροδρομικὰ ὀχήματα, ἐπὶ τῶν ὁποίων ἡ κατασκευὴ τοιούτων διαφραγμάτων ἀντίκειται πρὸς τὸν σκοπὸν διὰ τὸν ὁποῖον τὰ πλοῖα ταῦτα προορίζονται, θὰ ἀντικαθίστανται ἀπὸ ἰσοδύναμα μέσα διὰ τὸν ἔλεγχον καὶ τὸν ἐντοπισμὸν τῆς πυρκαϊᾶς ὑπὸ τὴν εἰδικὴν ἔγκρισιν τῆς Ἀρχῆς.

Κανονισμὸς 38

Ἀνοίγματα εἰς διαφράγματα Κλάσεως «Α»

(Μέθοδος Ι, ΙΙ καὶ ΙΙΙ)

(α) Ὅταν τὰ τμήματα Κλάσεως «Α» διαπερῶνται διὰ τὴν δίοδον ἠλεκτρικῶν καλωδίων, σωλήνων, ὀχετῶν, ἀγωγῶν κλπ., διαδοκίδων, ζυγῶν ἢ ἄλλων μερῶν τῆς κατασκευῆς, θὰ λαμβάνωνται μέτρα ὅπως μὴ ἐξασθενίζεται ἡ ἀντοχὴ τούτων κατὰ τῆς πυρκαϊᾶς.

(β) Εἰς ἀεραγωγοὺς καὶ ὀχετοὺς διερχομένους διὰ διαφραγμάτων τῆς κατακορύφου κυρίας ζώνης, θὰ τοποθετοῦνται φράκται ἐφωδιασμένοι διὰ καταλλήλων μέσων ἐλέγχου, δυναμένων νὰ χειρίζωνται ἐπιτοπίως ἐξ ἀμφοτέρων τῶν ὄψεων τῶν διαφραγμάτων. Αἱ θέσεις χειρισμοῦ θὰ εἶναι εὐπρόσιτοι καὶ σεσημασμέναι δι' ἐρυθροῦ χρώματος. Θὰ ὑπάρχουν δεῖκται δεικνύοντες τὸ ἀνοικτὸν ἢ κλειστὸν τῶν φρακτῶν.

(γ) Ἐξαιρέσει τῶν ἀνοιγμάτων καταμετρήσεως τῶν πλοίων καὶ τῶν στομίων μεταξὺ τῶν χώρων φορτίου, ἀποθηκῶν καὶ ἀποσκευῶν, ὡς καὶ μεταξὺ τῶν χώρων τούτων καὶ τῶν ἐκτεθειμένων καταστρωμάτων, πάντα τὰ ἀνοίγματα θὰ ἐφοδιάζωνται διὰ μονίμως προσηρτημένων μέσων κλεισίματος, τῶν ὁποίων ἡ ἀντοχὴ εἰς τὸ πῦρ θὰ εἶναι τόσον τοὐλάχιστον ἀποτελεσματική, ὅση ἡ τῶν τμημάτων ἐπὶ τῶν ὁποίων εὑρίσκονται. Ὅταν τὰ διαφράγματα Κλάσεως «Α» διαπερῶνται ὑπὸ ἀνοιγμάτων καταμετρήσεως, τὰ μέσα κλεισίματος αὐτῶν θὰ εἶναι χαλύβδινα ἐλάσματα.

(δ) Ἡ κατασκευὴ πασῶν τῶν θυρῶν καὶ τῶν πλαισίων αὐτῶν εἰς τὰ τμήματα Κλάσεως «Α», ὡς καὶ τὰ μέσα συγκρατήσεως αὐτῶν ὅταν εἶναι κλεισταί, θὰ προσφέρουν ἀντίστασιν ἐναντίον πυρκαϊᾶς, καθὼς καὶ εἰς τὴν δίοδον καπνοῦ καὶ φλογῶν, κατὰ τρόπον ὅσον τὸ δυνατὸν πρακτικῶς ἰσοδύναμον πρὸς τὴν προσφερομένην ὑπὸ τῶν διαφραγμάτων ἐπὶ τῶν ὁποίων αἱ θύραι εὑρίσκονται. Δὲν ἀπαιτεῖται ὅπως αἱ στεγαναὶ θύραι φέρουν μόνωσιν.

(ε) Ἑκάστη θύρα δέον νὰ δύναται νὰ ἀνοίγηται ἐξ ἑκατέρας πλευρᾶς ὑπὸ ἑνὸς μόνον προσώπου. Αἱ θύραι πυρκαϊᾶς ἐπὶ τῶν διαφραγμάτων ἐντὸς τῆς κατακορύφου κυρίας ζώνης, ἐκτὸς τῶν στεγανῶν θυρῶν, θὰ εἶναι αὐτοκλειομένου τύπου μετὰ ἁπλοῦ καὶ εὐκόλου μέσου ἀπελευθερώσεως αὐτῶν ἀπὸ τῆς ἀνοικτῆς θέσεως. Αἱ θύραι αὗται δέον νὰ εἶναι ἐγκεκριμένου τύπου καὶ σχεδίου, ὁ δὲ μηχανισμὸς αὐτομάτου κλεισίματος θὰ εἶνκι ἱκανὸς νὰ κλείῃ τὴν θύραν ἐναντίον κλίσεως 3.1]2 μοιρῶν ἀνθισταμένης εἰς τὸ κλείσιμον.

Κανονισμὸς 39

Διαφράγματα κείμενα ἐντὸς τῶν Κατακορύφων Κυρίων Ζωνῶν

(Μέθοδοι Ι καὶ ΙΙΙ)

(α) Μέθοδος Ι

(Ι) Ὅλα τὰ περικλείοντα διαφράγματα, ἐντὸς τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως, ἐκτὸς ἐκείνων τὰ ὁποῖα ἀπαιτοῦνται νὰ εἶναι διαφράγματα Κλάσεως «Α», θὰ κατασκευάζωνται ὡς τμήματα Κλάσεως «Β» ἐξ ἀκαύστων ὑλικῶν, τὰ ὁποῖα ὅμως δύνανται νὰ ἐπικαλύπτωνται ὑπὸ εὐκαύστων ὑλικῶν, συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 48 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. Τὰ ἀνοίγματα τῶν θυρῶν καὶ τὰ παρεμφερῆ ἀνοίγματα θὰ ἔχουν τρόπον κλεισίματος ἀρμόζοντα πρὸς τὸν τύπον τοῦ διαφράγματος ἐπὶ τοῦ ὁποίου εὑρίσκονται.

(ΙΙ) Ὅλα τὰ διαφράγματα τῶν διαδρόμων θὰ ἐκτείνωνται ἀπὸ καταστρώματος εἰς κατάστρωμα. Ἀνοίγματα ἀερισμοῦ δύνανται νὰ ἐπιτρέπωνται εἰς τὰς θύρας ἐπὶ τῶν διαφραγμάτων κλάσεως «Β» καὶ κατὰ προτίμησιν εἰς τὸ κάτω μέρος. Ὅλα τὰ λοιπὰ περικλείοντα διαφράγματα θὰ ἐκτείνωνται κατακορύφως ἀπὸ καταστρώματος εἰς κατάστρωμα καὶ ἐγκαρσίως μέχρι τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου ἢ μέχρι ἄλλων ἐγκαρσίων ὁρίων, ἐκτὸς ἐὰν ὑπάρχουν ἐπιστρώσεις ἢ ἐπενδύσεις ἐξ ἀκαύστου ὑλικοῦ, αἵτινες ἐξασφαλίζουν τὴν συνέχισιν προστασίας ἀπὸ πυρκαϊᾶς, ὁπότε εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην δύνανται νὰ καταλήγουν εἰς τὰς ἐπιστρώσεις ἢ τὰς ἐπενδύσεις.

(β) Μέθοδος ΙΙΙ

(Ι) Ἐντὸς τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως, τὰ περικλείοντα διαφράγματα, ἐκτὸς ἐκείνων τὰ ὁποῖα ἀπαιτοῦνται νὰ εἶναι τμημάτων κλάσεως «Α», θὰ κατασκευάζωνται ὡς τμήματα κλάσεως «Β» καὶ θὰ εἶναι ἐξ ἀκαύστου ὑλικοῦ, ἀλλὰ δύνανται νὰ ἐπικαλύπτωνται δι' εὐκαύστου ὑλικοῦ, συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 48 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. Τὰ διαφράγματα ταῦτα θὰ σχηματίζουν ἓν συνεχὲς δίκτυον διαφραγμάτων ἐπιβραδυντικῶν τῆς μεταδόσεως πυρκαϊᾶς, εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τοῦ ὁποίου ἡ ἐπιφάνεια οἱουδήποτε διαμερίσματος δὲν θὰ ὑπερβαίνῃ γενικῶς τοὺς 1300 τετραγωνικοὺς πόδας (ἢ 120 τετραγωνικὰ μέτρα) μὲ ἀνώτατον ὅριον τοὺς 1600 τετραγωνικοὺς πόδας (ἢ 150 τετραγωνικὰ μέτρα). Ταῦτα θὰ ἐκτείνωνται ἀπὸ καταστρώματος εἰς κατάστρωμα. Πάντα τὰ ἀνοίγματα τῶν θυρῶν καὶ τὰ παρεμφερῆ ἀνοίγματα θὰ ἔχουν τρόπον κλεισίματος ἀρμόζοντα πρὸς τὸν τύπον τοῦ διαφράγματος ἐπὶ τοῦ ὁποίου εὑρίσκονται.

(ΙΙ) Ἕκαστος κοινόχρηστος χῶρος ἐπιφανείας μεγαλειτέρας τῶν 1600 τετραγωνικῶν ποδῶν (ἢ 150 τετραγωνικῶν μέτρων) θὰ περικλείεται ὑπὸ τμημάτων κλάσεως «Β» ἐξ ἀκαύστου ὑλικοῦ.

(ΙΙΙ) Ἡ μόνωσις τῶν τμημάτων κλάσεως «Α» καὶ κλάσεως «Β», ἐκτὸς ἐκείνων ἅτινα συνιστοῦν τὸν διαχωρισμὸν τῶν κατακορύφων κυρίων ζωνῶν, τῶν σταθμῶν ἐλέγχου, τῶν περιφραγμάτων τῶν κλιμάκων καὶ 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 θὰ εἶναι τῶν τμημάτων κλάσεως «Β» καὶ θὰ ἐκτείνωνται ἀπὸ καταστρώματος εἰς κατάστρωμα. Αἱ ἐπιστρώσεις αὐτῶν, ἐὰν ὑπάρχουν, θὰ εἶναι ἐξ ἀκαύστου ὑλικοῦ. Δύνανται νὰ ἐπιτρέπωνται ἀνοίγματα ἀερισμοῦ ἐπὶ τῶν θυρῶν, κατὰ προτίμησιν εἰς τὸ κάτω μέρος. Πάντα τὰ λοιπὰ διαχωριστικὰ διαφράγματα θὰ ἐκτείνωνται ἐπίσης κατακορύφως ἀπὸ καταστρώματος εἰς κατάστρωμα καὶ ἐγκαρσίως μέχρι τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου ἢ μέχρι ἄλλων ἐγκαρσίων ὁρίων, ἐκτὸς ἐὰν ὑπάρχουν ἐπιστρώσεις ἢ ἐπενδύσεις ἐξ ἀκαύστου ὑλικοῦ ὁπότε εἰς

τὴν περίπτωσιν ταύτην τὰ διαφράγματα δύνανται νὰ καταλήγουν εἰς τὰς ἐπιστρώσεις ἢ τὰς ἐπενδύσεις.

(V) Τὰ Τμήματα κλάσεως «Β», ἐκτὸς ἐκείνων διὰ τὰ ὁποῖα ἀπαιτεῖται νὰ εἶναι ἐξ ἀκαύστου ὑλικοῦ, θὰ ἔχουν πυρῆνα ἐξ ἀκαύστου ὑλικοῦ ἢ θὰ εἶναι συνθέτου τύπου περιέχοντος ἐσωτερικὰ στρώματα ἐκ φύλλων ἀμιάντου ἢ ἐκ παρομοίου ἀκαύστου ὑλικοῦ. Ἡ Ἀρχὴ δύναται ὅμως νὰ ἐγκρίνῃ ἄλλα ὑλικὰ 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 Ὑπηρετικούς

(Μέθοδοι Ι, ΙΙ καὶ ΙΙΙ)

Τὰ περικλείοντα διαφράγματα καὶ τὰ καταστρώματα ἄτινα χωρίζουν τοὺς χώρους ἐνδιαιτήσεως ἀπὸ τοὺς χώρους μηχανῶν, φορτίου καὶ ὑπηρετικούς, θὰ κατασκευάζωνται ὡς τμήματα κλάσεως «Α». Τὰ διαφράγματα καὶ τὰ καταστρώματα ταῦτα θὰ ἔχουν βαθμὸν μονώσεως ἐγκεκριμένον παρὰ τῆς Ἀρχῆς, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς φύσεως τῶν γειτνιαζόντων χώρων.

Κανονισμὸς 41.

Ἐπιστρώσεις Καταστρωμάτων (Μέθοδοι Ι, ΙΙ καὶ ΙΙΙ)

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 ἀναφλεγομένου.

Κανονισμὸς 42.

Προστασία Κλιμάκων ἐντὸς Χώρων Ἐνδιαιτήσεως καὶ Ὑπηρετικῶν (Μέθοδοι Ι, ΙΙ καὶ ΙΙΙ).

(α) Μέθοδοι Ι καὶ ΙΙΙ

(Ι) Ὅλαι αἱ κλίμακες θὰ ἔχουν χαλύβδινον σκελετόν, ἐκτὸς ἐὰν ἡ Ἀρχὴ ἐγκρίνῃ τὴν χρῆσιν ἄλλου ἰσοδυνάμου ὑλικοῦ καὶ θὰ εὑρίσκωνται ἐντὸς περιφράκτων χώρων ἀποτελουμένων ἐκ τμημάτων κλάσεως «Α» μετ' ἀποτελεσματικῶν μέσων κλεισίματος εἰς ὅλα τὰ ἀνοίγματα ἀπὸ τοῦ κατωτάτου καταστρώματος ἐνδιαιτήσεως μέχρι τοὐλάχιστον ἑνὸς ὕψους ἀπὸ τοῦ ὁποίου εἶναι ἀπ' εὐθείας εὐπρόσιτον τὸ ἀνοικτὸν κατάστρωμα, ἐκτὸς τῶν ἀκολούθων ἐξαιρέσεων :

(1) Κλῖμαξ 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 ἓν κατάστρωμα.

(2) Κλίμακες δύνανται νὰ ἐγκαθίστανται ἄνευ περιφράγματος ἐντὸς κοινοχρήστου χώρου, ὑπὸ τὴν πρόβλεψιν ὅτι θὰ εὑρίσκωνται ἐξ ὁλοκλήρου ἐντὸς τοῦ χώρου τούτου.

(ΙΙ) Τὰ περιφράγματα τῶν κλιμάκων θὰ ἔχουν ἀπ' εὐθείας ἐπικοινωνίαν μετὰ τῶν διαδρόμων καὶ θὰ εἶναι ἐπαρκοῦς ἐπιφανείας διὰ τὴν ἀποφυγὴν συνωστισμοῦ, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν προσώπων ἅτινα ἐνδεχομένως θὰ χρησιμοποιήσουν ταῦτα εἰς περίπτωσιν κινδύνου, καὶ θὰ περιλαμβάνουν, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, ὀλιγωτέρους χώρους ἐνδιαιτήσεως ἢ ἄλλον χῶρον περίκλειστον, ἐντὸς τοῦ ὁποίου δύναται νὰ ἐκδηλωθῇ πυρκαϊά.

(ΙΙΙ) Τὰ περικλείοντα τὸ κλιμακοστάσιον διαφράγματα θὰ ἔχουν βαθμὸν 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 τόσην τοὐλάχιστον ἀντοχὴν εἰς τὸ πῦρ, ὅσην τὰ διαφράγματα ἐπὶ τῶν ὁποίων εὑρίσκονται 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 ΙΙ.

Αἱ κύριαι κλίμακες θὰ ἔχουν χαλύβδινον σκελετόν, ἐκτὸς ἐὰν ἡ Ἀρχὴ ἐγκρίνῃ 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 κατασκευήν, θὰ περιλαμβάνωνται δὲ ἐντὸς περιφραγμάτων ἀποτελουμένων ἐκ διαφραγμάτων Κλάσεως «Α» καὶ μετὰ ἀποτελεσματικῶν μέσων κλεισίματος πάντων τῶν ἀνοιγμάτων ἀπὸ τοῦ κατωτάτου καταστρώματος ἐνδιαιτήσεως μέχρι τοὐλάχιστον ἑνὸς ὕψους ἀπὸ τοῦ ὁποίου εἶναι ἀπ' εὐθείας εὐπρόσιτον τὸ ἀνοικτὸν κατάστρωμα, ἐκτὸς τῶν ἀκολούθων 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 ἓν κατάστρωμα.

(2) Κλίμακες δύνανται νὰ ἐγκαθίστανται ἄνευ περιφράγματος ἐντὸς κοινοχρήστου χώρου, ὑπὸ τὴν πρόβλεψιν ὅτι θὰ εὑρίσκωνται ἐξ ὁλοκλήρου ἐντὸς τοῦ χώρου τούτου.

(ΙΙ) Τὰ περιφράγματα τῶν κλιμάκων θὰ ἔχουν ἀπ' εὐθείας ἐπικοινωνίαν μετὰ τῶν διαδρόμων καὶ θὰ εἶναι ἐπαρκοῦς ἐπιφανείας πρὸς ἀποφυγὴν συνωστισμοῦ, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν προσώπων ἅτινα ἐνδεχομένως θὰ χρησιμοποιήσουν ταῦτα εἰς περίπτωσιν κινδύνου, καὶ θὰ περιλαμβάνουν, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, ὀλιγωτέρους χώρους ἐνδιαιτήσεως ἢ ἄλλον χῶρον περίκλειστον ἐντὸς τοῦ ὁποίου δύναται νὰ ἐκδηλωθῇ πυρκαϊά.

(ΙΙΙ) Τὰ περικλείοντα τὸ κλιμακοστάσιον διαφράγματα θὰ ἔχουν βαθμὸν 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 τόσην τοὐλάχιστον ἀντοχὴν εἰς τὸ πῦρ, ὅσην τὰ διαφράγματα ἐπὶ τῶν ὁποίων εὑρίσκονται 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 ἐγκρίνῃ, εἰς εἰδικὰς περιστάσεις, τὴν χρῆσιν ἄλλου ὑλικοῦ, δὲν ἀπαιτεῖται ὅμως νὰ εὑρίσκωνται ἐντὸς περιφραγμάτων ὑπὸ τὴν πρόβλεψιν ὅτι ἡ ἀκεραιότης τοῦ καταστρώματος διατηρεῖται διὰ τῆς ἐγκαταστάσεως αὐτομάτου συστήματος ραντιστῆρος εἰς τὰς βοηθητικὰς κλίμακας.

Κανονισμὸς 43.

Προστασία Ἀνελκυστήρων (Ἐπιβατῶν καὶ Ὑπηρεσίας) Κατακορύφων Ὀχετῶν Φωτισμοῦ καὶ Ἀερισμοῦ κ.λ.π., ἐντὸς Χώρων Ἐνδιαιτήσεως καὶ Ὑπηρετικῶν

(Μέθοδοι, Ι, ΙΙ καὶ ΙΙΙ)

(α) Οἱ ὀχετοὶ ἀνελκυστήρων ἐπιβατῶν καὶ ὑπηρεσίας, οἱ κατακόρυφοι ὀχετοὶ διὰ τὸν φωτισμὸν καὶ ἀερισμὸν τῶν χώρων ἐπιβατῶν κλπ., θὰ ἀποτελοῦνται ἐκ τμημάτων Κλάσεως «Α». Αἱ θύραι θὰ εἶναι ἐκ χάλυβος ἢ ἐξ ἄλλου ἰσοδυνά-

μου ὑλικοῦ καὶ ὅταν κλείωνται θὰ ἐξασφαλίζεται ἀντοχὴ εἰς τὸ πῦρ τόση τουλάχιστον ὅση ἡ τῶν σχετικῶν ἐπὶ τῶν ὁποίων εὑρίσκονται.

(β) Οἱ ὀχετοὶ ἀνελκυστήρων θὰ εἶναι διατεταγμένοι κατὰ τρόπον ὥστε νὰ ἐμποδίζεται ἡ διέλευσις καπνοῦ καὶ φλογῶν ἐξ ἑνὸς ὑποφράγματος εἰς ἕτερον καὶ θὰ εἶναι ἐφωδιασμένοι διὰ μέσων κλεισίματος ἅτινα θὰ ἐπιτρέπουν τὸν ἔλεγχον διελεύσεως ρεύματος ἀέρος καὶ καπνοῦ. Ἡ μόνωσις τῶν ὀχετῶν ἀνελκυστήρων οἵτινες εὑρίσκονται ἐντὸς τῶν περιφραγμάτων κλιμάκων δὲν εἶναι ὑποχρεωτική.

(γ) Ὅταν ὀχετὸς φωτισμοῦ ἢ ἀερισμοῦ συγκοινωνῇ μεθ' ἑνὸς ἢ περισσοτέρων ὑποφραγμάτων καὶ κατὰ τὴν γνώμην τῆς Ἀρχῆς εἶναι ἐνδεχόμενον καπνὸς καὶ φλόγες νὰ διέλθουν ἐξ ἑνὸς ὑποφράγματος εἰς ἕτερον, δέον νὰ ἐγκατασταθοῦν καπνοφράκται καταλλήλως τοποθετημένοι, εἰς τρόπον ὥστε ἕκαστος χῶρος νὰ δύναται νὰ ἀπομονωθῇ εἰς περίπτωσιν πυρκαϊᾶς.

(δ) Πάντες οἱ ἄλλοι ὀχετοὶ (π.χ. δι' ἠλεκτρικὰ καλώδια) θὰ εἶναι κατεσκευασμένοι εἰς τρόπον ὥστε νὰ μὴ ἐπιτρέπουν τὴν δίοδον εἰς τὸ πῦρ ἀπὸ ἑνὸς ὑποφράγματος ἢ διαμερίσματος εἰς ἕτερον.

Κανονισμὸς 44.

Προστασία Σταθμῶν Ἐλέγχου (Μέθοδοι Ι, ΙΙ καὶ ΙΙΙ)

Οἱ σταθμοὶ ἐλέγχου θὰ εἶναι κεχωρισμένοι ἀπὸ τοῦ ὑπολοίπου πλοίου διὰ διαφραγμάτων Κλάσεως «Α» καὶ καταστρωμάτων.

Κανονισμὸς 45.

Προστασία Ἀποθηκῶν κλπ. (Μέθοδοι Ι, ΙΙ καὶ ΙΙΙ).

Τὰ περικλείοντα διαφράγματα τῶν ἀποθηκῶν ἀποσκευῶν, τῶν χώρων ταχυδρομείου, τῶν ἀποθηκῶν ἐφοδίων, χρωμάτων καὶ φανῶν, τῶν μαγειρείων καὶ παρεμφερῶν χώρων, θὰ εἶναι τμήματα Κλάσεως «Α». Χῶροι περιέχοντες ἐφόδια ἐξαιρετικῶς εὐφλεκτα θὰ εἶναι διατεταγμένοι κατὰ τρόπον ὥστε νὰ περιορίζουν εἰς τὸ ἐλάχιστον τὸν κίνδυνον διὰ τοὺς ἐπιβάτας ἢ τὸ πλήρωμα εἰς περίπτωσιν πυρκαϊᾶς.

Κανονισμὸς 46.

Παράθυρα καὶ Παραφωτίδες (Μέθοδοι Ι, ΙΙ καὶ ΙΙΙ).

(α) Ὅλα τὰ παράθυρα καὶ αἱ παραφωτίδες ἐπὶ τῶν διαφραγμάτων τῶν διαχωριζόντων χώρους ἐνδιαιτήσεως ἀπὸ τὸ ὕπαιθρον, θὰ κατασκευάζωνται μετὰ χαλυβδίνων πλαισίων ἢ ἐξ ἄλλου ἰσοδυνάμου ὑλικοῦ. Ἡ ὕελος θὰ συγκρατῆται διὰ μεταλλικῆς ἁρμοκαλύπτρας.

(β) Ὅλα τὰ παράθυρα καὶ αἱ παραφωτίδες ἐπὶ τῶν διαφραγμάτων ἐντὸς χώρων ἐνδιαιτήσεως θὰ κατασκευάζωνται κατὰ τρόπον ὥστε νὰ διατηροῦνται αἱ ἀπαιτήσεις ἀκεραιότητος τοῦ τύπου τῶν διαφραγμάτων ἐπὶ τῶν ὁποίων εἶναι τοποθετημένα.

(γ) Ἐντὸς χώρων περιλαμβανόντων (1) κυρίας μηχανὰς προώσεως, ἢ (2) πετρελαιολέβητας, ἢ (3) βοηθητικὰς μηχανὰς ἐσωτερικῆς καύσεως ὁλικῆς ἱπποδυνάμεως 1000 ἵππων ἢ περισσοτέρων, θὰ λαμβάνωνται τὰ ἀκόλουθα μέτρα :

(Ι) Αἱ ἀναφωτίδες θὰ δύνανται νὰ κλείωνται ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ τοῦ χώρου.

(ΙΙ) Αἱ ἀναφωτίδες αἱ ἔχουσαι ὑέλινα φατνώματα θὰ ἐφοδιάζωνται δι' ἐξωτερικῶν χαλυβδίνων καλυμμάτων, ἢ ἐξ ἄλλου ὑλικοῦ, μονίμως προσηρτημένων.

(ΙΙΙ) Πᾶν παράθυρον ἐπιτρεπόμενον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ἐπὶ τῶν φωταγωγῶν τοιούτων χώρων, θὰ εἶναι μονίμως κλειστοῦ τύπου καὶ θὰ ἐφοδιάζεται διὰ ἐξωτερικοῦ χαλυβδίνου καλύμματος, ἢ ἐξ ἄλλου ἰσοδυνάμου ὑλικοῦ, μονίμως προσηρτημένου.

(ΙV) Εἰς τὰ παράθυρα καὶ τὰς ἀναφωτίδας τὰς ἀναφερομένας εἰς τὰ ἐδάφια (Ι), (ΙΙ) καὶ (ΙΙΙ) τῆς παρούσης παραγράφου, θὰ χρησιμοποιῆται ὕελος ἐνισχυμένου διὰ σύρματος τύπου.

Κανονισμὸς 47.

Συστήματα Ἀερισμοῦ (Μέθοδοι Ι, ΙΙ καὶ ΙΙΙ)

(α) Αἱ κύριαι εἰσαγωγαὶ καὶ ἐξαγωγαὶ πάντων τῶν συστημάτων ἀερισμοῦ θὰ πρέπει, εἰς περίπτωσιν πυρκαϊᾶς, νὰ κλείωνται ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ τοῦ ἐξυπηρετουμένου χώρου. Γενικῶς, οἱ ἀνεμιστῆρες θὰ εἶναι διατεταγμένοι εἰς τρόπον ὥστε οἱ ὀχετοὶ ἀερισμοῦ, οἱ καταλήγοντες εἰς διαφόρους χώρους, νὰ εὑρίσκωνται ἐντὸς τῆς κατακορύφου κυρίας ζώνης.

(β) Ὅλος ὁ τεχνητὸς ἀερισμός, ἐξαιρουμένου τοῦ ἀερισμοῦ τῶν χώρων φορτίου καὶ τῶν μηχανῶν καὶ οἱουδήποτε ἐναλλακτικὸν σύστημα ἀερισμοῦ τὸ ὁποῖον δύναται νὰ ἀπαιτηθῇ ὑπὸ τῆς παραγράφου (δ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, θὰ ἐφοδιάζεται διὰ κυρίων διακοπτῶν εἰς τρόπον ὥστε πάντες οἱ ἀνεμιστῆρες νὰ δύνανται νὰ κρατηθοῦν ἐκ μιᾶς ἐκ τῶν δύο χωριστῶν θέσεων, αἵτινες θὰ κεῖνται εἰς ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατὸν μεγαλειτέραν μεταξύ αὐτῶν ἀπόστασιν. Δύο κύριοι διακόπται θὰ προβλέπωνται διὰ τὸν τεχνητὸν ἀερισμὸν τῶν ἐξυπηρετοῦντα τοὺς χώρους μηχανῶν, ἐκ τῶν ὁποίων ὁ εἷς θὰ δύναται νὰ χειρισθῇ ἐκ θέσεως κειμένης ἐξωτερικῶς τοῦ χώρου μηχανῶν.

(γ) Θὰ προβλέπεται ἱκανοποιητικὴ μόνωσις τῶν ἐξαγωγικῶν ὀχετῶν τῶν μαγειρείων, ὅταν οὗτοι διέρχωνται διὰ μέσου χώρων ἐνδιαιτήσεως.

(δ) Θὰ λαμβάνωνται πάντα τὰ μέτρα ἅτινα εἶναι πρακτικῶς δυνατά, σχετικῶς πρὸς τοὺς σταθμοὺς ἐλέγχου τοὺς κειμένους ὑπὸ τὸ κατάστρωμα καὶ ἐξωτερικῶς τῶν χώρων μηχανῶν, ἵνα ἐξασφαλίζεται ἡ διατήρησις τοῦ ἀερισμοῦ, τῆς ὑγρατότητος καὶ τῆς ἀπουσίας καπνοῦ, εἰς τρόπον ὥστε, εἰς περίπτωσιν πυρκαϊᾶς, αἱ μηχαναὶ καὶ αἱ ὑπάρχουσαι ἐντὸς τῶν χώρων αὐτῶν συσκευαὶ νὰ δύνανται νὰ παρακολουθοῦνται καὶ νὰ ἐξακολουθοῦν νὰ λειτουργοῦν ἱκανοποιητικῶς. Θὰ προβλέπωνται ἐναλλακτικὰ καὶ ἐντελῶς χωριστὰ μέσα χορηγήσεως ἀέρος διὰ τοὺς ἐν λόγῳ σταθμοὺς ἐλέγχου. Αἱ εἰσαγωγαὶ ἀέρος εἰς τὰς δύο πηγὰς τροφοδοτήσεως θὰ εἶναι διατεταγμέναι εἰς τρόπον ὥστε νὰ ἐλαττοῦται εἰς τὸ ἐλάχιστον ὁ κίνδυνος ἀναρροφήσεως καπνοῦ συγχρόνως ὑπὸ ἀμφοτέρων. Κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς, δὲν θὰ ἀπαιτῆται νὰ ἐφαρμόζωνται αἱ ἀπαιτήσεις αὗται εἰς χώρους κειμένους ἐπὶ ἀνοικτοῦ καταστρώματος καὶ ἐξάγονται εἰς τοῦτο, ἢ ἐὰν προβλέπωνται διατάξεις ἐπιτοπίου κλεισίματος ἴσης ἀποδόσεως.

Κανονισμὸς 48.

Λεπτομέρειαι Κατασκευῆς (Μέθοδοι Ι καὶ ΙΙΙ)

(α) Μέθοδος Ι.

Ἐξαιρέσει τῶν χώρων φορτίου, ταχυδρομείου, ἀποσκευῶν, ἢ ἐψυγμένων διαμερισμάτων ὑπηρετικῶν χώρων, πᾶσαι αἱ ἐπενδύσεις αἱ ὑποκείμεναι πήχεις, αἱ ἐπιστρώσεις καὶ αἱ μονώσεις θὰ εἶναι ἐξ ἀκαύστου ὑλικοῦ. Ὁ ὁλικὸς ὄγκος τῶν εὐκάστων ἐπιφανειακῶν ἐπενδύσεων, σκαλισμάτων, διακοσμήσεων καὶ διακοσμητικῶν ἐπιστρώσεων ἐντὸς χώρου ἐνδιαιτήσεως ἢ ἐντὸς κοινοχρήστου χώρου δὲν θὰ ὑπερβαίνῃ ὄγκον ἰσοδύναμον πρὸς τὸν μιᾶς διακοσμητικῆς ἐπιστρώσεως, πάχους ἑνὸς δεκάτου τοῦ δακτύλου (ἢ 2,54 χιλιοστόμετρα), καλυπτούσης τὴν ὁλικὴν ἐπιφάνειαν τῶν τοιχωμάτων καὶ τῆς ὀροφῆς. Πᾶσαι αἱ ἐκτεθειμέναι ἐπιφάνειαι ἐντὸς διαδρόμων ἢ ἐντὸς περιφραγμάτων κλιμάκων καὶ ἐντὸς κτυπτῶν καὶ δυσπροσίτων χώρων, θὰ εἶναι ἐξ ὑλικοῦ ἔχοντος χαρακτηριστικὰ χαμηλῆς ἐξαπλώσεως φλογός.

(β) Μέθοδος ΙΙΙ.

Ἡ χρῆσις παντὸς εἴδους εὐκαύστων ὑλικῶν, ὡς ξύλων μὴ ὑποστάντων ἀντιφλεκτικὴν κατεργασίαν, διακοσμητικῶν ἐπιστρώσεων, ἐπενδύσεων, παραπετασμάτων, ταπήτων κλπ. θὰ περιορίζεται ὅσον εἶναι εὔλογον καὶ πρακτικόν. Εἰς μεγάλους κοινοχρήστους χώρους, αἱ ὑποκείμεναι πήχεις καὶ τὰ ὑποστηρίγματα εἰς τὰς ἐπενδύσεις καὶ ἐπιστρώσεις θὰ εἶναι ἐκ χάλυβος ἢ ἐξ ἰσοδυνάμου ὑλικοῦ. Ὅλαι αἱ ἐκτεθειμέναι ἐπιφάνειαι ἐντὸς διαδρόμων ἢ ἐντὸς περιφραγμάτων κλιμάκων καὶ εἰς κρυπτοὺς ἢ δισπροσίτους χώρους θὰ εἶναι ἐξ ὑλικοῦ ἔχοντος χαρακτηριστικὰ χαμηλῆς ἐξαπλώσεως φλογός.

Κανονισμὸς 49.

Διάφοροι Λεπτομέρειαι (Μέθοδοι Ι, ΙΙ καὶ ΙΙΙ)

Ἀπαιτήσεις ἐφαρμοζόμεναι εἰς ὅλα τὰ μέρη τοῦ πλοίου.

(α) Χρώματα, βερνίκια καὶ παρεμφερῆ παρασκευάσματα ἔχοντα βάσιν τὴν νιτροκυτταρίνην ἢ ἄλλην λίαν εὔφλεκτον βάσιν διὰ θὰ χρησιμοποιοῦνται.

(β) Σωλῆνες διερχόμενοι διὰ τμημάτων κλάσεων «Α» ἢ «Β» θὰ εἶναι ἐξ ὑλικοῦ ἐγκεκριμένου ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν ἐξ ὑλικοῦ ἐγκεκριμένου ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς θερμοκρασίας εἰς τὴν ὁποίαν τὰ τμήματα ταῦτα ἀπαιτεῖται νὰ ἀνθίστανται. Σωλῆνες διοχετεύοντες πετρέλαιον ἢ εὔφλεκτα ὑγρὰ θὰ εἶναι ἐξ ὑλικοῦ ἐγκεκριμένου ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν τοῦ κινδύνου πυρκαϊᾶς. Δὲν θὰ χρησιμοποιοῦνται ὑλικὰ εὐκόλως προσβαλλόμενα ὑπὸ τῆς θερμότητος διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν εὐδιαίων ἐξαγόντων εἰς τὴν θάλασσαν, ἐξαγωγῶν ὑγιεινῆς καὶ ἄλλων σωλήνων οἵτινες ἐξάγουν πλησίον τῆς ἰσάλου γραμμῆς καὶ ὅπου ἡ φθορὰ τοῦ ὑλικοῦ εἰς περίπτωσιν πυρκαϊᾶς δύναται νὰ προκαλέσῃ κίνδυνον κατακλύσεως.

Ἀπαιτήσεις ἐφαρμοζόμεναι εἰς τοὺς χώρους ἐνδιαιτήσεως καὶ τοὺς ὑπηρετικούς.

(γ) (Ι) Τὰ διάκενα τὰ περικλειόμενα ὄπισθεν τῶν ἐπιστρώσεων, φατνωμάτων καὶ ἐπενδύσεων θὰ ὑποδιαιροῦνται καταλλήλως ὑπὸ καλῶς ἐφαρμοζόντων διαχωρισμάτων ἀέρος, κειμένων εἰς μεταξὺ αὐτῶν ἀπόστασιν οὐχὶ μεγαλειτέραν τῶν 45 ποδῶν (ἢ 13,73 μέτρων).

(ΙΙ) Κατὰ τὴν κατακόρυφον διεύθυνσιν οἱ χῶροι οὗτοι, περιλαμβάνοντες καὶ τοὺς χώρους ὄπισθεν τῶν ἐπενδύσεων τῶν κλιμάκων, ὀχετῶν κλπ., θὰ κλείωνται εἰς ὅλα τὰ καταστρώματα.

(δ) Ἡ κατασκευὴ τῶν ὀροφῶν καὶ τῶν διαφραγμάτων θὰ εἶναι τοιαύτη, ὥστε νὰ ἐπιτρέπῃ εἰς τὰς ὁμάδας ἐλέγχου 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 πήχεων κλπ. ἐντὸς τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως θὰ ἔχουν χαρακτηριστικὰ βραδείας ἐξαπλώσεως φλογός.

(στ) Ἠλεκτρικὰ 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 θερμαῖνον στοιχεῖον ἐκτεθειμένον εἰς τρόπον ὥστε ἱματισμός, παραπετάσματα ἢ παρεμφερῆ ὑλικὰ νὰ δύνανται νὰ περικαίωνται ἢ νὰ ἀναφλεγῶσιν ἐκ τῆς θερμότητος τοῦ στοιχείου.

Κανονισμὸς 50.

Κινηματογραφικαὶ Ταινίαι (Μέθοδοι Ι, ΙΙ καὶ ΙΙΙ)

Ταινίαι ἔχουσαι ὡς βάσιν τὴν κυτταρίνην δὲν θὰ χρησιμοποιοῦνται εἰς τὰς ἐπὶ πλοίων κινηματογραφικὰς ἐγκαταστάσεις.

Κανονισμὸς 51.

Αὐτόματον Σύστημα Ραντιστῆρος καὶ Συστήματα Ἀναγγελίας καὶ Ἐλέγχου Πυρκαϊᾶς.

Ἐπὶ πλοίων ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐφαρμόζεται ἡ μέθοδος ΙΙ, θὰ ἐγκαθίσταται αὐτόματον σύστημα ραντιστῆρος (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.

Κανονισμὸς 52.

Αὐτόματα Συστήματα Ἀναγγελίας καὶ Ἐλέγχου Πυρκαϊᾶς. (Μέθοδος ΙΙΙ)

Ἐπὶ πλοίων ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐφαρμόζεται ἡ Μέθοδος ΙΙΙ θὰ ἐγκαθίσταται σύστημα ἐλέγχου πυρκαϊᾶς ἐγκεκριμένου τύπου καὶ ἔχον τοιαύτην διάταξιν ὥστε νὰ εἶναι δυνατὸν νὰ ἐλεγχθῇ ἡ ὕπαρξις 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 ἕν ἢ περισσότερα σημεῖα ἢ σταθμοὺς ὅπου οἱ ἀξιωματικοὶ καὶ τὰ μέλη τοῦ πληρώματος δύνανται νὰ ἀντιληφθοῦν ὅσον τὸ δυνατὸν ταχύτερον τὴν πυρκαϊὰν ἢ τὴν ἐπισήμανσιν πυρκαϊᾶς, καθὼς καὶ τὴν θέσιν αὐτῆς.

Κανονισμὸς 53.

Ἐπιβατηγὰ Πλοῖα Μεταφέροντα οὐχὶ περισσοτέρους τῶν 36 Ἐπιβατῶν.

(α) Πλοῖα μεταφέροντα οὐχὶ περισσοτέρους τῶν 36 ἐπιβατῶν θὰ πληροῦν, ἐπὶ πλέον 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) (ΙΥ) τοῦ Κανονισμοῦ 35 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(β) Ἐπιπροσθέτως πρὸς τὴν συμμόρφωσιν πρὸς τοὺς Κανονισμοὺς τοὺς ἀναφερομένους εἰς τὴν παράγραφον (α), θὰ ἐφαρμόζωνται καὶ αἱ κατωτέρω διατάξεις.

(Ι) Ὅλαι αἱ κλίμακες καὶ τὰ μέσα διαφυγῆς **ἐντὸς** τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως καὶ τῶν ὑπηρετικῶν, θὰ εἶναι ἐκ χάλυβος ἢ ἐξ ἄλλου καταλλήλου ὑλικοῦ.

(ΙΙ) Ὁ τεχνητὸς ἀερισμὸς τῶν χώρων μηχανῶν θὰ δύναται νὰ κρατῆται ἐκ μιᾶς εὐκόλως προσιτῆς θέσεως ἔξωθεν τῶν χώρων μηχανῶν.

(ΙΙΙ) 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 ἐφοδιάζωνται δι' ἑνὸς 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 κατασκευάζωνται ἐκ φατνωμάτων Κλάσεως «Β».

Κανονισμὸς 54.

Φορτηγὰ Πλοῖα Ὁλικῆς Χωρητικότητος 4000 κόρων καὶ ἄνω

(α) Τὸ σκάφος, τὰ ὑπερκατασκευάσματα, τὰ διαφράγματα τοῦ σκάφους, τὰ καταστρώματα καὶ τὰ ὑπερστεγάσματα θὰ κατασκευάζωνται ἐκ χάλυβος, ἐξαιρέσει ὅπου ἡ Ἀρχὴ δύναται εἰς εἰδικὰς περιπτώσεις νὰ ἐγκρίνῃ τὴν χρῆσιν ἄλλου ὑλικοῦ, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν τοῦ κινδύνου πυρκαϊᾶς.

(β) Ἐντὸς τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως, τὰ διαφράγματα τῶν διαδρόμων θὰ εἶναι ἐκ χάλυβος ἢ δύνανται νὰ κατασκευάζωνται φατνώματα Κλάσεως «Β».

(γ) Αἱ ἐπιστρώσεις, ἐντὸς τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως, ἐπὶ τῶν καταστρωμάτων τὰ ὁποῖα σχηματίζουν τὴν ὀροφὴν τῶν χώρων μηχανῶν ἢ φορτίου θὰ εἶναι τύπου μὴ εὐκόλως ἀναφλεγομένου.

(δ) Αἱ ἐσωτερικαὶ κλίμακες κάτωθεν τοῦ ἐκτεθειμένου εἰς τὸ ὕπαιθρον καταστρώματος θὰ εἶναι ἐκ χάλυβος ἢ ἐξ ἄλλου καταλλήλου ὑλικοῦ. Οἱ ὀχετοὶ τῶν ἀνελκυστήρων

πληρώματος ἐντὸς τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως θὰ εἶναι ἐκ χάλυβος ἢ ἐξ ἄλλου ἰσοδυνάμου ὑλικοῦ.

(ε) Τὰ διαφράγματα τῶν μαγειρείων, τῶν ἀποθηκῶν χρωμάτων, φανῶν, ὑλικῶν ναυκλήρου, θὰ κατασκευάζωνται ἐκ χάλυβος ἢ ἐξ ἰσοδυνάμου ὑλικοῦ, ὅταν γειτνιάζουν πρὸς τοὺς χώρους ἐνδιαιτήσεως καὶ πρὸς τοὺς χώρους τῆς ἠλεκτρογεννητρίας κινδύνου, ἐὰν ὑπάρχῃ τοιαύτη.

(στ) Ἐντὸς τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως καὶ τῶν χώρων μηχανῶν, δὲν θὰ χρησιμοποιοῦνται χρώματα, βερνίκια καὶ παρεμφερῆ παρασκευάσματα ἔχοντα βάσιν τὴν νιτροκυτταρίνην ἢ ἄλλην λίαν εὔφλεκτον βάσιν.

(ζ) Σωλῆνες διοχετεύοντες πετρέλαιον ἢ εὔφλεκτα ὑγρὰ θὰ εἶναι ἐξ ὑλικοῦ ἐγκεκριμένου ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν τοῦ κινδύνου πυρκαϊᾶς. Διὰ τὴν κατασκευὴν εὐδιαίων ἐξαγόντων εἰς τὴν θάλασσαν, ἐξαγωγῶν ὑγιεινῆς καὶ ἄλλων σωλήνων οἵτινες ἐξάγουν πλησίον τῆς ἰσάλου γραμμῆς, δὲν θὰ χρησιμοποιοῦνται ὑλικὰ προσβαλλόμενα ὑπὸ τῆς θερμότητος, ὅπου ἡ φθορὰ τοῦ ὑλικοῦ εἰς περίπτωσιν πυρκαϊᾶς δύναται νὰ προκαλέσῃ κίνδυνον κατακλύσεως.

(η) Ἠλεκτρικὰ 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 θερμαῖνον στοιχεῖον ἐκτεθειμένον εἰς τρόπον ὥστε ἱματισμός, παραπετάσματα ἢ ἄλλα παρεμφερῆ ὑλικὰ νὰ δύνανται νὰ περικαίωνται ἢ νὰ ἀναφλεγῶσιν ἐκ τῆς θερμότητος τοῦ στοιχείου.

(θ) Ταινίαι κινηματογραφικαὶ ἔχουσαι ὡς βάσιν τὴν κυτταρίνην, δὲν θὰ χρησιμοποιοῦνται εἰς τὰς ἐπὶ πλοίων ἐγκαταστάσεις κινηματογράφου.

(ι) Ὁ τεχνητὸς ἀερισμὸς τῶν χώρων μηχανῶν θὰ δύναται νὰ κρατῆται ἐκ μιᾶς εὐκόλως προσιτῆς θέσεως ἔξωθεν τῶν χώρων μηχανῶν.

ΜΕΡΟΣ Ε'

Ἔλεγχος καὶ Σβέσις Πυρκαϊᾶς εἰς Ἐπιβατηγὰ Πλοῖα καὶ Φορτηγὰ Πλοῖα.

(Τὸ Μέρος Ε' ἐφαρμόζεται εἰς ἐπιβατηγὰ καὶ εἰς φορτηγὰ πλοῖα, ἐξαιρέσει τοῦ ὅτι οἱ Κανονισμοὶ 59 καὶ 64 ἐφαρμόζονται μόνον εἰς τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα καὶ ὁ Κανονισμὸς 65 ἐφαρμόζεται μόνον εἰς τὰ φορτηγὰ πλοῖα).

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ. Οἱ Κανονισμοὶ 56 μέχρι 63 περιλαμβανομένου, καθορίζουν τοὺς ὅρους τοὺς ὁποίους δέον νὰ πληροῦν αἱ συσκευαὶ αἱ ἀναφερόμεναι εἰς τοὺς Κανονισμοὺς 64 καὶ 65.

Κανονισμὸς 55

Ὁρισμοὶ

Εἰς τὸ Μέρος τοῦτο τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως εἰδικῶς προβλέπεται :

(α) Τὸ μῆκος τοῦ πλοίου εἶναι τὸ μετρούμενον μῆκος μεταξὺ τῶν ὀρθίων.

(β) Ὁ ὅρος ἀπαιτούμενος σημαίνει ὅτι ἀπαιτεῖται ὑπὸ τοῦ Μέρους τούτου τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

Κανονισμὸς 56

Ἀντλίαι, Σωληνώσεις Θαλασσίου Ὕδατος, Λήψεις Πυρκαϊᾶς καὶ Εὔκαμπτοι Σωλῆνες

(α) Ὁλικὴ Παροχὴ Ἀντλιῶν Πυρκαϊᾶς.

(Ι) Ἐπὶ ἐπιβατηγοῦ πλοίου, αἱ ἀπαιτούμεναι ἀντλίαι πυρκαϊᾶς θὰ εἶναι ἱκαναὶ ὅπως παρέχουν διὰ τὸν σκοπὸν σβέσεως πυρκαϊᾶς, καὶ ὑπὸ κατάλληλον πίεσιν, ὡς αὕτη καθορίζεται κατωτέρω, ποσότητα ὕδατος οὐχὶ μικροτέραν τῶν δύο τρίτων τῆς ποσότητος τὴν ὁποίαν δέον νὰ παρέχουν αἱ ἀντλίαι κύτους ὅταν αὗται χρησιμοποιοῦνται διὰ τὴν ἀπάντλησιν τῶν κυτῶν.

(ΙΙ) Ἐπὶ φορτηγοῦ πλοίου, αἱ ἀπαιτούμεναι ἀντλίαι πυρκαϊᾶς, ἐκτὸς τῆς ἀντλίας κινδύνου (ἐὰν ὑπάρχῃ τοιαύτη), θὰ εἶναι ἱκαναὶ νὰ παρέχουν διὰ τὸν σκοπὸν σβέσεως πυρκαϊᾶς, ὑπὸ τὴν κατάλληλον καθοριζομένην πίεσιν, ποσότητα ὕδατος οὐχὶ μικροτέραν τῶν τεσσάρων τρίτων τῆς συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 18 τοῦ Παρόντος Κεφαλαίου ἀπαιτουμένης ποσότητος δι' ἑκάστην τῶν ἀνεξαρτήτων ἀντλιῶν κύτους ἑνὸς ἐπιβατηγοῦ πλοίου τῶν αὐτῶν διαστάσεων, ὅταν αὕτη χρησιμοποιῆται διὰ τὴν ἀπάντλησιν τῶν κυτῶν. Ἀντὶ τῶν ὁρισμῶν L, B καὶ D τῶν ἀναφερομένων εἰς τὴν παράγραφον (θ) τοῦ Κανονισμοῦ 18 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, θὰ ἐφαρμόζωνται οἱ ἀκόλουθοι :

L= μῆκος μεταξὺ ὀρθίων.
B=μέγιστον πλάτος ἐξωτερικῶς τῶν νομέων.
D= πλευρικὸν ὕψος τοῦ καταστρώματος στεγανῶν μετρούμενον εἰς τὸ μέσον τοῦ μήκους τοῦ πλοίου.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει ἐπὶ τῶν φορτηγῶν πλοίων δὲν ἀπαιτεῖται ὅπως ἡ ὁλικὴ παροχὴ τῶν ἀντλιῶν πυρκαϊᾶς ὑπερβαίνῃ τοὺς 180 τόννους ὡριαίως.

(β) Ἀντλίαι Πυρκαϊᾶς

(Ι) Αἱ ἀντλίαι πυρκαϊᾶς θὰ ἔχουν ἀνεξάρτητον κίνησιν. Αἱ ἀντλίαι ὑγιεινῆς, ἔρματος, ἀπαντλήσεως κυτῶν ἢ ἀντλίαι γενικῆς χρήσεως, δύνανται νὰ θεωρηθῶσιν ὡς ἀντλίαι πυρκαϊᾶς, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι δὲν θὰ χρησιμοποιοῦνται κανονικῶς διὰ τὴν ἄντλησιν πετρελαίου καὶ ἐὰν χρησιμοποιοῦνται ἐνίοτε διὰ τὴν μετάγγισιν ἢ τὴν ἄντλησιν πετρελαίου καυσίμου, θὰ τοποθετοῦνται κατάλληλα μέσα διὰ τὴν ἐναλλαγήν.

(ΙΙ) Ἡ παροχὴ ἑκάστης ἀντλίας πυρκαϊᾶς (ἐκτὸς τῆς ἀντλίας κινδύνου τῆς ἀπαιτουμένης ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 65 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου) δέον νὰ εἶναι τοὐλάχιστον ἴση πρὸς τὰ 80 τοῖς ἑκατὸν τοῦ πηλίκου τοῦ προκύπτοντος ἐκ τῆς διαιρέσεως τῆς ὁλικῆς ἀπαιτουμένης παροχῆς διὰ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀπαιτουμένων ἀντλιῶν πυρκαϊᾶς. Ἐν πάσῃ περιπτώσει ἑκάστη ἀντλία θὰ εἶναι ἱκανὴ νὰ τροφοδοτῇ τὰς δύο τοὐλάχιστον ἀπαιτουμένας προβολὰς ὕδατος. Αἱ ἀντλίαι αὗται πυρκαϊᾶς θὰ εἶναι ἱκαναὶ νὰ τροφοδοτοῦν τὸ κύριον δίκτυον πυρκαϊᾶς ὑπὸ τὰς ἀπαιτουμένας συνθήκας. Ὅταν ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐγκατεστημένων ἀντλιῶν εἶναι μεγαλύτερος τοῦ ἀπαιτουμένου, ἡ παροχὴ αὐτῶν θὰ τυγχάνῃ τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.

(ΙΙΙ) Ὅλαι αἱ ἀντλίαι πυρκαϊᾶς θὰ ἐφοδιάζωνται δι' ἀσφαλιστικῶν βαλβίδων, ὅταν αὗται δύνανται νὰ ἀναπτύξουν πίεσιν ὑπερβαίνουσαν τὴν ὑπολογισθεῖσαν πίεσιν τῶν σωληνώσεων ὕδατος, τῶν λήψεων πυρκαϊᾶς καὶ τῶν εὐκάμπτων σωλήνων. Αἱ βαλβίδες αὗται θὰ εἶναι τοποθετημέναι καὶ ρυθμισμέναι κατὰ τρόπον ὥστε νὰ προλαμβάνουν τὴν ὑπερβολικὴν πίεσιν εἰς οἱονδήποτε μέρος τῆς κυρίας σωληνώσεως πυρκαϊᾶς.

(γ) Πίεσις ἐντὸς τῆς Κυρίας Σωληνώσεως Πυρκαϊᾶς

(Ι) Ἡ διάμετρος τῆς κυρίας σωληνώσεως καὶ τῶν σωλήνων τοῦ δικτύου πυρκαϊᾶς θὰ εἶναι ἀρκετὴ ὥστε νὰ ἐξασφαλίζεται ἡ ἱκανοποιητικὴ διοχέτευσις τῆς μεγίστης ἀπαιτουμένης παροχῆς δύο ἀντλιῶν πυρκαϊᾶς συγχρόνως λειτουργουσῶν, ἐκτὸς τῆς περιπτώσεως φορτηγῶν πλοίων διὰ τὰ ὁποῖα ἡ διάμετρος ἀπαιτεῖται νὰ εἶναι ἀρκετὴ μόνον διὰ τὴν παροχὴ 140 τόννων ὡριαίως.

(ΙΙ) Ὅταν δύο ἀντλίαι καταθλίβουν συγχρόνως διὰ τῶν ἀκροσωληνίων, τῶν καθοριζομένων εἰς τὴν παράγραφον (ζ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, τὴν ποσότητα τοῦ ὕδατος τὴν καθοριζομένην εἰς τὸ ἐδάφιον (Ι) τῆς παρούσης παραγράφου, μέσῳ οἱωνδήποτε παρακειμένων λήψεων πυρκαϊᾶς, δέον νὰ τηρῶνται αἱ κατωτέρω ἐλάχισται πιέσεις εἰς ὅλας τὰς λήψεις :

Ἐπιβατηγὰ πλοῖα.
4000 κόρων ὁλικῆς χωρητικότητος καὶ ἄνω.
45 λίτραι ἀνὰ τετραγ. δάκτυλον (ἢ 3,2 χιλιόγραμμα ἀνὰ τετρ. ἑκατοστόμετρον).
1000 κόρων ὁλικῆς χωρητικότητος καὶ ἄνω, ἀλλὰ κάτω τῶν 4000 κόρων ὁλικῆς χωρητικότητος.

40 λίτραι ἀνὰ τετραγ. δάκτυλον (ἤ 2,8 χιλιόγραμμα ἀνὰ τετραγ. ἑκατοστόμετρον).

Κάτω τῶν 1000 κόρων ὁλικῆς χωρητικότητος.

Κατὰ τὴν ἔγκρισιν τῆς Ἀρχῆς.

Φορτηγὰ πλοῖα.

6000 κόρων ὁλικῆς χωρητικότητος καὶ ἄνω

40 λίτραι ἀνὰ τετραγ. δάκτυλον (ἤ 2,8 χιλιόγραμμα ἀνὰ τετραγ. ἑκατοστόμετρον)

1000 κόρων ὁλικῆς χωρητικότητος καὶ ἄνω, ἀλλὰ κάτω τῶν 6000 κόρων ὁλικῆς χωρητικότητος

37 λίτραι ἀνὰ τετρ. δάκτυλον (ἤ 2,6 χιλιόγραμμα ἀνὰ τετραγ. ἑκατοστόμετρον)

Κάτω τῶν 1000 κόρων ὁλικῆς χωρητικότητος

Κατὰ τὴν ἔγκρισιν τῆς Ἀρχῆς

(δ) Ἀριθμὸς καὶ Θέσις Λήψεων Πυρκαϊᾶς

Ὁ ἀριθμὸς καὶ ἡ θέσις τῶν λήψεων πυρκαϊᾶς θὰ εἶναι τοιαῦται, ὥστε δύο τοὐλάχιστον προβολαὶ ὕδατος, μὴ παρεχόμεναι ἐκ τῆς αὐτῆς λήψεως πυρκαϊᾶς, ἐκ τῶν ὁποίων ἡ μία θὰ ἐκτοξεύεται δι' ἑνὸς ἁπλοῦ τεμαχίου εὐκάμπτου σωλῆνος, νὰ δύνανται νὰ φθάσουν εἰς οἱονδήποτε μέρος τοῦ πλοίου κανονικῶς προσιτὸν εἰς τοὺς ἐπιβάτας ἢ τὸ πλήρωμα, ὅταν τὸ πλοῖον εὑρίσκεται ἐν πλῷ.

(ε) Σωληνώσεις καὶ Λήψεις Πυρκαϊᾶς

(Ι) Διὰ τὰς κυρίας σωληνώσεις πυρκαϊᾶς δὲν θὰ χρησιμοποιοῦνται ὑλικὰ ἅτινα προσβάλλονται ὑπὸ τῆς θερμότητος, ἐκτὸς ἐὰν αὗται προστατεύωνται ἱκανοποιητικῶς. Αἱ σωληνώσεις καὶ αἱ λήψεις πυρκαϊᾶς θὰ τοποθετοῦνται κατὰ τρόπον ὥστε οἱ εὔκαμπτοι σωλῆνες νὰ δύνανται εὐκόλως νὰ συνδέωνται ἐπ' αὐτῶν. Ἐπὶ πλοίων, ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐνδέχεται νὰ φορτωθῇ φορτίον ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, αἱ θέσεις τῶν λήψεων πυρκαϊᾶς θὰ εἶναι τοιαῦται ὥστε, νὰ εἶναι πάντοτε εὐκόλως προσιταί, αἱ δὲ σωληνώσεις θὰ εἶναι διατεταγμέναι, εἰς τρόπον ὥστε νὰ ἀποφεύγεται, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, ὁ κίνδυνος βλάβης των ἐκ τοῦ φορτίου τούτου. Ἐκτὸς καὶ ἐὰν προβλέπεται εὔκαμπτος σωλὴν καὶ ἀκροσωλήνιον διὰ ἑκάστην λῆψιν πυρκαϊᾶς ἐπὶ τοῦ πλοίου, δέον νὰ ὑπάρχῃ πλήρης ἀνταλλακτικότης μεταξὺ τῶν συνδέσμων τῶν εὐκάμπτων σωλήνων καὶ ἀκροσωληνίων.

(ΙΙ) Κρουνοὶ ἢ ἐπιστόμια θὰ τοποθετοῦνται ἐπὶ τῶν σωληνώσεων εἰς τοιαύτας θέσεις, ὥστε νὰ δύναται νὰ ἀποσυνδεθῇ οἱοσδήποτε εὔκαμπτος σωλὴν καθ' ὃν χρόνον ἀντλίαι πυρκαϊᾶς εἶναι ἐν λειτουργίᾳ.

(στ) Εὔκαμπτοι Σωλῆνες Πυρκαϊᾶς

Οἱ εὔκαμπτοι σωλῆνες πυρκαϊᾶς θὰ κατασκευάζωνται ἐξ ὑλικοῦ ἐγκεκριμένου ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς καὶ θὰ εἶναι ἀρκετοῦ μήκους, ὥστε νὰ ἐκσφενδονίζουν προβολὴν ὕδατος εἰς οἱονδήποτε χῶρον εἰς τὸν ὁποῖον ἀπαιτεῖται νὰ χρησιμοποιηθοῦν. Τὸ μέγιστον μῆκος αὐτῶν θὰ εἶναι τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς. Ἕκαστος εὔκαμπτος σωλὴν θὰ ἐφοδιάζεται διὰ ἀκροσωληνίου καὶ τῶν ἀπαιτουμένων συνδέσμων. Οἱ εὔκαμπτοι σωλῆνες οἵτινες ἀναφέρονται εἰς τοὺς παρόντας Κανονισμοὺς ὡς «εὔκαμπτοι σωλῆνες πυρκαϊᾶς», δέον ὁμοῦ μετὰ τῶν ἀναγκαίων ἐξαρτημάτων καὶ ἐργαλείων νὰ εἶναι ἕτοιμοι πρὸς χρῆσιν καὶ τοποθετημένοι εἰς ἐμφανεῖς θέσεις πλησίον τῶν λήψεων πυρκαϊᾶς ἢ τῶν συνδέσμων πυρκαϊᾶς.

(ζ) Ἀκροσωλήνια

(Ι) Διὰ τοὺς σκοποὺς τοῦ παρόντος Μέρους, αἱ τυποποιημένοι διάμετροι τῶν ἀκροσωληνίων θὰ εἶναι 1]2 δακτύλου (ἤ 12 χιλιοστόμετρα), 5]8 δακτύλου (ἤ 16 χιλιοστόμετρα) καὶ 3]4 δακτύλου (ἤ 20 χιλιοστόμετρα) ἢ διαμέτρου ὅσον τὸ δυνατὸν πλησιεστέρας πρὸς ταύτας. Δύναται νὰ ἐπιτραπῇ ἡ χρησιμοποίησις μεγαλειτέρων διαμέτρων, ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν ὅτι θὰ πληροῦνται οἱ ὅροι τοῦ ἐδαφίου (β) (ΙΙ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(ΙΙ) Διὰ τοὺς χώρους ἐνδιαιτήσεως καὶ τοὺς ὑπηρετικούς, δὲν ἀπαιτεῖται νὰ χρησιμοποιοῦνται ἀκροσωλήνια διαμέτρου μεγαλειτέρας τοῦ 1]2 δακτύλου (ἤ 12 χιλιοστομέτρων).

(ΙΙΙ) Διὰ τοὺς χώρους μηχανῶν καὶ τὰς ἐκτεθειμένας εἰς τὸ ὕπαιθρον θέσεις, ἡ διάμετρος τοῦ ἀκροσωληνίου θὰ εἶναι τοιαύτη, ὥστε νὰ ἐπιτυγχάνεται ἡ μεγίστη δυνατὴ παροχὴ ἐκ δύο προβολῶν ἐκτοξευομένων ὑπὸ τῆς μικροτέρας ἀντλίας καὶ ὑπὸ τὴν ἀναφερομένην εἰς τὴν παράγραφον (γ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ πίεσιν.

(η) Σύνδεσμος διεθνοῦς τύπου Συνδέσεως μετὰ τῆς Ξηρᾶς.

Ὁ σύνδεσμος διεθνοῦς τύπου συνδέσεως μετὰ τῆς ξηρᾶς, ὅστις καθορίζεται διὰ τῆς παραγράφου (δ) τοῦ Κανονισμοῦ 64 καὶ τῆς παραγράφου (δ) τοῦ Κανονισμοῦ 65 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, διὰ ἐγκατάστασιν ἐπὶ τοῦ πλοίου θὰ εἶναι σύμφωνος πρὸς τὴν κατωτέρω προδιαγραφὴν καὶ τὸ συνημμένον σκαρίφημα.

Ἐξωτερικὴ διάμετρος : 7 δάκτυλοι (ἤ 178 χιλιοστόμετρα).

Ἐσωτερικὴ διάμετρος : 2.1]2 δάκτυλοι (ἤ 64 χιλιοστόμετρα).

Διάμετρος κύκλου κοχλιῶν : 5.1]4 δάκτυλοι (ἤ 132 χιλιοστόμετρα)

Ὀπαί : 4 ὀπαὶ διαμέτρου 3]4 δακτύλου (ἤ 19 χιλιοστομέτρων), ἰσαπέχουσαι, συνεχιζόμεναι δι' ἐγκοπῆς 19 χιλοστ. πλάτους μέχρι τῆς περιφερείας τοῦ περιαυχενίου.

Πάχος περιαυχενίου : 9]16 δακτύλου (ἤ 14,5 χιλιοστόμετρα) κατ' ἐλάχιστον.

Κοχλίαι : 4, ἕκαστος διαμέτρου 5]8 δακτύλου (ἤ 16 χιλιοστομέτρων) καὶ μήκους 2 δακτύλων (ἤ 50 χιλιοστομέτρων).

Ἐπιφάνεια περιαυχενίου : Ἐπίπεδος

Ὑλικὸν : Οἱονδήποτε κατάλληλον διὰ πίεσιν λειτουργίας 150 λιτρῶν ἀνὰ τετρ. δάκτυλον (ἤ 10,5 χιλιογράμμων ἀνὰ τετρ. ἑκατοστόμετρον).

Παρέμβυσμα : Οἱονδήποτε κατάλληλον διὰ πίεσιν λειτουργίας 150 λιτρῶν ἀνὰ τετρ. δάκτυλον (ἤ 10,5 χιλιογράμμων ἀνὰ τετρ. ἑκατοστόμετρον).

Ὁ σύνδεσμος θὰ κατασκευάζεται ἐξ ὑλικοῦ καταλλήλου διὰ πίεσιν λειτουργίας 150 λιτρῶν ἀνὰ τετρ. δάκτυλον (ἤ 10,5 χιλιογράμμων ἀνὰ τετρ. ἑκατοστόμετρον). Τὸ περιαυχένιον θὰ ἔχῃ ἐπιφάνειαν ἐπίπεδον ἐπὶ τῆς μιᾶς πλευρᾶς καὶ ἐπὶ τῆς ἄλλης πλευρᾶς θὰ ἔχῃ μονίμως στερεωμένον ἐπ' αὐτῆς σύνδεσμον ὅστις θὰ ἐφαρμόζῃ ἐπὶ τῶν λήψεων πυρκαϊᾶς ἢ ἐπὶ τῶν εὐκάμπτων σωλήνων τοῦ πλοίου. Ὁ σύνδεσμος θὰ φυλάσσεται ἐπὶ τοῦ πλοίου ὁμοῦ μεθ' ἑνὸς παρεμβύσματος καταλλήλου διὰ πίεσιν λειτουργίας 150 λιτρῶν ἀνὰ τετρ. δάκτυλον (ἤ 10,5 χιλιογράμμων ἀνὰ τετρ. ἑκατοστόμετρον), καθὼς καὶ τεσσάρων κοχλιῶν διαμέτρου 5]8 δακτύλου ἤ 16 χιλιοστομέτρων μήκους 2 δακτύλων. (ἤ 50 χιλιοστομέτρων) καὶ ὀκτὼ παρακύκλων.

Κανονισμὸς 57

Πυροσβεστῆρες (Φορητοὶ καὶ Σταθεροί)

(α) Πάντες οἱ πυροσβεστῆρες θὰ εἶναι ἐγκεκριμένων τύπων καὶ σχεδίων.

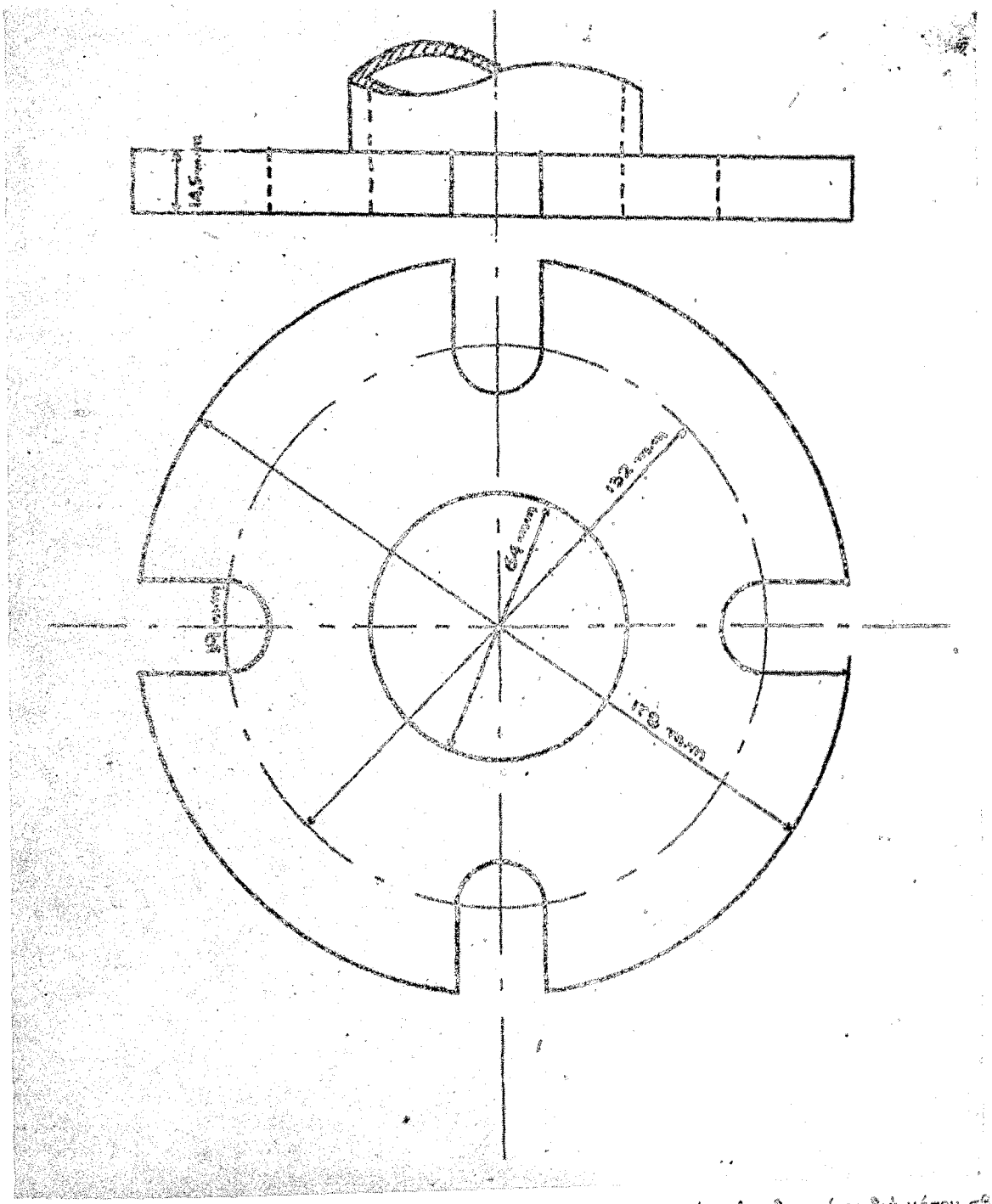
(Ι) Ἡ περιεκτικότης τῶν ἀπαιτουμένων φορητῶν πυροσβεστήρων ὑγροῦ δὲν θὰ εἶναι μεγαλειτέρα τῶν 3 γαλλονίων (ἤ 13.1]2 λίτρων) καὶ οὐχὶ μικροτέρα τῶν 2 γαλλονίων (ἤ 9 λίτρων). Οἱ πυροσβεστῆρες ἑτέρου τύπου δὲν θὰ ὑπερβαίνουν τὴν ἰσοδύναμον δυνατότητα μεταφορᾶς τοῦ πυροσβεστῆρος ὑγροῦ τῶν 3 γαλλονίων (ἤ 13.1]2 λίτρων) καὶ θὰ εἶναι τοὐλάχιστον ἰσοδύναμοι ὡς πρὸς τὴν ἀπόδοσιν σβέσεως πυρκαϊᾶς πρὸς τὸν πυροσβεστῆρα τύπου ὑγροῦ τῶν 2 γαλλονίων (ἤ 9 λίτρων).

(ΙΙ) Ἡ Ἀρχὴ θὰ καθορίζῃ τὰ ἰσοδύναμα τῶν πυροσβεστήρων.

(β) Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀνταλλακτικῶν γομώσεων θὰ προβλέπεται συμφώνως πρὸς τὰς ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς καθοριζομένας ἀπαιτήσεις.

(γ) Δὲν θὰ ἐπιτρέπωνται πυροσβεστῆρες περιέχοντες μέσον σβέσεως πυρκαϊᾶς, τὸ ὁποῖον εἴτε ἀφ' ἑαυτοῦ ἢ κατὰ τὴν χρῆσιν ἀναδίδει ἀέρια ἐπιβλαβῆ εἰς τὰ πρόσωπα. Ἐντὸς τῶν θαλάμων ἀσυρμάτου καὶ τῶν χώρων τῶν πινάκων διανομῆς δύνανται νὰ ἐπιτρέπωνται πυροσβεστῆρες περιέχοντες οὐχὶ περισσότερον τοῦ 1]4 γαλλονίου (1,136 λίτρα) τετραχλωριούχου ἄνθρακος ἢ παρεμφεροῦς μέσου σβέσεως πυρκαϊᾶς κατὰ τὴν ἔγκρισιν τῆς Ἀρχῆς ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι οἱ πυροσβεστῆρες οὗτοι θὰ εἶναι ἐπὶ πλέον τῶν ἑτέρων, τῶν ἀπαιτουμένων ὑπὸ τοῦ Μέρους τούτου τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

Σύνδεσμος διεθνοῦς τύπου Συνδέσεως μετὰ τῆς ξηρᾶς (Τμῆμα πλοίων)



(δ) Οἱ πυροσβεστῆρες θὰ ἐξετάζωνται περιοδικῶς καὶ θὰ ὑποβάλλωνται εἰς τὰς δοκιμὰς τὰς ἀπαιτουμένας ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(ε) Ἕκαστος φορητὸς πυροσβεστήρ, προοριζόμενος νὰ χρησιμοποιηθῇ εἰς ὡρισμένον χῶρον, θὰ τοποθετῆται πλησίον τῆς εἰσόδου τοῦ χώρου τούτου.

Κανονισμὸς 58

Σβέσις Πυρκαϊᾶς δι' Ἀερίου ἢ Ἀτμοῦ ἐντὸς τῶν Χώρων Μηχανῶν καὶ Φορτίου

(α) Ὅταν προβλέπεται ἔγχυσις ἀερίου ἢ ἀτμοῦ ἐντὸς τῶν χώρων μηχανῶν ἢ φορτίου πρὸς σβέσιν πυρκαϊᾶς, αἱ ἀπαιτούμεναι σωληνώσεις διὰ τὴν διοχέτευσιν ἀερίου ἢ ἀτμοῦ θὰ ἐφοδιάζωνται δι' ἐπιστομίων ἢ κρουνῶν ἐλέγχου, ἅτινα θὰ τοποθετοῦνται εἰς τρόπον ὥστε νὰ εἶναι εὐκόλως προσιτὰ καὶ νὰ μὴ ἀχρηστεύωνται εὐκόλως εἰς περίπτωσιν πυρκαϊᾶς. Τὰ ἐπιστόμια ταῦτα ἐλέγχου ἢ οἱ κρουνοὶ θὰ φέρουν ἐνδείξεις αἵτινες θὰ δεικνύουν εὐκρινῶς τὰ διαμερίσματα πρὸς τὰ ὁποῖα ὁδηγοῦνται αἱ σωληνώσεις. Θὰ λαμβάνεται κατάλληλος πρόβλεψις πρὸς παρεμπόδισιν διοχετεύσεως ἐξ ἀπροσεξίας ἀερίου ἢ ἀτμοῦ εἰς οἱονδήποτε ἄλλο διαμέρισμα. Ὅταν χῶροι φορτίου, ἐφωδιασμένοι διὰ μέσου σβέσεως πυρκαϊᾶς, χρησιμοποιοῦνται ὡς χῶροι ἐπιβατῶν, ἡ σύνδεσις τούτων μετὰ τοῦ ἀερίου ἢ ἀτμοῦ θὰ ἀπομονοῦται κατὰ τὸν χρόνον χρησιμοποιήσεώς των ὡς χώρου ἐπιβατῶν.

(β) Ἡ σωλήνωσις θὰ ἔχῃ τοιαύτην διάταξιν ὥστε νὰ ἐξασφαλίζῃ ἀποτελεσματικὴν διανομὴν τοῦ πυροσβεστικοῦ ἀερίου ἢ ἀτμοῦ. Ὅταν χρησιμοποιῆται ἀτμὸς ἐντὸς μεγάλων κυτῶν φορτίου θὰ ἐγκαθίστανται δύο τοὐλάχιστον σωλῆνες, ἐκ τῶν ὁποίων ὁ εἷς εἰς τὸ πρωραῖον καὶ ὁ ἕτερος εἰς τὸ πρυμναῖον μέρος τοῦ κύτους. Οἱ σωλῆνες θὰ φθάνουν πολὺ χαμηλὰ ἐντὸς τοῦ κύτους καὶ ὅσον τὸ δυνατὸν εἰς ἀπόστασιν ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου.

(γ) (1) Ὅταν χρησιμοποιῆται διοξείδιον τοῦ ἄνθρακος ὡς μέσον σβέσεως πυρκαϊᾶς ἐντὸς χώρων φορτίου, ἡ διαθέσιμος ποσότης ἀερίου θὰ εἶναι ἐπαρκὴς ὥστε νὰ δίδῃ ἐλάχιστον ὄγκον ἐλευθέρου ἀερίου ἴσον πρὸς τὰ 30 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ὄγκου τοῦ μεγαλειτέρου ἐν τῷ πλοίῳ διαμερίσματος φορτίου τοῦ δυναμένου νὰ ἀπομονωθῇ διὰ κλεισίματος.

(ΙΙ) Όταν χρησιμοποιῆται διοξείδιον τοῦ ἄνθρακος ὡς μέσον σβέσεως πυρκαϊᾶς ἐντὸς χώρων περιεχόντων λέβητας ἢ μηχανὰς τύπου ἐσωτερικῆς καύσεως, ἡ ποσότης τοῦ διοχετευομένου ἀερίου θὰ εἶναι ἐπαρκὴς ὥστε νὰ δίδῃ ἐλαχίστην ποσότητα ἐλευθέρου ἀερίου ἴσην πρὸς τὴν μεγαλειτέραν τῶν ἀκολούθων ποσοτήτων, εἴτε:

(1) 40 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ὁλικοῦ ὄγκου τοῦ μεγίστου διαμερίσματος, ὅστις ὄγκος θὰ περιλαμβάνῃ τὸν φωταγωγὸν μέχρι τοῦ ὕψους εἰς τὸ ὁποῖον ἡ ὁριζοντία ἐπιφάνεια τοῦ φωταγωγοῦ εἶναι ἴση πρὸς τὰ 40 τοῖς ἑκατὸν ἢ ὀλιγώτερον τῆς ἐπιφανείας τοῦ ἐν λόγῳ διαμερίσματος, εἴτε.

(2) 35 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ὁλικοῦ χώρου τοῦ μεγίστου διαμερίσματος περιλαμβανομένου τοῦ φωταγωγοῦ. Τὰ ἀνωτέρω ἀναφερόμενα ποσοστά δύνονται νὰ μειωθοῦν ἀντιστοίχως εἰς 35 τοῖς ἑκατὸν καὶ 30 τοῖς ἑκατὸν διὰ φορτηγὰ πλοῖα ὁλικῆς χωρητικότητος μικροτέρας τῶν 2.000 κόρων. Ἐπίσης, ἐὰν δύο ἢ περισσότεροι χῶροι περιέχοντες λέβητας ἢ μηχανὰς τύπου ἐσωτερικῆς καύσεως δὲν εἶναι ἐντελῶς χωριστοί, θὰ θεωροῦνται ὡς ἀποτελοῦντες ἕν διαμέρισμα.

(ΙΙΙ) Όταν χρησιμοποιῆται διοξείδιον τοῦ ἄνθρακος ὡς μέσον σβέσεως πυρκαϊᾶς δι' ἀμφοτέρους τοὺς χώρους φορτίου καὶ χώρους περιέχοντας λέβητας ἢ μηχανὰς τύπου ἐσωτερικῆς καύσεως, ἡ ποσότης τοῦ ἀερίου δὲν εἶναι ἀναγκαῖον νὰ εἶναι μεγαλειτέρα τῆς ἀπαιτουμένης μεγίστης, εἴτε διὰ τὸ μέγιστον διαμέρισμα φορτίου, εἴτε διὰ τὸν χῶρον μηχανῶν.

(ΙV) Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς παρούσης παραγράφου (γ), ὁ ὄγκος τοῦ ἀερίου θὰ ὑπολογίζεται πρὸς 9 κυβικοὺς πόδας ἀνὰ λίβραν (ἢ 0,56 κυβικὰ μέτρα ἀνὰ χιλιόγραμμον).

(V) Όταν χρησιμοποιῆται διοξείδιον τοῦ ἄνθρακος ὡς μέσον σβέσεως πυρκαϊᾶς διὰ τοὺς χώρους τοὺς περιέχοντας λέβητας ἢ μηχανὰς τύπου ἐσωτερικῆς καύσεως, τὸ σταθερὸν σύστημα σωληνώσεων θὰ εἶναι τοιοῦτον ὥστε τὰ 85 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ἀερίου νὰ δύνανται νὰ διοχετεύωνται εἰς τὸν χῶρον ἐντὸς δύο πρώτων λεπτῶν τῆς ὥρας.

(δ) Όταν χρησιμοποιῆται γεννήτρια παραγωγῆς ἀδρανοῦς ἀερίου εἰς μίαν σταθερὰν ἐγκατάστασιν παροχῆς ἀερίου εἰς τοὺς χώρους φορτίου, αὕτη θὰ εἶναι ἱκανὴ νὰ παράγῃ ὡριαίως ὄγκον ἐλευθέρου ἀερίου ἴσον τοὐλάχιστον πρὸς τὰ 25 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ὁλικοῦ ὄγκου τοῦ οὕτω προστατευομένου μεγίστου διαμερίσματος καὶ διὰ περίοδον 72 ὡρῶν.

(ε) Όταν χρησιμοποιῆται ἀτμὸς ὡς μέσον σβέσεως πυρκαϊᾶς ἐντὸς χώρων φορτίου, ὁ διατιθέμενος λέβης ἢ λέβητες πρὸς παροχὴν ἀτμοῦ θὰ ἔχουν ἱκανότητα ἀτμοπαραγωγῆς τοὐλάχιστον 1 λίβρας ἀτμοῦ καθ' ὥραν ἀνὰ 12 κυβικοὺς πόδας (ἢ 1 χιλιόγραμμον ἀνὰ 0,75 κυβικὰ μέτρα) τοῦ ὁλικοῦ ὄγκου τοῦ μεγίστου διαμερίσματος φορτίου τοῦ πλοίου. Ἐπὶ πλέον, ἡ Ἀρχὴ δέον νὰ βεβαιωθῇ ὅτι ὁ ἀτμὸς θὰ δύναται νὰ διατεθῇ ἀμέσως καὶ δὲν θὰ ἐξαρτᾶται τοῦτο ἐκ τῆς ἀφῆς τῶν λεβήτων καὶ ὅτι θὰ δύναται νὰ χορηγῆται συνεχῶς μέχρι τέλους τοῦ πλοῦ εἰς τὴν ἀπαιτουμένην ποσότητα, ἐπιπροσθέτως τοῦ ἀπαιτουμένου ἀτμοῦ διὰ τὰς κανονικὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου, περιλαμβανομένης τῆς προώσεως, καὶ, τέλος, ὅτι ἔχει γίνει πρόβλεψις διὰ τὸ ἀναγκαῖον ἐπὶ πλέον τροφοδοτικὸν ὕδωρ πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς ἀπαιτήσεως ταύτης.

(στ) Θὰ προβλέπεται ἠχητικὸν μέσον προειδοποιήσεως περὶ τῆς διοχετεύσεως τοῦ ἀερίου εἰς οἱονδήποτε χῶρον ἐργασίας.

Κανονισμὸς 59.

Αὐτόματον Σύστημα Ραντιστῆρος ἐπὶ Ἐπιβατηγῶν Πλοίων.

(α) Πᾶν αὐτόματον σύστημα ραντιστῆρος διὰ τὴν προστασίαν ἐναντίον πυρκαϊᾶς, ἀπαιτούμενον συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 51 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, θὰ εἶναι εἰς οἱανδήποτε στιγμὴν ἕτοιμον διὰ ἄμεσον χρῆσιν καὶ δὲν θὰ ἀπαιτῆται οἱαδήποτε ἐνέργεια ἐκ μέρους τοῦ πληρώματος διὰ τὴν θέσιν εἰς λειτουργίαν. Όταν εἶναι ἐγκατεστημένον τοιοῦτον σύστημα, θὰ τηρῆται φορτισμένον εἰς τὴν ἀναγκαίαν πίεσιν καὶ θὰ ὑπάρχῃ πρόβλεψις διὰ τὴν συνεχῆ παροχὴν ὕδατος.

(β) Τὸ σύστημα θὰ ὑποδιαιρῆται εἰς ἀριθμὸν τμημάτων ἐγκεκριμένων ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς καὶ θὰ προβλέπωνται αὐτόματοι ἀναγγελτῆρες, ἵνα ἀναγγέλλουν εἰς ἕνα ἢ περισσότερα κατάλληλα σημεῖα ἢ σταθμοὺς τὴν ὕπαρξιν ἢ ἔνδειξιν πυρκαϊᾶς, καθὼς καὶ τὴν θέσιν αὐτῆς.

(γ) Ἡ ἀντλία ἢ αἱ ἀντλίαι αἱ τροφοδοτοῦσαι τοὺς ραντιστῆρας θὰ εἶναι συνδεδεμέναι κατὰ τρόπον ὥστε νὰ τίθενται αὐτομάτως εἰς λειτουργίαν ὅταν λάβῃ χώραν πτῶσις πιέσεως ἐντὸς τοῦ συστήματος. Θὰ ὑπάρχῃ σύνδεσις μετὰ τῆς κυρίας σωληνώσεως πυρκαϊᾶς τοῦ πλοίου δι' ἑνὸς κοχλιωτοῦ ἐπιστομίου δυναμένου νὰ κλειδωθῇ καὶ ἑνὸς ἀντεπιστρεπτικοῦ ἐπιστομίου.

(δ) Ἑκάστη ἀντλία θὰ εἶναι ἱκανὴ νὰ τροφοδοτῇ δι' ὕδατος τὸν καθοριζόμενον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ἀριθμὸν ραντιστήρων εἰς ἀρκετὴν ποσότητα καὶ εἰς τὴν κατάλληλον πίεσιν εἰς τὰ στόμια τῶν ραντιστήρων, ὅταν ὁ ἀριθμὸς οὗτος τῶν ραντιστήρων εὑρίσκεται ἐν λειτουργίᾳ.

(ε) Θὰ ὑπάρχουν οὐχὶ ὀλιγώτεραι τῶν δύο πηγῶν ἐνεργείας διὰ τὰς ἀντλίας θαλασσίου ὕδατος, τοὺς ἀεροσυμπιεστὰς καὶ τοὺς αὐτομάτους ἀναγγελτῆρας. Όταν αἱ πηγαὶ ἐνεργείας εἶναι ἠλεκτρικαί, θὰ ὑπάρχῃ μία κυρία ἠλεκτρογεννήτρια καὶ μία πηγὴ ἐνεργείας κινδύνου. Ἡ μία τροφοδότησις ρεύματος θὰ λαμβάνεται ἀπὸ τὸν κύριον πίνακα διανομῆς, διὰ χωριστοῦ ἀγωγοῦ διατιθεμένου ἀποκλειστικῶς πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον. Οἱ δύο ἀγωγοὶ θὰ καταλήγουν εἰς ἕνα διακόπτην κείμενον πλησίον τοῦ σώματος τοῦ ραντιστῆρος καὶ ὁ διακόπτης θὰ τηρῆται ὑπὸ κανονικὰς συνθήκας κλειστὸς εἰς τὸν ἀγωγὸν τοῦ πίνακος διανομῆς κινδύνου. Ὁ διακόπτης οὗτος θὰ ἔχῃ εὐκρινῆ ἐνδεικτικὴν πλάκα καὶ δὲν θὰ ἐπιτρέπεται ἄλλος διακόπτης ἐπὶ τῶν δύο τούτων ἀγωγῶν.

(στ) Οἱ ραντιστῆρες θὰ τίθενται εἰς ἐνέργειαν εἰς θερμοκρασίας καθορισθησομένας ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς. Θὰ προβλέπωνται κατάλληλα μέσα διὰ τὴν περιοδικὴν δοκιμὴν πάντων τῶν αὐτομάτων συστημάτων.

(ζ) Όταν χρησιμοποιῆται ἡ Μέθοδος ΙΙ προστασίας ἐναντίον πυρκαϊᾶς εἰς ἐπιβατηγὸν πλοῖον τοῦ ὁποίου τὰ ὑπερκατασκευάσματα εἶναι κατεσκευασμένα ἐκ κράματος ἀλουμινίου, τὸ σύνολον τῆς μονάδος, περιλαμβανούσης τὴν ἀντλίαν τροφοδοτήσεως τῶν ραντιστήρων, τὴν δεξαμενὴν καὶ τὸν ἀεροσυμπιεστὴν θὰ τοποθετῆται εἰς θέσιν ἐγκεκριμένην ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, κειμένην εἰς ἀπόστασιν ἀπὸ τῶν χώρων τῶν λεβήτων καὶ τῶν μηχανῶν. Ἐὰν οἱ ἀγωγοί, οἱ συνδέοντες τὴν ἠλεκτρογεννήτριαν κινδύνου μετὰ τῆς μονάδος τοῦ συστήματος ραντιστήρων, διέρχωνται διὰ χώρου ὅπου ὑπάρχει κίνδυνος πυρκαϊᾶς, τὰ καλώδια θὰ εἶναι τύπου ἀνθεκτικοῦ εἰς τὸ πῦρ.

Κανονισμὸς 60.

Σταθερὸν Σύστημα Σβέσεως Πυρκαϊᾶς δι' Ἀφροῦ.

(α) Πᾶν σταθερὸν σύστημα σβέσεως πυρκαϊᾶς δι' ἀφροῦ θὰ πρέπει νὰ παρέχῃ ποσότητα ἀφροῦ ἀρκετὴν ὥστε νὰ καλύπτῃ εἰς πάχος 6 δακτύλων (ἢ 15 ἑκατοστομέτρων) τὴν μεγίστην ἐπιφάνειαν ἐπὶ τῆς ὁποίας δύναται νὰ διαχυθῇ πετρέλαιον καύσεως.

(β) Τοιοῦτο σύστημα θὰ ἐλέγχεται ἐκ μιᾶς ἢ περισσοτέρων εὐχερῶς προσιτῶν θέσεων κειμένων εἰς τὸ ἐξωτερικὸν τοῦ πρὸς προστασίαν χώρου καὶ αἱ θέσεις αὗται δὲν θὰ ἀπομονοῦνται ταχέως μὲ τὴν ἔναρξιν πυρκαϊᾶς.

Κανονισμὸς 61.

Συστήματα Ἐλέγχου Πυρκαϊᾶς.

(α) Πάντα τὰ ἀπαιτούμενα συστήματα ἐλέγχου πυρκαϊᾶς θὰ πρέπει νὰ δεικνύουν αὐτομάτως τὴν ὕπαρξιν ἢ ἔνδειξιν πυρκαϊᾶς, καθὼς καὶ τὴν θέσιν αὐτῆς. Οἱ ἐνδεῖκται θὰ εἶναι συγκεντρωμένοι, εἴτε ἐπὶ τῆς γεφύρας κυβερνήσεως, εἴτε εἰς ἄλλους σταθμοὺς ἐλέγχου ἔχοντας ἄμεσον ἐπικοινω-

νίαν μετὰ τῆς γεφύρας. Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν κατανομὴν 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, ἡ 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 σταθμοὺς τοὺς ἀναφερομένους εἰς τὴν παράγραφον (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. Τὰ συστήματα ἐλέγχου διὰ τοὺς χώρους φορτίου δὲν ἀπαιτεῖται νὰ ἔχουν ἠχητικὰ σήματα ἀναγγελίας πυρκαϊᾶς.

Κανονισμὸς 62.

Σταθερὰ Συστήματα Ραντίσεως Ὕδατος 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 ἐφοδιάζωνται δι' ἀκροφυσίων ἐγκεκριμένου 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 χειρίζωνται ἐξ εὐκόλως προσιτῶν θέσεων κειμένων ἐξωτερικῶς τῶν ὑπὸ προστασίαν χώρων καὶ αἵτινες 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 συνεπείᾳ πτώσεως τῆς πιέσεως ἐντὸς τοῦ συστήματος.

(ε) Ἡ ἀντλία θὰ εἶναι ἱκανὴ νὰ τροφοδοτῇ συγχρόνως, εἰς τὴν ἀπαιτουμένην πίεσιν, πάντα τὰ τμήματα τοῦ συστήματος ἐντὸς οἱουδήποτε τῶν ὑπὸ προστασίαν διαμερισμάτων. Ἡ ἀντλία καὶ τὰ μέσα χειρισμοῦ αὐτῆς θὰ ἐγκαθίστανται ἐξωτερικῶς τοῦ ὑπὸ προστασίαν χώρου ἢ χώρων. Ἡ ὕπαρξις 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 λαμβάνωνται εἰδικαὶ προφυλάξεις αἵτινες 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 ἀποτελῆται ἐκ μιᾶς ἀναπνευστικῆς συσκευῆς, ἑνὸς σωσιβίου ρυματίου, μιᾶς λυχνίας ἀσφαλείας καὶ ἑνὸς πελέκεως, ὡς ταῦτα περιγράφονται εἰς τὸν παρόντα Κανονισμόν.

(β) Ἡ ἀναπνευστικὴ συσκευὴ θὰ εἶναι ἐγκεκριμμένου τύπου καὶ δύναται νὰ εἶναι εἴτε :

(Ι) Κράνος καπνοῦ ἢ προσωπὶς καπνοῦ, τὰ ὁποῖα θὰ εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ καταλλήλου ἀερανταλίας καὶ σωλῆνος ἀέρος ἐπαρκοῦς μήκους ὥστε νὰ φθάνῃ ἀπὸ τοῦ ἀνοικτοῦ καταστρώματος καὶ εἰς ἀρκετὴν ἀπόστασιν ἀπὸ τοῦ στομίου κύτους ἢ θύρας μέχρι οἱουδήποτε σημείου τῶν κυτῶν φορτίου ἢ τῶν χώρων μηχανῶν. Ἐὰν πρὸς ἐπίτευξιν τούτου ἀπαιτῆται σωλὴν ἀέρος μήκους ὑπερβαίνοντος τοὺς 120 πόδας (ἢ 36 μέτρα), θὰ ἀντικαθίσταται διὰ μιᾶς αὐτονόμου ἀναπνευστικῆς συσκευῆς ἢ θὰ ἐφοδιάζεται διὰ ταύτης συμπληρωματικῶς κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς, εἴτε

(ΙΙ) Μία αὐτόνομος ἀναπνευστικὴ συσκευὴ δυναμένη νὰ λειτουργῇ διὰ χρονικὸν διάστημα καθορισθησόμερον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(γ) Ἑκάστη ἀναπνευστικὴ συσκευὴ θὰ ἔχῃ προσηρτημένον εἰς τὴν ζώνην ἢ εἰς τὸν ἱμάντα δι' εἰδικοῦ κόρακος ἓν σωσίβιον ρυμάτιον ἐπαρκοῦς μήκους καὶ ἀντοχῆς.

(δ) Ἡ λυχνία ἀσφαλείας (φορητὴ) θὰ εἶναι ἐγκεκριμένου τύπου. Αἱ λυχνίαι ἀσφαλείας θὰ εἶναι ἠλεκτρικαὶ καὶ θὰ ἔχουν ἐλαχίστην περίοδον καύσεως τριῶν ὡρῶν.

(ε) Ὁ πέλεκυς θὰ εἶναι τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.

Κανονισμὸς 64.

Διατάξεις Ἀπαιτούμεναι διὰ τὰ Ἐπιβατηγὰ Πλοῖα.

(α) Περιπολίαι καὶ Ἔλεγχος

(Ι) Εἰς πάντα τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα θὰ διατηρῆται μία ἀποδοτικὴ ὑπηρεσία περιπολίας, εἰς τρόπον ὥστε νὰ δύναται νὰ ἐλέγχεται πᾶσα ἐκδήλωσις πυρκαϊᾶς. Χειροκίνητοι ἀναγγελτῆρες θὰ ἐγκαθίστανται εἰς πάντας τοὺς χώρους ἐνδιαιτήσεως ἐπιβατῶν καὶ πληρώματος, ἵνα δύνανται οἱ περιπολοῦντες νὰ δίδουν ἀμέσως ἀναγγελίαν εἰς τὴν γέφυραν ἢ εἰς τὸν σταθμὸν ἐλέγχου πυρκαϊᾶς.

(ΙΙ) Θὰ προβλέπεται ἐγκεκριμένον σύστημα ἀναγγελίας ἢ σύστημα ἐλέγχου πυρκαϊᾶς, τὸ ὁποῖον θὰ ἀναγγέλῃ αὐτομάτως εἰς ἕνα ἢ περισσότερα σημεῖα ἢ σταθμοὺς ἐλέγχου, ὅπου οἱ ἀξιωματικοὶ καὶ τὸ πλήρωμα θὰ δύνανται νὰ ἀντιληφθῶσιν ὅσον τὸ δυνατὸν ταχύτερον τὴν ὕπαρξιν ἢ ἐκδήλωσιν πυρκαϊᾶς καὶ τὴν θέσιν αὐτῆς εἰς οἱονδήποτε μέρος τοῦ πλοίου, τὸ ὁποῖον κατὰ τὴν γνώμην τῆς Ἀρχῆς δὲν εἶναι προσιτὸν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν περιπολίας, ἐκτὸς ἐὰν ἤθελον ἀποδειχθῇ, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς, ὅτι τὸ πλοῖον ἐκτελεῖ πλόας τοιαύτης μικρᾶς διαρκείας, ὥστε νὰ μὴ δικαιολογῆται ἡ ἐφαρμογὴ τῆς παρούσης διατάξεως.

(β) Ἀντλίαι Πυρκαϊᾶς καὶ Σωληνώσεις Ὕδατος.

Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον θὰ ἐφοδιάζεται δι' ἀντλιῶν πυρκαϊᾶς, σωληνώσεων ὕδατος, λήψεων πυρκαϊᾶς καὶ εὐκάμπτων σωλήνων, ἅτινα θὰ πληροῦν τὸν Κανονισμὸν 56 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, καθὼς καὶ τὰς ἀκολούθους ἀπαιτήσεις :

(Ι) Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον ὁλικῆς χωρητικότητος 4.000 κόρων καὶ ἄνω, θὰ ἐφοδιάζεται διὰ τριῶν τοὐλάχιστον ἀντλιῶν πυρκαϊᾶς ἐχουσῶν ἀνεξάρτητον κίνησιν, ἕκαστον δὲ ἐπιβατηγὸν πλοῖον ὁλικῆς χωρητικότητος μικροτέρας τῶν 4.000 κόρων διὰ δύο τοὐλάχιστον τοιούτων ἀντλιῶν πυρκαϊᾶς.

(ΙΙ) Εἰς ἐπιβατηγὸν πλοῖον ὁλικῆς χωρητικότητος 1.000 κόρων καὶ ἄνω, ἡ διάταξις τῶν λήψεων θαλάσσης, τῶν ἀντλιῶν καὶ τῶν πηγῶν ἐνεργείας διὰ τὴν κίνησιν αὐτῶν, θὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐξασφαλίζεται ὅτι ἡ ἐκδήλωσις πυρκαϊᾶς εἰς ἓν οἱονδήποτε διαμέρισμα δὲν θὰ θέσῃ ἐκτὸς λειτουργίας πάσας τὰς ἀντλίας πυρκαϊᾶς.

(ΙΙΙ) Εἰς ἐπιβατηγὸν πλοῖον ὁλικῆς χωρητικότητος μικροτέρας τῶν 1.000 κόρων, αἱ διατάξεις θὰ εἶναι κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς.

(γ) Λήψεις Πυρκαϊᾶς, Εὔκαμπτοι Σωλῆνες καὶ Ἀκροσωλήνια.

(Ι) Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον θὰ ἐφοδιάζεται δι' ἀριθμοῦ εὐκάμπτων σωλήνων, ὅσους ἡ Ἀρχὴ ἤθελε κρίνει ἐπαρκεῖς. Θὰ ὑπάρχῃ εἷς τοὐλάχιστον εὔκαμπτος σωλὴν δι' ἑκάστην τῶν λήψεων πυρκαϊᾶς τῶν ἀπαιτουμένων ὑπὸ τῆς παραγράφου (δ) τοῦ Κανονισμοῦ 56 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καὶ οἱ εὔκαμπτοι οὗτοι σωλῆνες θὰ χρησιμοποιοῦνται μόνον διὰ τὸν σκοπὸν σβέσεως πυρκαϊᾶς ἢ διὰ τὴν δοκιμὴν τῶν συσκευῶν σβέ-

σεως πυρκαϊᾶς κατὰ τὰ γυμνάσια πυρκαϊᾶς καὶ τὰς ἐπιθεωρήσεις.

(ΙΙ) Εἰς τοὺς χώρους ἐνδιαιτήσεως, ὑπηρετικοὺς 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.

(ΙΙΙ) Εἰς πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον ἡ διάταξις θὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε δύο τοὐλάχιστον προβολαὶ ὕδατος νὰ δύνανται νὰ φθάνουν εἰς οἱονδήποτε σημεῖον χώρου φορτίου ὅταν οὗτος εἶναι κενός.

(ΙV) Πᾶσαι αἱ λήψεις πυρκαϊᾶς ἐντὸς τῶν μηχανοστασίων τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, ἐχόντων πετρελαιολέβητας ἢ μηχανὰς προώσεως τύπου ἐσωτερικῆς καύσεως, θὰ εἶναι ἐφωδιασμέναι δι' εὐκάμπτων σωλήνων οἵτινες θὰ ἔχουν, ἐπὶ πλέον 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 διεθνοῦς τύπου Συνδέσεως μετὰ τῆς Ξηρᾶς.

(Ι) Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον ὁλικῆς χωρητικότητος 1 000 κόρων καὶ ἄνω, θὰ ἐφοδιάζεται δι' ἑνὸς τοὐλάχιστον διεθνοῦς συνδέσμου συνδέσεως μετὰ ξηρᾶς, πληροῦντος τὸν Κανονισμὸν 56 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(ΙΙ) Θὰ ὑπάρχῃ δυνατότης ὥστε ἡ σύνδεσις αὕτη νὰ χρησιμοποιῆται εἰς ἑκατέραν τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου.

(ε) Φορητοὶ Πυροσβεστῆρες ἐντὸς Χώρων Ἐνδιαιτήσεως καὶ Ὑπηρετικῶν.

Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον θὰ ἐφοδιάζεται ἐντὸς τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως 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.

(Ι) Οἱ χῶροι φορτίου τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων ὁλικῆς χωρητικότητος 1.000 κόρων καὶ ἄνω θὰ προστατεύωνται διὰ σταθεροῦ συστήματος σβέσεως πυρκαϊᾶς δι' ἀερίου, πληροῦντος τοὺς ὅρους τοῦ Κανονισμοῦ 58 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(ΙΙ) Ὅταν ἀποδεικνύεται, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς, ὅτι ἐπιβατηγὸν πλοῖον ἐκτελεῖ πλόας μικρᾶς διαρκείας, ὥστε νὰ μὴ κρίνεται εὔλογος ἡ ἐφαρμογὴ τῶν ἀπαιτουμένων ὑπὸ τοῦ ἐδαφίου (1) τῆς παρούσης παραγράφου, καθὼς καὶ εἰς ἐπιβατηγὰ πλοῖα ὁλικῆς 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 χῶροι ἐντὸς τῶν ὁποίων εὑρίσκονται οἱ κύριοι ἢ οἱ βοηθητικοὶ πετρελαιολέβητες ἢ οἱ χῶροι οἱ περιέχοντες τὰ μηχανήματα διὰ τὴν καῦσιν τοῦ πετρελαίου ἢ τὰς δεξαμενὰς κατακαθίσεως τοῦ πετρελαίου, θὰ διέπωνται ὑπὸ τῶν κατωτέρω διατάξεων.

(Ι) Θὰ ὑπάρχῃ μία οἱαδήποτε τῶν κατωτέρω σταθερῶν ἐγκαταστάσεων σβέσεως πυρκαϊᾶς.

(1) Ἓν 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 ράντισιν ὑπὸ πίεσιν ἢ δι' ἀφροῦ πρὸς ἀντιμετώπισιν πυρκαϊᾶς ἄνωθεν τῶν ἐλασμάτων τοῦ δαπέδου τοῦ κύτους).

Εἰς ἑκάστην περίπτωσιν, ἐὰν τὰ μηχανοστάσια καὶ τὰ λεβητοστάσια δὲν εἶναι ἐντελῶς κεχωρισμένα, ἢ ἐὰν πετρέλαιον καύσιμον δύναται νὰ διαρρεύσῃ ἐκ τοῦ λεβητοστασίου ἐντὸς τῶν κυτῶν τοῦ μηχανοστασίου, τὸ σύνολον τῶν μηχανοστασίων καὶ λεβητοστασίων θὰ θεωρῆται ὡς ἓν διαμέρισμα.

(ΙΙ) Θὰ ὑπάρχουν δύο τοὐλάχιστον φορητοὶ πυροσβεστῆρες, ἐγκεκριμένου τύπου, παρέχοντες ἀφρὸν ἢ ἕτερον ἐγκεκριμένον κατάλληλον μέσον διὰ τὴν σβέσιν πυρκαϊᾶς πετρελαίου, εἰς ἕκαστον χῶρον ὑπηρετήσεως λεβήτων ἑκάστου λεβητοστασίου καὶ εἰς ἕκαστον χῶρον εἰς τὸν ὁποῖον ὑπάρχει μέρος τῆς ἐγκαταστάσεως καύσεως πετρελαίου. Θὰ ὑπάρχῃ εἷς τοὐλάχιστον πυροσβεστὴρ ἀφροῦ, ἐγκεκριμένου τύπου, περιεκτικότητος τοὐλάχιστον 30 γαλλονίων (ἢ 136 λίτρων) ἢ ἰσοδυνάμου, ἐντὸς ἑκάστου λεβητοστασίου. Οἱ πυροσβεστῆρες οὗτοι θὰ ἐφοδιάζωνται δι' εὐκάμπτων σωλήνων ἐπὶ ἐξελίκτρων διὰ νὰ δύνανται νὰ φθάνουν εἰς οἱονδήποτε μέρος τοῦ λεβητοστασίου καὶ εἰς τοὺς χώρους τοὺς περιλαμβάνοντας οἱονδήποτε μέρος τῶν ἐγκαταστάσεων, σχετικῶν πρὸς τὸ πετρέλαιον καύσεως.

(ΙΙΙ) Ἐντὸς ἑκάστου χώρου ὑπηρετήσεως λεβήτων θὰ ὑπάρχῃ δοχεῖον περιέχον ἄμμον, πριονίδια ἐμβεβαπτισμένα εἰς νάτριον ἢ ἄλλο ἐγκεκριμένον ξηρὸν ὑλικὸν καὶ εἰς ποσότητα τὴν ὁποίαν ἤθελε καθορίσει ἡ Ἀρχή. Ἐναλλακτικῶς, δύναται τοῦτο νὰ ἀντικατασταθῇ δι' ἑνὸς φορητοῦ πυροσβεστῆρος ἐγκεκριμένου τύπου.

(η) Συσκευαὶ Σβέσεως Πυρκαϊᾶς ἐντὸς Χώρων περιεχόντων Μηχανὰς Τύπου Ἐσωτερικῆς Καύσεως.

Ὅταν χρησιμοποιοῦνται μηχαναὶ τύπου ἐσωτερικῆς καύσεως, εἴτε (1) διὰ κυρίαν πρόωσιν ἢ (2) διὰ βοηθητικοὺς σκοπούς, ὁλικῆς ἱπποδυνάμεως οὐχὶ μικροτέρας τῶν 1.000 b.h.p. ἐπὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων, θὰ προβλέπωνται αἱ κατωτέρω διατάξεις :

(Ι) Θὰ ὑπάρχῃ μία τῶν σταθερῶν ἐγκαταστάσεων τῶν ἀπαιτουμένων ὑπὸ τοῦ ἐδαφίου (ζ) (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(ΙΙ) Θὰ ὑπάρχῃ ἐντὸς ἑκάστου χώρου μηχανῶν εἷς πυροσβεστὴρ ἀφροῦ, ἐγκεκριμένου τύπου, περιεκτικότητος οὐχὶ μικροτέρας τῶν 10 γαλλονίων (ἢ 45 λίτρων) ἢ ἰσοδυνάμου, καθὼς ἐπίσης ἀνὰ εἷς φορητὸς πυροσβεστὴρ ἀφροῦ ἐγκεκριμένου τύπου ἀνὰ 1.000 b.h.p. τῶν μηχανῶν ἢ μέρος τῆς ἰσχύος ταύτης. Ὁ ὁλικὸς ὅμως ἀριθμὸς τῶν φορητῶν πυροσβεστήρων τούτων δὲν θὰ εἶναι κατώτερος τῶν δύο καὶ δὲν ἀπαιτεῖται νὰ ὑπερβαίνῃ τοὺς ἕξ.

(θ) Διατάξεις Σβέσεως Πυρκαϊᾶς ἐντὸς Χώρων περιεχόντων Ἀτμοστροβίλους καὶ μὴ ἀπαιτούντων Σταθερὰς Ἐγκαταστάσεις.

Ἡ Ἀρχὴ θὰ ἐξετάσῃ εἰδικῶς τὰς ἀπαιτουμένας διατάξεις σβέσεως πυρκαϊᾶς ἐντὸς χώρων περιλαμβανόντων ἀτμοστροβίλους οἵτινες χωρίζονται ἀπὸ τὰ λεβητοστάσια διὰ στεγανῶν διαφραγμάτων.

(ι) Ἐξαρτήσεις Πυροσβέστου.

Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον θὰ φέρῃ δύο τοὐλάχιστον ἐξαρτήσεις πυροσβέστου, ἑκάστης πληρούσης τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 63 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. Ὅταν τὸ πλοῖον ἔχῃ ὁλικὴν χωρητικότητα ὑπερβαίνουσαν τοὺς 10.000 κόρους, θὰ φέρωνται τρεῖς τοὐλάχιστον ἐξαρτήσεις καὶ ὅταν ὑπερβαίνῃ τοὺς 20.000 κόρους θὰ φέρωνται τέσσαρες τοὐλάχιστον ἐξαρτήσεις. Αἱ ἐξαρτήσεις αὗται θὰ εὑρίσκων-

ται εἰς θέσεις ἐπαρκῶς ἀπομεμακρυσμένας μεταξύ των καὶ θὰ εἶναι ἕτοιμαι πρὸς χρῆσιν.

Κανονισμὸς 65.

Ἀπαιτήσεις διὰ Φορτηγὰ Πλοῖα.

(α) Ἐφαρμογή.

Ὅταν λόγῳ τοῦ ὁρίου τῆς ἐλαχίστης ὁλικῆς χωρητικότητος τὰ μικρότερα πλοῖα εἰς τὰ ὁποῖα ἐφαρμόζονται οἱ παρόντες Κανονισμοί, δὲν καλύπτωνται ὑπὸ εἰδικῶν ἀπαιτήσεων, αἱ διατάξεις διὰ τὸν ἔλεγχον καὶ τὴν σβέσιν πυρκαϊᾶς θὰ εἶναι κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς.

(β) Ἀντλίαι Πυρκαϊᾶς καὶ Σωληνώσεις Πυρκαϊᾶς,

Πᾶν φορτηγὸν πλοῖον θὰ ἐφοδιάζεται δι' ἀντλιῶν, σωληνώσεων ὕδατος, λήψεων πυρκαϊᾶς καὶ εὐκάμπτων σωλήνων πληρούντων τὸν Κανονισμὸν 56 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, καθὼς καὶ τὰς κατωτέρω ἀπαιτήσεις :

(Ι) Πᾶν φορτηγὸν πλοῖον ὁλικῆς χωρητικότητος 1.000 κόρων καὶ ἄνω θὰ ἐφοδιάζεται διὰ δύο ἀντλιῶν ἐχουσῶν ἀνεξάρτητον κίνησιν.

(ΙΙ) Ἐπὶ φορτηγοῦ πλοίου ὁλικῆς χωρητικότητος 1.000 κόρων καὶ ἄνω, ἐὰν πυρκαϊὰ εἰς οἱονδήποτε διαμέρισμα δύναται νὰ θέσῃ πάσας τὰς ἀντλίας ἐκτὸς λειτουργίας, δέον νὰ ὑπάρχῃ ἕτερον ἐναλλακτικὸν μέσον ἐπὶ τοῦ πλοίου διὰ τὴν σβέσιν τῆς πυρκαϊᾶς. Εἰς φορτηγὸν πλοῖον ὁλικῆς χωρητικότητος 2.000 κόρων καὶ ἄνω τὸ ἐναλλακτικὸν τοῦτο μέσον θὰ εἶναι μία μόνιμος ἀντλία κινδύνου, ἔχουσα ἀνεξάρτητον κίνησιν. Ἡ ἀντλία αὕτη κινδύνου θὰ εἶναι ἱκανὴ νὰ ἐκτοξεύῃ δύο προβολὰς ὕδατος κατὰ τὴν ἔγκρισιν τῆς Ἀρχῆς.

(γ) Λήψεις Πυρκαϊᾶς, Εὔκαμπτοι Σωλῆνες καὶ Ἀκροσωλήνια.

(Ι) Εἰς φορτηγὰ πλοῖα ὁλικῆς χωρητικότητος 1.000 κόρων καὶ ἄνω, ὁ ἀριθμὸς τῶν εὐκάμπτων σωλήνων διὰ τῶν ὁποίων θὰ ἐφοδιάζωνται, ἑκάστου πλήρους μετὰ τῶν συνδέσμων καὶ τῶν ἀκροσωληνίων, θὰ εἶναι εἷς ἀνὰ 100 πόδας μήκους πλοίου καὶ εἷς ἀνταλλακτικός, ἀλλὰ εἰς οὐδεμίαν περίπτωσιν μικρότερος τῶν πέντε ἐν συνόλῳ. Ὁ ἀριθμὸς οὗτος δὲν περιλαμβάνει τοὺς εὐκάμπτους σωλήνας τοὺς ἀπαιτουμένους εἰς οἱονδήποτε μηχανοστάσιον ἢ λεβητοστάσιον. Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ αὐξήσῃ τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀπαιτουμένων εὐκάμπτων σωλήνων ὥστε νὰ ἐξασφαλίζεται ὅτι ὑπάρχει, ἐν παντὶ χρόνῳ, ἀρκετὸς ἀριθμὸς τοιούτων καὶ εἰς προσιτὴν θέσιν, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν τοῦ τύπου τοῦ πλοίου καὶ τῆς φύσεως τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου.

(ΙΙ) Ἐντὸς τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως καὶ τῶν μηχανῶν, ὁ ἀριθμὸς καὶ ἡ θέσις τῶν λήψεων πυρκαϊᾶς θὰ εἶναι τοιαῦτα ὥστε νὰ πληροῦν τὰς ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (δ) τοῦ Κανονισμοῦ 56 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(ΙΙΙ) Εἰς τὰ φορτηγὰ πλοῖα αἱ διατάξεις θὰ εἶναι τοιαῦται ὥστε δύο τοὐλάχιστον προβολαὶ ὕδατος νὰ δύνανται νὰ φθάσουν εἰς οἱονδήποτε μέρος παντὸς χώρου φορτίου ὅταν οὗτος εἶναι κενός.

(ΙV) Ὅλαι αἱ λήψεις πυρκαϊᾶς ἐντὸς τῶν χώρων μηχανῶν τῶν φορτηγῶν πλοίων ἐχόντων πετρελαιολέβητας ἢ προωστηρίους μηχανὰς τύπου ἐσωτερικῆς καύσεως, θὰ ἐφοδιάζωνται δι' εὐκάμπτων σωλήνων ἐχόντων, ἐπὶ πλέον τῶν ἀκροσωληνίων τῶν ἀπαιτουμένων ὑπὸ τῆς παραγράφου (ζ) τοῦ Κανονισμοῦ 56 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἀκροσωλήνια κατάλληλα διὰ τὴν ἐκτόξευσιν ὕδατος ἐπὶ πετρελαίου, ἢ ἐναλλακτικῶς ἀκροσωλήνια δι' ἀμφοτέρους τοὺς σκοπούς.

(δ) Σύνδεσμος διεθνοῦς τύπου Συνδέσεως μετὰ τῆς Ξηρᾶς.

(Ι) Πᾶν φορτηγὸν πλοῖον ὁλικῆς χωρητικότητος 1.000 κόρων καὶ ἄνω θὰ ἐφοδιάζεται δι' ἑνὸς τοὐλάχιστον συνδέσμου διεθνοῦς τύπου συνδέσεως μετὰ τῆς ξηρᾶς, ὅστις θὰ πληροῖ τοὺς ὅρους τοῦ Κανονισμοῦ 56 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(ΙΙ) Θὰ ὑπάρχῃ δυνατότης ὥστε ἡ σύνδεσις αὕτη νὰ χρησιμοποιῆται εἰς ἑκατέραν τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου.

(ε) Φορητοὶ Πυροσβεστῆρες ἐντὸς Χώρων Ἐνδιαιτήσεως καὶ Ὑπηρετικῶν.

Πᾶν φορτηγὸν πλοῖον θὰ ἐφοδιάζεται ἐντὸς τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως καὶ τῶν ὑπηρετικῶν διὰ πυροσβεστήρων ἐγκεκριμένου τύπου, τὸν ὁποῖον ἡ Ἀρχὴ κρίνει κατάλληλον, καὶ εἰς ἐπαρκῆ ἀριθμόν. Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ὁ ἀριθμὸς αὐτῶν δὲν θὰ εἶναι μικρότερος τῶν πέντε διὰ πλοῖα ὁλικῆς χωρητικότητος 1.000 κόρων καὶ ἄνω.

(στ) Σύστημα Μονίμου Ἐγκαταστάσεως Σβέσεως Πυρκαϊᾶς δι' Ἀερίου ἐντὸς Χώρων Φορτίου.

(Ι) Οἱ χῶροι φορτίου πλοίων ὁλικῆς χωρητικότητος 2.000 κόρων καὶ ἄνω, θὰ προστατεύωνται διὰ μονίμου συστήματος σβέσεως πυρκαϊᾶς δι' ἀερίου πληροῦντος τοὺς ὅρους τοῦ Κανονισμοῦ 58 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν χρῆσιν ἀτμοῦ ἀντὶ ἀερίου, ἐὰν αἱ διατάξεις πληροῦν τοὺς ὅρους τῆς παραγράφου (ε) τοῦ Κανονισμοῦ 58 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(ΙΙ) Εἰς τὰ δεξαμενόπλοια, ἐγκαταστάσεις διοχετεύουσαι ἀφρὸν ἐσωτερικῶς καὶ ἐξωτερικῶς τῶν πετρελαιοδεξαμενῶν, δύνανται νὰ γίνουν παραδεκταὶ ὡς κατάλληλον ἐναλλακτικὸν τοῦ ἀερίου ἢ τοῦ ἀτμοῦ. Αἱ λεπτομέρειαι τοιαύτης ἐγκαταστάσεως θὰ τυγχάνουν τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.

(ΙΙΙ) Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἀπαλλάξῃ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ἀπαιτήσεων τῶν ἐδαφίων (Ι) καὶ (ΙΙ) τῆς παραγράφου ταύτης εἰς τὰ κύτη φορτίου παντὸς πλοίου (ἐκτὸς τῶν δεξαμενῶν δεξαμενοπλοίου).

(1) Ἐὰν προβλέπωνται χαλύβδινα καλύμματα κυτῶν καὶ ἀποτελεσματικὰ μέσα κλεισίματος πάντων τῶν ἀνεμιστήρων καὶ τῶν λοιπῶν ἀνοιγμάτων ἅτινα ἄγουσιν εἰς τὰ κύτη φορτίου.

(2) Ἐὰν τὸ πλοῖον ἔχῃ κατασκευασθῇ καὶ προορίζεται ἀποκλειστικῶς διὰ μεταφορὰν τοιούτων φορτίων, ὡς μεταλλεύματα, γαιάνθρακας ἢ σιτηρά.

(3) Ὅταν ἀποδεικνύεται κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς ὅτι τὸ πλοῖον ἐκτελεῖ πλόας τοιαύτης μικρᾶς διαρκείας ὥστε νὰ μὴ θεωρῆται εὔλογος ἡ ἐφαρμογὴ τῆς ἀπαιτήσεως ταύτης.

(ΙV) Ἐπὶ πλέον τῆς ὑποχρεώσεως νὰ πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ τούτου, πᾶν φορτηγὸν πλοῖον ὅταν μεταφέρῃ ἐκρηκτικὰς ὕλας τοιαύτης φύσεως ἢ τοιαύτης ποσότητος, μὴ ἐπιτρεπομένων ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 8 τοῦ Κεφαλαίου VII τῆς παρούσης Συμβάσεως, θὰ πληροῖ τὰς ἀκολούθους ἀπαιτήσεις :

(1) Δὲν θὰ χρησιμοποιῆται ἀτμὸς πρὸς τὸν σκοπὸν σβέσεως πυρκαϊᾶς ἐντὸς οἱουδήποτε διαμερίσματος περιέχοντος ἐκρηκτικὰς ὕλας. Πρὸς τὸν σκοπὸν ἐφαρμογῆς τοῦ ἐδαφίου τούτου, ἡ λέξις «διαμέρισμα» σημαίνει πάντας τοὺς χώρους τοὺς περιλαμβανομένους μεταξὺ δύο μονίμων παρακειμένων διαφραγμάτων καὶ περιλαμβάνει τὸ κατώτερον κύτος φορτίου καὶ πάντας τοὺς χώρους φορτίου ἀνωθεν αὐτοῦ. Ὅλος ὁ χῶρος ὑποφράγματος σέλτερντὲκ, ὅστις δὲν ὑποδιαιρεῖται δι' ἐγκαρσίων χαλυβδίνων διαφραγμάτων, τῶν ὁποίων τὰ ἀνοίγματα δύνανται νὰ κλείωνται διὰ χαλυβδίνων ἐλασμάτων, θεωρεῖται ὡς ἓν διαμέρισμα διὰ τὸν σκοπὸν ἐφαρμογῆς τοῦ ἐδαφίου τούτου. Ὅταν ὑπάρχουν ἐγκάρσια χαλύβδινα διαφράγματα μετὰ ἀνοιγμάτων κλειομένων διὰ χαλυβδίνων ἐλασμάτων, οἱ περιλαμβανόμενοι χῶροι εἰς τὸ κατάστρωμα σελτερντὲκ δύνανται νὰ θεωροῦνται ὡς μέρος τοῦ διαμερίσματος ἢ τῶν διαμερισμάτων τῶν κειμένων κάτωθεν αὐτοῦ.

(2) Ἐπὶ πλέον, εἰς ἕκαστον διαμέρισμα τὸ ὁποῖον περιέχει ἐκρηκτικὰς ὕλας καὶ εἰς τὰ παρακείμενα διαμερίσματα

φορτίου, θὰ ἐγκαθίσταται σύστημα ἐλέγχου καπνοῦ ἢ πυρκαϊᾶς εἰς ἕκαστον χῶρον φορτίου.

(ζ) Συσκευαὶ Σβέσεως Πυρκαϊᾶς ἐντὸς Λεβητοστασίων κλπ.

Εἰς τὰ φορτηγὰ πλοῖα ὁλικῆς χωρητικότητος 1.000 κόρων 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 θὰ προβλέπωνται αἱ ἀκόλουθοι διατάξεις :

(Ι) Θὰ ὑπάρχῃ μία οἱαδήποτε τῶν κατωτέρω μονίμων ἐγκαταστάσεων σβέσεως πυρκαϊᾶς :

(1) Ἓν σύστημα ραντίσεως ὕδατος ὑπὸ πίεσιν, τὸ ὁποῖον θὰ πληροῖ τοὺς ὅρους τοῦ Κανονισμοῦ 62 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(2) Μία ἐγκατάστασις σβέσεως πυρκαϊᾶς δι' ἀερίου, ἡ ὁποία θὰ πληροῖ τοὺς ὅρους τοῦ Κανονισμοῦ 58 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(3) Μία μόνιμος ἐγκατάστασις ἀφροῦ, ἥτις θὰ 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 ἄνωθεν τῶν ἐλασμάτων τοῦ δαπέδου τοῦ κύτους).

Εἰς ἑκάστην περίπτωσιν, ἐὰν τὰ μηχανοστάσια καὶ τὰ λεβητοστάσια δὲν εἶναι ἐντελῶς κεχωρισμένα, ἢ ἐὰν πετρέλαιον καύσιμον δύναται νὰ διαρρεύσῃ ἐκ τοῦ λεβητοστασίου ἐντὸς τῶν παραπυθμενίδων τοῦ μηχανοστασίου, τὸ σύνολον τῶν χώρων μηχανοσταίου καὶ λεβητοστασίου θὰ θεωρῆται ὡς ἓν διαμέρισμα.

(ΙΙ) Θὰ ὑπάρχουν δύο τοὐλάχιστον φορητοὶ πυροσβεστῆρες ἐγκεκριμένου τύπου, ἀφροῦ ἢ ἄλλου ἐγκεκριμένου καταλλήλου μέσου διὰ τὴν σβέσιν πυρκαϊᾶς πετρελαίου, εἰς ἕκαστον χῶρον ὑπηρετήσεως λεβήτων ἑκάστου λεβητοστασίου καὶ εἰς ἕκαστον χῶρον εἰς τὸν ὁποῖον ὑπάρχει μέρος τῆς ἐγκαταστάσεως καύσεως πετρελαίου. Ἐπιπροσθέτως, θὰ ὑπάρχῃ εἷς τουλάχιστον πυροσβεστὴρ τῶν αὐτῶν χαρακτηριστικῶν, περιεκτικότητος 2 γαλλονίων (ἢ 9 λίτρων) δι' ἕκαστον καυστῆρα, ἡ δὲ ὁλικὴ περιεκτικότης τοῦ ἐπιπροσθέτου ἢ ἐπιπροσθέτων πυροσβεστήρων δὲν ἀπαιτεῖται νὰ ὑπερβαίνῃ τὰ 10 γαλλόνια (ἢ 45 λίτρα) δι' ἕκαστον λεβητοστάσιον.

(ΙΙΙ) Ἐντὸς ἑκάστου χώρου ὑπηρετήσεως λεβήτων θὰ ὑπάρχῃ δοχεῖον περιέχον ἄμμον, πριονίδια ἐμβεβαπτισμένα εἰς νάτριον ἢ ἄλλο ἐγκεκριμένον ξηρὸν ὑλικὸν καὶ εἰς ποσότητα τὴν ὁποίαν ἤθελε καθορίσει ἡ Ἀρχή. Ἐναλλακτικῶς, δύναται τοῦτο νὰ ἀντικατασταθῇ δι' ἑνὸς φορητοῦ πυροσβεστῆρος 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 βοηθητικοὺς σκοποὺς ὁλικῆς ἱπποδυνάμεως οὐχὶ μικροτέρας τῶν 1 000 b.h.p. εἰς φορτηγὸν πλοῖον ὁλικῆς χωρητικότητος 1.000 κόρων καὶ ἄνω, θὰ προβλέπωνται αἱ κατωτέρω διατάξεις :

(Ι) Θὰ ὑπάρχῃ μία τῶν Μονίμων ἐγκαταστάσεων τῶν ἀπαιτουμένων ὑπὸ τοῦ ἐδαφίου (ζ) (Ι) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(ΙΙ) Θὰ ὑπάρχῃ ἐντὸς ἑκάστου χώρου μηχανῶν εἷς πυροσβεστὴρ ἀφροῦ ἐγκεκριμένου τύπου, περιεκτικότητος οὐχὶ μικροτέρας τῶν 10 γαλλονίων (ἢ 45 λίτρων) ἢ ἰσοδυνάμου, καθὼς ἐπίσης εἷς φορητὸς πυροσβεστὴρ ἀφροῦ ἐγκεκριμένου τύπου, ἀνὰ 1.000 b.h.p. τῶν μηχανῶν ἢ μέρους τῆς ἰσχύος ταύτης. Ὁ ὁλικὸς ὅμως ἀριθμὸς τῶν φορητῶν πυροσβεστήρων τούτων δὲν θὰ εἶναι κατώτερος τῶν δύο καὶ δὲν ἀπαιτεῖται νὰ ὑπερβαίνῃ τοὺς ἕξ.

(θ) Διατάξεις Σβέσεως Πυρκαϊᾶς ἐντὸς Χώρων περιεχόντων Ἀτμοστροβίλους καὶ μὴ ἀπαιτούντων Μονίμους Ἐγκαταστάσεις.

Ἡ Ἀρχὴ θὰ ἐξετάσῃ εἰδικῶς τὰς ἀπαιτουμένας διατάξεις σβέσεως πυρκαϊᾶς ἐντὸς χώρων περιλαμβανόντων ἀτμοστροβίλους, οἵτινες χωρίζονται ἀπὸ τὰ λεβητοστάσια διὰ στεγανῶν διαφραγμάτων.

(ι) Ἐξάρτησις Πυροσβέστου.

Πᾶν φορτηγὸν πλοῖον θὰ φέρῃ μίαν τοὐλάχιστον ἐξάρτησιν πυροσβέτου πληροῦσαν τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 63 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

Κανονισμὸς 66.

Δυνατότης Ἀμέσου Χρησιμοποιήσεως τῶν Συσκευῶν Σβέσεως Πυρκαϊᾶς.

Αἱ συσκευαὶ σβέσεως πυρκαϊᾶς ἐπὶ τῶν νέων καὶ τῶν ὑπαρχόντων ἐπιβατηγῶν πλοίων καὶ ἐπὶ φορτηγῶν πλοίων θὰ τηροῦνται εἰς καλὴν κατάστασιν καὶ θὰ εἶναι ἕτοιμαι πρὸς ἄμεσον χρῆσιν ἀνὰ πάντα χρόνον κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ.

Κανονισμὸς 67.

Ἀποδοχὴ Ἰσοδυνάμων.

Ὅπου εἰς τὸ παρὸν Μέρος τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καθορίζεται εἰδικὸς τύπος συσκευῆς, ἐφοδίου, μέσου σβέσεως πυρκαϊᾶς ἢ διατάξεως, δύναται νὰ ἐπιτραπῇ ἕτερος τύπος συσκευῆς κλπ., ὑπὸ τὴν πρόβλεψιν ὅτι ἡ Ἀρχὴ ἤθελε πεισθῇ ὅτι ταῦτα δὲν εἶναι μικροτέρας ἀποδόσεως.

ΜΕΡΟΣ ΣΤ'

Γενικαὶ Προφυλάξεις Πυρκαϊᾶς.

((Τὸ Μέρος ΣΤ' ἐφαρμόζεται εἰς τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα καὶ τὰ φορτηγὰ πλοῖα).

Κανονισμὸς 68.

Μέσα διαφυγῆς.

(α) Ἐπιβατηγὰ Πλοῖα.

(Ι) Ἐντὸς καὶ ἐξ ὅλων τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως τῶν ἐπιβατῶν καὶ τοῦ πληρώματος καὶ τῶν χώρων οἵτινες χρησιμοποιοῦνται ὑπὸ τοῦ πληρώματος, ἐξαιρέσει τῶν χώρων μηχανῶν, θὰ προβλέπωνται κλίμακες καὶ κατακόρυφοι κλίμακες, εἰς τρόπον ὥστε νὰ ὑπάρχουν μέσα ἀμέσου διαφυγῆς πρὸς τὸ κατάστρωμα ἐπιβιβάσεως ἐπὶ τῶν σωσιβίων λέμβων. Ἰδιαιτέρως θὰ λαμβάνωνται αἱ κάτωθι προφυλάξεις :

(1) Δύο μέσα διαφυγῆς, τὸ ἓν τοὐλάχιστον τῶν ὁποίων θὰ εἶναι ἐλεύθερον στεγανῶν θυρῶν, θὰ προβλέπωνται δι' ἕκαστον στεγανὸν διαμέρισμα ἢ ὁμοίως περιωρισμένου χώρου ἢ συγκροτήματος χώρων κάτωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν. Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἀπαλλάξῃ τοῦ ἑνὸς ἐκ τῶν μέσων τούτων, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς φύσεως καὶ τῆς θέσεως τῶν ἀφορώντων χώρων καὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν προσώπων τὰ ὁποῖα κανονικῶς δύνανται νὰ ἐνδιαιτῶνται ἢ νὰ ἀπασχολοῦνται ἐκεῖ.

(2) Ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν θὰ ὑπάρχουν δύο τοὐλάχιστον μέσα διαφυγῆς ἐξ ἑκάστης κυρίας κατακορύφου ζώνης ἢ ἄλλου ὁμοίως περιωρισμένου χώρου ἢ συγκροτήματος χώρων, ἐκ τῶν ὁποίων τὸ ἓν τοὐλάχιστον θὰ δίδῃ πρόσβασιν εἰς κλίμακα ἥτις συνιστᾷ κατακόρυφον διέξοδον.

(3) Τὸ ἓν τοὐλάχιστον μέσον διαφυγῆς θὰ εἶναι διὰ μέσου μιᾶς εὐκόλως προσιτῆς κλίμακος μετὰ περιφράγματος, τὸ ὁποῖον θὰ προβλέπῃ, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, συνεχῆ 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 θὰ τυγχάνουν τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.

(ΙΙ) Ἐντὸς τῶν χώρων μηχανῶν θὰ προβλέπωνται δύο μέσα διαφυγῆς, ἓξ ἑκάστου μηχανοστασίου, σήραγγος ἀξόνων καὶ λεβητοστασίου, τὸ ἓν ἐκ τῶν ὁποίων δύναται νὰ εἶναι μία στεγανὴ θύρα. Ἐντὸς τῶν χώρων μηχανῶν, ὅταν δὲν ὑπάρχῃ στεγανὴ θύρα, τὰ δύο μέσα διαφυγῆς θὰ συνίστανται ἐκ δύο συγκροτημάτων κλιμάκων χαλυ-

βδίνων, εἰς ὅσον τὸ δυνατὸν μεγαλειτέραν μεταξὺ αὐτῶν ἀπόστασιν, αἵτινες θὰ ἄγουν εἰς τὰς θύρας ἐπὶ τοῦ φωταγωγοῦ τοῦ μηχανοστασίου, ὁμοίως κεχωρισμένων μεταξύ των καὶ διὰ τῶν ὁποίων θὰ προβλέπεται διαφυγὴ πρὸς τὸ κατάστρωμα ἐπιβιβάσεως ἐπὶ τῶν λέμβων. Εἰς τὴν περίπτωσιν πλοίων ὁλικῆς χωρητικότητος μικροτέρας τῶν 2.000 κόρων, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἀπαλλάξῃ τῆς παρούσης ἀπαιτήσεως, λαμβάνομένου ὑπ' ὄψιν τοῦ πλάτους καὶ τῆς διατάξεως τοῦ φωταγωγοῦ.

(β) Φορτηγὰ Πλοῖα.

Ἐντὸς καὶ ἐκ πάντων τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως 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.

(ΙΙ) Ἐντὸς τῶν χώρων μηχανῶν θὰ ἐφαρμόζωνται αἱ ἀπαιτήσεις τοῦ ἐδαφίου (α) (ΙΙ) 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 δακτυλιοειδῶν χώρων πέριξ τῶν καπνοδόχων καὶ τῶν ἄλλων ἀνοιγμάτων τῶν χώρων τούτων. Τὰ μέσα ταῦτα θὰ δύνανται νὰ χειρίζωνται ἐξωτερικῶς τῶν χώρων τούτων εἰς τὴν περίπτωσιν πυρκαϊᾶς.

(β) Τὰ μηχανήματα τὰ κινοῦντα τοὺς ἀνεμιστῆρας βεβιασμένης παροχῆς καὶ βεβιασμένης ἀπορροφήσεως, αἱ ἀντλίαι μεταγγίσεως πετρελαίου καυσίμου, αἱ πετρελαιαντλίαι τοῦ συγκροτήματος καύσεως πετρελαίου καὶ αἱ λοιπαὶ ὁμοιαι πετρελαιαντλίαι καυσίμου, θὰ ἐφοδιάζωνται διὰ μέσων χειρισμοῦ ἐξ ἀποστάσεως, κειμένων ἐξωτερικῶς τῶν ἀντιστοίχων χώρων, εἰς τρόπον ὥστε νὰ δύνανται νὰ κρατοῦνται εἰς τὴν περίπτωσιν ἐκδηλώσεως πυρκαϊᾶς ἐντὸς τοῦ χώρου ἐντὸς τοῦ ὁποίου εἶναι ἐγκατεστημέναι.

(γ) Ἑκάστη σωλήνωσις ἀναρροφήσεως πετρελαίου καυσίμου ἀγομένη ἐκ πετρελαιοδεξαμενῆς, πετρελαιοδεξαμενῆς κατακαθίσεως ἢ ὑπηρετικῆς πετρελαιοδεξαμενῆς, κειμένων ἄνωθεν τῶν διπυθμένων, θὰ ἐφοδιάζεται διὰ κρουνοῦ ἢ ἐπιστομίου δυναμένου νὰ κλείεται ἔξωθεν τοῦ ἀστιστοίχου χώρου εἰς τὴν περίπτωσιν ἐκδηλώσεως πυρκαϊᾶς ἐντὸς τοῦ χώρου ἐντὸς τοῦ ὁποίου εὑρίσκονται αὗται. Εἰς τὴν εἰδικὴν περίπτωσιν πετρελαιοδεξαμενῶν κύτους (ντηπτάνκ) κειμένων ἐντὸς οἱασδήποτε σήραγγος ἀξόνων ἢ σήραγγος σωληνώσεων, θὰ τοποθετοῦνται ἐπιστόμια ἐπὶ τῶν πετρελαιοδεξαμενῶν τούτων, ἀλλά, εἰς τὴν περίπτωσιν πυρκαϊᾶς, θὰ δύνανται νὰ κλείωνται διὰ μέσου ἐπιπροσθέτου ἐπιστομίου κειμένου ἐπὶ τῆς σωληνώσεως ἢ τῶν σωληνώσεων, ἔξωθεν τῆς σήραγγος ἢ τῶν σηράγγων.

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 περικλειομένας ὑπὸ διαφραγμάτων ἐπιβραδυντικῶν τῆς μεταδόσεως πυρὸς (ἐὰν ὑπάρχουν) καθὼς καὶ τὰς λεπτομερείας τῶν ἀναγγελτήρων πυρκαϊᾶς, τὰ συστήματα ἐλέγχου πυρκαϊᾶς, τὴν ἐγκατάστασιν αὐτομάτου ραντίσεως (ἐὰν ὑπάρχῃ), τὰς συσκευὰς σβέσεως πυρκαϊᾶς, τὰ μέσα προσβάσεως εἰς τὰ διάφορα διαμερίσματα, καταστρώματα κλπ., καὶ τὸ σύστημα ἀερισμοῦ, περιλαμβανομένων τῶν στοιχείων τῶν κυρίων χειριστηρίων τῶν ἀνεμιστήρων, τὴν θέσιν τῶν ἀεροφρακτῶν καὶ τοὺς χαρακτηριστικοὺς ἀριθμοὺς τῶν ἀνεμιστήρων τῶν ἐξυπηρετούντων ἑκάστην ζώνην. Ἐναλλακτικῶς, τὰ ἀνωτέρω ἀναφερόμενα στοιχεῖα δύνανται, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς, νὰ περιλαμβάνωνται εἰς τεῦχος, ἓν ἀντίτυπον τοῦ ὁποίου θὰ διατίθεται εἰς ἕκαστον Ἀξιωματικόν, καὶ ἓν ἀντίτυπον θὰ εὑρίσκεται ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν διαθέσιμον εἰς εὐπρόσιτον θέσιν ἐπὶ τοῦ πλοίου.

Τὰ σχεδιαγράμματα καὶ τὰ τεῦχη θὰ κρατοῦνται ἐνημερωμένα καὶ πᾶσα μετατροπὴ θὰ καταχωρῆται ἐπ' αὐτῶν ὅσον τὸ ταχύτερον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙΙ

Σωσίβια μέσα κ.λ.π.

Κανονισμὸς 1.

Ἐφαρμογή.

(α) Τὸ Κεφάλαιον τοῦτο, ἐκτὸς ὅπου ἄλλως ρητῶς ὁρίζεται, ἐφαρμόζεται ὡς ἀκολούθως 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, ἀφορώσας τὰ νέα πλοῖα, αἱ διατάξεις δι' ἕκαστον πλοῖον θὰ ἐξετάζωνται ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, πρὸς τὸν σκοπὸν νὰ ἐξασφαλισθῇ, ἐφ' ὅσον εἶναι πρακτικῶς ἐφαρμόσιμον καὶ εὔλογον καὶ ὅσον τὸ δυνατὸν ἐνωρίτερον ἡ οὐσιώδης συμμόρφωσις πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. Ἡ ρήτρα τοῦ ἐδαφίου (β) (1) τοῦ Κανονισμοῦ 27 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου δύναται ἐν τούτοις νὰ ἐφαρμόζεται εἰς τὰ ὑπάρχοντα πλοῖα μόνον ἐάν :

(Ι) Οἱ ὅροι τῶν Κανονισμῶν 4, 8, 14, 18 καὶ 19 καὶ αἱ παράγραφοι (α) καὶ (β) τοῦ Κανονισμοῦ 27 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου πληροῦνται.

(ΙΙ) Αἱ σωσίβιοι σχεδίαι 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

(ΙΙΙ) Ὁ μέγιστος ἀριθμὸς τῶν προσώπων ἐπὶ τοῦ πλοίου δὲν θὰ αὐξηθῇ ἕνεκα τοῦ ἐφοδιασμοῦ διὰ τῶν σωσιβίων σχεδιῶν.

ΜΕΡΟΣ Α'

ΓΕΝΙΚΑ

(Τὸ μέρος Α' ἐφαρμόζεται εἰς ἀμφότερα, ἤτοι τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα καὶ τὰ φορτηγὰ πλοῖα).

Κανονισμὸς 2

Ὁρισμοί.

(α) Εἰς τὸ Κεφάλαιον τοῦτο ὁ ὅρος «βραχὺς διεθνὴς πλοῦς» σημαίνει διεθνῆ πλοῦν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ὁποίου τὸ πλοῖον δὲν ἀπομακρύνεται πλέον τῶν 200 μιλλίων ἀπὸ λιμένος ἢ τόπου ὅπου οἱ ἐπιβάται καὶ τὸ πλήρωμα δύνανται νὰ τεθῶσιν ἐν ἀσφαλείᾳ καὶ ἐφ' ὅσον ἡ ἀπόστασις μεταξὺ τοῦ τελευταίου λιμένος προσεγγίσεως τῆς Χώρας ἐκ τῆς ὁποίας ἄρχεται τὸ ταξείδιον καὶ τοῦ τελικοῦ λιμένος προορισμοῦ δὲν ὑπερβαίνει τὰ 600 μίλλια.

(β) Ὁ ὅρος «σωσίβιος σχεδία» εἰς τὸ παρὸν Κεφάλαιον σημαίνει σχεδίαν ἥτις πληροῖ εἴτε τὸν Κανονισμὸν 15 εἴτε τὸν Κανονισμὸν 16 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(γ) Ὁ ὅρος «ἐγκεκριμένον μέσον καθελκύσεως» εἰς τὸ παρὸν Κεφάλαιον σημαίνει μέσον ἐγκεκριμένον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, δυνάμενον νὰ καθελκύσῃ εἰς τὴν θάλασσαν ἐκ τῆς θέσεως ἐπιβιβάσεως σχεδίαν ἐντελῶς ἔμφορτον μὲ τὸν ἐγκεκριμένον νὰ φέρῃ ἀριθμὸν ἀτόμων καὶ μὲ τὸν ἐξαρτισμὸν αὐτῆς.

(δ) Ὁ ὅρος «πτυχιοῦχος σωσιβίου λέμβου» εἰς τὸ παρὸν Κεφάλαιον σημαίνει οἱονδήποτε μέλος τοῦ πληρώματος τὸ

ὁποῖον ἔχει πτυχίον ἱκανότητος, ἐκδιδόμενον κατὰ τοὺς ὅρους τοῦ Κανονισμοῦ 32 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(ε) Ὁ ὅρος «πνευστικὴ συσκευὴ» εἰς τὸ παρὸν Κεφάλαιον σημαίνει ἐφόδιον ἐπιπλεύσεως (ἐκτὸς τῶν σωσιβίων λέμβων, σωσιβίων σχεδιῶν, κυκλικῶν σωσιβίων καὶ σωσιβίων ζωνῶν), προωρισμένον νὰ βαστάζῃ ὡρισμένον ἀριθμὸν ἀτόμων ἅτινα εὑρίσκονται 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 συνθῆκαι τοῦ ταξειδίου εἶναι τοιαῦται, ὥστε νὰ καθιστοῦν τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ συνόλου τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Κεφαλαίου μὴ εὔλογον ἢ μὴ ἀναγκαίαν, δύναται ἀναλόγως νὰ ἐξαιρέσῃ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ἀπαιτήσεων τοῦ παρόντος Κεφαλαίου συγκεκριμένα πλοῖα ἢ κατηγορίας πλοίων ἅτινα κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ταξιδίου των δὲν ἀπομακρύνονται πλέον τῶν 20 μιλλίων 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 Ἀρχή, ἐὰν πεισθῇ ὅτι δὲν εἶναι πρακτικῶς δυνατὸν νὰ ἐπιβάλῃ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἀπαιτήσεων τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, δύναται νὰ ἐξαιρέσῃ τὰ πλοῖα ταῦτα τῶν ἀπαιτήσεων τούτων ὑπὸ τοὺς κάτωθι ὅρους :

(Ι) Ὅτι θὰ ἐφαρμοσθῶσιν εἰς τὸν μέγιστον βαθμόν, 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.

(ΙΙ) Ὅτι ἅπασαι αἱ λέμβοι αὗται καὶ συσκευαὶ θὰ εἶναι ἀμέσως διαθέσιμοι κατὰ τὴν ἔννοιαν τοῦ Κανονισμοῦ 4 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(ΙΙΙ) Ὅτι θὰ προβλέπεται μία σωσίβιος ζώνη δι' ἕκαστον ἐπιβαῖνον ἄτομον.

(ΙV) Ὅτι θὰ ληφθοῦν μέτρα διὰ τὴν ἔκδοσιν γενικῶν κανόνων ἐφαρμοστέων εἰς τὰς εἰδικὰς συνθήκας τῶν ταξιδίων τούτων. Ἡ ἔκδοσις 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 παρούσης Συμβάσεως, οἱ Κανονισμοὶ SIMLA τοῦ 1931, θὰ παραμείνουν ἐν ἰσχύϊ μεταξὺ τῶν προσχωρησάντων εἰς αὐτοὺς Κρατῶν μέχρι τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῶν κανόνων τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τοῦ ἐδαφίου (β) (ΙV) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

Κανονισμὸς 4.

Ἑτοιμότης Σωσιβίων Λέμβων, Σωσιβίων Σχεδιῶν καὶ Πλευστικῶν Συσκευῶν.

(α) Ἡ γενικὴ ἀρχὴ ἡ ρυθμίζουσα τὰ τοῦ ἐφοδιασμοῦ τῶν σωσιβίων λέμβων, σωσιβίων σχεδιῶν καὶ πλευστικῶν συσκευῶν ἑνὸς 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 σχεδίαι καὶ αἱ πλευστικαὶ συσκευαί, δέον αὗται νὰ πληροῦν τοὺς κάτωθι ὅρους :

(Ι) Θὰ δύνανται νὰ καθαιρεθῶσιν εἰς τὴν θάλασσαν ἀσφαλῶς καὶ ταχέως καὶ ὑπὸ δυσμενεῖς ἔτι συνθήκας διαγωγῆς τοῦ πλοίου καὶ ὑπὸ πλευρικὴν κλίσιν 15 μοιρῶν.

(ΙΙ) Θὰ εἶναι δυνατὴ ἡ ἐπιβίβασις ἐπὶ τῶν σωσιβίων λέμβων καὶ τῶν σωσιβίων σχεδιῶν ταχέως καὶ ἐν πλήρει τάξει.

(ΙΙΙ) Ἡ διάταξις ἑκάστης σωσιβίου λέμβου, σωσιβίου σχεδίας καὶ παντὸς εἴδους πλευστικῆς συσκευῆς θὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ μὴ παρακωλύεται ὁ χειρισμὸς τῶν ἄλλων λέμβων, σχεδιῶν καὶ πλευστικῶν συσκευῶν.

(γ) Ὅλα τὰ σωσίβια μέσα θὰ τηροῦνται εἰς κατάστασιν λειτουργίας καὶ θὰ εἶναι ἕτοιμα πρὸς ἄμεσον χρῆσιν πρὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου ἐκ τοῦ λιμένος καὶ εἰς πάντα χρόνον κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ.

Κανονισμὸς 5.

Κατασκευὴ τῶν Σωσιβίων Λέμβων.

Ι (α) Ὅλαι αἱ σωσίβιοι λέμβοι θὰ εἶναι καλῶς κατεσκευασμέναι καὶ θὰ εἶναι τοιούτου σχήματος καὶ ἀναλογιῶν, ὥστε νὰ ἔχουν ἐπαρκῆ εὐστάθειαν κατὰ τὴν πλεῦσιν καὶ ἐπαρκὲς ὕψος ἐξάλων ὑπὸ πλήρη φόρτον ἀτόμων καὶ ἐφοδίων. Ὅλαι αἱ σωσίβιοι λέμβοι θὰ εἶναι ἱκαναὶ νὰ διατηροῦν θετικὴν εὐστάθειαν ὅταν εἶναι ἐκτεθειμέναι 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 ἐγκρίνῃ 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 ταχεῖαν ἐπιβίβασιν καὶ ἀποβίβασιν τῶν ἐπιβατῶν ἢ τὴν καθαίρεσιν καὶ τὸν χειρισμὸν τῶν σωσιβίων λέμβων.

(ΙΙ) Αἱ μετὰ κινητῆρος σωσίβιοι λέμβοι δύνανται νὰ ἐφοδιάζωνται, ὑπὸ τὴν ἔγκρισιν τῆς Ἀρχῆς, διὰ μέσων ἅτινα θὰ ἐμποδίζουν τὴν εἴσροὴν τοῦ θαλασσίου ὕδατος εἰς τὸ πρωραῖον ἄκρον.

(ΙΙΙ) 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 ἡ Ἀρχὴ ἤθελε θεωρήσει τὴν χρῆσιν τοιούτων σωσιβίων λέμβων ὡς μὴ εὔλογον ἢ μὴ πρακτικήν. 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 μὲ τὰ ἄτομα καὶ τὸν ἐξαρτισμόν, ὑπερβαίνει τοὺς 20 τόννους (ἢ 20.300 χιλιόγραμμα) ἢ ἡ ἔχουσα μεταφορικὴν ἱκανότητα, ὑπολογιζομένην συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 7 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, μεγαλειτέραν τῶν 150 ἀτόμων.

(δ) Ὅλαι αἱ σωσίβιοι λέμβοι διὰ τὰς ὁποίας ἔχει ἐγκριθῇ νὰ μεταφέρουν 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 ἐφωδιασμέναι δι' ἐγκεκριμένου μέσου μηχανικῆς προώσεως, πληροῦσαι τὸν Κανονισμὸν 10 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. Ὅλαι αἱ σωσίβιοι λέμβοι διὰ τὰς ὁποίας ἐγκρίνεται ἡ μεταφορὰ περισσοτέρων τῶν 100 ἀτόμων, θὰ εἶναι μετὰ κινητῆρος, πληροῦσαι τὸν Κανονισμὸν 9 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(ε) Ὅλαι αἱ σωσίβιοι λέμβοι θὰ εἶναι ἐπαρκοῦς ἀντοχῆς, ὥστε νὰ δύνανται νὰ καθαιρεθῶσιν εἰς τὴν θάλασσαν ὑπὸ πλήρη φόρτον ἀτόμων καὶ ἐξαρτισμοῦ. Ὅλαι αἱ σωσίβιοι λέμβοι θὰ εἶναι τοιαύτης ἀντοχῆς, ὥστε νὰ μὴ ὑποστῶσι μόνιμον κάμψιν ὅταν ὑποβληθῶσιν εἰς 25 τοῖς ἑκατὸν ὑπερφόρτωσιν.

(στ) Ὅλαι αἱ σωσίβιοι λέμβοι θὰ ἔχουν μέσην σιμότητα τοὐλάχιστον ἴσην 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 ἐπαυξάνεται κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς.

(η) Ὅλαι αἱ σωσίβιοι λέμβοι θὰ ἔχουν ἰδίαν πλευστότητα ἢ θὰ ἐφοδιάζωνται δι' ὑδατοστεγῶν ἀεροκιβωτίων ἢ δι' ἑτέρου ἀδιαβρόχου ὑλικοῦ πλευστότητος ἰσοδυνάμου, τὸ ὁποῖον δὲν θὰ προσβάλλεται ἐπιζημίως ὑπὸ τοῦ πετρελαίου ἢ ὑπὸ τῶν παραγώγων τοῦ πετρελαίου, ἐπαρκῆ δὲ ὥστε ἡ λέμβος μετὰ τῶν ἐφοδίων αὐτῆς, νὰ ἐπιπλέῃ ὅταν αὕτη κατακλυσθῇ καὶ εἶναι ἐκτεθειμένη εἰς τὴν θάλασσαν. Θὰ προβλέπεται ἐπιπρόσθετος ὄγκος ἀεροκιβωτίων ἢ ἑτέρου ἰσοδυνάμου ἀδιαβρώτου ὑλικοῦ πλευστότητος, μὴ προσβαλλομένου ἐπιζημίως ὑπὸ τοῦ πετρελαίου ἢ ὑπὸ τῶν παραγώγων τοῦ πετρελαίου, ἴσος τοὐλάχιστον πρὸς τὸ ἓν δέκατον τῆς κυβικῆς χωρητικότητος τῆς λέμβου. Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέπῃ ὅπως τὰ ὑδατοστεγῆ ἀεροκιβώτια πληροῦνται διὰ ἀδιαβρότου ὑλικοῦ πλευστότητος τὸ ὁποῖον

δὲν θὰ προσβάλλεται ἐπιζημίως ὑπὸ τοῦ πετρελαίου ἢ τῶν παραγώγων τοῦ πετρελαίου.

(θ) Ὅλα τὰ σέλματα καὶ τὰ πλευρικὰ καθίσματα θὰ τοποθετοῦνται, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, χαμηλότερον ἐντὸς τῆς σωσιβίου λέμβου.

(ι) Ὁ συντελεστὴς κυβικῆς χωρητικότητος πασῶν τῶν σωσιβίων λέμβων, ὡς οὗτος καθορίζεται συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 6 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἐξαιρέσει τῶν ξυλίνων σωσιβίων λέμβων κατεσκευασμένων ἐξ ἐπιγκενίδων, 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 (Σύμψωνος) 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 βοηθείᾳ τοῦ Κανόνος Στέρλιγκ, δύναται νὰ θεωρηθῇ ὅτι δίδεται ὑπὸ τοῦ κατωτέρω τύπου :

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

Ἔνθα, L – εἶναι τὸ μῆκος τῆς σωσιβίου λέμβου εἰς πόδας (ἢ μέτρα μετρούμενον ἀπὸ τὸ ἐσωτερικὸν τῶν ἐπηγκενίδων ἢ τῶν ἐλασμάτων εἰς τὴν στεῖραν μέχρι τοῦ ἀντιστοίχου σημείου εἰς τὸ ποδόστημα. Εἰς τὴν περίπτωσιν σωσιβίου λέμβου μετὰ ἄβακος, τὸ μῆκος μετρᾶται ἔσωθεν τοῦ ἄβακος.

A, B, C εἶναι αἱ ἐπιφάνειαι τῶν ἐγκαρσίων τομῶν εἰς τὸ τέταρτον τοῦ μήκους ἀπὸ πρώρας, εἰς τὸ μέσον καὶ εἰς τὸ τέταρτον τοῦ μήκους ἀπὸ πρύμνης, αἵτινες ἀντιστοιχοῦν εἰς τὰ τρία σημεῖα 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 κατωτέρω τύπου δι' ἑκάστην τῶν τριῶν ἐγκαρσίων τομῶν.

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

Ἔνθα, h εἶναι τὸ βάθος μετρούμενον εἰς πόδας (ἢ εἰς μέτρα) ἔσωθεν τῶν ἐπηγκενίδων ἢ τῶν ἐλασμάτων ἀπὸ τῆς τρόπιδος μέχρι τοῦ ὕψους τῆς κουπαστῆς ἤ, εἴς τινας περιπτώσεις, μέχρι κατωτέρου ὕψους, ὡς ὁρίζεται κατωτέρω.

a, b, c, d, e, εἶναι τὰ ὁριζόντια πλάτη τῆς σωσιβίου λέμβου, μετρούμενα εἰς πόδας (ἢ εἰς μέτρα) εἰς τὰ ἀνώτερα καὶ τὰ κατώτερα σημεῖα τοῦ βάθους καὶ εἰς τὰ τρία σημεῖα τὰ ἐπιτυγχανόμενα διὰ τῆς διαιρέσεως τοῦ h εἰς τέσσαρα ἴσα μέρη (τὰ a καὶ e εἶναι τὰ πλάτη εἰς τὰ ἀκρότατα σημεῖα καὶ C εἰς τὸ μέσον σημεῖον τοῦ h).

(γ) Ἐὰν ἡ σιμότης τῆς κουπαστῆς, μετρουμένη εἰς δύο σημεῖα κείμενα εἰς τὸ τέταρτον τοῦ μήκους τῆς σωσιβίου λέμβου ἀπὸ τὰ ἄκρα, ὑπερβαίνῃ τὸ ἓν τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τῆς σωσιβίου λέμβου, τὸ βάθος τὸ χρησιμοποιηθὲν διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ἐπιφανείας τῶν ἐγκαρσίων τομῶν A καὶ C θὰ θεωρηθῇ ὅτι εἶναι τὸ βάθος εἰς τὸ μέσον τῆς σωσιβίου λέμβου πλέον ἓν τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τῆς σωσιβίου λέμβου.

(δ) Ἐὰν τὸ βάθος τῆς σωσιβίου λέμβου εἰς τὸ μέσον ὑπερβαίνῃ τὰ 45 τοῖς ἑκατὸν τοῦ πλάτους, τὸ βάθος τὸ χρησιμοποιούμενον διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ἐπιφανείας τῆς μεσαίας ἐγκαρσίας τομῆς B θὰ θεωρηθῇ ἴσον πρὸς τὰ 45 τοῖς ἑκατὸν τοῦ πλάτους καὶ τὰ βάθη τὰ χρησιμοποιούμενα διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν ἐπιφανειῶν τῶν ἐγκαρσίων τομῶν A καὶ C εἰς τὰ τέταρτα τοῦ μήκους, λαμβάνονται διὰ τῆς ἐπαυξήσεως τοῦ τελευταίου τούτου ἀριθμοῦ κατὰ τὸ ἓν ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τῆς σωσιβίου λέμβου, ὑπὸ τὴν πρόβλεψιν ὅτι εἰς οὐδεμίαν περίπτωσιν τὰ χρησιμοποιηθέντα διὰ τὸν ὑπολογισμὸν βάθη ὑπερβαίνουν τὰ πραγματικὰ βάθη εἰς τὰ σημεῖα ταῦτα.

(ε) Ἐὰν τὸ βάθος τῆς σωσιβίου λέμβου εἶναι μεγαλείτερον 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 ἱκανοποιητικῶς ἐν τῷ ὕδατι μετὰ τοῦ ἀριθμοῦ τούτου τῶν ἐπιβαινόντων ἀτόμων, φερόντων ἁπάντων σωσιβίους ζώνας.

(στ) Ἡ Ἀρχὴ θὰ ἐπιβάλλῃ διὰ καταλλήλων τύπων ὅριον 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 σωσιβίων λέμβων, κατεσκευασμένην ἐκ ξυλίνων ἐπηγκενίδων, 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 μεγαλειτέραν τῆς ἐπιτυγχανομένης διὰ τῆς ἀνωτέρω μεθόδου. Αἱ διαστάσεις τότε θὰ λαμβάνωνται κατὰ τὸν ἀκόλουθον τρόπον :

Μῆκος – Ἀπὸ τῆς τομῆς τῆς ἔξω ἐπιφανείας τῶν ἐπηγκενίδων μετὰ τῆς στείρας μέχρι τοῦ ἀντιστοίχου σημείου εἰς τὸ ποδόστημα, ἢ, προκειμένου περὶ λέμβου μετὰ ἄβακος, μέχρι τῆς πρυμναίας ὕψεως τοῦ ἄβακος.

Πλάτος – Ἀπὸ τῆς ἔξω ἐπιφανείας τῶν ἐπηγκενίδων τοῦ περιβλήματος εἰς τὸ σημεῖον ἔνθα τὸ πλάτος τῆς λέμβου εἶναι μέγιστον.

Βάθος – Εἰς τὸ μέσον τῆς λέμβου, ἐσωτερικῶς τῶν ἐπηγκενίδων ἀπὸ τῆς τρόπιδος μέχρι τοῦ ὕψους τῆς κουπαστῆς, τὸ βάθος ὅμως τὸ χρησιμοποιούμενον διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς κυβικῆς χωρητικότητος δὲν δύναται ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει νὰ ὑπερβῇ τὰ 45 τοῖς ἑκατὸν τοῦ πλάτους.

Εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις, ὁ πλοιοκτήτης ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ ζητήσῃ τὸν καθορισμὸν τῆς κυβικῆς χωρητικότητος τῆς σωσιβίου λέμβου δι' ἀκριβοῦς μετρήσεως.

(η) Ἡ κυβικὴ χωρητικότης σωσιβίου λέμβου μετὰ κινητῆρος ἢ σωσιβίου λέμβου φερούσης ἑτέραν συσκευὴν προώσεως, θὰ καθορίζεται ἐκ τῆς ὁλικῆς χωρητικότητος διὰ τῆς ἐκπτώσεως ὄγκου ἴσου πρὸς τὸν καταλαμβανόμενον ὑπὸ τοῦ κινητῆρος καὶ τῶν ἐξαρτημάτων του ἢ ὑπὸ τοῦ κιβωτίου τοῦ μηχανισμοῦ τῆς ἑτέρας συσκευῆς προώσεως, καθὼς καὶ τοῦ ὄγκου τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς ἐγκαταστάσεως καὶ τοῦ προβολέως, μετὰ τῶν ἐξαρτημάτων των, ἐφ' ὅσον ὑπάρχουν.

Κανονισμὸς 7.

Μεταφορικὴ Ἱκανότης Σωσιβίων Λέμβων.

Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀτόμων τὰ ὁποῖα μία σωσίβιος λέμβος ἐπιτρέπεται νὰ παραλάβῃ, θὰ εἶναι ἴσος πρὸς τὸν μέγιστον ἀκέραιον ἀριθμὸν τὸν προκύπτοντα ἐκ τῆς διαιρέσεως τῆς χωρητικότητος εἰς κυβικοὺς πόδας διά :

Εἰς τὴν περίπτωσιν σωσιβίου λέμβου μήκους 24 ποδῶν (ἢ 7,3 μέτρων) καὶ ἄνω

10 (ἢ 0,283 ὅταν ἡ χωρητικότης μετρῆται εἰς κυβικὰ μέτρα)

Εἰς τὴν περίπτωσιν σωσιβίων λέμβων μήκους 16 ποδῶν (ἢ 4,9 μέτρων)

14 (ἢ 0,396 ὅταν ἡ χωρητικότης μετρῆται 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)

Εἷς ἀριθμὸς μεταξὺ 14 καὶ 10 (ἢ μεταξὺ 0,396 καὶ 0,283 ὅταν ἡ χωρητικότης μετρῆται εἰς κυβικὰ μέτρα), ὅστις θὰ λαμβάνεται διὰ παρεμβολῆς,

ὑπὸ τὴν πρόβλεψιν ὅτι ὁ ἀριθμὸς εἰς οὐδεμίαν περίπτωσιν θὰ ὑπερβαίνῃ τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐνηλίκων ἀτόμων, φερόντων σωσιβίους ζώνας, ἅτινα δύνανται νὰ κάθηνται χωρὶς νὰ ἐμποδίζουν καθ' οἱονδήποτε τρόπον τὴν χρῆσιν τῶν κωπῶν ἢ τὴν λειτουργίαν τῶν ἄλλων μέσων προώσεως.

Κανονισμὸς 8.

Κανονικὸς Ἀριθμὸς Σωσιβίων Λέμβων μετὰ Κινητῆρος.

(α) Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον θὰ φέρῃ μίαν τοὐλάχιστον σωσίβιον λέμβον μετὰ κινητῆρος εἰς ἑκάστην πλευράν, ἥτις

θὰ πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 9 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

Εἰς τὰ ἐπιβατηγά, ἐν τούτοις, πλοῖα, εἰς τὰ ὁποῖα ὁ ὁλικὸς ἀριθμὸς τῶν ἀτόμων ἅτινα ἐπιτρέπεται νὰ μεταφέρουν, ὁμοῦ μετὰ τοῦ πληρώματος, δὲν ὑπερβαίνει τοὺς 30, θὰ ἀπαιτῆται μία μόνον σωσίβιος λέμβος μετὰ κινητῆρος.

(β) Πᾶν φορτηγὸν πλοῖον ὁλικῆς χωρητικότητος 1.600 κόρων καὶ ἄνω, ἐξαιρέσει τῶν δεξαμενοπλοίων, τῶν πλοίων τῶν χρησιμοποιουμένων ὡς ἐργοστάσια εἰς τὴν θήραν φαλαινῶν, τῶν πλοίων τῶν χρησιμοποιουμένων ὡς ἐργοστάσια ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιΐας τῶν ἰχθύων, καὶ τῶν πλοίων τῶν μεταφερόντων τὸ ἀπασχολούμενον προσωπικὸν εἰς τὰ φαλαινοθηρικὰ καὶ εἰς τὰ τῶν βιομηχανιῶν ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιΐας τῶν ἰχθύων, θὰ φέρῃ μίαν τοὐλάχιστον σωσίβιον λέμβον μετὰ κινητῆρος, ἥτις θὰ πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 9 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(γ) Πᾶν δεξαμενόπλοιον ὁλικῆς χωρητικότητος 1.600 κόρων καὶ ἄνω, πᾶν πλοῖον χρησιμοποιούμενον ὡς ἐργοστάσιον εἰς τὴν θήραν φαλαινῶν, πᾶν πλοῖον χρησιμοποιούμενον ὡς πλοῖον ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιΐας τῶν ἰχθύων καὶ πᾶν πλοῖον μεταφέρον τὸ ἀπασχολούμενον προσωπικὸν εἰς τὰ φαλαινοθηρικὰ πλοῖα, εἰς τὰ τῶν βιομηχανιῶν ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιΐας τῶν ἰχθύων, θὰ φέρῃ μίαν τοὐλάχιστον σωσίβιον λέμβον μετὰ κινητῆρος εἰς ἑκάστην πλευρὰν τοῦ πλοίου, ἥτις θὰ πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 9 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

Κανονισμὸς 9.

Προδιαγραφὴ Σωσιβίων Λέμβων μετὰ Κινητῆρος.

(α) Ἡ σωσίβιος λέμβος μετὰ κινητῆρος θὰ πληροῖ τοὺς κατωτέρω ὅρους :

(Ι) Θὰ εἶναι ἐφωδιασμένη διὰ κινητῆρος ἐσωτερικῆς καύσεως, (Ντῆζελ) συντηρουμένου εἰς τρόπον ὥστε νὰ εἶναι ἀνὰ πάντα χρόνον ἕτοιμος πρὸς λειτουργίαν. Θὰ δύναται νὰ ἐκκινῆται εὐκόλως ὑπὸ οἱασδήποτε συνθήκας. Θὰ προβλέπεται ἐπαρκὲς καύσιμον διὰ συνεχῆ λειτουργίαν 24 ὡρῶν εἰς τὴν ταχύτητα τὴν καθοριζομένην εἰς τὸ ἐδάφιον (α) (ΙΙΙ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(ΙΙ) Ὁ κινητὴρ καὶ τὰ ἐξαρτήματα αὐτοῦ θὰ εἶναι καταλλήλως προφυλαγμένα ἵνα ἐξασφαλίζεται ἡ λειτουργία ὑπὸ δυσμενεῖς καιρικὰς συνθήκας καὶ τὸ κάλυμμα τοῦ κινητῆρος θὰ ἀνθίσταται εἰς τὸ πῦρ. Θὰ ὑπάρχῃ πρόβλεψις διὰ τὴν ἀναπόδισιν τῆς λέμβου.

(ΙΙΙ) Ἡ ταχύτης πρόσω ἐν γαληνιαίᾳ θαλάσσῃ μετὰ πλήρους φόρτου ἀτόμων καὶ ἐξαρτισμοῦ θὰ εἶναι :

(1) Ἓξ κόμβοι τοὐλάχιστον εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν σωσιβίων λέμβων μετὰ κινητῆρος, τῶν ἀπαιτουμένων ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 8 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, διὰ τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα, τὰ δεξαμενόπλοια, τὰ πλοῖα τὰ χρησιμοποιούμενα ὡς ἐργοστάσια εἰς τὴν θήραν φαλαινῶν, τὰ πλοῖα τὰ χρησιμοποιούμενα ὡς πλοῖα ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιΐας τῶν ἰχθύων καὶ τὰ πλοῖα τὰ μεταφέροντα τὸ ἀπασχολούμενον προσωπικὸν εἰς τὰ φαλαινοθηρικὰ πλοῖα, καὶ εἰς τὰ τῶν βιομηχανιῶν ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιΐας τῶν ἰχθύων.

(2) Τέσσαρες κόμβοι τοὐλάχιστον εἰς τὴν περίπτωσιν πάσης ἄλλης σωσιβίου λέμβου μετὰ κινητῆρος.

(β) Ὁ ὄγκος τῶν μέσων ἐσωτερικῆς πλευστότητος μιᾶς σωσιβίου λέμβου μετὰ κινητῆρος θὰ αὐξηθῇ, 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 ὑποβαστάζῃ τὸν κινητῆρα καὶ τὰ ἐξαρτήματα αὐτοῦ, καθὼς καὶ τὸν προβολέα καὶ τὴν ραδιοτηλεγραφικὴν ἐγκατάστασιν, ἐὰν ὑπάρχουν, ὑπερβαίνει τὸν ὄγκον τῶν ἀπαιτουμένων μέσων ἐσωτερικῆς πλευστότητος. Ἡ αὔξησις αὕτη θὰ γίνεται κατὰ τὴν ἀναλογίαν ἑνὸς κυβικοῦ ποδὸς ἀνὰ ἄτομον διὰ νὰ ὑποβαστάζῃ τὰ ἐπιπρόσθετα ἄτομα τὰ ὁποῖα ἡ σωσίβιος λέμβος μετὰ κινητῆρος θὰ ἠδύνατο νὰ παραλάβῃ, ἐὰν ἤθελον ἀφαιρεθῇ ὁ κινητὴρ κα τὰ ἐξαρτήματα αὐτοῦ, καθὼς καὶ ὁ προβολεὺς καὶ ἡ ραδιοτηλεγραφικὴ ἐγκατάστασις, ἐὰν ὑπάρχουν.

Κανονισμὸς 10.

Προδιαγραφὴ τῶν Μηχανικῶς Προωθουμένων Σωσιβίων Λέμβων, ἐκτὸς τῶν Σωσιβίων Λέμβων μετὰ Κινητῆρος.

Ἡ μηχανικῶς προωθουμένη σωσίβιος λέμβος, πλὴν τῆς σωσιβίου λέμβου μετὰ κινητῆρος, θὰ πληροῖ τοὺς κατωτέρω ὅρους :

(α) Ὁ προωστήριος μηχανισμὸς θὰ εἶναι ἐγκεκριμένου τύπου καὶ θὰ ἔχῃ ἀρκετὴν ἰσχὺν ἐπιτρέπουσαν εἰς τὴν σωσίβιον λέμβον νὰ ἀπομακρύνεται ταχέως ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου ἅμα τῇ καθελκύσει αὐτῆς καὶ νὰ δύναται νὰ κρατῇ πορείαν ὑπὸ δυσμενεῖς καιρικὰς συνθήκας. Ἐὰν ὁ μηχανισμὸς εἶναι χειροκίνητος, θὰ εἶναι δυνατὸν νὰ χειρίζεται ὑπὸ ἀνειδικεύτου προσωπικοῦ καὶ θὰ εἶναι ἱκανὸς νὰ λειτουργῇ ὅταν ἡ σωσίβιος λέμβος ἔχῃ κατακλυσθῇ ὑπὸ ὕδατος.

(β) Θὰ ὑπάρχῃ μέσον διὰ τοῦ ὁποίου ὁ πηδαλιοῦχος θὰ δύναται νὰ ἀναποδίσῃ τὴν σωσίβιον λέμβον ἀνὰ πάντα χρόνον ὅταν ὁ προωστήριος μηχανισμὸς εὑρίσκεται εἰς λειτουργίαν.

(γ) Ὁ ὄγκος τῆς ἐσωτερικῆς πλευστότητος μιᾶς σωσιβίου λέμβου μηχανικῶς προωθουμένης, πλὴν τῆς σωσιβίου λέμβου μετὰ κινητῆρος, θὰ ἐπαυξάνεται διὰ νὰ ἀντισταθμίσῃ τὸ βάρος τοῦ προωστηρίου μηχανισμοῦ.

Κανονισμὸς 11.

Ἐφόδια Σωσιβίων Λέμβων.

(α) Ὁ κανονικὸς ἐξαρτισμὸς ἑκάστης σωσιβίου λέμβου θὰ περιλαμβάνῃ τὰ ἑξῆς :

(Ι) Μίαν σειρὰν κωπῶν διὰ μονόκωπον κωπηλασίαν, δύο ἀμοιβὰς κώπας καὶ μίαν κώπην πηδαλιουχίας, μίαν καὶ ἡμίσειαν σειρὰν μεταλλικῶν ἢ ξυλίνων σκαλμῶν προσδεδεμένων εἰς τὴν σωσίβιον λέμβον διὰ δετηρίας ἢ ἁλύσεως καὶ ἕνα κόρακα.

(ΙΙ) Δύο πείρους δι' ἑκάστην ὀπὴν ἐκκενώσεως (οἱ πεῖροι δὲν ἀπαιτοῦνται ὅταν ὑπάρχουν εἰδικαὶ αὐτόματοι βαλβίδες) προσδεδεμένοι εἰς τὴν σωσίβιον λέμβον, μέσῳ δετηρίας ἢ ἁλύσου, ἓν ἄντλιον καὶ δύο κάδους ἐξ ἐγκεκριμένου ὑλικοῦ.

(ΙΙΙ) Ἓν πηδάλιον προσηρτημένον εἰς τὴν σωσίβιον λέμβον καὶ ἕνα οἴακα.

(ΙV) Δύο πελέκεις, ἀνὰ ἕνα εἰς ἕκαστον ἄκρον τῆς σωσιβίου λέμβου.

(V) Ἕνα φανόν, μετὰ ἐπαρκοῦς ἐλαίου διὰ 12 ὥρας καὶ δύο κυτία καταλλήλων πυρείων ἐντὸς ὑδατοστεγοῦς κιβωτίου.

(VΙ) Ἕνα ἱστὸν ἢ ἱστοὺς μετὰ γαλβανισμένων συρματίνων παρατόνων καὶ ἱστίων (πορτοκαλλοχρόων).

(VΙΙ) Μίαν κατάλληλον πυξίδα ἐντὸς πυξιδοθήκης, ἥτις θὰ εἶναι φωτεινὴ ἢ ἐφωδιασμένη διὰ καταλλήλου μέσου φωτισμοῦ.

(VΙΙΙ) Ἓν σωσίβιον ρυμάτιον χαλαρῶς περιβεβλημένον καὶ προσδεδεμένον πέριξ καὶ ἔξωθεν τῆς λέμβου.

(ΙΧ) Μίαν πλωτὴν ἄγκυραν ἐγκεκριμένου μεγέθους.

(Χ) Δύο πεισμάτια (μπαροῦμες) ἐπαρκοῦς μήκους. Τὸ ἓν θὰ στερεοῦται εἰς τὸ πρωραῖον ἄκρον τῆς σωσιβίου λέμβου μετὰ στρόφου (στρόπου) καὶ σκαλμίσκου, ὥστε νὰ δύναται νὰ ἐλευθεροῦται καὶ τὸ ἕτερον θὰ εἶναι σταθερῶς στερεωμένον εἰς τὴν στεῖραν τῆς σωσιβίου λέμβου καὶ ἕτοιμον πρὸς χρῆσιν.

(ΧΙ) Ἓν δοχεῖον περιέχον ἓν γαλλόνιον (ἢ τέσσαρα καὶ ἥμισυ λίτρα) φυτικοῦ, ἰχθυελαίου ἢ ζωϊκοῦ ἐλαίου. Τὸ Δοχεῖον θὰ εἶναι οὕτω πως κατεσκευασμένον ὥστε τὸ ἔλαιον νὰ εἶναι δυνατὸν νὰ διαχυθῇ εὐκόλως εἰς τὴν θάλασσαν καὶ νὰ ἔχῃ τοι-

αύτην διάταξιν ὥστε νὰ δύναται νὰ προσδεθῇ εἰς τὴν πλωτὴν ἄγκυραν.

(XII) μερίδα τροφίμων καθορισθησομένην ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, δι' ἕκαστον ἄτομον διὰ τὸ ὁποῖον ἔχει ἐγκριθῇ ἡ ἐπιβίβασις ἐπὶ τῆς σωσιβίου λέμβου. Τὰ τρόφιμα ταῦτα θὰ διατηροῦνται ἐντὸς ἀεροστεγῶν δοχείων καὶ θὰ στοιβάζωνται ἐντὸς ὑδατοστεγοῦς κιβωτίου.

(XIII) Ὑδατοστεγῆ δοχεῖα περιέχοντα ἓξ πίντας (ἢ τρία λίτρα) ποσίμου ὕδατος δι' ἕκαστον ἄτομον διὰ τὸ ὁποῖον ἔχει ἐγκριθῇ ἡ ἐπιβίβασις ἐπὶ τῆς σωσιβίου λέμβου, ἢ ὑδατοστεγῆ δοχεῖα περιέχοντα τέσσαρας πίντας (ἢ δύο λίτρα) ποσίμου ὕδατος δι' ἕκαστον ἄτομον, ὁμοῦ μετὰ μιᾶς συσκευῆς ἀφαλατώσεως ἱκανῆς νὰ παράγῃ δύο πίντας (ἢ ἕν λίτρον) ποσίμου ὕδατος κατ' ἄτομον. Ἓν ἀνοξείδωτον ἄντλιον μετὰ δετηρίας καὶ ἓν ἀνοξείδωτον βαθμολογημένον κύπελλον.

(XIV) Τέσσαρας ἀλεξιπτωτιστικὰς φωτοβολίδας ἐγκεκριμένου τύπου δυναμένας νὰ παράγουν λαμπρὸν ἐρυθρὸν φῶς εἰς μέγα ὕψος καὶ ἓξ πυρσοὺς χειρός ἐγκεκριμένου τύπου, οἵτινες θὰ δίδουν λαμπρὸν ἐρυθρὸν φῶς.

(XV) Δύο ἐπιπλέοντα καπνογόνα σήματα ἐγκεκριμένου τύπου (πρὸς χρῆσιν κατὰ τὴν ἡμέραν), ἱκανὰ νὰ ἀναδίδουν ποσότητα πορτοκαλλοχρόου καπνοῦ.

(XVI) Μέσα ἐγκεκριμένου τύπου ἐπιτρέποντα εἰς τὰ ἐπιβαίνοντα ἄτομα νὰ ἀνακρεμῶνται ἀπὸ τῆς λέμβου, ἐὰν αὕτη ἀνατραπῇ, ὑπὸ μορφὴν παρατροπιδίων ἢ ἑρκάνης παρὰ τὴν τρόπιδα, ὁμοῦ μετὰ σχοινίων χειρολαβῶν στερεωμένων ἀπὸ τῆς κουπαστῆς τῆς μιᾶς πλευρᾶς εἰς τὴν τῆς ἑτέρας καὶ διερχομένων κάτωθεν τῆς τρόπιδος ἢ ἄλλης ἐγκεκριμένης διατάξεως.

(XVII) Ἓν ὑδατοστεγές κιβώτιον φαρμάκων πρώτων βοηθειῶν ἐγκεκριμένου τύπου.

(XVIII) Ἕνα ἀδιάβροχον ἠλεκτρικὸν φανὸν κατάλληλον διὰ σήμανσιν διὰ σημάτων Μόρς μετὰ μιᾶς σειρᾶς ἀνταλλακτικῶν στηλῶν καὶ μιᾶς ἀνταλλακτικῆς λυχνίας ἐντὸς ὑδατοστεγοῦς κιβωτίου.

(XIX) Ἕνα καθρέπτην σημάνσεως κατὰ τὴν ἡμέραν, ἐγκεκριμένου τύπου.

(XX) Ἓν κλειόμενον μαχαιρίδιον μετὰ ἐργαλείου διὰ τὸ ἄνοιγμα λευκοσιδηρῶν κυτίων, προσδεδεμένον εἰς τὴν λέμβον διὰ δετηρίας.

(XXI) Δύο ἐλαφρὰ ἐπιπλέοντα ὁρμίδια.

(XXII) Μίαν χειροκίνητον ἀντλίαν ἐγκεκριμένου τύπου.

(XXIII) Ἓν κατάλληλον κιβώτιον διὰ τὴν φύλαξιν τῶν μικρῶν ἐφοδίων.

(XXIV) Μίαν συρίκτραν ἢ ἰσοδύναμον ἠχητικὸν σῆμα.

(XXV) Μίαν σειρὰν συνέργων ἁλιείας.

(XXVI) Ἓν ἐγκεκριμένον κάλυμμα χρώματος λίαν θεατοῦ, ἱκανὸν νὰ προφυλάττῃ τοὺς ἐπιβαίνοντας τῆς λέμβου, ἐκ τῶν καιρικῶν συνθηκῶν.

(XXVII) Ἓν ἀντίγραφον τοῦ εἰκονογραφημένου πίνακος σωσιβίων σημάτων τῶν ἀναφερομένων εἰς τὸν Κανονισμὸν 16 τοῦ V Κεφαλαίου.

(β) Εἰς τὴν περίπτωσιν πλοίων ἐκτελούντων πλόας τοιαύτης διαρκείας, ὥστε κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς τὰ εἴδη τὰ καθοριζόμενα εἰς τὰ ἐδάφια (VI), (XII,) (XIX) (XX) καὶ (XXV) τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἤθελον κριθῇ μὴ ἀναγκαῖα, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν παράλειψιν τούτων.

(γ) Παρὰ τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, αἱ μετὰ κινητῆρος σωσίβιοι λέμβοι ἢ ἄλλαι μηχανικῶς προωθούμεναι ἐγκεκριμένου τύπου, δὲν ἀπαιτεῖται νὰ φέρουν ἱστὸν ἢ ἱστία ἢ κώπας πλείονας τοῦ ἡμίσεος τοῦ κεκανονισμένου ἀριθμοῦ, ἀλλὰ θὰ φέρουν δύο κώπας λέμβων.

(δ) Πᾶσαι αἱ σωσίβιοι λέμβοι θὰ ἐφοδιάζωνται διὰ καταλλήλων μέσων ἅτινα θὰ ἐπιτρέπουν εἰς τὰ ἐντὸς τῆς θαλάσσης ἄτομα νὰ ἀναρριχῶνται ἐπὶ τῆς λέμβου.

(ε) Πᾶσα σωσίβιος λέμβος θὰ φέρῃ φορητὸν πυροσβεστῆρα, ἐγκεκριμένου τύπου, δυνάμενον νὰ ἐκχέῃ ἀφρὸν ἢ ἕτερον κατάλληλον μέσον σβέσεως πυρκαϊᾶς πετρελαίου.

Κανονισμὸς 12.

Στερέωσις Ἐφοδίων Σωσιβίων Λέμβων.

Ὅλα τὰ ἐφόδια τῆς σωσιβίου λέμβου, ἐξαιρέσει τοῦ κόρακος τῆς λέμβου ὅστις θὰ μένῃ ἐλεύθερος διὰ τὴν ἀπομάκρυνσιν ταύτης, θὰ εἶναι καταλλήλως στερεωμένα ἐντὸς τῆς σωσιβίου λέμβου. Ἡ πρόσδεσις θὰ γίνεται εἰς τρόπον ὥστε νὰ ἐξασφαλίζεται ἡ στερέωσις τῶν ἐφοδίων καὶ κατὰ τρόπον ὥστε νὰ μὴ κωλύουν τοὺς κόρακας ἀναρτήσεως τῆς λέμβου ἢ νὰ ἐμποδίζουν τὴν ταχεῖαν ἐπιβίβασιν. Πάντα τὰ ἐφόδια τῆς σωσιβίου λέμβου θὰ εἶναι ὅσον τὸν δυνατὸν μικρῶν διαστάσεων καὶ βάρους καὶ θὰ εἶναι συσκευασμένα καταλλήλως καὶ συμπαγῶς.

Κανονισμὸς 13.

Φορηταὶ Ραδιοτηλεγραφικαὶ Συσκευαὶ διὰ τὰ πλωτὰ σωστικὰ μέσα.

(α) Πάντα τὰ πλοῖα, ἐξαιρέσει ἐκείνων τὰ ὁποῖα φέρουν εἰς ἑκάστην πλευρὰν αὐτῶν σωσίβιον λέμβον μετὰ κινητῆρος ἐφωδιασμένης διὰ ραδιοτηλεγραφικῆς ἐγκαταστάσεως πληρούσης 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 οἱανδήποτε σωσίβιον λέμβον εἰς περίπτωσιν κινδύνου. Ἐν τούτοις, εἰς τὰ δεξαμενόπλοια ὁλικῆς χωρητικότητος 3.000 κόρων καὶ ἄνω, εἰς τὰ ὁποῖα αἱ σωσίβιοι λέμβοι φέρονται εἰς τὸ μέσον καὶ εἰς τὴν πρύμνην τοῦ πλοίου, ἡ συσκευὴ αὕτη θὰ φυλάσσεται εἰς κατάλληλον θέσιν πλησίον τῶν σωσιβίων λέμβων τῶν ἀπεχουσῶν περισσότερον ἀπὸ τοῦ κυρίου τομπουᾶ τοῦ πλοίου.

(β) Εἰς τὴν περίπτωσιν πλοίων ἐκτελούντων πλόος τοιαύτης διαρκείας ὥστε κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς ἡ φορητὴ ραδιοτηλεγραφικὴ συσκευὴ διὰ τὰ πλωτὰ σωσίβια μέσα νὰ μὴ εἶναι ἀναγκαία, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν παράλειψιν ταύτης.

Κανονισμὸς 14.

Ραδιοτηλεγραφικαὶ Συσκευαὶ καὶ Προβολεῖς Σωσιβίων Λέμβων μετὰ Κινητῆρος.

(α) (I) Ὅταν ὁ ὁλικὸς ἀριθμὸς τῶν ἐπιβαινόντων ἐπὶ ἐπιβατηγοῦ πλοίου ἐκτελοῦντος διεθνεῖς πλόας, οἵτινες δὲν εἶναι βραχεῖς διεθνεῖς πλόες, ἐπὶ πλοίου χρησιμοποιουμένου ὡς ἐργοστασίου εἰς τὴν θήραν φαλαινῶν, ἐπὶ πλοίου χρησιμοποιουμένου δι' ἐπεξεργασίαν ἢ κονσερβοποιΐαν τῶν ἰχθύων ἢ ἐπὶ πλοίου μεταφέροντος τὸ ἀπασχολούμενον προσωπικὸν εἰς τὰ φαλαινοθηρικὰ πλοῖα, τῶν βιομηχανιῶν ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιΐας τῶν ἰχθύων, εἶναι μεγαλείτερος 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 τοὐλάχιστον τῶν μετὰ κινητῆρος σωσιβίων λέμβων τοῦ πλοίου, τῶν ἀπαιτουμένων ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 8 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(II) Ὅταν ὁ ὁλικὸς ἀριθμὸς τῶν ἐπιβαινόντων ἀτόμων ἐπὶ τοιούτου πλοίου εἶναι 1500 ἢ περισσότερα, τοιαύτη ραδιοτηλεγραφικὴ συσκευὴ θὰ ἐγκαθίσταται εἰς πᾶσαν σωσίβιον λέμβον μετὰ κινητῆρος, ἀπαιτουμένη ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 8 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(β) Ἡ ραδιοτηλεγραφικὴ συσκευὴ θὰ ἐγκαθίσταται ἐντὸς ἐπαρκῶς μεγάλου Θαλαμίσκου, ὥστε νὰ περιλαμβάνῃ τὴν συσκευὴν καὶ τὸν χειριστήν ταύτης.

(γ) Αἱ διατάξεις θὰ εἶναι τοιαῦται ὥστε ἡ ἱκανοποιητικὴ λειτουργία τοῦ τομπουᾶ καὶ τοῦ δέκτου δὲν θὰ ἐπηρεάζεται ὑπὸ τοῦ κινητῆρος ἐν λειτουργίᾳ, εἴτε ὅταν φορτίζωνται ἢ ὄχι οἱ συσσωρευταί.

(δ) Οἱ συσσωρευταὶ τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συσκευῆς δὲν θὰ χρησιμοποιοῦνται ὅπως παρέχουν ρεῦμα διὰ τὴν ἐκκίνησιν τοῦ κινητῆρος ἢ διὰ τὸ σύστημα ἀναφλέξεως αὐτοῦ.

(ε) Ὁ κινητὴρ τῆς σωσιβίου λέμβου θὰ ἐφοδιάζεται διὰ μιᾶς ἠλεκτρογεννητρίας διὰ τὴν φόρτισιν τῶν συσσωρευτῶν καθὼς καὶ δι' ἄλλας χρήσεις.

(στ) Εἰς προβολεὺς θὰ ὑπάρχῃ εἰς ἑκάστην σωσίβιον λέμβον μετὰ κινητῆρος, ἥτις ἀπαιτεῖται κατὰ τοὺς ὅρους τῆς παραγράφου (α) τοῦ Κανονισμοῦ 8 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου νὰ φέρεται εἰς τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα καὶ κατὰ τοὺς ὅρους τῆς παραγράφου (γ) τοῦ αὐτοῦ Κανονισμοῦ νὰ φέρεται εἰς τὰ πλοῖα τὰ χρησιμοποιούμενα ὡς ἐργοστάσια εἰς τὴν θήραν φαλαινῶν, εἰς τὰ πλοῖα ἐπεξεργασίας καὶ κονσερβοποιΐας τῶν ἰχθύων καὶ εἰς τὰ πλοῖα τὰ μεταφέροντα τὸ ἀπασχολούμενον προσωπικὸν εἰς τὰ φαλαινοθηρικὰ πλοῖα καὶ τὰ τῶν βιομηχανιῶν ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιΐας τῶν ἰχθύων.

(ζ) Ὁ προβολεὺς θὰ περιλαμβάνῃ λυχνίαν 80 τοὐλάχιστον βάττ, ἱκανὸν ἀνταυγαστῆρα καὶ πηγὴν ἐνεργείας ἥτις θὰ φωτίζῃ ἀποτελεσματικῶς ἀντικείμενον ἀνοικτοῦ χρώματος εἰς τομέα πλάτους 60 περίπου ποδῶν (ἢ 18 μέτρων) εἰς ἀπόστασιν 200 ὑαρδῶν (ἢ 180 μέτρων) ἐπὶ χρονικὴν περίοδον ἓξ ὡρῶν καὶ θὰ δύναται νὰ λειτουργῇ ἐπὶ τρεῖς τοὐλάχιστον ὥρας συνεχῶς.

Κανονισμὸς 15.

Ἀπαιτήσεις διὰ πνευστὰς Σχεδίας.

(α) Πᾶσα πνευστὴ σχεδία θὰ εἶναι κατεσκευασμένη κατὰ τρόπον ὥστε ὅταν εἶναι ἐντελῶς πεπληρωμένη καὶ ἐν ἐπιπλεύσει, μετὰ τοῦ στεγάσματος ἀναπεπταμένου νὰ ἔχῃ εὐστάθειαν ἐν ἀνοικτῇ θαλάσσῃ.

(β) Ἡ σχεδία θὰ εἶναι κατεσκευασμένη κατὰ τρόπον ὥστε ἐὰν ριφθῇ εἰς τὴν θάλασσαν ἀπὸ ὕψους 60 ποδῶν (18 μέτρων), οὔτε ἡ σχεδία οὔτε ὁ ἐξαρτισμὸς αὐτῆς θὰ ὑποστοῦν ζημίαν.

(γ) Ἡ σχεδία θὰ εἶναι ἐφωδιασμένη διὰ στεγάσματος τὸ ὁποῖον θὰ τίθεται αὐτομάτως εἰς τὴν θέσιν του ὅταν αὕτη πληροῦται. Τὸ στέγασμα τοῦτο θὰ εἶναι ἱκανὸν νὰ προφυλάττῃ τοὺς ἐπιβαίνοντας ἐκ τῶν καιρικῶν συνθηκῶν καὶ θὰ προβλέπωνται μέσα διὰ τὴν συλλογὴν τῶν ὑδάτων τῆς βροχῆς. Τὸ ἄνω μέρος τοῦ στεγάσματος θὰ ἐφοδιάζεται διὰ λυχνίας ἥτις θὰ τροφοδοτῆται ἐκ τῆς στήλης ἐνεργούσης διὰ θαλασσίου ὕδατος. Μία ὁμοία λυχνία θὰ ὑπάρχῃ ἐντὸς τῆς σχεδίας.

Τὸ στέγασμα θὰ εἶναι χρώματος λίαν ὁρατοῦ.

(δ) Ἡ σχεδία θὰ ἐφοδιάζεται δι' ἑνὸς πεισματίου (μπαροῦμα) καὶ θὰ ἔχῃ σωσίβιον ρυμάτιον χαλαρῶς διαβεβλημένον πέριξ καλῶς στερεωμένον ἐξωτερικῶς. Σωσίβιον ρυμάτιον θὰ τοποθετῆται ἐπίσης πέριξ τοῦ ἐσωτερικοῦ τῆς σχεδίας.

(ε) Ἡ σχεδία θὰ δύναται νὰ ἐπανορθωθῇ εὐχερῶς ὑπὸ ἑνὸς προσώπου, ἐὰν αὕτη πληροῦται ἀντεστραμμένη.

(στ) Ἡ σχεδία θὰ εἶναι ἐφωδιασμένη εἰς ἕκαστον ἄνοιγμα δι' ἀποτελεσματικῶν μέσων ἐπιτρεπόντων ὅπως πρόσωπα ἐντὸς τῆς θαλάσσης νὰ δύνανται νὰ ἀναρριχηθοῦν ἐπὶ τῆς σχεδίας.

(ζ) Ἡ σχεδία θὰ περιέχεται ἐντὸς βαλίζης ἢ ἑτέρου περιβλήματος κατεσκευασμένου εἰς τρόπον ὥστε νὰ δύναται νὰ ἀντέχῃ εἰς σκληρὰς συνθήκας χρήσεως αἵτινες συναντῶνται εἰς τὴν θάλασσαν.

Ἡ σχεδία ἐντὸς τῆς βαλίζης ἢ ἑτέρου περιβλήματος θὰ ἔχῃ ἰδίαν πλευστότητά.

(η) Ἡ πλευστότης τῆς σχεδίας θὰ εἶναι κατὰ τρόπον κατανεμημένη ὥστε δι' ὑποδιαιρέσεως ταύτης εἰς ἄρτιον ἀριθμὸν χωριστῶν διαμερισμάτων, τὸ ἥμισυ τῶν ὁποίων θὰ δύναται νὰ ὑποβαστάζῃ ἐκτὸς τοῦ ὕδατος τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀτόμων διὰ τὰ ὁποῖα ἔχει ἐπιτραπῇ ἡ ἐπιβίβασις, εἴτε δι' ἄλλου τινὸς ἐξ ἴσου ἀποτελεσματικοῦ μέσου νὰ ἐξασφαλίζεται ὅτι ὑπάρχει εὔλογον περιθώριον πλευστότητος ἐὰν ἡ σχεδία ὑποστῇ ζημίαν ἢ δὲν ἐπιτυγχάνεται παρὰ μερικὴ ἐμφύσησις.

(θ) Τὸ ὁλικὸν βάρος τῆς σχεδίας, τῆς βαλίζης αὐτῆς ἢ ἑτέρου περιβλήματος καὶ τοῦ ἐξαρτισμοῦ αὐτῆς, δὲν θὰ ὑπερβαίνῃ τὰς 400 λίτρας (ἢ 180 χιλιόγραμμα).

(ι) Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀτόμων τὰ ὁποῖα θὰ ἐπιτρέπεται νὰ παραλαμβάνῃ μία πνευστὴ σχεδία θὰ εἶναι ἴσος πρὸς :

(Ι) Τὸν μέγιστον ἀκέραιον ἀριθμὸν τὸν προκύπτοντα ἐκ τῆς διαιρέσεως διὰ 3,4 τοῦ ὄγκου, μετρουμένου εἰς κυβικοὺς πόδας (ἢ διὰ 96 τοῦ ὄγκου μετρουμένου εἰς κυβικὰ δέκατα) τῶν κυρίων σωληνωτῶν ἀερόφυλακίων (ὅστις διὰ τὸν σκοπὸν τοῦτον δὲν θὰ περιλαμβάνῃ οὔτε τὰ τόξα τοῦ στεγάσματος, οὔτε τὸ σέλμα ἢ τὰ σέλματα, ἐὰν ὑπάρχουν τοιαῦτα) ὅταν οὗτοι εἶναι πεπληρωμένοι, ἢ

(ΙΙ) Τὸν μέγιστον ἀκέραιον ἀριθμὸν τὸν προκύπτοντα ἐκ τῆς διαιρέσεως διὰ 4 τῆς ἐπιφανείας εἰς τετραγωνικοὺς πόδας (ἢ διὰ 3,720 τῆς ἐπιφανείας, μετρουμένης εἰς τετραγωνικὰ ἑκατοστόμετρα) τοῦ δαπέδου (ἥτις διὰ τὸν σκοπὸν τοῦτον δύναται νὰ περιλάβῃ τὸ σέλμα ἢ τὰ σέλματα, ἐὰν ὑπάρχουν τοιαῦτα) τῆς σωσιβίου σχεδίας ὅταν εἶναι πεπληρωμένη, λαμβανομένου τοῦ μικροτέρου ἀριθμοῦ.

(ια) Τὸ δάπεδον τῆς σωσιβίου σχεδίας θὰ εἶναι ἀδιάβροχον καὶ θὰ εἶναι ἱκανὸν νὰ μονοῦται ἐπαρκῶς ἐναντίον τοῦ ψύχους.

(ιβ) Ἡ σωσίβιος σχεδία θὰ πληροῦται δι' ἀερίου τὸ ὁποῖον δὲν θὰ εἶναι βλαβερὸν εἰς τοὺς ἐπιβαίνοντας καὶ ἡ πλήρωσις θὰ λαμβάνῃ χώραν αὐτομάτως, εἴτε δι' ἔλξεως ρυματίου εἴτε δι' ἄλλου τινὸς τρόπου ἐξ ἴσου ἁπλοῦ καὶ ἀποτελεσματικοῦ. Θὰ προβλέπωνται μέσα διὰ τῶν ὁποίων ἡ ἀεραντλία ἢ οἱ φυσητῆρες οἱ ἀπαιτούμενοι ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 17 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου θὰ δύνανται νὰ διατηροῦν τὴν πίεσιν.

(ιγ) Ἡ σωσίβιος σχεδία θὰ εἶναι ἐξ ὑλικοῦ καὶ κατασκευῆς ἐγκεκριμένων καὶ θὰ εἶναι κατεσκευασμένη εἰς τρόπον ὥστε νὰ δύναται νὰ ἀντέχῃ ἐπὶ 30 ἡμέρας, ὅταν εἶναι ἐκτεθειμένη ἐν ἐπιπλεύσει, εἰς πάσας τὰς συνθήκας τῆς θαλάσσης.

(ιδ) Δὲν θὰ τυγχάνῃ ἐγκρίσεως σωσίβιος σχεδία ἥτις θὰ ἔχῃ μεταφορικὴν ἱκανότητα, ὑπολογιζομένην συμφώνως πρὸς τὸ ἐδάφιον (ι) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, μικροτέραν τῶν ἓξ ἀτόμων. Ὁ μέγιστος ἀριθμὸς ἀτόμων ὑπολογιζόμενος συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον ταύτην, διὰ τὸν ὁποῖον μία σωσίβιος σχεδία δύναται νὰ τύχῃ ἐγκρίσεως, ἀπόκειται εἰς τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς, ἀλλὰ εἰς οὐδεμίαν περίπτωσιν θὰ ὑπερβαίνῃ τὰ 25.

(ιε) Ἡ σωσίβιος σχεδία θὰ εἶναι ἱκανὴ νὰ λειτουργῇ καθ' ὅλην τὴν κλίμακα θερμοκρασιῶν ἀπὸ 150ο F μέχρι μεῖον 22ο F (ἢ 66ο C μέχρι μεῖον 30ο C).

(ιστ) Ἡ σωσίβιος σχεδία θὰ εἶναι ἐστοιβαγμένη εἰς τρόπον ὥστε νὰ δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ εὐκόλως ἐν ὥρᾳ κινδύνου.

(ιζ) Ἡ σωσίβιος σχεδία θὰ εἶναι ἐφωδιασμένη διὰ μέσων ἐπιτρεπόντων τὴν εὐκολίαν ρυμουλκήσεως.

Κανονισμὸς 16.

Ἀπαιτήσεις διὰ τὰς Μονίμους Σωσιβίους Σχεδίας.

(α) Πᾶσα σωσίβιος σχεδία μονίμου κατασκευῆς θὰ εἶναι κατεσκευασμένη ὥστε ριπτομένη εἰς τὴν θάλασσαν ἐκ τῆς θέσεως στοιβασίας αὐτῆς οὔτε αὕτη οὔτε καὶ ὁ ἐξαρτισμός της νὰ ὑφίσταται ζημίαν.

(β) Ἡ ἐπιφάνεια τοῦ καταστρώματος τῆς σωσιβίου σχεδίας θὰ κεῖται ἐντὸς τοῦ μέρους τῆς σωσιβίου σχεδίας τὸ ὁποῖον ἐπιτρέπει προστασίαν εἰς τοὺς ἐπιβαίνοντας. Ἡ ἐπιφάνεια τοῦ καταστρώματος τούτου θὰ εἶναι τοὐλάχιστον 4 τετραγωνικοὶ πόδες (ἢ 3,720 τετραγωνικὰ ἑκατοστόμετρα) ἀνὰ ἕκαστον ἄτομον τὸ ὁποῖον ἐπιτρέπεται νὰ μεταφέρῃ. Ἡ φύσις τοῦ δαπέδου θὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐμποδίζῃ, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, τὴν δίοδον τοῦ ὕδατος καὶ νὰ ὑποβαστάζῃ τοὺς ἐπιβαίνοντας ἀποτελεσματικῶς ἐκτὸς τοῦ ὕδατος.

(γ) Ἡ σωσίβιος σχεδία θὰ εἶναι ἐφωδιασμένη διὰ στεγάσματος ἢ ἑτέρου ἰσοδυνάμου διατάξεως. Χρώματος λίαν ὁρατοῦ, τὸ ὁποῖον θὰ εἶναι ἱκανὸν νὰ προστατεύῃ τοὺς ἐπιβαίνοντας, ἔναντι τῶν καιρικῶν συνθηκῶν ὅταν ἡ σωσίβιος σχεδία ἐπιπλέῃ καθ' οἱανδήποτε ἐπιφάνειαν.

(δ) Τὰ ἐφόδια τῆς σωσιβίου σχεδίας θὰ εἶναι ἐστοιβαγμένα κατὰ τρόπον ὥστε νὰ εἶναι εὐκόλως προσιτὰ ὅταν ἡ σωσίβιος σχεδία ἐπιπλέῃ καθ' οἱανδήποτε ἐπιφάνειαν.

(ε) Τὸ ὁλικὸν βάρος μιᾶς σωσιβίου σχεδίας μετὰ τοῦ ἐξοπλισμοῦ αὐτῆς δὲν θὰ ὑπερβαίνῃ τὰς 400 λίτρας (ἢ 180 χιλιόγραμμα). Σωσίβιοι σχεδίαι φερόμεναι ἐπὶ φορτηγῶν πλοίων δύνανται νὰ εἶναι βάρους μεγαλειτέρου τῶν 400 λιτρῶν (ἢ 180 χιλιογράμμων) ἐὰν αὗται δύνανται νὰ καθαιρεθοῦν ἐξ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου ἢ ἐὰν προβλέπωνται μηχανικὰ μέσα διὰ τὴν καθαίρεσιν αὐτῶν εἰς τὴν θάλασσαν.

(στ) Ἡ σωσίβιος σχεδία δέον ἀνὰ πάντα χρόνον νὰ εἶναι εὔχρηστος καὶ εὐσταθὴς ὅταν ἐπιπλέῃ καθ' οἱανδήποτε ἐπιφάνειαν.

(ζ) Ἡ σωσίβιος σχεδία θὰ ἔχῃ τοὐλάχιστον 3,4 κυβικοὺς πόδας (ἢ 96 κυβικὰ δέκατα) ἀεροκιβωτίων ἢ ἰσοδύναμον πλευστότητα ἀνὰ ἕκαστον ἄτομον τὸ ὁποῖον ἐπιτρέπεται νὰ φέρῃ, τὰ δὲ μέσα ταῦτα θὰ τοποθετοῦνται ὅσον δυνατὸν πλησιέστερον πρὸς τὰς πλευρὰς τῆς σωσιβίου σχεδίας.

(η) Ἡ σωσίβιος σχεδία θὰ ἔχῃ ἓν πεισμάτιον (μπαρούμα) προσδεδεμένον καὶ ἓν σωσίβιον ρυμάτιον χαλαρῶς διαβεβλημένον πέριξ καὶ ἐξωτερικῶς αὐτῆς καὶ καλῶς στερεωμένον εἰς τὰ σημεῖα προσδέσεως. Ἐπίσης θὰ τοποθετῆται σωσίβιον ρυμάτιον πέριξ τοῦ ἐσωτερικοῦ τῆς σωσιβίου σχεδίας.

(θ) Ἡ σχεδία θὰ εἶναι ἐφωδιασμένη εἰς ἕκαστον ἄνοιγμα δι' ἀποτελεσματικῶν μέσων ἐπιτρεπόντων ὅπως πρόσωπα ἐντὸς τῆς θαλάσσης δύνανται νὰ ἀναρριχηθοῦν ἐπ' αὐτῆς.

(ι) Ἡ σωσίβιος σχεδία θὰ εἶναι κατεσκευασμένη κατὰ τρόπον ὥστε νὰ μὴ προσβάλλεται ὑπὸ τοῦ πετρελαίου ἢ τῶν παραγώγων πετρελαίου.

(ια) Μία ἐπιπλέουσα λυχνία τύπου ἠλεκτρικῆς στήλης θὰ εἶναι προσδεδεμένη διὰ δετηρίας εἰς τὴν σωσίβιον σχεδίαν.

(ιβ) Ἡ σωσίβιος σχεδία θὰ ἐφοδιάζεται διὰ μέσων ἐπιτρεπόντων τὴν εὐχερῆ ρυμούλκησιν αὐτῆς.

(ιγ) Αἱ σωσίβιοι σχεδίαι θὰ εἶναι ἐστοιβαγμέναι κατὰ τρόπον ἐπιτρέποντα τὴν ἐλευθέραν ἐπίπλευσιν αὐτῶν εἰς τὴν περίπτωσιν βυθίσεως τοῦ πλοίου.

Κανονισμὸς 17.

Ἐφόδια τῶν πνευστῶν καὶ τῶν Μονίμων Σωσιβίων Σχεδιῶν

(α) Ὁ κανονικὸς ἐξαρτισμὸς ἑκάστης σωσιβίου σχεδίας θὰ περιλαμβάνῃ :

(Ι) Ἕνα ἐπιπλέοντα σωσίβιον σημαντῆρα προσδεδεμένον δι' ἐπιπλέοντος ρυματίου μήκους τοὐλάχιστον 100 ποδῶν (ἢ 30 μέτρων).

(ΙΙ) Διὰ τὰς σωσιβίους σχεδίας δι' ἃς ἐπιτρέπεται ἡ ἐπιβίβασις οὐχὶ περισσοτέρων τῶν 12 ἀτόμων, ἓν μαχαιρίδιον καὶ ἓν ἄντλιον. Διὰ τὰς σωσιβίους σχεδίας δι' ἃς ἐπιτρέπεται ἡ ἐπιβίβασις 13 ἀτόμων ἢ περισσοτέρων, δύο μαχαιρίδια καὶ δύο ἄντλια.

(ΙΙΙ) Δύο σπόγγους.

(ΙV) Δύο πλωτὰς ἀγκύρας, τὴν μίαν μονίμως προσδεδεμένην εἰς τὴν σωσίβιον σχεδίαν καὶ μίαν ἀμοιβήν.

(V) Δύο βραχείας κώπας σχήματος πτύου.

(VΙ) Μίαν σειρὰν συνέργων ἐπισκευῆς, διὰ τὴν ἐπιδιόρθωσιν τρυπημάτων εἰς τὰ διαμερίσματα πλευστότητος.

(VΙΙ) Μίαν ἀεραντλίαν ἢ φυσητῆρας, ἐκτὸς ἐὰν ἡ σωσίβιος σχεδία πληροῖ τοὺς ὅρους τοῦ Κανονισμοῦ 16 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(VΙΙΙ) Τρία ἐργαλεῖα ἀνοίγματος λευκοσιδηρῶν κυτίων.

(ΙΧ) Ἓν ὑδατοστεγὲς κιβώτιον φαρμακείου πρώτων βοηθειῶν ἐγκεκριμένου τύπου.

(Χ) Ἓν ἀνοξείδωτον βαθμολογημένον κύπελλον ποσίμου ὕδατος.

(ΧΙ) Ἕνα ἀδιάβροχον ἠλεκτρικὸν φανὸν κατάλληλον διὰ σήμανσιν σημάτων Μόρς, ὁμοῦ μετὰ ἀνταλλακτικῆς στήλης συσσωρευτῶν καὶ μιᾶς ἀνταλλακτικῆς λυχνίας ἐντὸς ὑδατοστεγοῦς κιβωτίου.

(ΧΙΙ) Ἕνα καθρέπτην σημάνσεως κατὰ τὴν ἡμέραν καὶ μίαν συρίκτραν σημάνσεως.

(ΧΙΙΙ) Δύο ἀλεξιπτωτιστικὰς φωτοβολίδας κινδύνου, ἐγκεκριμένου τύπου, δυναμένας νὰ ἐκπέμπωσι φωτεινὸν ἐρυθρὸν φῶς εἰς μέγα ὕψος.

(ΧΙV) Ἓξ βεγγαλικὰ χειρὸς ἐγκεκριμένου τύπου, δυνάμενα νὰ ἐκπέμπωσι φωτεινὸν ἐρυθρὸν φῶς.

(ΧV) Μίαν σειρὰν συνέργων ἁλιείας.

(ΧVΙ) Μερίδα τροφίμων καθορισθησομένην ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, δι' ἕκαστον ἄτομον διὰ τὸ ὁποῖον ἔχει ἐγκριθῇ ἡ ἐπιβίβασις ἐπὶ τῆς σωσιβίου σχεδίας.

(ΧVΙΙ) Ὑδατοστεγῆ δοχεῖα περιέχοντα τρεῖς πίντας (ἢ ἓν καὶ ἥμισυ λίτρον) ποσίμου ὕδατος δι' ἕκαστον ἄτομον διὰ τὸ ὁποῖον ἔχει ἐγκριθῇ ἡ ἐπιβίβασις, τοῦ ὁποίου ἡ μία πίντα (ἢ ἥμισυ λίτρον) κατ' ἄτομον δύναται νὰ ἀντικαθίσταται διὰ μιᾶς καταλλήλου συσκευῆς ἀφαλατώσεως ἱκανῆς νὰ παράγῃ ἴσην ποσότητα ποσίμου ὕδατος.

(ΧVΙΙΙ) Ἓξ δισκία ἐναντίον τῆς ναυτίας δι' ἕκαστον ἄτομον διὰ τὸ ὁποῖον ἔχει ἐγκριθῇ ἡ ἐπιβίβασις.

(ΧΙΧ) Ὁδηγίας σχετικὰς πρὸς τὸν τρόπον ἐπιβιώσεως ἐπὶ τῆς σωσιβίου σχεδίας.

(ΧΧ) Ἓν ἀντίγραφον τοῦ εἰκονογραφημένου πίνακος σωσιβίων σημάτων τοῦ ἀναφερομένου εἰς τὸν Κανονισμὸν 16 τοῦ Κεφαλαίου V.

(β) Εἰς τὴν περίπτωσιν ἐπιβατηγῶν πλοίων ἐκτελούντων βραχεῖς διεθνεῖς πλόας τοιαύτης διαρκείας ὥστε κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς νὰ μὴ εἶναι ἀναγκαῖα ὅλα τὰ εἴδη τὰ καθοριζόμενα εἰς τὴν παράγραφον (α), ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ εἰς μίαν ἢ περισσοτέρας σωσιβίους σχεδίας αἵτινες ἀντιπροσωπεύουσι τοὐλάχιστον τὸ ἓν ἕκτον τοῦ ἀριθμοῦ τῶν σωσιβίων σχεδιῶν τῶν φερομένων ἐπὶ τοῦ πλοίου τούτου, ὅπως ἐφοδιάζωνται διὰ τοῦ ἐξαρτισμοῦ τοῦ καθοριζομένου εἰς τὰ ἐδάφια (Ι) μέχρι (VΙΙ) περιλαμβανομένου, (ΧΙ) καὶ (ΧΙΧ) τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, καὶ διὰ τοῦ ἡμίσεος τοῦ ἐξαρτισμοῦ τοῦ καθοριζομένου εἰς τὰ ἐδάφια (ΧΙΙΙ) καὶ (ΧΙV) τῆς ἐν λόγῳ παραγράφου, αἱ δὲ ὑπόλοιποι σωσίβιοι σχεδίαι νὰ ἐφοδιάζωνται διὰ τοῦ ἐξαρτισμοῦ τοῦ καθοριζομένου εἰς τὰ ἐδάφια (Ι) μέχρι (VΙΙ) περιλαμβανομένου καὶ (ΧΙΧ) τῆς ἐν λόγῳ παραγράφου.

Κανονισμὸς 18.

Ἐκπαίδευσις εἰς τὴν Χρῆσιν τῶν Σωσιβίων Σχεδιῶν,

Ἡ Ἀρχὴ θὰ λαμβάνῃ μέτρα, ὅσα εἶναι πρακτικῶς καὶ εὐλόγως δυνατὰ πρὸς ἐξασφάλισιν ὅτι τὰ πληρώματα τῶν πλοίων ἐπὶ τῶν ὁποίων φέρονται αἱ σωσίβιοι σχεδίαι ἔχουν ἐκπαιδευθῇ εἰς τὴν καθαίρεσιν καὶ χρῆσιν αὐτῶν.

Κανονισμὸς 19.

Ἐπιβίβασις ἐπὶ τῶν Σωσιβίων Λέμβων καὶ τῶν Σωσιβίων Σχεδιῶν.

(α) Θὰ λαμβάνωνται εἰδικὰ μέτρα διὰ τὴν ἐπιβίβασιν ἐπὶ τῶν σωσιβίων λέμβων εἰς τὰ ὁποῖα θὰ περιλαμβάνωνται :

(Ι) Ἀνὰ μία κλίμαξ εἰς ἕκαστον ζεῦγος ἐπωτίδων ἐπιτρέπουσα τὴν ἐπιβίβασιν ἐπὶ τῶν σωσιβίων λέμβων ὅταν αὗται εὑρίσκωνται εἰς τὴν θάλασσαν, ἐξαιρέσει ὅτι εἰς ἐπιβατηγὰ πλοῖα, εἰς πλοῖα τὰ χρησιμοποιούμενα ὡς ἐργοστάσια εἰς τὴν θήραν φαλαινῶν, εἰς πλοῖα ἐπεξεργασίας καὶ κονσερβοποιΐας τῶν ἁλιευτικῶν προϊόντων, εἰς πλοῖα μεταφέροντα τὸ ἀπασχολούμενον προσωπικὸν εἰς τὰ φαλαινοθηρικὰ πλοῖα, τὰ τῶν βιομηχανιῶν ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιΐας, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ὅπως αἱ κλίμακες αὗται ἀντικαθίστανται δι' ἐγκεκριμένων μέσων, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι θὰ ὑπάρχῃ μία τοὐλάχιστον κλῖμαξ εἰς ἑκάστην πλευρὰν τοῦ πλοίου.

(ΙΙ) Μέσα φωτισμοῦ τῶν σωσιβίων λέμβων καὶ τῶν συσκευῶν καθαιρέσεως αὐτῶν κατὰ τὴν προετοιμασίαν καὶ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς καθαιρέσεως καὶ ἐπίσης διὰ τὸν φωτισμὸν τῆς θαλασσίας περιοχῆς ἐντὸς τῆς ὁποίας γίνεται ἡ καθαίρεσις τῶν σωσιβίων λέμβων μέχρις ὅτου συμπληρωθῇ ἡ ἐργασία τῆς καθαιρέσεως.

(ΙΙΙ) Διατάξεις διὰ τὴν εἰδοποίησιν τῶν ἐπιβατῶν καὶ τοῦ πληρώματος ὅτι τὸ πλοῖον πρόκειται νὰ ἐγκαταλειφθῇ, καὶ

(ΙV) Μέσα διὰ τὴν πρόληψιν πάσης διοχετεύσεως ὕδατος ἐντὸς τῶν σωσιβίων λέμβων.

(β) Θὰ λαμβάνονται ἐπίσης κατάλληλα μέτρα διὰ τὴν ἐπιβίβασιν ἐπὶ τῶν σχεδιῶν, εἰς τὰ ὁποῖα θὰ πριλαμβάνωνται:

(Ι) Ἐπαρκεῖς κλίμακες διὰ τὴν διευκόλυνσιν τῆς ἐπιβιβάσεως ἐπὶ τῶν σωσιβίων σχεδιῶν ὅταν αὗται εὑρίσκωνται εἰς τὸ ὕδωρ, ἐξαιρέσει ὅτι εἰς ἐπιβατηγὰ πλοῖα, εἰς πλοῖα τὰ χρησιμοποιούμενα ὡς ἐργοστάσια εἰς τὴν ἁλιείαν φαλαινῶν, εἰς πλοῖα ἐπεξεργασίας καὶ κονσερβοποιΐας τῶν ἁλιευτικῶν προϊόντων, καὶ εἰς πλοῖα μεταφέροντα τὸ ἀπασχολούμενον προσωπικὸν εἰς τὰ φαλαινοθηρικὰ πλοῖα, καὶ εἰς τὰ τῶν βιομηχανιῶν ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιΐας, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἀντικατάστασιν μέρους ἢ τοῦ συνόλου τῶν τοιούτων κλιμάκων δι' ἐγκεκριμένων μέσων.

(ΙΙ) Μέσα διὰ τὸν φωτισμὸν τῶν σωσιβίων σχεδιῶν τούτων καὶ τῶν συσκευῶν καθαιρέσεως κατὰ τὴν προετοιμασίαν καὶ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς καθαιρέσεως καὶ ἐπίσης διὰ τὸν φωτισμὸν τῆς θαλασσίας περιοχῆς ἐντὸς τῆς ὁποίας γίνεται ἡ καθαίρεσις τῶν σωσιβίων τούτων σχεδιῶν μέχρις ὅτου συμπληρωθῇ ἡ ἐργασία τῆς καθαιρέσεως, ἐκεῖ ἔνθα φέρονται σωσίβιοι σχεδίαι διὰ τὰς ὁποίας ἔχουν προβλεφθῇ ἐγκεκριμένα μέσα καθαιρέσεως.

(ΙΙΙ) Μέσα διὰ τὸν φωτισμὸν τῆς θέσεως στοιβασίας τῶν σωσιβίων σχεδιῶν διὰ τὰς ὁποίας δὲν προβλέπονται ἐγκεκριμένα μέσα καθαιρέσεως.

(ΙV) Διατάξεις διὰ τὴν εἰδοποίησιν τῶν ἐπιβατῶν καὶ τοῦ πληρώματος ὅτι τὸ πλοῖον πρόκειται νὰ ἐγκαταλειφθῇ καὶ

(V) Μέσα διὰ τὴν πρόληψιν πάσης διοχετεύσεως ὕδατος ἐντὸς τῶν σωσιβίων σχεδιῶν εἰς καθωρισμένας θέσεις καθαιρέσεως, περιλαμβάνοντα ἐκείνας διὰ τὰς ὁποίας ὑπάρχουν ἐγκεκριμένα μέσα καθαιρέσεως.

Κανονισμὸς 20.

Σήμανσις Σωσιβίων Λέμβων, Σωσιβίων Σχεδιῶν καὶ Πλευστικῶν Συσκευῶν.

(α) Αἱ διαστάσεις τῆς σωσιβίου λέμβου καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀτόμων ἅτινα ἐπιτρέπεται νὰ φέρῃ σημαίνονται ἐπ' αὐτῆς δι' εὐαναγνώστων καὶ μονίμων χαρακτηριστικῶν. Τὸ ὄνομα καὶ ὁ λιμὴν νηολογήσεως τοῦ πλοίου εἰς τὸ ὁποῖον ἡ σωσίβιος λέμβος ἀνήκει θὰ χρωματίζεται εἰς ἑκάστην πλευρὰν τῆς πρώρας.

(β) Αἱ πλευστικαὶ συσκευαὶ θὰ σημαίνωνται διὰ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀτόμων κατὰ τὸν αὐτὸν τρόπον.

(γ) Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀτόμων θὰ σημαίνεται κατὰ τὸν αὐτὸν τρόπον ἐπὶ τῶν σωσιβίων πνευστῶν σχεδιῶν καθὼς καὶ ἐπὶ τῆς βαλίζης ἢ τοῦ περιβλήματος ἐντὸς τοῦ ὁποίου περιέχεται ἡ σωσίβιος πνευστὴ σχεδία. Ἑκάστη σωσίβιος πνευστὴ σχεδία θὰ φέρῃ ἐπίσης ἀριθμὸν τῆς σειρᾶς καὶ τὸ ὄνομα τοῦ κατασκευαστοῦ, εἰς τρόπον ὥστε νὰ δύναται νὰ ἐξακριβοῦται ὁ ἰδιοκτήτης τῆς σωσιβίου σχεδίας.

(δ) Ἑκάστη μόνιμος σωσίβιος σχεδία θὰ σημαίνεται διὰ τοῦ ὀνόματος καὶ τοῦ λιμένος νηολογήσεως τοῦ πλοίου εἰς ὃ ἀνήκει καὶ διὰ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀτόμων τὰ ὁποῖα ἐπιτρέπεται νὰ φέρῃ.

(ε) Οὐδεμία σωσίβιος λέμβος, σωσίβιος σχεδία ἢ πλευστικὴ συσκευὴ θὰ σημαίνεται δι' ἀριθμὸν ἀτόμων μεγαλείτερον τοῦ ἐπιτυγχανομένου κατὰ τὸν εἰς τὸ παρὸν Κεφάλαιον καθοριζόμενον τρόπον.

Κανονισμὸς 21.

Προδιαγραφὴ Κυκλικοῦ Σωσιβίου.

(α) Τὸ κυκλικὸν σωσίβιον θὰ πληροῖ τὰς κατωτέρω ἀπαιτήσεις:

(Ι) Θὰ εἶναι ἐκ συμπαγοῦς φελλοῦ ἢ ἄλλου ἰσοδυνάμου ὑλικοῦ.

(ΙΙ) Θὰ εἶναι ἱκανὸν νὰ ὑποβαστάζῃ εἰς γλυκὺ ὕδωρ 32 τοὐλάχιστον λίτρας (ἢ 14,5 χιλιόγραμμα) σιδήρου ἐπὶ 24 ὥρας.

(ΙΙΙ) Δὲν θὰ προσβάλλεται ἐπιζημίως ὑπὸ πετρελαίου ἢ προϊόντων πετρελαίου.

(ΙV) Θὰ εἶναι λίαν ὁρατοῦ χρωματισμοῦ.

(V) Θὰ σημειοῦται διὰ κεφαλαίων γραμμάτων τὸ ὄνομα καὶ ὁ λιμὴν νηολογήσεως τοῦ πλοίου εἰς τὸ ὁποῖον ἀνήκει.

(β) Δὲν θὰ ἐπιτρέπωνται κυκλικὰ σωσίβια πεπληρωμένα διὰ χόρτων, τριμμάτων φελλοῦ ἢ κοκκώδους φελλοῦ, ἢ οἱουδήποτε ἄλλου ἀραιοῦ κοκκοειδοῦς ὑλικοῦ, ἢ ἐκεῖνα τῶν ὁποίων ἡ πλευστότης ἐξαρτᾶται ἐκ θαλάμων ἀέρος οἵτινες ἀπαιτοῦν ἐμφύσησιν ἀέρος.

(γ) Τὰ κυκλικὰ σωσίβια, τὰ κατεσκευασμένα ἐκ πλαστικοῦ ὑλικοῦ ἢ ἑτέρων συνθετικῶν κραμάτων θὰ εἶναι ἱκανὰ νὰ διατηροῦν τὰς πλευστικὰς καὶ τὰς ἰδιότητας ἀντοχῆς αὐτῶν κατὰ τὴν ἐπαφὴν μὲ τὸ ὕδωρ ἢ μὲ προϊόντα πετρελαίου, ἢ εἰς μεταβολὰς θερμοκρασιῶν ἢ κλιματολογικάς, ἐπικρατούσας εἰς τὰ ταξίδια ἀνοικτῆς θαλάσσης.

(δ) Τὰ κυκλικὰ σωσίβια θὰ φέρουν ρυμάτιον χαλαρῶς διαβεβλημένον πέριξ καὶ καλῶς στερεωμένον. Ἓν τοὐλάχιστον κυκλικὸν σωσίβιον εἰς ἑκάστην πλευρὰν τοῦ πλοίου θὰ εἶναι ἐφωδιασμένον δι' ἐπιπλέοντος σωσιβίου σχοινίου μήκους 15 ὀργυιῶν (27,5 μέτρων) τὸ ὀλιγώτερον.

(ε) Εἰς τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα, τὸ ἥμισυ τοὐλάχιστον τοῦ ὁλικοῦ ἀριθμοῦ τῶν κυκλικῶν σωσιβίων καὶ εἰς οὐδεμίαν περίπτωσιν ὀλιγώτερα τῶν ἓξ καὶ εἰς τὰ φορτηγὰ πλοῖα τὸ ἥμισυ τοὐλάχιστον τοῦ ὁλικοῦ ἀριθμοῦ τῶν κυκλικῶν σωσιβίων θὰ ἐφοδιάζωνται δι' αὐτομάτων φώτων καλῆς ἀποδόσεως.

(στ) Τὰ αὐτόματα φῶτα τὰ ἀπαιτούμενα ὑπὸ τῆς παραγράφου (ε) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θὰ εἶναι τοιαῦτα ὥστε νὰ μὴ δύνανται νὰ σβεσθοῦν ὑπὸ τοῦ ὕδατος. Θὰ δύνανται νὰ λειτουργοῦν ἐπὶ 45 λεπτὰ τοὐλάχιστον καὶ θὰ ἔχουν φωτιστικὴν ἱκανότητα οὐχὶ μικροτέραν τῶν 3,5 φωτομονάδων (lumens). Θὰ φυλάττωνται πλησίον τῶν κυκλικῶν σωσιβίων εἰς τὰ ὁποῖα ἀνήκουν μετὰ τῶν ἀναγκαίων μέσων προσδέσεως. Τὰ αὐτόματα φῶτα τὰ χρησιμοποιούμενα ἐπὶ τῶν δεξαμενοπλοίων θὰ εἶναι μετὰ ἠλεκτρικῆς στήλης ἐγκεκριμένου τύπου.

(ζ) Ὅλα τὰ κυκλικὰ σωσίβια θὰ εἶναι τοποθετημένα εἰς θέσεις εὐκόλως προσιτὰς ὑπὸ τῶν ἐπιβαινόντων καὶ δύο τοὐλάχιστον τῶν κυκλικῶν σωσιβίων τῶν ἐφωδιασμένων δι' αὐτομάτων φώτων, συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον (ε) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, θὰ ἐφοδιάζωνται ἐπίσης δι' ἱκανοῦ αὐτομάτως ἐνεργοῦντος σήματος καπνοῦ, δυναμένου νὰ παράγῃ καπνὸν λίαν ὁρατοῦ χρώματος ἐπὶ 15 τοὐλάχιστον λεπτὰ καὶ θὰ εἶναι δυνατὴ ἡ ταχεῖα ρίψις αὐτῶν ἐκ τῆς γεφύρας κυβερνήσεως.

(η) Τὰ κυκλικὰ σωσίβια θὰ πρέπει πάντοτε νὰ ρίπτωνται ταχέως καὶ δὲν θὰ εἶναι μονίμως στερεωμένα καθ' οἱονδήποτε τρόπον.

Κανονισμὸς 22.

Σωσίβιοι Ζῶναι.

(α) Τὰ πλοῖα θὰ φέρουν μίαν σωσίβιον ζώνην ἐγκεκριμένου τύπου δι' ἕκαστον ἐπιβαῖνον ἄτομον καί, ἐπὶ πλέον, ἐπαρκῆ ἀριθμὸν σωσιβίων ζωνῶν καταλλήλων διὰ παιδία, ἐκτὸς ἐὰν αἱ σωσίβιοι αὗται ζῶναι δύνανται νὰ προσαρμόζωνται πρὸς χρῆσιν τῶν παιδίων.

(β) Ἐπὶ πλέον τῶν σωσιβίων ζωνῶν τῶν ἀπαιτουμένων ὑπὸ τῆς παραγράφου (α) θὰ φέρωνται ἐπὶ τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων σωσίβιοι ζῶναι διὰ 5 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ὁλικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβαινόντων ἐπὶ τοῦ πλοίου. Αἱ σωσίβιοι αὗται ζῶναι θὰ στοιβάζωνται εἰς ἐμφανεῖς θέσεις ἐπὶ τοῦ καταστρώματος.

(γ) Ἡ σωσίβιος ζώνη δὲν θὰ ἐγκρίνεται ἐκτὸς ἐὰν πληροῖ τὰς κατωτέρω ἀπαιτήσεις:

(Ι) Θὰ κατασκευάζεται δι' ἐπιμελημένης ἐργασίας καὶ ἐκ καταλλήλων ὑλικῶν.

(ΙΙ) Θὰ δύναται νὰ ὑποβαστάζῃ εἰς γλυκὺ ὕδωρ βάρος 16,5 λιτρῶν (ἢ 7,5 χιλιογράμμων) ἐπὶ 24 ὥρας.

(ΙΙΙ) Θὰ κατασκευάζεται κατὰ τοιοῦτον τρόπον, ὥστε νὰ ἀποκλείεται, ὅσον εἶναι δυνατόν, ὁ κίνδυνος νὰ φέρεται κατὰ τρόπον ἐσφαλμένον, ἐκτὸς ἐὰν

εἶναι δυνατὸν νὰ φέρεται κατ' ἀμφοτέρας τὰς ὄψεις.

(IV) Θὰ δύναται νὰ ὑποβαστάζῃ τὴν κεφαλὴν εἰς τρόπον ὥστε τὸ πρόσωπον ἀνθρώπου ἐν ἀναισθησίᾳ νὰ κρατῆται ὑπεράνω 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 ὁρατοῦ χρωματισμοῦ.

(VIII) Θὰ εἶναι ἐφωδιασμένη διὰ συρίκτρας ἐγκεκριμένου 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 ἀεροθαλάμους, ἱκανοὺς νὰ ὑποβαστάζουν ὁμοῦ ἐν γλυκεῖ ὕδατι 33 λίτρας (ἢ 15 χιλιόγραμμα) σιδήρου ἐπὶ 24 ὥρας καὶ ἕκαστος ἱκανὸς νὰ ὑποβαστάζῃ οὕτω 16,5 λίτρας (ἢ 7,5 χιλιόγραμμα) σιδήρου.

(II) Δύναται νὰ πληροῦται κατ' ἀμφοτέρους 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 εἷς ἀεροθάλαμος δὲν εἶναι πεπληρωμένος.

(ε) Αἱ σωσίβιοι ζῶναι θὰ εἶναι οὕτω τοποθετημέναι, ὥστε νὰ εἶναι εὐκόλως προσιταὶ καὶ ἡ θέσις αὐτῶν θὰ ἐνδείκνυται εὐκρινῶς.

Κανονισμὸς 23

Ὁρμιδοβόλος Συσκευή.

(α) Τὰ πλοῖα θὰ φέρουσι μίαν ὁρμιδοβόλον συσκευὴν ἐγκεκριμένου τύπου.

(β) Ἡ συσκευὴ θὰ εἶναι ἱκανὴ νὰ ἐκσφενδονίζῃ μετ' ἐπαρκοῦς ἀκριβείας ὁρμίδιον μήκους οὐχὶ μικροτέρου τῶν 250 ὑαρδῶν (ἢ 230 μέτρων) καὶ θὰ περιλαμβάνῃ τοὐλάχιστον τέσσαρα βλήματα καὶ τέσσαρα ὁρμίδια.

Κανονισμὸς 24.

Σήματα Κινδύνου τοῦ Πλοίου.

Τὰ πλοῖα θὰ ἐφοδιάζωνται πρὸς ἱκανοποίησιν τῆς Ἀρχῆς, διὰ μέσων ἐκπεμπόντων ἀποτελεσματικὰ σήματα κινδύνου κατὰ τὴν ἡμέραν καὶ τὴν νύκτα, περιλαμβανόντων δώδεκα τοὐλάχιστον 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 καθορίζῃ πάντα τὰ εἰδικὰ καθήκοντα καὶ θὰ δεικνύῃ ἰδιαιτέρως τὴν θέσιν εἰς τὴν ὁποίαν ἕκαστον μέλος τοῦ πληρώματος δέον νὰ μεταβῇ καὶ τὰ καθήκοντα τὰ ὁποῖα ἔχει νὰ ἐκτελέσῃ.

(γ) Ὁ πίναξ συναγερμοῦ θὰ καταρτίζεται πρὸ τοῦ ἀπόπλου 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 πρός :

(I) Τὸ κλείσιμον τῶν στεγανῶν θυρῶν, τῶν ἐπιστομίων καὶ τῶν μηχανισμῶν κλεισίματος τῶν εὐδιαίων, χοανῶν ἐξαγωγῆς τεφρῶν καὶ θυρῶν πυρκαϊᾶς.

(II) Τὰ ἐφόδια τῶν σωσιβίων λέμβων (περιλαμβανομένης τῆς φορητῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συσκευῆς σωσιβίου λέμβου) καὶ τῶν λοιπῶν σωσιβίων συσκευῶν.

(III) Τὴν καθαίρεσιν τῶν σωσιβίων λέμβων.

(IV) Τὴν γενικὴν ἑτοιμασίαν τῶν ἄλλων σωστικῶν μέσων.

(V) Τὴν συγκέντρωσιν τῶν ἐπιβατῶν.

(VI) Τὴν κατάσβεσιν πυρκαϊᾶς.

(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) Ἐπίβλεψιν ὅτι εἶναι καταλλήλως ἐνδεδυμένοι καὶ ἔχουν περιβληθῇ τὰς σωσιβίους ζώνας αὐτῶν κατὰ κανονικὸν τρόπον.

(III) Συγκέντρωσιν τῶν ἐπιβατῶν εἰς τὰς θέσεις συναγερμοῦ.

(IV) Τήρησιν τῆς τάξεως εἰς τοὺς διαδρόμους καὶ τὰς κλίμακας καί, γενικῶς, ἐποπτείαν τῆς κινήσεως τῶν ἐπιβατῶν, καὶ

(V) Τὸν ἐφοδιασμὸν τῶν σωσιβίων λέμβων διὰ κλινοσκεπασμάτων.

(στ) Ὁ πίναξ συναγερμοῦ θὰ καθορίζῃ ὡρισμένα σήματα διὰ τὴν κλῆσιν ὁλοκλήρου τοῦ πληρώματος εἰς τὰς λέμβους των, τὰς σχεδίας καὶ τοὺς σταθμοὺς πυρκαϊᾶς, καὶ θὰ περιγράφῃ λεπτομερῶς τὰ σήματα ταῦτα. Τὰ σήματα ταῦτα θὰ δίδωνται διὰ συρίκτρας ἢ σειρῆνος καὶ ἐξαιρέσει τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων ἐκτελούντων βραχεῖς διεθνεῖς πλόας καὶ τῶν φορτηγῶν πλοίων μήκους μικροτέρου τῶν 150 ποδῶν, (45,7 μέτρων) θὰ συμπληροῦνται δι' ἄλλων σημάτων λειτουργούντων ἠλεκτρικῶς. Πάντα τὰ σήματα ταῦτα θὰ χειρίζωνται ἐκ τῆς γεφύρας.

Κανονισμὸς 26.

Συναγερμοὶ καὶ Γυμνάσια,

(α) (I) Εἰς τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα θὰ ἐνεργῆται ἅπαξ τῆς ἑβδομάδος, ἐφ' ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, συναγερμὸς τοῦ πληρώματος διὰ γυμνάσιον λέμβων καὶ γυμνάσιον πυρκαϊᾶς. Ὁ συναγερμὸς οὗτος θὰ λαμβάνῃ χώραν ὅταν ἐπιβατηγὸν πλοῖον ἀποπλέῃ ἐκ τοῦ τελευταίου λιμένος διὰ διεθνῆ πλοῦν ὅστις ὅμως δὲν θὰ εἶναι βραχὺς διεθνὴς πλοῦς.

(II) Εἰς τὰ φορτηγὰ πλοῖα, συναγερμὸς τοῦ πληρώματος διὰ γυμνάσιον λέμβων καὶ γυμνάσιον πυρκαϊᾶς θὰ λαμβάνῃ χώραν κατὰ διαστήματα οὐχὶ μεγαλείτερα τοῦ ἑνὸς μηνός, ὑπὸ τὴν πρόβλεψιν ὅτι συναγερμὸς τοῦ πληρώματος διὰ γυμνάσιον λέμβων καὶ γυμνάσιον πυρκαϊᾶς θὰ λάβῃ χώραν ἐντὸς 24 ὡρῶν ἀπὸ τοῦ ἀπόπλου ἐκ λιμένος, ἐὰν πλέον τῶν 25 τοῖς ἑκατὸν τοῦ πληρώματος ἀντεκατεστάθησαν εἰς τὸν λιμένα τοῦτον.

(III) Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τοῦ κατὰ μῆνα συναγερμοῦ ἐπὶ τῶν φορτηγῶν πλοίων, θὰ ἐπιθεωροῦνται τὰ ἐφόδια τῶν λέμβων πρὸς ἐξακρίβωσιν ὅτι εἶναι πλήρης.

(IV) Αἱ ἡμερομηνίαι κατὰ τὰς ὁποίας οἱ συναγερμοὶ λαμβάνουν χώραν θὰ καταχωροῦνται εἰς τὸ ἡμερολόγιον ὡς θὰ προβλέπεται ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς καὶ ἐὰν ἑβδομάδα τινὰ (διὰ τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα) ἢ μῆνα (διὰ τὰ φορτηγὰ πλοῖα) δὲν ἔλαβε χώραν τὸ γυμνάσιον ἢ μέρος μόνον τούτου, θὰ γίνεται ἐγγραφὴ ἐκθέτουσα τὰς συνθήκας καὶ τὴν ἔκτασιν τοῦ γενομένου γυμνασίου. Θὰ καταχωρῆται εἰς τὸ ἡμερολόγιον ἔκθεσις ἐπιθεωρήσεως τῶν ἐφοδίων τῶν λέμβων τῶν φορτηγῶν πλοίων, καθὼς ἐπίσης αἱ περιπτώσεις κατὰ τὰς ὁποίας ἔλαβε χώραν ἡ ἐξαίρεσις καὶ ἡ καθαίρεσις τῶν λέμβων εἰς τὸ ὕδωρ συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον (γ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(β) Εἰς ἐπιβατηγὰ πλοῖα, ἐξαιρέσει ἐκείνων ἅτινα ἐκ-

τελοῦν βραχεῖς διεθνεῖς πλόας, θὰ ἐκτελῆται γυμνάσιον συναγερμοῦ ἐπιβατῶν ἐντὸς εἴκοσι τεσσάρων ὡρῶν ἀπὸ τοῦ ἀπόπλου ἐκ τοῦ λιμένος.

(γ) Διάφοροι ὁμάδες σωσιβίων λέμβων θὰ χρησιμοποιοῦνται ἐκ περιτροπῆς κατὰ τὰ διαδοχικὰ γυμνάσια λέμβων καὶ ἑκάστη σωσίβιος λέμβος θὰ ἐξαίρεται τοῦ πλοίου καί, ἐὰν εἶναι πρακτικῶς δυνατὸν καὶ εὔλογον θὰ καθαιρῆται εἰς τὸ ὕδωρ ἅπαξ τοὐλάχιστον ἀνὰ τέσσαρας μῆνας. Τὰ γυμνάσια καὶ αἱ ἐπιθεωρήσεις θὰ ἐκτελοῦνται κατὰ τρόπον ὥστε τὸ πλήρωμα νὰ κατανοήσῃ πλήρως καὶ νὰ ἐξασκηθῇ εἰς τὰ καθήκοντα ἅτινα ἔχει νὰ ἐκτελέσῃ, περιλαμβανομένων τῶν ὁδηγιῶν διὰ τὸν χειρισμὸν καὶ λειτουργίαν τῶν σωσιβίων σχεδιῶν ὅπου ὑπάρχουν τοιαῦται.

(δ) Τὸ σῆμα κινδύνου διὰ τὴν συγκέντρωσιν τῶν ἐπιβατῶν εἰς τὰς θέσεις συναγερμοῦ θὰ εἶναι ἓξ ἢ πλείονες βραχεῖς διαδοχικοὶ συριγμοὶ ἀκολουθούμενοι ὑπὸ ἑνὸς μακροῦ συρίγματος διὰ τῆς συρίκτρας ἢ τῆς σειρῆνος. Εἰς ἐπιβατηγὰ πλοῖα, ἐξαιρέσει τῶν ἐκτελούντων βραχεῖς διεθνεῖς πλόας, θὰ συμπληροῦται δι' ἄλλων σημάτων τὰ ὁποῖα θὰ λειτουργοῦν ἠλεκτρικῶς καθ' ὅλον τὸ πλοῖον καὶ θὰ χειρίζωνται ἐκ τῆς γεφύρας. Ἡ ἔννοια τῶν διαφόρων σημάτων τῶν ἀφορώντων τοὺς ἐπιβάτας μετὰ ἀκριβῶν ὁδηγιῶν περὶ τοῦ τί ὀφείλουν νὰ πράξουν εἰς περίπτωσιν κινδύνου, θὰ ἐξηγῆται σαφῶς εἰς τὴν κατάλληλον γλῶσσαν ἐπὶ πινακίδων ἀνηρτημένων ἐντὸς τῶν θαλαμίσκων αὐτῶν καὶ εἰς ἐμφανῆ μέρη ἐντὸς τῶν διαμερισμάτων ἐπιβατῶν.

ΜΕΡΟΣ Β

Ἐπιβατηγὰ Πλοῖα Μόνον.

Κανονισμὸς 27.

Σωσίβιοι Λέμβοι, Σωσίβιοι Σχεδίαι καὶ Πλευστικαὶ Συσκευαί.

(α) Τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα θὰ φέρουν δύο λέμβους ἀνηρτημένας εἰς ἐπωτίδας, ἀνὰ μίαν εἰς ἑκατέραν πλευρὰν τοῦ πλοίου, πρὸς χρῆσιν εἰς περίπτωσιν κινδύνου. Αἱ λέμβοι αὗται θὰ εἶναι ἐγκεκριμένου τύπου καὶ θὰ εἶναι μήκους οὐχὶ μεγαλειτέρου τῶν 28 ποδῶν (ἢ 8.1]2 μέτρων). Αὗται δύνανται νὰ ὑπολογίζωνται διὰ τοὺς σκοποὺς τῶν παραγράφων (β) καὶ (γ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ὑπὸ τὴν πρόβλεψιν ὅτι πληροῦν ἐντελῶς τὰς διὰ τὰς σωσιβίους λέμβους ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, καὶ διὰ τοὺς σκοποὺς τοῦ Κανονισμοῦ 8, ὑπὸ τὴν πρόβλεψιν ὅτι ἐπιπροσθέτως πληροῦν ἐντελῶς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 9 καὶ τοῦ Κανονισμοῦ 14 ὅπου ἐφαρμόζονται αὗται. Θὰ τηροῦνται αὗται ἕτοιμαι πρὸς ἄμεσον χρῆσιν κατὰ τὸν πλοῦν. Εἰς πλοῖα εἰς τὰ ὁποῖα αἱ ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (η) τοῦ Κανονισμοῦ 29 ἐκπληροῦνται διὰ συσκευῶν αἱ ὁποῖαι ἐφαρμόζονται εἰς τὰς πλευρὰς τῶν σωσιβίων λέμβων, αἱ τοιαῦται συσκευαὶ δὲν θὰ ἀπαιτῆται νὰ ἐφαρμόζωνται εἰς τὰς δύο λέμβους τὰς προβλεπομένας διὰ τὴν πλήρωσιν τῶν ἀπαιτήσεων τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(β) Τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα τὰ ἐκτελοῦντα διεθνεῖς πλόας, οἵτινες δὲν εἶναι διεθνεῖς πλόες μικρᾶς διαρκείας, θὰ φέρουν:

(Ι) Σωσιβίους λέμβους εἰς ἑκατέραν πλευρὰν τοῦ πλοίου συνολικῆς χωρητικότητος τοιαύτης ὥστε νὰ παραλαμβάνουν τὸ ἥμισυ τοῦ ὁλικοῦ ἀριθμοῦ ἀτόμων τῶν ἐπιβαινόντων τοῦ πλοίου. Προβλέπεται ὅτι, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἀντικατάστασιν σωσιβίων λέμβων διὰ σωσιβίων σχεδιῶν τῆς αὐτῆς ὁλικῆς χωρητικότητος, κατὰ τρόπον ὅμως τοιοῦτον ὥστε ὁ ἀριθμὸς τῶν σωσιβίων λέμβων εἰς ἑκατέραν πλευρὰν τοῦ πλοίου νὰ εἶναι πάντοτε ἐπαρκὴς ὅπως παραλαμβάνωνται τὰ 37.1]2 τοῖς ἑκατὸν ἁπάντων τῶν ἐπιβαινόντων τοῦ πλοίου.

(ΙΙ) Σωσιβίους σχεδίας ὁλικῆς χωρητικότητος ἐπαρκοῦς νὰ παραλαμβάνουν τὰ 25 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ὁλικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβαινόντων τοῦ πλοίου, ὁμοῦ μὲ πλευστικὰς συσκευὰς διὰ τὰ 3 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ἀριθμοῦ τούτου. Προβλέπεται ὅτι εἰς πλοῖα ἔχοντα συντελεστὴν ὑποδιαιρέσεως ἴσον ἢ μικρότερον τοῦ 0,33, θὰ ἐπιτρέπεται ἀντὶ σωσιβίων σχεδιῶν διὰ τὰ 25 τοῖς ἑκατὸν ὅλων τῶν ἐπιβαινόντων τοῦ πλοίου καὶ πλευστικῶν συσκευῶν διὰ τὰ 3 τοῖς ἑκατὸν ὅλων τῶν ἐπιβαινόντων τοῦ πλοίου, νὰ φέρουν πλευστικὰς συσκευὰς διὰ τὰ 25 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ἀριθμοῦ τούτου.

(γ) (Ι) Ἐπιβατηγὸν πλοῖον ἐκτελοῦν βραχεῖς διεθνεῖς πλόας, θὰ ἐφοδιάζεται διὰ ζευγῶν ἐπωτίδων συμφώνως πρὸς τὸ μῆκος αὐτοῦ, ὡς καθορίζονται εἰς τὴν στήλην Α τοῦ Πίνακος ἐν τῷ Κανονισμῷ 28 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. Ἐφ' ἑκάστου ζεύγους ἐπωτίδων θὰ ἀνακρεμᾶται μία σωσίβιος λέμβος καὶ αἱ σωσίβιοι αὗται λέμβοι θὰ ἔχουν τοὐλάχιστον τὴν ἐλαχίστην χωρητικότητα τὴν ἀπαιτουμένην ὑπὸ τῆς στήλης Γ τοῦ Πίνακος ἢ τὴν χωρητικότητα τὴν ἀπαιτουμένην διὰ τὴν ἐπιβίβασιν πάντων τῶν ἐπιβαινόντων τοῦ πλοίου, ἐὰν αὕτη εἶναι μικροτέρα.

Προβλέπεται ὅτι, ἐὰν κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς δὲν εἶναι πρακτικῶς δυνατὸν καὶ εὔλογον νὰ τοποθετηθῇ ἐπὶ πλοίου ἐκτελοῦντος βραχεῖς διεθνεῖς πλόας, ὁ ἀριθμὸς τῶν ζευγῶν ἐπωτίδων τῶν ἀπαιτουμένων ὑπὸ τῆς στήλης Α τοῦ Πίνακος ἐν τῷ Κανονισμῷ 28, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ, ὑπὸ ἐξαιρετικὰς συνθήκας, μικρότερον ἀριθμὸν ἐπωτίδων ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι ὁ ἀριθμὸς οὗτος οὐδέποτε θὰ εἶναι κατώτερος τοῦ ἐλαχίστου ἀριθμοῦ τοῦ ὁριζομένου ὑπὸ τῆς στήλης Β τοῦ Πίνακος, καὶ ὅτι ἡ ὁλικὴ χωρητικότης τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου σωσιβίων λέμβων θὰ εἶναι τοὐλάχιστον ἴση πρὸς τὴν ἐλαχίστην χωρητικότητα τὴν ἀπαιτουμένην ὑπὸ τῆς στήλης Γ, ἢ πρὸς τὴν χωρητικότητα τὴν ἀπαιτουμένην διὰ τὴν ἐπιβίβασιν πάντων τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐπιβαινόντων, ἐὰν αὕτη εἶναι μικροτέρα.

(ΙΙ) Ἐὰν αἱ οὕτω προβλεπόμεναι σωσίβιοι λέμβοι δὲν ἐπαρκοῦν ὅπως παραλαμβάνουν πάντας τοὺς ἐπιβαίνοντας τοῦ πλοίου, θὰ προβλέπωνται ἐπιπρόσθετοι σωσίβιοι λέμβοι ὑπὸ ἐπωτίδας ἢ σωσίβιοι σχεδίαι, εἰς τρόπον ὥστε αἱ σωσίβιοι λέμβοι καὶ αἱ σωσίβιοι σχεδίαι νὰ ἐπαρκοῦν διὰ πάντας τοὺς ἐπιβαίνοντας τοῦ πλοίου.

(ΙΙΙ) Παρὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἐδαφίου (γ) (ΙΙ), εἰς πλοῖα ἐκτελοῦντα βραχεῖς διεθνεῖς πλόας, ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπιβαινόντων ἀτόμων δὲν θὰ ὑπερβαίνῃ τὴν ὁλικὴν χωρητικότητα τῶν σωσιβίων λέμβων τῶν προβλεπομένων συμφώνως πρὸς τὰ ἐδάφια (γ) (Ι) καὶ (γ) (ΙΙ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἐκτὸς ἐὰν ἡ Ἀρχὴ θεωρῇ ὅτι τοῦτο καθίσταται ἀναγκαῖον ἐκ τοῦ ὄγκου τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως καὶ τότε μόνον, ἐὰν τὸ πλοῖον πληροῖ τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (δ) τοῦ Κανονισμοῦ 1 τοῦ Κεφαλαίου ΙΙ.

(ΙV) Ὅταν κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἐδαφίου (γ) (ΙΙΙ), ἡ Ἀρχὴ ἔχῃ ἐπιτρέψει τὴν μεταφορὰν ἀριθμοῦ ἀτόμων μεγαλειτέρου τῆς χωρητικότητος τῶν σωσιβίων λέμβων καὶ ἔχει πεισθῇ ὅτι εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατον εἰς τὸ πλοῖον τοῦτο νὰ στοιβαχθοῦν αἱ σωσίβιοι σχεδίαι αἱ φερόμεναι συμφώνως πρὸς τὸ ἐδάφιον (γ) (ΙΙ), δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ μείωσιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν σωσιβίων λέμβων, ὑπὸ τοὺς κάτωθι ὅρους:

(1) ὁ ἀριθμὸς τῶν σωσιβίων λέμβων, εἰς τὴν περίπτωσιν πλοίων μήκους 190 ποδῶν (ἢ 58 μέτρων) καὶ ἄνω, οὐδέποτε θὰ εἶναι μικρότερος τῶν τεσσάρων, καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν πλοίων μήκους μικροτέρου τῶν 190 ποδῶν (ἢ 58 μέτρων), οὐδέποτε θὰ εἶναι μικρότερος τῶν δύο, ἑκάστη τῶν ὁποίων θὰ φέρεται εἰς ἑκατέραν πλευρὰν τοῦ πλοίου, καὶ

(2) ὁ ἀριθμὸς τῶν σωσιβίων λέμβων καὶ τῶν σωσιβίων σχεδιῶν θὰ εἶναι πάντοτε ἐπαρκὴς ὥστε νὰ ἐπιβιβάζεται ὁ ὁλικὸς ἀριθμὸς τῶν ἐπιβαινόντων τοῦ πλοίου ἀτόμων.

(V) Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον ἐκτελοῦν βραχεῖς διεθνεῖς πλόας θὰ φέρῃ ἐπιπροσθέτως πρὸς τὰς σωσιβίους

λέμβους καὶ σωσιβίους σχεδίας τὰς ἀπαιτουμένας ὑπὸ τῶν διατάξεων τῆς παρούσης παραγράφου, σωσιβίους σχεδίας ἐπαρκεῖς νὰ περιλαμβάνουν τὸ 10 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ὁλικοῦ 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 πλευστικὰς συσκευὰς διὰ τὰ 5 τοῖς ἑκατὸν τοὐλάχιστον τοῦ ὁλικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβαινόντων τοῦ πλοίου ἀτόμων.

(VII) Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέπῃ εἰς ὡρισμένα πλοῖα ἢ κατηγορίας πλοίων ἔχοντα πιστοποιητικὰ βραχέος διεθνοῦς πλοῦ, νὰ ἐκτελοῦν πλόας ἄνω τῶν 600 μιλλίων ἀλλὰ μὴ ὑπερβαίνοντας τὰ 1200 μίλλια, ἐὰν τὰ πλοῖα ταῦτα πληροῦν τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (δ) τοῦ Κανονισμοῦ 1 τοῦ Κεφαλαίου ΙΙ, ἐὰν φέρουν σωσιβίους λέμβους αἵτινες δύνανται νὰ παραλάβουν τὰ 75 τοῖς ἑκατὸν τῶν ἐπιβαινόντων τοῦ πλοίου ἀτόμων καὶ συμμορφοῦνται 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 συναρτήσει τοῦ μήκους τοῦ πλοίου :

(Α) Τὸν ἐλάχιστον ἀριθμὸν ζευγῶν ἐπωτίδων, τῶν προβλεπομένων ἐπὶ πλοίου ἐκτελοῦντος βραχεῖς διεθνεῖς πλόας, εἰς ἕκαστον τῶν ὁποίων δέον νὰ ἀνακρεμᾶται 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 ἐλαχίστην χωρητικότητα σωσιβίων λέμβων τὴν ἀπαιτουμένην διὰ πλοῖον ἐκτελοῦν βραχεῖς διεθνεῖς πλόας.

Μῆκος καταμετρήσεως τοῦ πλοίου									(Α) Ἐλάχιστος ἀριθμὸς ζευγῶν ἐπωτίδων	(Β) Μικρότερος ἀριθμὸς ζευγῶν ἐπωτίδων ἐξαιρετικῶς ἐπιτρεπόμενος	(Γ) Ἐλαχίστη χωρητικότης σωσιβίων λέμβων	
Πόδες				Μέτρα							Κυβικοὶ πόδες	Κυβικὰ 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) :"Οταν 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.

Κανονισμὸς 29.

Στοιβασία καὶ Χειρισμὸς Σωσιβίων Λέμβων, Σωσιβίων Σχεδιῶν καὶ Πλευστικῶν Συσκευῶν.

(α) Αἱ σωσίβιοι λέμβοι καὶ αἱ σωσίβιοι σχεδίαι θὰ στοιβάζωνται ἱκανοποιήσει τῆς Ἀρχῆς κατὰ τοιοῦτον τρόπον, ὥστε :

(Ι) Νὰ δύνανται ἅπασαι νὰ καθαιροῦνται ἐντὸς τοῦ βραχυτάτου δυνατοῦ χρόνου καὶ οὐχὶ μεγαλειτέρου τῶν 30 λεπτῶν.

(ΙΙ) Νὰ μὴ παρεμποδίζουν κατ' οὐδένα τρόπον τὸν ταχὺν χειρισμὸν τῶν ἄλλων σωσιβίων λέμβων, σωσιβίων σχεδιῶν ἢ πλευστικῶν συσκευῶν ἢ τὴν συγκέντρωσιν τῶν ἐπιβαινόντων τοῦ πλοίου ἀτόμων εἰς τὰς θέσεις καθαιρέσεως ἢ τὴν ἐπιβίβασιν αὐτῶν.

(ΙΙΙ) Αἱ σωσίβιοι λέμβοι καὶ αἱ σωσίβιοι σχεδίαι διὰ τὰς ὁποίας ἀπαιτοῦνται νὰ ὑπάρχουν ἐγκεκριμένα μέσα καθαιρέσεως, θὰ δύνανται νὰ καθαιροῦνται εἰς τὴν θάλασσαν ἔμφορτοι μετὰ τοῦ πλήρους αὐτῶν φόρτου ἀτόμων καὶ τῶν ἐφοδίων, ἀκόμη καὶ ὑπὸ δυσμενεῖς συνθήκας διαγωγῆς τοῦ πλοίου καὶ ὑπὸ κλίσιν 15 μοιρῶν πρὸς οἱανδήποτε πλευράν, καὶ

(ΙV) Αἱ σωσίβιοι σχεδίαι διὰ τὰς ὁποίας δὲν ἀπαιτοῦνται νὰ ὑπάρχουν ἐγκεκριμένα μέσα καθαιρέσεως καὶ αἱ πλευστικαὶ συσκευαί, θὰ δύνανται νὰ καθαιροῦνται εἰς τὴν θάλασσαν ἀκόμη καὶ ὑπὸ δυσμενεῖς συνθήκας διαγωγῆς τοῦ πλοίου καὶ ὑπὸ κλίσιν 15 μοιρῶν πρὸς οἱανδήποτε πλευράν.

(β) Πᾶσα σωσίβιος λέμβος θὰ ἀνακρεμᾶται εἰς χωριστὸν ζεῦγος ἐπωτίδων.

(γ) Αἱ σωσίβιοι λέμβοι δύνανται νὰ στοιβάζωνται εἰς πλείονα τοῦ ἑνὸς καταστρώματα ἐὰν λαμβάνωνται κατάλληλα μέτρα ὥστε νὰ ἀποφεύγεται ὅπως αἱ σωσίβιοι λέμβοι κατωτέρου καταστρώματος ἐμποδίζωνται ὑπὸ τῶν στοιβαζομένων ἐπὶ τοῦ ὑπερκειμένου καταστρώματος.

(δ) Αἱ σωσίβιοι λέμβοι καὶ αἱ σωσίβιοι σχεδίαι, διὰ τὰς ὁποίας ἀπαιτοῦνται ἐγκεκριμένα μέσα καθαιρέσεως, δὲν θὰ τοποθετοῦνται εἰς τὴν πρώραν τοῦ πλοίου. Θὰ τοποθετοῦνται εἰς τοιαύτας θέσεις ὥστε νὰ ἐπιτυγχάνεται ἡ ἀσφαλὴς καθαίρεσις, διδομένης εἰδικῆς προσοχῆς εἰς τὴν ἀπομάκρυνσιν ἀπὸ τὰς ἕλικας καὶ ἀπὸ τὰ μὲ ἀπότομον κλίσιν ὑπερεξέχοντα τμήματα τοῦ πρυμναίου μέρους τοῦ σκάφους.

(ε) Αἱ ἐπωτίδες θὰ εἶναι ἐγκεκριμένου τύπου καὶ καταλλήλως τοποθετημέναι πρὸς ἱκανοποίησιν τῆς Ἀρχῆς. Θὰ εἶναι διατεταγμέναι ἐπὶ ἑνὸς ἢ περισσοτέρων καταστρωμάτων κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε αἱ ὑπ' αὐτὰς σωσίβιοι λέμβοι νὰ δύνανται νὰ καθαιροῦνται μετ' ἀσφαλείας χωρὶς νὰ παρεμποδίζεται ὁ χειρισμὸς τῶν ἄλλων ἐπωτίδων.

(στ) Αἱ ἐπωτίδες θὰ εἶναι ὡς ἀκολούθως :

(Ι) Τύπου προσαγωγῆς ἢ τύπου βαρύτητος διὰ τὸν χειρισμὸν σωσιβίων λέμβων βάρους οὐχὶ μεγαλειτέρου τῶν 2.1]4 τόννων (ἢ 2.300 χιλιογράμμων) εἰς τὴν κατάστασιν ἐξαιρέσεως αὐτῶν ἄνευ ἐπιβατῶν.

(ΙΙ) Τύπου βαρύτητος διὰ τὸν χειρισμὸν σωσιβίων λέμβων βάρους μεγαλειτέρου τῶν 2.1]4 τόννων (ἢ 2.300 χιλιογράμμων) εἰς τὴν κατάστασιν ἐξαιρέσεως αὐτῶν ἄνευ ἐπιβατῶν.

(ζ) Αἱ ἐπωτίδες, τὰ ἀγόμενα, τὰ σύσπαστα καὶ ὁ λοιπὸς ἐξαρτισμὸς θὰ εἶναι τοιαύτης ἀντοχῆς ὥστε αἱ σωσίβιοι λέμβοι νὰ δύνανται νὰ ἐξαίρωνται ἐπηνδρωμέναι διὰ τοῦ πληρώματος καθαιρέσεως καὶ κατόπιν νὰ καθαιροῦνται ἀσφαλῶς μετὰ πλήρους φόρτου ἐπιβατῶν καὶ πληρώματος, ὑπὸ κλίσιν πλοίου 15 μοιρῶν πρὸς οἱανδήποτε πλευρὰν καὶ ὑπὸ γωνίαν διαγωγῆς 10 μοιρῶν.

(η) Θὰ προβλέπωνται πέδιλα ἢ ἄλλα κατάλληλα μέσα πρὸς διευκόλυνσιν τῆς καθαιρέσεως ὑπὸ κλίσιν 15 μοιρῶν.

(θ) 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.

(ι) Αἱ σωσίβιοι λέμβοι καθὼς καὶ αἱ λέμβοι κινδύνου αἱ ἀπαιτούμεναι ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 27 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, θὰ ἐξυπηρετοῦνται δι' ἀγομένων συρματοσχοίνων ὡς καὶ διὰ βαρούλκων ἐγκεκριμένου τύπου, ἅτινα εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν λέμβων κινδύνου θὰ εἶναι ἱκανὰ διὰ τὴν ταχεῖαν ἀνολκὴν τῶν λέμβων τούτων. Ἐξαιρετικῶς ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ἀγόμενα σχοινία μανίλλας ἢ ἀγόμενα ἐξ ἄλλου ἐγκεκριμένου ὑλικοῦ μετὰ ἢ ἄνευ βαρούλκων (ἐξαιρέσει τῶν λέμβων κινδύνου διὰ τὰς ὁποίας ἀπαιτεῖται νὰ ἐξυπηρετοῦνται διὰ βαρούλκων τὰ ὁποῖα θὰ εἶναι ἱκανὰ διὰ τὴν ταχεῖαν ἀνολκὴν τῶν λέμβων τούτων) ὅταν κρίνῃ ὅτι τὰ ἀγόμενα σχοινία μανίλλας ἢ ἀγόμενα ἐξ ἄλλου ἐγκεκριμένου ὑλικοῦ εἶναι κατάλληλα.

(ια) Δύο τοὐλάχιστον σωσίβια σχοινία θὰ εἶναι προσδεδεμένα εἰς τὰ ἄκρα τῶν ἐπωτίδων καὶ τὰ ἀγόμενα ὡς καὶ τὰ σωσίβια σχοινία θὰ εἶναι μήκους ἐπαρκοῦς ὥστε νὰ φθάνουν μέχρι τῆς θαλάσσης ὅταν τὸ πλοῖον ἔχῃ τὸ ἐλάχιστον αὐτοῦ ἐν θαλάσσῃ βύθισμα καὶ ὑπὸ κλίσιν 15 μοιρῶν πρὸς οἱανδήποτε πλευράν. 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 ἐγκεκριμμένος τύπος ἀπελευθερωτικῆς ἀρτάνης.

(ιβ) Ὅταν ὑπάρχουν μηχανικὰ μέσα διὰ τὴν ἀνολκὴν τῶν λέμβων, θὰ προβλέπεται ἐπίσης ἱκανὸς χειροκίνητος μηχανισμός. Ὅταν αἱ ἐπωτίδες ἀνέλκωνται διὰ μηχανικῆς λειτουργίας τῶν ἀγομένων, θὰ προβλέπωνται μέσα ἀσφαλείας τὰ ὁποῖα θὰ διακόπτουν αὐτομάτως τὸν κινητῆρα πρὶν αἱ ἐπωτίδες φθάσουν εἰς τοὺς ἀναστολεῖς πρὸς τὸν σκοπὸν ἀποφυγῆς ὑπερεντάσεων ἐπὶ τῶν συρματοσχοίνων ἢ τῶν ἐπωτίδων.

(ιγ) Αἱ ἐξηρτημέναι ἐκ τῶν ἐπωτίδων σωσίβιοι λέμβοι θὰ ἔχουν τὰ ἀγόμενα αὐτῶν ἕτοιμα πρὸς χρῆσιν καὶ θὰ ἔχουν ληφθῇ μέτρα διὰ τὴν ταχεῖαν, ἀλλ' οὐχὶ ἀπαραιτήτως σύγχρονον ἀπαγκίστρωσιν τῶν σωσιβίων λέμβων ἐκ τῶν ἀγομένων. Τὸ σημεῖον ἐξαρτήσεως τῶν σωσιβίων λέμβων ἐκ τῶν ἀγομένων θὰ εἶναι εἰς τοιοῦτον ὕψος ἄνωθεν τῆς κουπαστῆς, ὥστε νὰ ἐξασφαλίζεται ἡ εὐστάθεια τῶν σωσιβίων λέμβων κατὰ τὴν καθαίρεσιν αὐτῶν.

(ιδ) Εἰς ἐπιβατηγὰ πλοῖα ἐκτελοῦντα διεθνεῖς πλόας, οἵτινες δὲν εἶναι βραχεῖς διεθνεῖς πλόες, εἰς τὰ ὁποῖα φέρονται σωσίβιοι λέμβοι καὶ σωσίβιοι σχεδίαι συμφώνως πρὸς τὸ ἐδάφιον (β) (Ι) τοῦ Κανονισμοῦ 27 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, θὰ προβλέπωνται ἐγκεκριμμένα μέσα καθελκύσεως, ἐπαρκῆ εἰς ἀριθμόν, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς, ἐπιτρέποντα ὥστε, ὁ ἀριθμὸς τῶν σωσιβίων σχεδιῶν ἐκείνων αἵτινες ὁμοῦ μετὰ τῶν σωσιβίων λέμβων ἀπαιτοῦνται συμφώνως πρὸς τὸ ἐδάφιον τοῦτο νὰ παραλαμβάνουν ἅπαντας τοὺς ἐπιβαίνοντας τοῦ πλοίου, νὰ καθαιροῦνται εἰς τὴν θάλασσαν ἔμφορτοι μὲ τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀτόμων τὸν ὁποῖον ἐπιτρέπεται νὰ παραλαμβάνουν, ἐντὸς 30 λεπτῶν τὸ βραδύτερον ὑπὸ συνθήκας ἠρέμου θαλάσσης. Τὰ οὕτω προβλεπόμενα μέσα καθαιρέσεως θὰ κατανέμωνται ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατὸν ἐξ ἴσου εἰς ἑκατέραν πλευρὰν τοῦ πλοίου καὶ δὲν θὰ ὑπάρχῃ ὀλιγώτερον τοῦ ἑνὸς τοιούτου μέσου καθαιρέσεως εἰς ἑκάστην πλευράν. Δὲν ἀπαιτεῖται ἐν τούτοις, νὰ προβλέπωνται τοιαῦτα μέσα καθαιρέσεως διὰ τὰς ἐπιπροσθέτους σωσιβίους σχεδίας τὰς ἀπαιτουμένας ὑπὸ τοῦ ἐδαφίου (β) (ΙΙ) τοῦ Κανονισμοῦ 27 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου διὰ τὰ 25 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ἀριθμοῦ ἁπάντων τῶν ἐπιβαινόντων ἀτόμων, ἀλλὰ πᾶσα σωσίβιος σχεδία ἥτις φέρεται συμφώνως πρὸς τὸ ἐδάφιον τοῦτο, θὰ πρέπει ὅταν προβλέπεται διὰ τὸ πλοῖον ἐγκεκριμένον μέσον καθαιρέσεως, νὰ εἶναι τύπου τοιούτου, ὥστε νὰ δύναται, νὰ καθαιρῆται διὰ τοῦ ἐν λόγῳ μέσου.

(ΙΙ) Εἰς ἐπιβατηγὰ πλοῖα ἐκτελοῦντα βραχεῖς διεθνεῖς πλόας, ὁ προβλεπόμενος ἀριθμὸς τῶν ἐγκεκριμένων μέσων καθαιρέσεως θὰ ἀφίεται εἰς

τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς. Ὁ ἀριθμὸς τῶν σωσιβίων σχεδιῶν ὁ προβλεπόμενος δι' ἕκαστον τοιοῦτον μέσον καθαιρέσεως δὲν θὰ εἶναι μεγαλείτερος τοῦ ἀριθμοῦ τῶν σωσιβίων σχεδιῶν, αἵτινες, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς, δύνανται νὰ καθαιροῦνται διὰ τοῦ μέσου τούτου ἐντὸς 30 λεπτῶν, ἔμφορτοι μὲ τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀτόμων ἅτινα ἐπιτρέπεται νὰ φέρουν καὶ ὑπὸ συνθήκας ἠρέμου θαλάσσης.

Κανονισμὸς 30.

Φωτισμὸς Καταστρωμάτων, Σωσιβίων Λέμβων, Σωσιβίων Σχεδιῶν κ.λ.π.

(α) Θὰ προβλέπεται ἠλεκτρικὸν ἢ ἰσοδύναμον σύστημα φωτισμοῦ ἐπαρκοῦς διὰ πάσας τὰς ἀπαιτήσεις ἀσφαλείας εἰς τὰ διάφορα μέρη ἑνὸς ἐπιβατηγοῦ πλοίου καὶ ἰδιαιτέρως εἰς τὰ καταστρώματα ἐπὶ τῶν ὁποίων στοιβάζονται αἱ σωσίβιοι λέμβοι καὶ αἱ σωσίβιοι σχεδίαι. Ἡ αὐτόνομος πηγὴ ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας κινδύνου ἡ ἀπαιτουμένη ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 25 τοῦ Κεφαλαίου ΙΙ θὰ εἶναι ἱκανὴ νὰ τροφοδοτῇ, ὅταν ὑπάρχῃ ἀνάγκη, τὸ φωτιστικὸν τοῦτο σύστημα καθὼς ἐπίσης τὸν φωτισμὸν τὸν ἀπαιτούμενον ὑπὸ τῶν ἐδαφίων (α) (ΙΙ), (β) (ΙΙ) καὶ (β) (ΙΙΙ) τοῦ Κανονισμοῦ 19 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(β) Ἡ ἔξοδος ἐκ παντὸς κυρίου διαμερίσματος καταλαμβανομένου ὑπὸ ἐπιβατῶν ἢ πληρώματος θὰ φωτίζεται συνεχῶς ὑπὸ λυχνίας κινδύνου. Ἡ τροφοδότησις τῶν λυχνιῶν τούτων κινδύνου θὰ ἔχῃ τοιαύτην διάταξιν ὥστε νὰ τροφοδοτοῦνται αὗται ἐκ τῆς πηγῆς ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας κινδύνου, τῆς ἀναφερομένης εἰς τὴν παράγραφον (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, εἰς περίπτωσιν διακοπῆς τῆς κυρίας πηγῆς ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας τοῦ πλοίου.

Κανονισμὸς 31.

Ἐπάνδρωσις Σωσιβίων Λέμβων καὶ Σωσιβίων Σχεδιῶν.

(α) Εἷς ἀξιωματικὸς καταστρώματος ἢ ὁ εἰδικευμένος ἀνὴρ σωσιβίου λέμβου εἶναι ὑπεύθυνος ἑκάστης σωσιβίου λέμβου, καθὼς ἐπίσης θὰ ὁρίζεται καὶ εἷς δεύτερος ὡς ἀναπληρωτής. Ὁ ἐπιφορτισμένος θὰ ἔχῃ πίνακα τοῦ πληρώματος τῆς σωσιβίου λέμβου καὶ θὰ ἐξακριβώνῃ ὅτι οἱ ὑπὸ τὰς διαταγάς του ἄνδρες ἔχουσι γνῶσιν τῶν διαφόρων καθηκόντων των.

(β) Εἷς ἱκανὸς χειριστὴς τοῦ κινητῆρος θὰ ὁρίζεται εἰς ἑκάστην μηχανοκίνητον σωσίβιον λέμβον.

(γ) Εἷς ἱκανὸς χειριστὴς τῶν ἐγκαταστάσεων τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συσκευῆς καὶ τοῦ προβολέως θὰ ὁρίζεται εἰς ἑκάστην σωσίβιον λέμβον φέρουσαν τὰ ἐφόδια ταῦτα.

(δ) Εἷς ἀνὴρ πεπειραμένος εἰς τὸν χειρισμὸν καὶ τὴν λειτουργίαν τῶν σωσιβίων σχεδιῶν θὰ ὁρίζεται δι' ἑκάστην φερομένων σωσίβιον σχεδίαν, ἐξαιρέσει ὅταν ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν ἐκτελούντων βραχεῖς διεθνεῖς πλόας ἡ Ἀρχὴ πεισθῇ ὅτι τοῦτο δὲν εἶναι πρακτικῶς δυνατόν.

Κανονισμὸς 32.

Εἰδικευμένοι Ἄνδρες Σωσιβίων Λέμβων.

(α) Εἰς τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα θὰ ὑπάρχῃ δι' ἑκάστην φερομένην σωσίβιον λέμβον κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἀριθμὸς ἀνδρῶν σωσιβίων λέμβων τοὐλάχιστον ἴσος πρὸς τὸν καθοριζόμενον ὑπὸ τοῦ κατωτέρω πίνακος :

Καθορισθεὶς ἀριθμὸς ἀτόμων σωσιβίου λέμβου	Ὁ ἐλάχιστος ἀριθμὸς τῶν εἰδικευμένων ἀνδρῶν σωσιβίων λέμβων θὰ εἶναι
Ὀλιγώτερα τῶν 41 ἀτόμων	2
Ἀπὸ 41 μέχρι 61 ἀτόμων	3
Ἀπὸ 62 μέχρι 85 ἀτόμων	4
Ἄνω τῶν 85 ἀτόμων	5

(β) Ἡ κατανομὴ τῶν εἰδικευμένων ἀνδρῶν σωσιβίων λέμβων ἐπαφίεται εἰς τὴν κρίσιν τοῦ πλοιάρχου.

(γ) Τὸ πτυχίον ἱκανότητος θὰ ἐκδίδεται κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς Ἀρχῆς. Πρὸς ἀπόκτησιν τοῦ πτυχίου τούτου, ὁ ὑποψήφιος δέον νὰ ἀποδείξῃ, ὅτι ἐξεπαιδεύθη εἰς πάντας τοὺς χειρισμοὺς τοὺς σχετιζομένους μὲ τὴν καθαίρεσιν τῶν σωσιβίων λέμβων, καὶ τῶν ἄλλων σωσιβίων συσκευῶν, καὶ εἰς τὸν χειρισμὸν τῶν κωπῶν καὶ τῶν μηχανισμῶν προώσεως, ὅτι εἶναι ἐνήμερος τοῦ πρακτικοῦ χειρισμοῦ τῶν σωσιβίων λέμβων καὶ τῶν ἄλλων σωσιβίων ἐφοδίων καὶ ἐπὶ πλέον ὅτι εἶναι ἱκανὸς νὰ ἐννοῇ καὶ νὰ ἐκτελῇ τὰς διαταγὰς τὰς σχετικὰς πρὸς πάσας τὰς κατηγορίας σωσιβίων συσκευῶν.

Κανονισμὸς 33.

Πλευστικαὶ Συσκευαί.

(α) Οὐδεὶς τύπος πλευστικῆς συσκευῆς θὰ ἐγκρίνεται ἐὰν δὲν πληροῖ τοὺς κάτωθι ὅρους :

(Ι) Νὰ εἶναι τοιούτου μεγέθους καὶ τοιαύτης ἀντοχῆς ὥστε νὰ δύναται νὰ ριφθῇ εἰς τὸ ὕδωρ ἀπὸ τῆς θέσεως στοιβασίας αὐτῆς χωρὶς νὰ ὑποστῇ βλάβην.

(ΙΙ) Νὰ μὴ ὑπερβαίνῃ τὰς 400 λίτρας (ἢ 180 χιλιόγραμμα) εἰς βάρος, ἐκτὸς ἐὰν διατίθενται κατάλληλα μέσα, ἱκανοποιοῦντα τὴν Ἀρχήν, διὰ τὴν καθαίρεσιν ταύτης χωρὶς τὴν ἀνάγκην ἄρσεως διὰ τῶν χειρῶν.

(ΙΙΙ) Νὰ εἶναι ἐξ ὑλικῶν καὶ κατασκευῆς ἐγκεκριμένων.

(ΙV) Νὰ εἶναι εὔχρηστος καὶ εὐσταθὴς μὲ οἱανδήποτε ὕψιν καὶ ἂν ἐπιπλέῃ.

(V) Τὰ ἀεροκιβώτια ἢ οἱ ἰσοδύναμοι πλωτῆρες νὰ τοποθετοῦνται ὅσον τὸ δυνατὸν ἐγγύτερον πρὸς τὰς πλευρὰς τῆς συσκευῆς καὶ ἡ πλευστότης νὰ μὴ ἐξαρτᾶται ἐκ τῆς ἐμφυσήσεως.

(ΙV) Νὰ ἐφοδιάζεται διὰ πεισματίου καὶ νὰ ἔχῃ γύρωθεν ἐξωτερικῶς χαλαρὸν ρυμάτιον καλῶς προσδεδεμένον.

(β) Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀτόμων διὰ τὰ ὁποῖα μία πλευστικὴ συσκευὴ ἔχει ἐγκριθῇ θὰ εἶναι μικρότερος τῶν δύο κατωτέρω ἀριθμῶν :

(Ι) Τοῦ λαμβανομένου ἐκ τῆς διαιρέσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν λιβρῶν σιδήρου τὰς ὁποίας δύναται νὰ βαστάξῃ ἐντὸς γλυκέος ὕδατος διὰ τοῦ 32 (ἢ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν χιλιογράμμων διαιρουμένου διὰ 14,5).

(ΙΙ) Τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ποδῶν (ἰσοδυνάμου πρὸς 30,5 ἑκατοστόμετρα) τῆς περιμέτρου.

Κανονισμὸς 34.

Ἀριθμὸς φερομένων Κυκλικῶν Σωσιβίων.

Ὁ ἐλάχιστος ἀριθμὸς τῶν κυκλικῶν σωσιβίων διὰ τῶν ὁποίων θὰ ἐφοδιάζωνται τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα θὰ καθορίζεται διὰ τοῦ ἑπομένου πίνακος :

Μῆκος Πλοίου		Ἐλάχιστος ἀριθμὸς κυκλικῶν σωσιβίων
Εἰς πόδας	Εἰς μέτρα	
Κάτω τῶν 200	Κάτω τῶν 61	8
200 καὶ κάτω τῶν 400	61 καὶ κάτω τῶν 122	12
400 καὶ κάτω τῶν 600	122 καὶ κάτω τῶν 183	18
600 καὶ κάτω τῶν 800	183 καὶ κάτω τῶν 244	24
800 καὶ ἄνω	244 καὶ ἄνω	30

ΜΕΡΟΣ Γ'.

ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ ΜΟΝΟΝ

Κανονισμὸς 35.

Ἀριθμὸς καὶ Χωρητικότης Σωσιβίων Λέμβων καὶ Σωσιβίων Σχεδιῶν.

(α) (Ι) Πάντα τὰ φορτηγὰ πλοῖα, ἐξαιρέσει τῶν δεξαμενοπλοίων ὁλικῆς χωρητικότητος 1.600 κόρων καὶ ἄνω, τῶν πλοίων τῶν χρησιμοποιουμένων ὡς

ἐργοτάσια φαλαινοθηρίας, τῶν πλοίων—ἐργοστασίων ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιΐας τῶν ἰχθύων καὶ τῶν πλοίων τῶν χρησιμοποιουμένων διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ ἀπασχολουμένου προσωπικοῦ εἰς τὴν φαλαινοθηρίαν, τὰς βιομηχανίας ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιΐας τῶν ἰχθύων, θὰ φέρουν σωσιβίους λέμβους εἰς ἑκατέραν πλευρὰν τοῦ πλοίου τοιαύτης ὁλικῆς 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 ἐγγὺς γειτονικῶν χωρῶν, ἡ Ἀρχὴ δύναται, ἐὰν πεισθῇ ὅτι αἱ συνθῆκαι τοῦ ταξιδίου εἶναι τοιαῦται ὥστε νὰ καθιστοῦν μὴ εὔλογον ἢ μὴ ἀναγκαίαν τὴν ὑποχρεωτικὴν ὕπαρξιν σωσιβίων σχεδιῶν, νὰ ἀπαλλάξῃ ἀντιστοίχως ὡρισμένα πλοῖα ἢ κατηγορίας πλοίων τῆς ἀπαιτήσεως ταύτης.

(II) Ἕκαστον δεξαμενόπλοιον ὁλικῆς χωρητικότητος 1.600 κόρων καὶ ἄνω θὰ φέρῃ σωσιβίους λέμβους εἰς ἑκατέραν πλευρὰν τοῦ πλοίου, τοσαύτης δὲ ὁλικῆς χωρητικότητος ὥστε νὰ παραλαμβάνουν πάντας τοὺς ἐπιβαίνοντας τοῦ πλοίου.

(β) (I) Ἕκαστον πλοῖον χρησιμοποιούμενον ὡς πλοῖον—ἐργοστάσιον φαλαινοθηρίας, ὁμοίως τὸ χρησιμοποιούμενον ὡς πλοῖον—ἐργοστάσιον κατεργασίας ἢ κονσερβοποιΐας τῶν ἰχθύων καὶ ἕκαστον πλοῖον χρησιμοποιούμενον διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ ἀπασχολουμένου προσωπικοῦ εἰς τὴν φαλαινοθηρίαν, τὰς βιομηχανίας κατεργασίας ἢ κονσερβοποιΐας τῶν ἰχθύων θὰ πρέπει νὰ φέρῃ :

(1) Σωσιβίους λέμβους εἰς ἑκατέραν πλευράν, τοσαύτης δὲ ὁλικῆς χωρητικότητος ὥστε νὰ παραλαμβάνουν τὸ ἥμισυ τοῦ ὁλικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβαινόντων τοῦ πλοίου.

Προβλέπεται ὅτι, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν σωσιβίων λέμβων διὰ σωσιβίων σχεδιῶν τῆς αὐτῆς ὁλικῆς χωρητικότητος, εἰς τρόπον ὅμως ὥστε νὰ ὑπάρχῃ πάντοτε εἰς ἑκατέραν πλευρὰν τοῦ πλοίου ἀριθμὸς σωσιβίων λέμβων ἐπαρκὴς νὰ παραλαμβάνῃ τὰ 37 1/2 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ὁλικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβαινόντων τοῦ πλοίου.

(2) Σωσιβίους σχεδίας ἐπαρκοῦς ὁλικῆς χωρητικότητος ὥστε νὰ παραλαμβάνουν τὸ ἥμισυ τοῦ ὁλικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβαινόντων τοῦ πλοίου.

Προβλέπεται ὅτι, ἐὰν εἰς πλοῖα χρησιμοποιούμενα ὡς πλοῖα—ἐργοστάσια διὰ τὴν ἐπεξεργασίαν ἢ κονσερβοποιΐαν τῶν ἰχθύων, δὲν εἶναι πρακτικῶς δυνατὸν νὰ φέρουν σωσιβίους λέμβους αἵτινες νὰ πληροῦν ἐντελῶς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ἀντ' αὐτῶν νὰ φέρουν ἄλλας λέμβους, αἵτινες ὅμως θὰ παραλαμβάνουν οὐχὶ ὀλιγώτερα ἄτομα τῶν ἀπαιτουμένων ὑπὸ τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καὶ θὰ ἔχουν τοὐλάχιστον τὴν πλευστότητα καὶ τὰ ἐφόδια τὰ ἀπαιτούμενα ὑπὸ τοῦ παρόντος Κεφαλαίου διὰ τὰς σωσιβίους λέμβους.

(II) Ἕκαστον πλοῖον χρησιμοποιούμενον ὡς πλοῖον ἐργοστάσιον φαλαινοθηρίας, ἕκαστον πλοῖον χρησιμοποιούμενον ὡς ἐργοστάσιον ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιΐας τῶν ἰχθύων καὶ ἕκαστον πλοῖον χρησιμοποιούμενον εἰς τὴν μεταφορὰν τοῦ προσωπικοῦ τοῦ ἀπασχολουμένου εἰς τὴν φαλαινοθηρίαν, εἰς τὰς βιομηχανίας ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιΐας τῶν ἰχθύων, πρέπει νὰ φέρῃ δύο λέμβους, ἀνὰ μίαν εἰς ἑκατέραν πλευράν, πρὸς χρῆσιν εἰς περίπτωσιν κινδύνου. Αἱ λέμβοι αὗται θὰ εἶναι ἐγκεκριμένου τύπου καὶ δὲν θὰ εἶναι μήκους μεγαλειτέρου τῶν 28 ποδῶν (ἢ 8 1/2 μέτρων). Δύνανται αὗται νὰ ὑπολογίζωνται διὰ τοὺς σκοποὺς τῆς παρούσης παραγράφου ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι θὰ πληροῦν ἐντελῶς τὰς ἀπαιτήσεις διὰ σωσιβίους λέμβους τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καὶ διὰ τοὺς σκοποὺς τοῦ Κανονισμοῦ 8, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι, πληροῦν ἐπιπροσθέτως τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 9 καί, ὅταν συντρέχῃ, τοῦ Κανονισμοῦ 14. Θὰ τηροῦνται ἕτοιμοι πρὸς ἄμεσον χρῆσιν ὅταν τὸ πλοῖον εὑρίσκεται ἐν πλῷ. Εἰς πλοῖα εἰς τὰ ὁποῖα αἱ ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (ζ) τοῦ Κανονισμοῦ 36 πληροῦνται μέσῳ 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) Ἕκαστον δεξαμενόπλοιον ὁλικῆς χωρητικότητος 3000 κόρων καὶ ἄνω θὰ φέρῃ οὐχὶ ὀλιγωτέρας τῶν τεσσάρων σωσιβίων λέμβων. Αἱ δύο σωσίβιοι λέμβοι θὰ φέρωνται εἰς τὴν πρύμνην καὶ αἱ δύο περὶ τὸ μέσον τοῦ πλοίου, ἐξαιρέσει τῶν δεξαμενοπλοίων τὰ ὁποῖα δὲν ἔχουν ὑπερκατασκεύασμα περὶ τὸ μέσον τοῦ πλοίου, εἰς τὰ ὁποῖα ὅλαι αἱ σωσίβιοι λέμβοι θὰ φέρωνται εἰς τὴν πρύμνην.

Προβλέπεται ὅτι, ἐὰν εἰς τὴν περίπτωσιν δεξαμενοπλοίου μὴ ἔχοντος ὑπερκατασκεύασμα περὶ τὸ μέσον τοῦ πλοίου δὲν εἶναι πρακτικῶς δυνατὸν νὰ φέρῃ τέσσαρας σωσιβίους λέμβους εἰς τὴν πρύμνην, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ νὰ φέρῃ ἀντὶ αὐτῶν μίαν σωσίβιον λέμβον εἰς ἑκατέραν πλευρὰν τοῦ πλοίου. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην :

(I) Ἑκάστη τοιαύτη σωσίβιος λέμβος δὲν θὰ εἶναι μήκους μεγαλειτέρου τῶν 26 ποδῶν (ἢ 8 μέτρων).

(II) Ἑκάστη τοιαύτη σωσίβιος λέμβος θὰ στοιβάζεται ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατὸν πρὸς πρῴραν, ἀλλὰ τόσον τοὐλάχιστον πρὸς πρῴραν ὥστε τὸ πρυμναῖον ἄκρον τῆς σωσιβίου λέμβου νὰ ἀπέχῃ μίαν καὶ ἡμίσειαν φορὰν τὸ μῆκος τῆς σωσιβίου λέμβου πρῴραθεν τῆς ἕλικος.

(III) Ἑκάστη σωσίβιος λέμβος θὰ στοιβάζεται τόσον πλησιέστερον τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης, ὅσον εἶναι ἀσφαλὲς καὶ πρακτικῶς δυνατόν, καί

(IV) Θὰ φέρωνται ἐπιπροσθέτως σωσίβιοι σχεδίαι ἐπαρκεῖς νὰ παραλαμβάνουν τὸ ἥμισυ τοὐλάχιστον τοῦ ὁλικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβαινόντων τοῦ πλοίου.

Κανονισμὸς 36.

Ἐπωτίδες καὶ Διατάξεις Καθαιρέσεως.

(α) Εἰς τὰ φορτηγὰ πλοῖα αἱ σωσίβιοι λέμβοι καὶ αἱ σωσίβιοι σχεδίαι θὰ στοιβάζωνται κατὰ τρόπον ἱκανοποιοῦντα τὴν Ἀρχήν.

(β) Ἑκάστη σωσίβιος λέμβος θὰ ἀνακρεμᾶται εἰς χωριστὸν ζεῦγος ἐπωτίδων.

(γ) Αἱ σωσίβιοι λέμβοι καὶ αἱ σωσίβιοι σχεδίαι διὰ τὰς ὁποίας ἀπαιτοῦνται νὰ φέρωνται ἐγκεκριμένα μέσα καθαιρέσεως, δέον νὰ μὴ τοποθετοῦνται εἰς τὴν πρῴραν τοῦ πλοίου. Θὰ στοιβάζωνται εἰς τοιαύτας θέσεις ὥστε νὰ ἐπιτυγχάνεται ἡ ἀσφαλὴς καθαίρεσις, διδομένης εἰδικῆς προσοχῆς εἰς τὴν ἀπομάκρυνσιν ἀπὸ τὰς ἕλικας καὶ ἀπὸ τὰ μὲ ἀπότομον κλίσιν ὑπερεξέχοντα τμήματα τοῦ πρυμναίου μέρους τοῦ σκάφους, πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως ἐξασφαλίζεται, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, ἡ καθαίρεσις αὐτῶν ἀπὸ τῆς εὐθείας πλευρᾶς τοῦ πλοίου.

(δ) Αἱ ἐπωτίδες θὰ εἶναι ἐγκεκριμένου τύπου καὶ θὰ εἶναι καταλλήλως τοποθετημέναι κατὰ τρόπον ἱκανοποιοῦντα τὴν Ἀρχήν.

(ε) Εἰς τὰ δεξαμενόπλοια ὁλικῆς χωρητικότητος 1.600 κόρων καὶ ἄνω, εἰς πλοῖα χρησιμοποιούμενα ὡς πλοῖα—ἐργοστάσια φαλαινοθηρίας, εἰς πλοῖα χρησιμοποιούμενα ὡς πλοῖα—ἐργοστάσια ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιΐας ἰχθύων καὶ εἰς πλοῖα χρησιμοποιούμενα διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ ἀπασχο-

λουμένου προσωπικοῦ εἰς τὴν φαλαινοθηρίαν, τὰς βιομηχανίας ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιΐας τῶν ἰχθύων, ἅπασαι αἱ ἐπωτίδες θὰ εἶναι τύπου βαρύτητος. Εἰς τὰ ἄλλα πλοῖα αἱ ἐπωτίδες θὰ εἶναι ὡς

(Ι) ἀκολούθως: Τύπου προσαγωγῆς ἢ τύπου βαρύτητος διὰ τὸν χειρισμὸν σωσιβίων λέμβων βάρους οὐχὶ μεγαλειτέρου τῶν 2.1]4 τόννων (ἢ 2300 χιλιογράμμων) εἰς τὴν κατάσταση ἐξαιρέσεως αὐτῶν ἄνευ ἐπιβατῶν.

(ΙΙ) τύπου βαρύτητος διὰ τὴν χειρισμὸν σωσιβίων λέμβων βάρους μεγαλειτέρου τῶν 2.1]4 τόννων (ἢ 2300 χιλιογράμμων) εἰς τὴν κατάστασιν ἐξαιρέσεως 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 ἐξαίρωνται ἐπηνδρωμέναι διὰ τοῦ πληρώματος καθαιρέσεως καὶ κατόπιν νὰ καθαιρῶνται ἀσφαλῶς μετὰ πλήρους φόρτου ἐπιβατῶν καὶ πληρώματος, ὑπὸ κλίσιν πλοίου 15 μοιρῶν πρὸς οἱανδήποτε 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) (ΙΙ) τοῦ Κανονισμοῦ 35 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, θὰ ἐξυπηρετοῦνται δι' ἀγομένων συρματοσχοίνων, ὡς καὶ διὰ βαρούλκων ἐγκεκριμένου τύπου, ἅτινα εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν λέμβων κινδύνου θὰ εἶναι ἱκανὰ διὰ τὴν ταχεῖαν ἀνολκὴν τῶν λέμβων τούτων. Ἐξαιρετικῶς, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ἀγόμενα σχοινία μανίλλας ἢ ἀγόμενα ἐξ ἄλλου ἐγκεκριμένου ὑλικοῦ μετὰ ἢ ἄνευ βαρούλκων (ἐξαιρέσει τῶν λέμβων κινδύνου διὰ τὰς ὁποίας ἀπαιτεῖται νὰ ἐξυπηρετοῦνται διὰ βαρούλκων ἱκανῶν διὰ τὴν ταχεῖαν ἀνολκὴν τῶν λέμβων τούτων), ὅταν κρίνῃ ὅτι τὰ ἀγόμενα σχοινία μανίλλης ἢ ἀγόμενα ἐξ ἄλλου ἐγκεκριμένου ὑλικοῦ εἶναι κατάλληλα.

(ι) Δύο τοὐλάχιστον σωσίβια σχοινία θὰ εἶναι προσδεδεμένα εἰς τὰ ἄκρα τῶν ἐπωτίδων καὶ τὰ ἀγόμενα καὶ τὰ σωσίβια σχοινία θὰ εἶναι ἐπαρκοῦς μήκους ὥστε νὰ φθάνουν μέχρι τῆς θαλάσσης ὅταν τὸ πλοῖον ἔχῃ τὸ ἐλάχιστον αὐτοῦ ἐν θαλάσσῃ βύθισμα καὶ ὑπὸ κλίσιν 15 μοιρῶν πρὸς οἱανδήποτε πλευράν. 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 ἐγκεκριμμένος τύπος ἀπελευθερωτικῆς ἀρτάνης.

(ια) Ὅταν ὑπάρχουν μηχανικὰ μέσα διὰ τὴν ἀνολκὴν τῶν λέμβων, θὰ προβλέπεται ἐπίσης ἱκανὸς χειροκίνητος μηχανισμός. Ὅταν αἱ ἐπωτίδες ἀνέλκωνται διὰ μηχανικῆς λειτουργίας τῶν ἀγομένων, θὰ προβλέπωνται μέσα ἀσφαλείας τὰ ὁποῖα θὰ διακόπτουν αὐτομάτως τὸν κινητῆρα πρὶν αἱ ἐπωτίδες φθάσουν εἰς τοὺς ἀναστολεῖς, πρὸς τὸν σκοπὸν ἀποφυγῆς ὑπερεντάσεων ἐπὶ τῶν ἀγομένων συρματοσχοίνων ἢ τῶν ἐπωτίδων.

(ιβ) Αἱ σωσίβιοι λέμβοι θὰ ἔχουν τὰ ἀγόμενα αὐτῶν ἕτοιμα πρὸς χρῆσιν καὶ θὰ ἔχουν ληφθῇ μέτρα διὰ τὴν ταχεῖαν, ἀλλ' οὐχὶ ἀπαραιτήτως σύγχρονον ἀπαγκίστρωσιν τῶν σωσιβίων λέμβων ἐκ τῶν ἀγομένων. Τὸ σημεῖον ἐξαρτήσεως τῶν σωσιβίων λέμβων ἐκ τῶν ἀγομένων θὰ εἶναι εἰς τοιοῦτον ὕψος ἀνωθεν τῆς κουπαστῆς ὥστε νὰ ἐξασφαλίζεται ἡ εὐστάθεια τῶν σωσιβίων λέμβων κατὰ τὴν καθαίρεσιν αὐτῶν.

(ιγ) Εἰς τὰ πλοῖα τὰ χρησιμοποιούμενα ὡς πλοῖα-ἐργοστάσια φαλαινοθηρίας, τὰ πλοῖα τὰ χρησιμοποιούμενα ὡς πλοῖα-ἐργοστάσια ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιΐας τῶν ἰχθύων καὶ τὰ πλοῖα τὰ χρησιμοποιούμενα διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ ἀπασχολουμένου προσωπικοῦ εἰς τὴν φαλαινοθηρίαν, τὰς βιομηχανίας ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιΐας τῶν ἰχθύων, εἰς τὰ ὁποῖα φέρονται σωσίβιοι λέμβοι καὶ σωσίβιοι σχεδίαι συμφώνως πρὸς τὸ ἐδάφιον (Ι) (2) τῆς παραγράφου (β) τοῦ Κανονισμοῦ 35, δὲν ἀπαιτοῦνται ἐγκεκριμένα μέσα διὰ τὴν καθαίρεσιν τῶν σωσιβίων σχεδιῶν, ἀλλὰ θὰ προβλέπωνται τοιαῦτα μέσα ἐπαρκῆ εἰς ἀριθμόν, κατὰ τὴν γνώμην τῆς Ἀρχῆς, ἵνα αἱ σωσίβιοι σχεδίαι, αἱ φερόμεναι συμφώνως πρὸς τὸ ἐδάφιον (Ι) (1) τῆς ἐν λόγῳ παραγράφου, δύνανται νὰ καθαιροῦνται εἰς τὴν θάλασσαν ἔμφορτοι διὰ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀτόμων τὰ ὁποῖα ἐπιτρέπεται νὰ παραλαμβάνουν ἐντὸς 30 λεπτῶν τὸ βραδύτερον ὑπὸ συνθήκας ἠρέμου θαλάσσης.

Τὰ οὕτω προβλεπόμενα μέσα καθαιρέσεως θὰ κατανέμωνται ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, ἐξ ἴσου εἰς ἑκατέραν πλευρὰν τοῦ πλοίου. Πᾶσα σωσίβιος σχεδία ἥτις φέρεται ἐπὶ τῶν πλοίων διὰ τὰ ὁποῖα ἀπαιτοῦνται ὅπως προβλέπεται ἐγκεκριμένων μέσων καθαιρέσεως, θὰ εἶναι τοιούτου τύπου ὥστε νὰ εἶναι δυνατὴ ἡ καθαίρεσις αὐτῆς εἰς τὴν θάλασσαν διὰ τοῦ ἐν λόγῳ μέσου.

Κανονισμὸς 37.
Ἀριθμὸς φερομένων Κυκλικῶν Σωσιβίων

Θὰ φέρωνται ὀκτὼ τοὐλάχιστον κυκλικὰ σωσίβια, τύπου πληροῦντος τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 21 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

Κανονισμὸς 38
Φωτισμὸς Κινδύνου.

Ὁ ὑπὸ τῶν ἐδαφίων (α) (ΙΙ), (β) (ΙΙ) καὶ (β) (ΙΙΙ) τοῦ Κανονισμοῦ 19 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου ἀπαιτούμενος φωτισμὸς θὰ εἶναι ἱκανὸς νὰ τροφοδοτῆται ἐπὶ τρεῖς τοὐλάχιστον ὥρας ὑπὸ τῆς πηγῆς ἐνεργείας κινδύνου τῆς ἀπαιτουμένης ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 26 τοῦ Κεφαλαίου ΙΙ. Εἰς τὰ φορτηγὰ πλοῖα ὁλικῆς χωρητικότητος 1.600 κόρων καὶ ἄνω, ἡ Ἀρχὴ θὰ ἐξασφαλίζῃ 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 σχεδιῶν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ IV
ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΙΑ ΚΑΙ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑ
ΜΕΡΟΣ Α
ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

Κανονισμὸς 1.
Ἐφαρμογή.

(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 ἐφηρμόζοντο καθ' ὃ διάστημα τὰ πλοῖα ταῦτα ναυσιπλοοῦν ἐντὸς τῶν Μεγάλων Λιμνῶν τῆς Βορείου Ἀμερικῆς καὶ τῶν συγκοινωνούντων καὶ τῶν εἰσρεόντων εἰς ταύτας ὑδάτων καὶ πρὸς ἀνατολὰς τόσον ὅσον ἡ κατωτέρα ἔξοδος τοῦ φράγματος τοῦ Ἁγίου Λαμβέρτου εἰς Μοντρεὰλ τῆς Ἐπαρχίας τοῦ Κεβὲκ (Καναδᾶς) *.

---

* Τὰ πλοῖα ταῦτα ὑπόκεινται εἰς εἰδικὰς ἀπαιτήσεις σχετικὰς πρὸς τὴν ραδιοεπικοινωνίαν διὰ σκοποὺς 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».

(γ) Οὐδεμία διάταξις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου θὰ ἐμποδίζῃ τὴν ὑπὸ πλοίου ἢ σωστικοῦ πλωτοῦ μέσου ἐν κινδύνῳ χρῆσιν οἱουδήποτε μέσου εὑρισκομένου εἰς τὴν διάθεσίν του διὰ νὰ προσελκύσῃ τὴν προσοχὴν νὰ ἐπισημάνῃ τὴν θέσιν του καὶ νὰ ἐπιτύχῃ βοήθειαν.

Κανονισμὸς 2.

Ὅροι καὶ Ὁρισμοί

Διὰ τοὺς σκοποὺς τοῦ παρόντος Κεφαλαίου οἱ ἀκόλουθοι ὅροι θὰ ἔχουν τὴν κατωτέρω ὁριζομένην σημασίαν. Ὅλοι οἱ ἄλλοι ὅροι οἵτινες χρησιμοποιοῦνται εἰς τὸ παρὸν Κεφάλαιον καὶ οἵτινες καθορίζονται ἐπίσης εἰς τοὺς Κανονισμοὺς Ραδιοεπικοινωνίας θὰ ἔχουν τὴν σημασίαν ὡς αὐτὴ καθορίζεται εἰς τοὺς Κανονισμοὺς ἐκείνους.

(α) «Κανονισμοὶ Ραδιοεπικοινωνίας» σημαίνει τοὺς Κανονισμοὺς Ραδιοεπικοινωνίας τοὺς προσηρτημένους ἢ θεωρουμένους ὡς προσηρτημένους εἰς τὴν πλέον πρόσφατον Διεθνῆ Σύμβασιν Ραδιοεπικοινωνίας ἥτις εἶναι ἐκάστοτε ἐν ἰσχύϊ.

(β) «Ραδιοτηλεγραφικὴ συσκευὴ αὐτομάτου σήματος κινδύνου» (Autoalarm) σημαίνει συσκευὴν αὐτομάτου δέκτου σήματος κινδύνου ἥτις τίθεται εἰς λειτουργίαν διὰ τοῦ ραδιοτηλεγραφικοῦ σήματος κινδύνου καὶ ἔχει τύχει σχετικῆς ἐγκρίσεως.

(γ) «Ἀξιωματικὸς Ἀσυρματιστὴς» σημαίνει πρόσωπον κατέχον τοὐλάχιστον Πτυχίον πρώτης ἢ δευτέρας τάξεως χειριστοῦ ἀσυρματιστοῦ, πληροῦν τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας, ὁ ὁποῖος χρησιμοποιεῖται εἰς τὸν σταθμὸν ἀσυρμάτου ἑνὸς πλοίου τὸ ὁποῖον εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ σταθμοῦ πληροῦντος τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 3 ἢ τοῦ Κανονισμοῦ 4 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(δ) «Χειριστὴς Ραδιοτηλεφώνου» σημαίνει πρόσωπον κατέχον οἰκεῖον πτυχίον πληροῦν τοὺς Κανονισμοὺς Ραδιοεπικοινωνιῶν.

(ε) «Ὑπάρχουσα ἐγκατάστασις» σημαίνει :

(Ι) Ἐγκατάστασιν πλήρως ἐγκατεστημένην ἐπὶ τοῦ πλοίου πρὸ τῆς ἡμερομηνίας κατὰ τὴν ὁποίαν ἡ παροῦσα Σύμβασις τίθεται ἐν ἰσχύϊ, ἀνεξαρτήτως τῆς ἡμερομηνίας καθ' ἣν πραγματοποιεῖται ἡ ἀποδοχὴ ὑπὸ τῆς ἐνδιαφερομένης Ἀρχῆς, καὶ

(ΙΙ) ἐγκατάστασιν μέρος τῆς ὁποίας ὑπῆρχεν ἐγκατεστημένον ἐπὶ τοῦ πλοίου πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως καὶ τῆς ὁποίας τὸ λοιπὸν μέρος συνίσταται, εἴτε ἐκ μερῶν ἐγκατασταθέντων εἰς ἀντικατάστασιν ὁμοίων μερῶν, εἴτε ἐκ μερῶν πληρούντων τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(στ) «Νέα ἐγκατάστασις» σημαίνει πᾶσαν ἐγκατάστασιν ἥτις δὲν εἶναι ὑπάρχουσα ἐγκατάστασις.

Κανονισμὸς 3.

Σταθμὸς Ἀσυρμάτου.

Τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα ἀνεξαρτήτως μεγέθους καὶ τὰ φορτηγὰ πλοῖα ὁλικῆς χωρητικότητος 1. 600κόρων καὶ ἄνω, ἐκτὸς ἐὰν ἐξαιροῦνται ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 5 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, θὰ εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ σταθμοῦ ἀσυρμάτου ὅστις θὰ πληροῖ τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν 8 καὶ 9 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

Κανονισμὸς 4.

Σταθμὸς Ραδιοτηλεφώνου.

Φορτηγὰ πλοῖα ὁλικῆς χωρητικότητος 300 κόρων καὶ ἄνω ἀλλὰ κάτω τῶν 1.600 κόρων, ἐκτὸς ἐὰν ἔχουν ἐφοδιασθῇ διὰ σταθμοῦ ἀσυρμάτου ὅστις πληροῖ τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν 8 καὶ 9 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ὀφείλουν, ἐὰν δὲν ἀπαλλάσσωνται ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 5 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, νὰ εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ σταθμοῦ ραδιοτηλεφώνου πληροῦντος τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν 14 καὶ 15 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

Κανονισμὸς 5.

Ἐξαιρέσεις ἐκ τῶν Κανονισμῶν 3 καὶ 4.

(α) Τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη θεωροῦν λίαν ἐπιθυμητὸν νὰ μὴ γίνεται παρέκκλισις εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν Κανονισμῶν 3 καὶ 4 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. Ἡ Ἀρχὴ δύναται ἐν τούτοις νὰ ἐξαιρέσῃ μεμονωμένα ἐπιβατηγὰ ἢ φορτηγὰ πλοῖα μερικῶς καὶ (ἢ) ὑπὸ ὅρους ἢ πλήρως τῶν διατάξεων τοῦ Κανονισμοῦ 3 ἢ τοῦ Κανονισμοῦ 4 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(β) Αἱ δυνάμει τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἐξαιρέσεις θὰ χορηγοῦνται μόνον εἰς πλοῖον ἐκτελοῦν ταξίδιον κατὰ τὸ ὁποῖον ἡ μεγίστη ἀπόστασις τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς ἀκτῆς, τὸ μῆκος τοῦ ταξιδίου, ἡ ἀπουσία γενικῶν κινδύνων ναυσιπλοΐας καὶ αἱ λοιπαὶ συνθῆκαι αἱ ἐπηρεάζουσαι τὴν ἀσφάλειαν εἶναι τοιαῦται ὥστε νὰ καθιστοῦν τὴν πλήρη ἐφαρμογὴν τοῦ Κανονισμοῦ 3 ἢ τοῦ Κανονισμοῦ 4 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου μὴ εὔλογον ἢ μὴ ἀναγκαίαν. Ὅταν λαμβάνεται ἀπόφασις ἐὰν θὰ χορηγηθοῦν ἢ ὄχι ἐξαιρέσεις εἰς ὡρισμένα πλοῖα, αἱ Ἀρχαὶ θὰ λαμβάνουν ὑπ' ὄψιν τὰ ἀποτελέσματα τὰ ὁποῖα αἱ ἐξαιρέσεις δύνανται νὰ ἔχουν ἐπὶ τῆς γενικῆς ἀποδόσεως τῆς ὑπηρεσίας κινδύνου, διὰ τὴν ἀσφάλειαν ὅλων τῶν πλοίων. Αἱ Ἀρχαὶ δέον νὰ ἔχουν ὑπ' ὄψιν ὅτι εἶναι εὐκταῖον ὅπως ἀπαιτοῦν ὡς ὅρον τῆς ἀπαλλαγῆς ἀπὸ τὰ πλοῖα ἅτινα ἐξαιροῦνται τῆς ἀπαιτήσεως τοῦ Κανονισμοῦ 3 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου νὰ ἐφοδιάζωνται διὰ σταθμοῦ ραδιοτηλεφώνου, ὅστις νὰ πληροῖ τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν 14 καὶ 15 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(γ) Ἑκάστη Ἀρχὴ θὰ ὑποβάλῃ εἰς τὸν Ὀργανισμὸν μετὰ τὴν πρώτην Ἰανουαρίου ἑκάστου ἔτους καὶ ὅσον τὸ δυνατὸν ἐνωρίτερον ἔκθεσιν περιλαμβάνουσαν πάσας τὰς κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ προηγουμένου ἡμερολογιακοῦ ἔτους χορηγηθείσας ἐξαιρέσεις κατὰ τὰς παραγράφους (α) καὶ (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καὶ θὰ δικαιολογῇ τὴν χορηγίαν τοιούτων ἐξαιρέσεων.

ΜΕΡΟΣ Β

ΦΥΛΑΚΑΙ

Κανονισμὸς 6

Φυλακαὶ Ἀσυρμάτου

(α) Πᾶν πλοῖον τὸ ὁποῖον συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 3 ἢ τὸν Κανονισμὸν 4 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου ἐφοδιάζεται διὰ σταθμοῦ ἀσυρμάτου, θὰ ἔχῃ, ὅταν εὑρίσκεται ἐν πλῷ, ἕνα τοὐλάχιστον ἀξιωματικὸν ἀσυρματιστὴν καὶ ἐὰν δὲν εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ συσκευῆς αὐτομάτου σήματος κινδύνου (autoalarm), ὀφείλει, ὑποκείμενον εἰς τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (δ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, νὰ τηρῇ συνεχῆ ἀκρόασιν ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συχνότητος κινδύνου δι' ἀξιωματικοῦ ἀσυρματιστοῦ χρησιμοποιοῦντος ἀκουστικὰ ἢ μεγάφωνον.

(β) Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον τὸ ὁποῖον συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 3 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ σταθμοῦ ἀσυρμάτου, ἐὰν εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ συσκευῆς αὐτομάτου σήματος κινδύνου, ὀφείλει, ὑποκείμενον εἰς τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (δ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καὶ ὅταν εὑρίσκεται ἐν πλῷ, νὰ τηρῇ ἀκρόασιν ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συχνότητος κινδύνου διὰ ἀξιωματικοῦ ἀσυρματιστοῦ χρησιμοποιοῦντος ἀκουστικὰ ἢ μεγάφωνον, ὡς ἀκολούθως :

(Ι) Ἐὰν μεταφέρῃ ἢ εἶναι ἐγκεκριμένον νὰ μεταφέρῃ 250 ἐπιβάτας ἢ ὀλιγωτέρους, ἀκρόασιν ὀκτὼ ὡρῶν τοὐλάχιστον ἐν συνόλῳ καθ' ἡμέραν.

(ΙΙ) Ἐὰν μεταφέρῃ ἢ εἶναι ἐγκεκριμένον νὰ μεταφέρῃ περισσοτέρους τῶν 250 ἐπιβατῶν καὶ ἐκτελῇ ταξίδιον διαρκείας μεγαλειτέρας τῶν 16 ὡρῶν μεταξὺ δύο διαδοχικῶν λιμένων, ἀκρόασιν 16 ὡρῶν τοὐλάχιστον ἐν συνόλῳ καθ' ἡμέραν. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην τὸ πλοῖον θὰ ἔχῃ δύο τοὐλάχιστον ἀξιωματικοὺς ἀσυρματιστάς.

(ΙΙΙ) Ἐὰν μεταφέρῃ ἢ εἶναι ἐγκεκριμμένον νὰ μεταφέρῃ περισσοτέρους τῶν 250 ἐπιβατῶν καὶ ἐκτελῇ ταξίδιον διαρκείας μικροτέρας τῶν 16 ὡρῶν μεταξὺ δύο διαδοχικῶν λιμένων, ἀκρόασιν ὀκτὼ ὡρῶν τοὐλάχιστον ἐν συνόλῳ καθ' ἡμέραν.

(γ) Πᾶν φορτηγὸν πλοῖον τὸ ὁποῖον συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 3 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ σταθμοῦ ἀσυρμάτου, ἐὰν εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ συσκευῆς αὐτομάτου σήματος κινδύνου, ὀφείλει, ὑποκείμενον εἰς τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (δ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καὶ ὅταν εὑρίσκεται ἐν πλῷ, νὰ τηρῇ ἀκρόασιν ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συχνότητος κινδύνου δι' ἀξιωματικοῦ ἀσυρματιστοῦ χρησιμοποιοῦντος ἀκουστικὰ ἢ μεγάφωνον, 8 ὡρῶν τοὐλάχιστον ἐν συνόλῳ καθ' ἡμέραν. Αἱ Ἀρχαὶ ἐν τούτοις δύνανται εἰς φορτηγὰ πλοῖα ὁλικῆς χωρητικότητος 1.600 κόρων καὶ ἄνω ἀλλὰ μικροτέρας τῶν 3.500 κόρων, νὰ ἐπιτρέψουν τὸν περιορισμὸν τῶν ὡρῶν ἀκροάσεως εἰς ὄχι ὀλιγωτέρας τῶν 2 ὡρῶν καθ' ἡμέραν ἐν τῷ συνόλῳ, διὰ περίοδον τριῶν ἐτῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(ΙΙ) Πᾶν φορτηγὸν πλοῖον ὁλικῆς χωρητικότητος 300 κόρων καὶ ἄνω ἀλλὰ μικροτέρας τῶν 1.600 κόρων τὸ ὁποῖον εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ σταθμοῦ ἀσυρμάτου κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ Κανονισμοῦ 4 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἐάν εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ συσκευῆς αὐτομάτου σήματος κινδύνου, ὀφείλει, ὑποκείμενον εἰς τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (δ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, καὶ ὅταν εὑρίσκεται ἐν πλῷ, νὰ τηρῇ ἀκρόασιν ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συχνότητος κινδύνου δι' ἀξιωματικοῦ ἀσυρματιστοῦ χρησιμοποιοῦντος ἀκουστικὰ ἢ μεγάφωνον, κατὰ τὰς περιόδους ἄτινας δύναται νὰ καθορίζῃ ἡ Ἀρχή. Αἱ Ἀρχαὶ ἐν τούτοις, δέον νὰ ἔχουν ὑπ' ὄψιν ὅτι εἶναι εὐκταῖον ὅπως ἀπαιτοῦν ὁσάκις εἶναι πρακτικῶς δυνατὸν φυλακὴν ἀκροάσεως 8 ὡρῶν τοὐλάχιστον ἐν συνόλῳ καθ' ἡμέραν.

(δ) Κατὰ τὰς περιόδους κατὰ τὰς ὁποίας ὁ ἀξιωματικὸς ἀσυρματιστὴς ἀπαιτεῖται ὑπὸ τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ νὰ τηρῇ ἀκρόασιν ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συχνότητος κινδύνου, ὁ ἀξιωματικὸς ἀσυρματιστὴς δύναται νὰ διακόπτῃ τοιαύτην ἀκρόασιν κατὰ τὸ χρόνον κατὰ τὸν ὁποῖον ἐνεργεῖ ἀνταπόκρισιν ἐπὶ ἄλλων συχνοτήτων, ἢ ἐκτελεῖ ἄλλα οὐσιώδη καθήκοντα τοῦ ἀσυρμάτου, ἀλλὰ μόνον ὅταν εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατον νὰ ἀκροᾶται δι' ἀκουστικῶν ἢ μεγαφώνου.

Ἡ φυλακὴ ἀκροάσεως θὰ τηρῆται πάντοτε ὑπὸ ἀξιωματικοῦ ἀσυρματιστοῦ χρησιμοποιοῦντος ἀκουστικὰ ἢ μεγάφωνον κατὰ τὰς περιόδους σιωπῆς τὰς προβλεπομένας ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας.

(ε) Εἰς ὅλα τὰ πλοῖα τὰ ἐφωδιασμένα διὰ συσκευῆς αὐτομάτου σήματος κινδύνου, δέον ὅπως ἡ συσκευὴ αὕτη αὐτομάτου σήματος κινδύνου εἶναι ἐν λειτουργίᾳ ὅταν τὸ πλοῖον εὑρίσκεται ἐν πλῷ ὁποτεδήποτε δὲν ἐκτελεῖται φυλακὴ ἀκροάσεως κατὰ τὰς παραγράφους (β), (γ) ἢ (δ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καὶ ἐὰν εἶναι πρακτικῶς δυνατὸν κατὰ τὴν λειτουργίαν τοῦ ραδιογωνιομέτρου.

(στ) Αἱ περίοδοι ἀκροάσεως αἱ προβλεπόμεναι ὑπὸ τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, περιλαμβανομένων καὶ τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, δέον νὰ τηροῦνται κατὰ προτίμησιν κατὰ τὰς περιόδους τὰς καθοριζομένας διὰ τὴν ὑπηρεσίαν ἀσυρμάτου ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας.

Κανονισμὸς 7.

Φυλακαὶ Ραδιοτηλεφώνου.

(α) Πᾶν πλοῖον ἐφωδιασμένον διὰ ραδιοτηλεφωνικοῦ σταθμοῦ συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 4 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, θὰ ἔχῃ, διὰ λόγους ἀσφαλείας, ἕνα τοὐλάχιστον χειριστὴν ραδιοτηλεφώνου (ὅστις δύναται νὰ εἶναι ὁ πλοίαρχος, εἷς ἀξιωματικὸς, ἢ ἕν μέλος τοῦ πληρώματος κάτοχος μόνον πτυχίου ραδιοτηλεφωνητοῦ) καὶ θὰ τηρῇ, ὑπὸ τοὺς ὅρους τῆς παραγράφου (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ὅταν τὸ πλοῖον εὑρίσκεται ἐν πλῷ, συνεχῆ φυλακὴν ἀκροάσεως ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεφωνικῆς συχνότητος κινδύνου, ἐκ τῆς θέσεως ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐκ τῆς ὁποίας τὸ πλοῖον συνήθως κυβερνᾶται, χρησιμοποιῶν μεγάφωνον ἢ ἕτερον κατάλληλον μέσον.

(β) Ἡ ἀκρόασις δύναται νὰ διακόπτεται :

(Ι) Ὅταν ἡ συσκευὴ δέκτου χρησιμοποιῆται διὰ ὑπηρεσίαν ἐπὶ ἄλλης συχνότητος καὶ δὲν ὑπάρχει ἕτερος δέκτης διαθέσιμος, ἢ

(ΙΙ) Ὅταν, κατὰ τὴν γνώμην τοῦ πλοιάρχου, αἱ συνθῆκαι εἶναι τοιαῦται ὥστε ἡ τήρησις τῆς φυλακῆς ἀκροάσεως ἠθέλεν ἐπηρεάσει τὴν ἀσφαλῆ ναυσιπλοΐαν τοῦ πλοίου.

Ἡ φυλακὴ ἀκροάσεως δέον ἐν τούτοις νὰ τηρῆται ὅσον περισσότερον εἶναι δυνατὸν κατὰ τὰς περιόδους σιωπῆς τὰς προβλεπομένας ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας.

ΜΕΡΟΣ Γ

ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

Κανονισμὸς 8

Σταθμοὶ Ἀσυρμάτου

(α) Ὁ σταθμὸς ἀσυρμάτου θὰ εἶναι κατὰ τοιοῦτον τρόπον τοποθετημένος, ὥστε οὐδεμία ἐπιζήμιος παρεμβολὴ ἐξ ἐξωτερικοῦ μηχανικοῦ ἢ ἄλλου θορύβου νὰ προξενῆται εἰς τὴν καλὴν λῆψιν τῶν ραδιοτηλεγραφικῶν σημάτων. Ὁ σταθμὸς θὰ εἶναι τοποθετημένος ὅσον τὸ δυνατὸν ὑψηλότερον ἐπὶ τοῦ πλοίου, εἰς τρόπον ὥστε νὰ ἐξασφαλίζεται ὁ μέγιστος δυνατὸς βαθμὸς ἀσφαλείας.

(β) Ὁ θάλαμος λειτουργίας τοῦ ἀσυρμάτου θὰ εἶναι ἐπαρκῶν διαστάσεων καὶ θὰ ἔχῃ ἐπαρκῆ ἀερισμὸν ἵνα ἐπιτρέπεται ἡ ἀποδοτικὴ λειτουργία τῆς κυρίας καὶ τῆς ἐφεδρικῆς ραδιοτηλεγραφικῆς ἐγκαταστάσεως καὶ δὲν θὰ χρησιμοποιῆται δι' ἕτερον σκοπὸν ὅστις θὰ ἐμποδίζῃ τὴν λειτουργίαν τοῦ σταθμοῦ ἀσυρμάτου.

(γ) Ὁ κοιτωνίσκος ἑνὸς τοὐλάχιστον ἀξιωματικοῦ ἀσυρματιστοῦ θὰ εἶναι, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, πλησιέστερον εἰς τὸν θάλαμον τοῦ ἀσυρμάτου. Εἰς τὰ νέα πλοῖα, ὁ κοιτωνίσκος οὗτος δὲν πρέπει νὰ εἶναι ἐντὸς τοῦ θαλάμου τοῦ ἀσυρμάτου.

(δ) Θὰ προβλέπεται μεταξὺ τοῦ θαλάμου τοῦ ἀσυρμάτου καὶ τῆς γεφύρας καὶ ἑτέρας θέσεως, ἐὰν ὑπάρχῃ τοιαύτη, ἐκ τῆς ὁποίας τὸ πλοῖον κυβερνᾶται, ἓν ἀποδοτικὸν δίπλευρον σύστημα ἐπικοινωνίας, κλήσεως καὶ ὁμιλίας τὸ ὁποῖον θὰ εἶναι ἀνεξάρτητον τοῦ κυρίου συστήματος συνεννοήσεως ἐν τῷ πλοίῳ.

(ε) Ἡ ραδιοτηλεγραφικὴ ἐγκατάστασις θὰ εἶναι ἐγκατεστημένη εἰς τοιαύτην θέσιν ὥστε νὰ εἶναι προστατευμένη ἀπὸ πάσης ἀνωμαλίας προξενουμένης ἐκ τοῦ ὕδατος ἢ ὑπερβάσεων τῶν θερμοκρασιῶν. Θὰ εἶναι εὐκόλως προσιτὴ καὶ διὰ ἄμεσον χρῆσιν εἰς περίπτωσιν κινδύνου καὶ διὰ τὰς ἐπισκευάς.

(στ) Θὰ ὑπάρχῃ ἓν ὡρολόγιον ἀσφαλοῦς λειτουργίας ἔχον δίσκον διαμέτρου οὐχὶ μικροτέρας τῶν πέντε δακτύλων (ἢ 12,5 ἑκατοστομέτρων) καὶ ὁμόκεντρον δείκτην δευτερολέπτων, ἡ ἐπιφάνεια τοῦ ὁποίου θὰ ἔχῃ σημανθῆ εἰς τρόπον ὥστε νὰ δεικνύῃ τὰς περιόδους σιωπῆς τὰς καθοριζομένας διὰ τὴν ραδιοτηλεγραφικὴν ὑπηρεσίαν ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας. Θὰ εἶναι στερεῶς τοποθετημένον ἐντὸς τοῦ θαλάμου τοῦ ἀσυρμάτου εἰς τοιαύτην θέσιν ὥστε ὁλόκληρος ὁ δίσκος νὰ εἶναι εὐκόλως καὶ μετ' ἀκριβείας ὁρατὸς παρὰ τοῦ ἀξιωματικοῦ ἀσυρματιστοῦ ἀπὸ τῆς θέσεως χειρισμοῦ τῆς συσκευῆς ἀσυρμάτου, καθὼς καὶ ἐκ τῆς θέσεως δοκιμῆς τῆς συσκευῆς αὐτομάτου σήματος κινδύνου.

(ζ) Θὰ ὑπάρχῃ ἐντὸς τοῦ θαλάμου τοῦ ἀσυρμάτου φωτισμὸς κινδύνου ἀσφαλοῦς λειτουργίας, ἀποτελούμενος ἐξ ἠλεκτρικῆς λυχνίας μονίμως τοποθετημένης κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε νὰ παρέχῃ ἱκανοποιητικὸν φωτισμὸν εἰς τὰ χειριστήρια ἐλέγχου τῆς κυρίας καὶ ἐφεδρικῆς ἐγκαταστάσεως, καθὼς καὶ εἰς τὸ ὡρολόγιον τὸ προβλεπόμενον ὑπὸ τῆς παραγράφου (στ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. Εἰς τὰς νέας ἐγκαταστάσεις, ἐὰν ἡ λυχνία αὕτη τροφοδοτῆται ἐκ τῆς ἐφεδρικῆς πηγῆς ἐνεργείας τῆς ἀπαιτουμένης ὑπὸ τοῦ ἐδαφίου (ΙΙΙ) τῆς παραγράφου (α) τοῦ Κανονισμοῦ 9 τοῦ παρόντος Κεφα-

λαίου, θὰ ἐλέγχεται ὑπὸ διπολικῶν διακοπτῶν τοποθετημένων εἰς τὴν κυρίαν εἴσοδον τοῦ θαλάμου τοῦ ἀσυρμάτου καὶ εἰς τὴν θέσειν χειρισμοῦ τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συσκευῆς, ἐκτὸς ἐὰν τοῦτο δὲν δικαιολογῆται ἐκ τῆς διατάξεως τοῦ θαλάμου ἀσυρμάτου. Οἱ διακόπται οὗτοι θὰ ἔχουν εὐκρινῆ πινακίδα δεικνύουσαν τὴν χρῆσιν αὐτῶν.

(η) Μία φορητὴ ἠλεκτρικὴ λυχνία ἐπιθεωρήσεως τροφοδοτουμένη ἐκ τῆς ἐφεδρικῆς πηγῆς ἐνεργείας τῆς ἀπαιτουμένης ὑπὸ τοῦ ἐδαφίου (ΙΙΙ) τῆς παραγράφου (α) τοῦ Κανονισμοῦ 9 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καὶ ἐφωδιασμένη δι' εὐκάμπτου καλωδίου ἐπαρκοῦς μήκους, εἴτε μία αὐτόνομος φορητὴ λυχνία θὰ προβλέπεται καὶ θὰ φυλάσσεται ἐντὸς τοῦ θαλάμου ἀσυρμάτου.

(θ) Ὁ σταθμὸς ἀσυρμάτου θὰ ἐφοδιάζεται διὰ τοιούτων ἀνταλλακτικῶν, ἐργαλείων καὶ συσκευῶν ἐλέγχου ὥστε ἡ ραδιοτηλεγραφικὴ ἐγκατάστασις νὰ δύναται νὰ τηρῆται εἰς καλὴν κατάστασιν λειτουργίας κατὰ τὸν πλοῦν. Αἱ συσκευαὶ ἐλέγχου θὰ περιλαμβάνουν ὄργανον ἢ ὄργανα μετρήσεως τάσεως (Βόλτ) ἐναλλασσομένου καὶ συνεχοῦς ρεύματος καθὼς καὶ ἀντιστάσεως (ὦμ).

(ι) Ἐὰν ὑπάρχῃ χωριστὸς ἐφεδρικὸς σταθμὸς ἀσυρμάτου, θὰ πληροῖ οὗτος τὰς διατάξεις τῶν παραγράφων (δ), (ε), (στ), (ζ) καὶ (η) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

Κανονισμὸς 9.

Ραδιοτηλεγραφικαὶ Ἐγκαταστάσεις.

(α) Ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως ρητῶς προβλέπεται ἐν τῷ παρόντι Κανονισμῷ :

(Ι) Ὁ σταθμὸς ἀσυρμάτου θὰ περιλαμβάνῃ μίαν κυρίαν ἐγκατάστασιν καὶ μίαν ἐφεδρικὴν ἐγκατάστασιν, ἠλεκτρικῶς κεχωρισμένως καὶ ἠλεκτρικῶς ἀνεξαρτήτους ἀπ' ἀλλήλων.

(ΙΙ) Ἡ κυρία ἐγκατάστασις θὰ περιλαμβάνῃ ἕνα κύριον πομπόν, κύριον δέκτην καὶ κυρίαν πηγὴν ἐνεργείας.

(ΙΙΙ) Ἡ ἐφεδρικὴ ἐγκατάστασις θὰ πριλαμβάνῃ ἕνα ἐφεδρικὸν πομπόν, ἐφεδρικὸν δέκτην καὶ ἐφεδρικὴν πηγὴν ἐνεργείας.

(ΙV) Θὰ προβλέπωνται καὶ θὰ ἐγκαθίστανται μία κυρία καὶ μία ἐφεδρικὴ κεραία, προβλέπεται ὅμως ὅτι ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐξαιρέσῃ οἱονδήποτε πλοῖον τῆς ἐφεδρικῆς κεραίας ἐὰν πεισθῇ ὅτι ἡ ἐγκατάστασις τοιαύτης κεραίας δὲν εἶναι πρακτικῶς δυνατὴ ἢ εὔλογος, ἀλλὰ εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην θὰ ὑπάρχῃ κατάλληλος ἀνταλλακτικὴ κεραία πλήρως ἐξηρτωμένη δι' ἄμεσον ἐγκατάστασιν. Ἐπιπροσθέτως, θὰ προβλέπεται εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις ἐπαρκὴς ποσότης σύρματος κεραίας καὶ μονωτήρων, ἵνα εἶναι δυνατὴ ἡ ἐγκατάστασις μιᾶς καταλλήλου κεραίας.

Ἐὰν ἡ κυρία κεραία κρεμᾶται μεταξὺ ὑποστηριγμάτων ὑποκειμένων εἰς κραδασμούς, θὰ προστατεύεται καταλλήλως ἔναντι θραύσεως.

(β) Εἰς τὰς ἐγκαταστάσεις φορτηγῶν πλοίων (ἐξαιρέσει ἐκείνων ἐπὶ φορτηγῶν πλοίων ὁλικῆς χωρητικότητος 1.600 κόρων καὶ ἄνω αἵτινες ἐγκατεστάθησαν τὴν 19 Νοεμβρίου 1952 ἢ μεταγενεστέρως), ἐὰν ὁ κύριος πομπὸς πληροῖ ὅλας τὰς διὰ τὸν ἐφεδρικὸν πομπὸν ἀπαιτήσεις, ὁ τελευταῖος οὗτος δὲν εἶναι ὑποχρεωτικός.

(γ) (Ι) Ὁ κύριος καὶ ὁ ἐφεδρικὸς πομπὸς θὰ δύνανται νὰ συνδεθῶσι ταχέως καὶ νὰ συντονισθῶσι μετὰ τῆς κυρίας κεραίας καὶ μετὰ τῆς ἐφεδρικῆς κεραίας ἐὰν ὑπάρχῃ τοιαύτη.

(ΙΙ) Ὁ κύριος καὶ ὁ ἐφεδρικὸς δέκτης θὰ δύνανται νὰ συνδεθῶσι ταχέως μετὰ πάσης κεραίας μετὰ τῆς ὁποίας ἀπαιτεῖται νὰ χρησιμοποιηθοῦν.

(δ) Ὅλα τὰ μέρη τῆς ἐφεδρικῆς ἐγκαταστάσεως θὰ τοποθετοῦνται, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, ὑψηλότερον ἐπὶ τοῦ πλοίου, εἰς τρόπον ὥστε νὰ ἐπιτυγχάνεται ὁ μέγιστος βαθμὸς ἀσφαλείας.

(ε) Ὁ κύριος καὶ ὁ βοηθητικὸς πομπὸς θὰ δύνανται νὰ ἐκπέμπουν ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συχνότητος κινδύνου χρησιμοποιοῦντες μίαν κατηγορίαν ἐκπομπῆς καθοριζομένην ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας διὰ τὴν συχνότητα ταύτην. Ἐπιπροσθέτως, ὁ κύριος πομπὸς θὰ δύναται νὰ ἐκπέμπῃ ἐπὶ δύο τοὐλάχιστον συχνοτήτων καὶ νὰ χρησιμοποιῇ μίαν τῶν κατηγοριῶν ἐκπομπῆς, αἵτινες, συμφώνως πρὸς τοὺς Κανονισμοὺς Ραδιοεπικοινωνίας, δύνανται νὰ χρησιμοποιοῦνται διὰ τὴν ἐκπομπὴν σημάτων ἀσφαλείας ἐντὸς τῶν ζωνῶν 405 Kc]s καὶ 535 Kc]s. Ὁ ἐφεδρικὸς πομπὸς δύναται νὰ εἶναι εἷς πομπὸς κινδύνου, ὡς τοῦτον καθορίζουν οἱ Κανονισμοὶ Ραδιοεπικοινωνίας καὶ περιορίζουν τὰ ὅρια τῆς χρήσεως αὐτοῦ.

(στ) Ὁ κύριος καὶ ὁ βοηθητικὸς πομπὸς δέον ὅπως, ἐὰν ἡ διαμορφουμένη ἐκπομπὴ καθορίζεται ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας, ἔχουν ποσοστὸν διαμορφώσεως οὐχὶ μικρότερον τοῦ 70 τοῖς ἑκατὸν καὶ συχνότητα διαμορφώσεως μεταξὺ 450 καὶ 1.350 κύκλων ἀνὰ δευτερόλεπτον.

(ζ) Ὅταν ὁ κύριος καὶ ὁ ἐφεδρικὸς πομπὸς συνδέωνται πρὸς τὴν κυρίαν κεραίαν, θὰ ἔχουν ἐλαχίστην κανονικὴν ἐμβέλειαν, ὡς αὕτη καθορίζεται κατωτέρω, ἤτοι δέον ὅπως δύνανται νὰ μεταδίδουν ἐν καιρῷ ἡμέρας εὐκρινῶς ἀντιληπτὰ σήματα ἀπὸ πλοίου εἰς πλοῖον καὶ ὑπὸ κανονικὰς συνθήκας καὶ περιπτώσεις εἰς τὰς καθοριζομένας ἀποστάσεις* (Σήματα εὐκρινῶς ἀντιληπτὰ δύνανται κανονικῶς νὰ λαμβάνωνται ἐὰν ἡ τιμὴ R.M.S. τῆς ἐνστάσεως τοῦ πεδίου εἰς τὸν δέκτην εἶναι τοὐλάχιστον 50 μικροβόλτ ἀνὰ μέτρον).

Ἐλαχίστη κανονικὴ ἐμβέλεια εἰς μίλλια

	Κύριος πομπὸς	Ἐφεδρικὸς πομπὸς
Ὅλα τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα καὶ τὰ φορτηγὰ ὁλικῆς χωρητικότητος 1.600 κόρων καὶ ἄνω	150	100
Φορτηγὰ πλοῖα ὁλικῆς χωρητικότητος κατωτέρας τῶν 1.600 κόρων.	100	75

(η) (Ι) Ὁ κύριος καὶ ὁ βοηθητικὸς δέκτης θὰ δύνανται νὰ λαμβάνουν ἐπὶ τῆς Ραδιοτηλεγραφικῆς συχνότητος κινδύνου καὶ εἰς τὴν κατηγορίαν ἐκπομπῆς τὴν

---

* Ἐν ἀδυναμίᾳ ἀμέσου μετρήσεως τῆς ἐντάσεως τοῦ πεδίου, τὰ ἀκόλουθα δεδομένα δύνανται νὰ χρησιμοποιοῦνται ὡς ὁδηγὸς διὰ τὸν κατὰ προσέγγισιν καθορισμὸν τῆς κανονικῆς ἐμβελείας.

Κανονικὴ ἐμβέλεια εἰς μίλλια	Μέτρα-Ἀμπὲρ+κεραίας	Συνολικὴ ἰσχὺς (βάττ) ++
200	128	200
175	102	125
150	76	71
125	58	41
100	45	25
75	34	14

+ Ὁ ἀριθμὸς οὗτος παριστᾷ τὸ γινόμενον τοῦ μεγίστου ὕψους τῆς κεραίας ἄνωθεν τῆς μεγίστης ἐμφόρτου ἰσάλου γραμμῆς εἰς μέτρα ἐπὶ τὸ ρεῦμα τῆς κεραίας εἰς ἀμπὲρ (Τιμὴ R.M.S.).

Αἱ τιμαὶ αἱ διδόμεναι εἰς τὴν δευτέραν στήλην τοῦ πίνακος ἀντιστοιχοῦν εἰς μίαν μέσην τιμὴν τῆς ἀναλογίας

$$\frac{\text{πραγματικὸν ὕψος κεραίας}}{\text{μέγιστον ὕψος κεραίας}} = 0{,}47$$

Ἡ ἀναλογία αὕτη ποικίλλει ἀναλόγως τῶν τοπικῶν συνθηκῶν τῆς κεραίας καὶ δύναται νὰ ποικίλλῃ μεταξὺ 0,3 καὶ 0,7 περίπου.

++ Αἱ τιμαὶ αἱ διδόμεναι εἰς τὴν τρίτην στήλην τοῦ πίνακος ἀντιστοιχοῦν πρὸς μίαν μέσην τιμὴν τῆς ἀναλογίας :

$$\frac{\text{Ἰσχὺς ἀκτινοβολουμένη ὑπὸ τῆς κεραίας}}{\text{συνολικὴ ἰσχὺς κεραίας}} = 0{,}08$$

Ἡ ἀναλογία αὕτη ποικίλλει σημαντικῶς ἀναλόγως τῶν τιμῶν τοῦ πραγματικοῦ ὕψους τῆς κεραίας καὶ τῆς ἀντιστάσεως τῆς κεραίας.

καθοριζομένην ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας διὰ τὴν συχνότητα ταύτην.

(ΙΙ) Ἐπὶ πλέον, ὁ κύριος δέκτης θὰ δύναται νὰ λαμβάνῃ ἐπὶ τῶν συχνοτήτων καὶ εἰς τὰς κατηγορίας ἐκπομπῶν τῶν χρησιμοποιουμένων διὰ τὴν μεταβίβασιν τῶν σημάτων ὥρας, τῶν μετεωρολογικῶν δελτίων καὶ ὅλων τῶν ἄλλων ἀνακοινώσεων τῶν σχετικῶν μὲ τὴν ἀσφάλειαν ναυσιπλοΐας τὰς ὁποίας ἡ Ἀρχὴ ἤθελε κρίνει ἀναγκαίας.

(ΙΙΙ) Διὰ περίοδον μὴ ὑπερβαίνουσαν τὴν πενταετίαν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς Συμβάσεως, ὁ ραδιοτηλεγραφικὸς αὐτόματος δέκτης σήματος κινδύνου δύναται νὰ χρησιμοποιῆται ὡς ἐφεδρικὸς δέκτης, ἐὰν δύναται οὗτος νὰ μεταδίδῃ ἱκανοποιητικῶς σήματα εἰς ἀκουστικὰ ἢ εἰς μεγάφωνον μετὰ τῶν ὁποίων ἔχει συνδεθῇ πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτόν. Ἐὰν χρησιμοποιῆται οὕτω πως, τότε θὰ συνδέεται μετὰ τῆς ἐφεδρικῆς πηγῆς ἐνεργείας.

(θ) Ὁ κύριος δέκτης θὰ ἔχῃ ἐπαρκῆ εὐαισθησίαν διὰ νὰ παράγῃ σήματα εἰς ἀκουστικὰ ἢ μέσῳ μεγαφώνου ὅταν ἀκόμη ἡ τάσις εἰς τὴν εἴσοδον τοῦ δέκτου δὲν εἶναι παρὰ 50 μικροβόλτ. Ὁ βοηθητικὸς δέκτης δέον, ἐξαιρέσει τῶν περιπτώσεων κατὰ τὰς ὁποίας χρησιμοποιεῖται ὁ ραδιοτηλεγραφικὸς αὐτόματος δέκτης κινδύνου πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτόν, νὰ ἔχῃ ἐπαρκῆ εὐαισθησίαν ἵνα παράγῃ τοιαῦτα σήματα ὅταν ἡ τάσις εἰς τὴν εἴσοδον τοῦ δέκτου δὲν εἶναι παρὰ 100 μικροβόλτ.

(ι) Θὰ ὑπάρχῃ ἀνὰ πᾶσαν στιγμήν, ὅταν τὸ πλοῖον εἶναι ἐν πλῷ, διαθέσιμος ἠλεκτρικὴ ἐνέργεια ἐπαρκὴς νὰ θέτῃ εἰς λειτουργίαν τὴν κυρίαν ἐγκατάστασιν ὑπὸ τὴν κανονικὴν ἐμβέλειαν τὴν ἀπαιτουμένην ὑπὸ τῆς παραγράφου (ζ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, καθὼς ἐπίσης διὰ τὸν σκοπὸν φορτίσεως τῶν συστοιχιῶν συσσωρευτῶν τῶν ἀποτελουσῶν μέρος τοῦ σταθμοῦ ἀσυρμάτου. Ἡ τάσις τροφοδοτήσεως τῆς κυρίας ἐγκαταστάσεως θὰ τηρῆται, εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν νέων πλοίων, ἐντὸς τῶν ± 10 τοῖς ἑκατὸν τῆς κανονικῆς τάσεως. Εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ὑπαρχόντων πλοίων, θὰ τηρῆται ὅσον τὸ δυνατὸν πλησιέστερον τῆς κανονικῆς τάσεως καὶ ἐὰν εἶναι πρακτικῶς δυνατὸν ἐντὸς τῶν ± 10 τοῖς ἑκατὸν ταύτης.

(ια) Ἡ ἐφεδρικὴ ἐγκατάστασις θὰ ἐφοδιάζεται διὰ πηγῆς ἐνεργείας ἀνεξαρτήτου ἀπὸ τὴν προωστήριον δύναμιν τοῦ πλοίου καὶ ἀπὸ τὴν ἠλεκτρικὴν ἐγκατάστασιν τοῦ πλοίου. Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ καθυστερήσῃ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς ἀπαιτήσεως διὰ ἐφεδρικὴν πηγὴν ἐνεργείας διὰ περίοδον μὴ ὑπερβαίνουσαν τὴν τριετίαν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως, εἰς τὴν περίπτωσιν ὑπαρχουσῶν ἐγκαταστάσεων ἐπὶ φορτηγῶν πλοίων ὁλικῆς χωρητικότητος 500 κόρων καὶ ἄνω ἀλλὰ μικροτέρας τῶν 1.600 κόρων, τὰ ὁποῖα πρὸ τῆς ἡμερομηνίας ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως εἶχον ἀπαλλαγῆ τῆς ἀπαιτήσεως ὅπως ἔχουν ἐφεδρικὴν πηγὴν ἐνεργείας.

(ιβ) Ἡ ἐφεδρικὴ πηγὴ ἐνεργείας θὰ συνίσταται κατὰ προτίμησιν ἐκ συστοιχιῶν συσσωρευτῶν αἵτινες θὰ δύνανται νὰ φορτίζωνται ἐκ τοῦ ἠλεκτρικοῦ συστήματος τοῦ πλοίου καὶ θὰ εἶναι ἱκαναί, ὑπὸ πάσας τὰς περιστάσεις, νὰ τίθενται ἀμέσως εἰς λειτουργίαν καὶ νὰ τροφοδοτοῦν τὸν ἐφεδρικὸν πομπὸν καὶ δέκτην ἐπὶ ἓξ τοὐλάχιστον συνεχεῖς ὥρας ὑπὸ κανονικὰς συνθήκας λειτουργίας, προσέτι δέ, νὰ ἀνταποκρίνωνται εἰς οἱονδήποτε τῶν προσθέτων φορτίων τῶν ἀναφερομένων εἰς τὰς παραγράφους (ιγ) καὶ (ιδ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. *

(ιγ) Ἡ ἐφεδρικὴ πηγὴ ἐνεργείας θὰ χρησιμοποιῆται ὅπως τροφοδοτῇ τὴν ἐφεδρικὴν ἐγκατάστασιν καὶ τὸ μέσον χειρισμοῦ ἐκπομπῆς τοῦ αὐτομάτου σήματος κινδύνου τοῦ καθοριζομένου εἰς τὴν παράγραφον (ιη) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἐὰν λειτουργῇ ἠλεκτρικῶς.

Ἡ ἐφεδρικὴ πηγὴ ἐνεργείας δύναται ἐπίσης νὰ χρησιμοποιῆται ὅπως τροφοδοτῇ

(Ι) Τὴν συσκευὴν αὐτομάτου σήματος κινδύνου.

(ΙΙ) Τὸν φωτισμὸν κινδύνου τὸν καθοριζόμενον εἰς τὴν παράγραφον (ζ) τοῦ Κανονισμοῦ 8 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(ΙΙΙ) Τὸ ραδιογωνιόμετρον.

(ΙV) Πᾶν μέσον καθοριζόμενον ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ Ραδιοεπικοινωνίας ἐπιτρέπον τὴν ἐναλλαγὴν ἀπὸ τῆς ἐκπομπῆς εἰς τὴν λῆψιν καὶ ἀντιστρόφως.

Ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τῶν διατάξεων τῆς παραγράφου (ιδ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἡ ἐφεδρικὴ πηγὴ ἐνεργείας δὲν θὰ χρησιμοποιῆται ἄλλως παρὰ διὰ τοὺς σκοποὺς τοὺς καθοριζομένους εἰς τὴν παροῦσαν παράγραφον.

(ιδ) Παρὰ τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (ιγ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν χρησιμοποίησιν, ἐπὶ φορτηγῶν πλοίων, τῆς ἐφεδρικῆς πηγῆς ἐνεργείας διὰ μικρὸν ἀριθμὸν κυκλωμάτων κινδύνου χαμηλῆς ἰσχύος ἐξ ὁλοκλήρου ἐντοπισμένων εἰς τὸ ἀνώτερον μέρος τοῦ πλοίου, ὡς ὁ φωτισμὸς κινδύνου ἐπὶ τοῦ καταστρώματος λέμβων, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως ταῦτα δύνανται νὰ ἀποσυντεθῶσι εὐχερῶς ἐὰν παρίσταται ἀνάγκη καὶ ἡ πηγὴ ἐνεργείας εἶναι ἱκανότητος ἐπαρκοῦς νὰ βαστάζῃ τὸ πρόσθετον φορτίον ἢ φορτία.

(ιε) Ἡ ἐφεδρικὴ πηγὴ ἐνεργείας καὶ ὁ πίναξ διανομῆς αὐτῆς θὰ εἶναι τοποθετημένα ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατὸν ὑψηλότερον ἐν τῷ πλοίῳ καὶ εὐκόλως προσιτὰ εἰς τὸν ἀξιωματικὸν ἀσυρματιστήν. Ὁ πίναξ διανομῆς θὰ τοποθετῆται, ἐὰν εἶναι δυνατόν, ἐκτὸς σταθμοῦ ἀσυρμάτου. Ἐὰν ὄχι, θὰ εἶναι ἐφωδιασμένος μὲ μέσον φωτισμοῦ.

(ιστ) Ὅταν τὸ πλοῖον εὑρίσκεται ἐν πλῷ, αἱ συστοιχίαι συσσωρευτῶν, εἴτε ἀποτελοῦν μέρος τῆς κυρίας ἐγκαταστάσεως, εἴτε τῆς ἐφεδρικῆς ἐγκαταστάσεως, θὰ φορτίζωνται καθ' ἑκάστην ἡμέραν εἰς τὴν κανονικὴν πλήρη φόρτισιν.

(ιζ) Θὰ λαμβάνωνται ὅλα τὰ μέτρα διὰ τὴν κατὰ τὸ δυνατὸν ἐξάλειψιν τῶν αἰτιῶν καὶ τὴν καταστολὴν τῶν παρεμβολῶν ἀσυρμάτου ἐκ τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἠλεκτρικῶν καὶ ἄλλων συσκευῶν. Ἐὰν εἶναι ἀναγκαῖον, θὰ λαμβάνωνται μέτρα πρὸς ἐξασφάλισιν ὅτι αἱ κεραῖαι αἱ συνδεόμεναι εἰς τοὺς δέκτας ραδιοφωνίας δὲν θὰ ἐμποδίζουν τὴν ἱκανοποιητικὴν ἢ ἀκριβῆ λειτουργίαν τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς ἐγκαταστάσεως. Εἰδικὴ προσοχὴ θὰ δίδεται εἰς τὴν ἀπαίτησιν ταύτην κατὰ τὴν σχεδίασιν νέων πλοίων.

(ιη) Ἐπιπροσθέτως πρὸς τὸ μέσον διὰ τὴν διὰ τῆς χειρὸς ἐκπομπὴν τοῦ ραδιοτηλεγραφικοῦ σήματος κινδύνου, θὰ ὑπάρχῃ ἓν μέσον αὐτομάτου χειρισμοῦ τῆς συσκευῆς αὐτομάτου σήματος κινδύνου, δυνάμενον νὰ θέτῃ εἰς λειτουργίαν τὸν κύριον καὶ τὸν ἐφεδρικὸν πομπὸν διὰ τὴν ἐκπομπὴν τοῦ ραδιοτηλεγραφικοῦ σήματος κινδύνου. Τὸ μέσον τοῦτο θὰ δύναται νὰ τίθεται ἀνὰ πάντα χρόνον ἐκτὸς λειτουργίας, ἵνα ἐπιτρέπῃ τὸν ἄμεσον χειρισμὸν τοῦ πομποῦ διὰ τῆς χειρός. Ἐὰν τὸ μέσον τοῦτο λειτουργῇ ἠλεκτρικῶς, δέον νὰ δύναται νὰ λειτουργῇ ἐκ τῆς ἐφεδρικῆς πηγῆς ἐνεργείας.

(ιθ) Ὅταν τὸ πλοῖον εὑρίσκεται ἐν πλῷ, ὁ ἐφεδρικὸς πομπός, ἐὰν δὲν χρησιμοποιῆται δι' ἐπικοινωνίαν, θὰ δοκιμάζεται καθημερινῶς διὰ χρησιμοποιήσεως μιᾶς καταλλήλου τεχνητῆς κεραίας καὶ ἄπαξ τοὐλάχιστον κατὰ ταξίδιον διὰ χρησιμοποιήσεως τῆς ἐφεδρικῆς κεραίας, ἐὰν ὑπάρχῃ τοιαύτη. Ἡ ἐφεδρικὴ πηγὴ ἐνεργείας θὰ δοκιμάζεται ἐπίσης καθημερινῶς.

(κ) Ὅλαι αἱ συσκευαὶ αἱ ἀποτελοῦσαι μέρος τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς ἐγκαταστάσεως θὰ εἶναι ἀσφαλοῦς λειτουργίας καὶ θὰ εἶναι κατασκευασμέναι κατὰ τρόπον ὥστε νὰ εἶναι εὐκόλως προσιταὶ διὰ σκοποὺς συντηρήσεως.

* Πρὸς τὸν σκοπὸν καθορισμοῦ τοῦ ἠλεκτρικοῦ φορτίου τὸ ὁποῖον δέον νὰ παρέχῃ ἡ ἐφεδρικὴ πηγὴ ἐνεργείας, συνιστᾶται ἐνδεικτικῶς ὁ ἀκόλουθος τύπος: $^{1}/_{2}$ τῆς καταναλώσεως ρεύματος τοῦ πομποῦ μὲ χειριστήριον κάτω (σῆμα) + $^{1}/_{2}$ τῆς καταναλώσεως ρεύματος τοῦ πομποῦ μὲ χειριστήριον ἄνω (διάλειμμα) + κατανάλωσις ρεύματος τοῦ δέκτου καὶ τῶν προσθέτων κυκλωμάτων τῶν συνδεδεμένων μετὰ τῆς ἐφεδρικῆς πηγῆς ἐνεργείας.

(κα) Παρὰ τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 4 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἡ Ἀρχὴ δύναται, εἰς τὴν περίπτωσιν φορτηγῶν πλοίων ὁλικῆς χωρητικότητος κατωτέρας τῶν 1.600 κόρων, 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 σταθμοὺς ραδιοτηλεφωνίας, καθ' ὅσον εἶναι ἐφαρμόσιμοι. Εἰδικῶς, εἰς τὴν περίπτωσιν φορτηγῶν πλοίων ὁλικῆς χωρητικότητος 300 κόρων καὶ ἄνω ἀλλὰ κάτω τῶν 500 κόρων ὁλικῆς 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 μεταξὺ τοῦ σταθμοῦ ἀσυρμάτου καὶ τῆς γεφύρας νὰ εἶναι ἀνεξάρτητα τοῦ κυρίου συστήματος ἐπικοινωνίας.

(V) Τὴν ἐμβέλειαν τοῦ δέκτου νὰ εἶναι μεγαλυτέρα τῶν 75 μιλλίων.

Κανονισμὸς 10.

Ραδιοτηλεγραφικὸν Αὐτόματον Σῆμα Κινδύνου.

(α) Πᾶσα συσκευὴ αὐτομάτου σήματος κινδύνου ἐγκαθισταμένη μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως θὰ πληροῖ κατ' ἐλάχιστον τὰς ἀκολούθους διατάξεις :

(I) Ἐν ἀπουσίᾳ παρεμβολῆς παντὸς εἴδους, θὰ εἶναι ἱκανὴ νὰ τίθεται εἰς λειτουργίαν ἄνευ ρυθμίσεως διὰ τῆς χειρός, ὑπὸ παντὸς ραδιοτηλεγραφικοῦ σήματος κινδύνου μεταδιδομένου ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συχνότητος κινδύνου ὑπὸ παρακτίου σταθμοῦ, ὑπὸ πομποῦ κινδύνου πλοίου ἢ σωστικοῦ πλωτοῦ μέσου, λειτουργοῦντος συμφώνως πρὸς τοὺς Κανονισμοὺς Ραδιοεπικοινωνίας, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως ἡ τάσις τοῦ σήματος εἰς τὴν εἴσοδον τοῦ δέκτου εἶναι ἀνωτέρα τῶν 100 μικροβόλτ καὶ κατωτέρα τοῦ 1 βόλτ.

(II) Ἐν ἀπουσίᾳ παρεμβολῆς παντὸς εἴδους, θὰ τίθεται εἰς λειτουργίαν ἀπὸ τρεῖς ἢ τέσσαρες διαδοχικὰς παύλας ὅταν αἱ παῦλαι ποικίλλουν εἰς μῆκος ἀπὸ 3,5 μέχρι ὅσον τὸ δυνατὸν πλησιέστερον τῶν 6 δευτερολέπτων καὶ τὰ διαλείμματα ποικίλλουν εἰς μῆκος μεταξὺ 1,5 δευτερολέπτων καὶ τῆς κατωτάτης πρακτικῶς δυνατῆς τιμῆς, κατὰ προτίμησιν οὐχὶ μεγαλειτέρας τῶν 10 χιλιοστῶν τοῦ δευτερολέπτου.

(III) Δὲν θὰ τίθεται εἰς λειτουργίαν ὑπὸ ἀτμοσφαιρικῶν παρασίτων ἢ ὑπὸ ἑτέρου σήματος πλὴν τοῦ ραδιοτηλεγραφικοῦ σήματος κινδύνου, ἐφ' ὅσον τὰ λαμβανόμενα σήματα δὲν ἀποτελοῦν πραγματικῶς σῆμα ἐμπίπτον μεταξὺ τῶν ὁρίων ἀνοχῆς τῶν ὁριζομένων εἰς τὸ ἐδάφιον (II).

(IV) Ἡ ἐπιλεκτικότης τῆς συσκευῆς αὐτομάτου σήματος κινδύνου θὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ παρουσιάζῃ μίαν πρακτικῶς ὁμοιόμορφον εὐαισθησίαν ἐπὶ ζώνης ἐκτεινομένης οὐχὶ ὀλιγώτερον τῶν 4 Kc]s καὶ οὐχὶ περισσότερον τῶν 8 Kc]s ἑκατέρωθεν τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συχνότητος κινδύνου καὶ νὰ παρουσιάζῃ ἐξωτερικῶς τῆς ζώνης ταύτης εὐαισθησίαν ἥτις μειοῦται ὅσον τὸ δυνατὸν ταχέως συμφώνως πρὸς τοὺς ἀρίστους κανόνας τῆς τεχνικῆς.

(V) Ἐὰν εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, ἡ συσκευὴ αὐτομάτου σήματος κινδύνου θὰ ρυθμίζεται ἀφ' ἑαυτῆς 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 συνεχὲς εἰδοποιητικὸν σῆμα ἀκουόμενον εἰς τὸν θάλαμον ἀσυρμάτου, εἰς τὸν κοιτωνίσκον τοῦ ἀξιωματικοῦ ἀσυρματιστοῦ καὶ εἰς τὴν γέφυραν. Ἐὰν εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, θὰ δίδεται ἐπίσης εἰδοποιητικὸν σῆμα εἰς περίπτωσιν βλάβης οἱουδήποτε μέρους ὁλοκλήρου τοῦ συστήματος λήψεως σήματος κινδύνου. Εἷς μόνον διακόπτης θὰ ὑπάρχῃ διὰ τὴν διακοπὴν τοῦ εἰδοποιητικοῦ σήματος καὶ οὗτος θὰ εὑρίσκεται 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 ἔν μέσον χειρισμοῦ διὰ τοῦ ὁποίου νὰ παράγεται ραδιοτηλεγραφικὸν σῆμα κινδύνου τῆς ἐλαχίστης τάσεως τῆς ὁριζομένης εἰς τὸ ἐδάφιον (I). Θὰ ὑπάρχῃ ἐπίσης μέσον διὰ τὴν προσάρτησιν ἀκουστικῶν πρὸς τὸν σκοπὸν ἀκροάσεως τῶν λαμβανομένων σημάτων ὑπὸ τοῦ ραδιοτηλεγραφικοῦ αὐτομάτου σήματος κινδύνου.

(VIII) Ἡ συσκευὴ αὐτομάτου σήματος κινδύνου θὰ εἶναι ἱκανὴ νὰ ἀντέχῃ εἰς τοὺς κραδασμούς, τὴν ὑγρασίαν καὶ τὰς μεταβολὰς τῆς θερμοκρασίας, τὰς ἀντιστοιχούσας εἰς τὰς δυσμενεῖς συνθήκας τὰς ὑπαρχούσας ἐπὶ τῶν πλοίων ἐν θαλάσσῃ καὶ δέον νὰ ἐξακολουθῇ νὰ λειτουργῇ ὑπὸ τοιαύτας συνθήκας.

(β) Πρὸ τῆς ἐγκρίσεως νέου τύπου συσκευῆς αὐτομάτου σήματος κινδύνου, ἡ ἐνδιαφερομένη Ἀρχὴ δέον νὰ πεισθῇ, διὰ πρακτικῶν δοκιμῶν ἐκτελουμένων ὑπὸ συνθήκας λειτουργίας ἰσοδυνάμους 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 ἀξιωματικοῦ ἀσυρματιστοῦ τοὐλάχιστον ἅπαξ κατὰ 24ωρον ἐν πλῷ. Ἐὰν αὕτη δὲν εἶναι εἰς κατάστασιν λειτουργίας, ὁ ἀξιωματικὸς ἀσυρματιστὴς θὰ ἀναφέρῃ τοῦτο εἰς τὸν πλοίαρχον ἢ εἰς τὸν ἐν τῇ γεφύρᾳ ἀξιωματικὸν φυλακῆς.

(δ) Εἷς ἀξιωματικὸς ἀσυρματιστὴς θὰ ἐλέγχῃ περιοδικῶς τὴν καλὴν λειτουργίαν τῆς συσκευῆς αὐτομάτου δέκτου σήματος κινδύνου συνδεδεμένης μετὰ τῆς κανονικῆς κεραίας, δι' ἀκροάσεως σημάτων καὶ συγκρίσεως τούτων πρὸς ὅμοια 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 ἀκρίβειαν τοῦ ραδιογωνιομέτρου.

(στ) Αἱ συσκευαὶ αὐτομάτου σήματος κινδύνου αἱ ὁποῖαι δὲν πληροῦν τὰς ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θὰ ἀντικαθιστῶνται διὰ συσκευῶν αὐτομάτου σήματος κινδύνου, αἱ ὁποῖαι πληροῦν ταύτας ἐντὸς τεσσάρων ἐτῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως.

Κανονισμὸς 11.

Ραδιογωνιόμετρον.

(α) Ἡ συσκευὴ ραδιογωνιομέτρου ἡ ἀπαιτουμένη ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 12 τοῦ Κεφαλαίου V θὰ πρέπει νὰ εἶναι καλῆς ἀποδόσεως καὶ ἱκανὴ νὰ δέχεται σήματα μὲ ἐλάχιστον θόρυβον τοῦ δέκτου καὶ νὰ λαμβάνῃ διοπτεύσεις ἐκ τῶν ὁποίων νὰ δύνανται νὰ καθορίζωνται ἡ ἀληθὴς διόπτευσις καὶ ἡ διεύθυνσις.

(β) Θὰ εἶναι ἱκανὴ νὰ δέχεται σήματα ἐπὶ τῶν ραδιοτηλεγραφικῶν συχνοτήτων τῶν προσδιοριζομένων ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας διὰ τὰς περιπτώσεις κινδύνου καὶ ραδιογωνιομετρήσεως καθὼς καὶ τῶν ναυτιλιακῶν ραδιοφάρων.

(γ) Ἐν ἀπουσίᾳ παρεμβολῶν, ἡ συσκευὴ ραδιογωνιομέτρου θὰ ἔχῃ ἀρκετὴν εὐαισθησίαν ἵνα ἐπιτρέπῃ τὴν λῆψιν ἀκριβῶν διοπτεύσεων ἐπὶ σήματος ἔχοντος τάσιν πεδίου τόσον χαμηλὴν ὅσον 50 μικροβόλτ ἀνὰ μέτρον.

(δ) Ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, ἡ συσκευὴ ραδιογωνιομέτρου θὰ εἶναι οὕτω τοποθετημένη ὥστε, ὅσον τὸ δυνατὸν ὀλιγώτεραι παρεμβολαὶ ἐκ μηχανικῶν ἢ ἑτέρων θορύβων νὰ προξενοῦνται εἰς τὸν ἀκριβῆ καθορισμὸν τῶν διοπτεύσεων.

(ε) Ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, τὸ σύστημα τῆς κεραίας τοῦ ραδιογωνιομέτρου θὰ εἶναι ἐγκατεστημένον κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε ὁ ἀκριβὴς καθορισμὸς τῶν διοπτεύσεων νὰ ἐμποδίζεται ὅσον τὸ δυνατὸν ὀλιγώτερον ἐκ τῆς ἀμέσου γειτνιάσεως πρὸς ἄλλας κεραίας, φορτωτῆρας, συρμάτινα ἀγόμενα ἢ ἕτερα ὀγκώδη μεταλλικὰ ἀντικείμενα.

(στ) Θὰ προβλέπεται ἀποδοτικὸν δίπλευρον μέσον ἐπικοινωνίας κλήσεως καὶ ὁμιλίας μεταξὺ τοῦ ραδιογωνιομέτρου καὶ τῆς γεφύρας.

(ζ) Ὅλα τὰ ραδιογωνιόμετρα θὰ διαμετρῶνται κατὰ τὴν πρώτην ἐγκατάστασιν κατὰ τρόπον ἱκανοποιοῦντα τὴν Ἀρχήν. Ἡ διαμέτρησις θὰ ἐξακριβοῦται διὰ λήψεως διοπτεύσεων ἐλέγχου ἢ δι' ἐκτελέσεως νέας διαμετρήσεως ὁσάκις λαμβάνουν χώραν μεταβολαὶ τῆς θέσεως οἱασδήποτε κεραίας ἢ οἱουδήποτε κατασκευάσματος ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, αἵτινες θὰ ἠδύναντο νὰ ἐπηρεάσουν αἰσθητῶς τὴν ἀκρίβειαν τοῦ ραδιογωνιομέτρου. Τὰ χαρακτηριστικὰ τῆς διαμετρήσεως θὰ ἐλέγχωνται κατ' ἔτος ἢ κατὰ χρονικὰ διαστήματα ὅσον τὸ δυνατὸν ἐγγύτερον τοῦ ἑνὸς ἔτους. Θὰ γίνεται καταχώρισις τῶν διαμετρήσεων καὶ ὅλων τῶν γενομένων ἐλέγχων ἐπὶ τῆς ἀκριβείας αὐτῶν.

Κανονισμὸς 12.

Ραδιοτηλεγραφικαὶ Συσκευαὶ ἐπὶ τῶν μετὰ Κινητῆρος Σωσιβίων Λέμβων.

(α) Ἡ ραδιοτηλεγραφικὴ ἐγκατάστασις ἡ ἀπαιτουμένη ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 14 τοῦ Κεφαλαίου ΙΙΙ θὰ περιλαμβάνῃ ἕνα πομπόν, ἕνα δέκτην καὶ μίαν πηγὴν ἐνεργείας. Θὰ εἶναι κατεσκευασμένη κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε νὰ δύναται νὰ χρησιμοποιῆται εἰς περίπτωσιν κινδύνου ὑπὸ μὴ πεπειραμένου προσώπου.

(β) Ὁ πομπὸς θὰ δύναται νὰ ἐκπέμπῃ ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συχνότητος κινδύνου χρησιμοποιῶν μίαν κατηγορίαν ἐκπομπῆς καθοριζομένην ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας διὰ τὴν συχνότητα ταύτην. Ὁ πομπὸς θὰ εἶναι ἐπίσης ἱκανὸς νὰ ἐκπέμπῃ ἐπὶ τῆς συχνότητος καὶ νὰ χρησιμοποιῇ μίαν κατηγορίαν ἐκπομπῆς ἐκ τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας πρὸς χρῆσιν τῶν πλωτῶν σωστικῶν μέσων εἰς τὰς ζώνας μεταξὺ 4000 Kc)s καὶ 27500 Kc)s.

(γ) Ἐὰν καθορίζεται διαμορφουμένη ἐκπομπὴ ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας, ὁ πομπὸς θὰ ἔχῃ ποσοστὸν διαμορφώσεως τοὐλάχιστον 70 τοῖς ἑκατὸν καὶ συχνότητα διαμορφώσεως μεταξὺ 450 καὶ 1.350 κύκλων ἀνὰ δευτερόλεπτον.

(δ) Ἐπὶ πλέον τοῦ χειριστηρίου διὰ ἐκπομπὰς διὰ τῆς χειρός, ὁ πομπὸς θὰ ἐφωδιάζεται δι' αὐτομάτου μέσου χειρισμοῦ διὰ τὴν ἐκπομπὴν ραδιοτηλεγραφικῶν σημάτων εἰδοποιητικοῦ καὶ κινδύνου.

(ε) Ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συχνότητος κινδύνου, ὁ πομπὸς θὰ ἔχῃ ἐλαχίστην ἐμβέλειαν (ὡς αὕτη καθορίζεται εἰς τὴν παράγραφον (ζ) τοῦ Κανονισμοῦ 9 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου) 25 μιλλίων ὅταν χρησιμοποιῇ τὴν σταθερὰν κεραίαν. *

* Ἐν ἐλλείψει μετρήσεως τῆς ἐντάσεως τοῦ πεδίου, δύναται νὰ γίνῃ δεκτὸν ὅτι, ἡ ἐμβέλεια αὕτη, θὰ ἐπιτευχθῇ ἐὰν τὸ γινόμενον τοῦ ὕψους τῆς κεραίας ὑπεράνω τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης ἐπὶ τὴν ἔντασιν ρεύματος τῆς κεραίας (Τιμὴ R.M.S.) εἶναι 10 μέτρα ἀμπέρ.

(στ) Ὁ δέκτης θὰ εἶναι ἱκανὸς νὰ λαμβάνῃ ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συχνότητος κινδύνου καὶ εἰς τὰς κατηγορίας ἐκπομπῆς τὰς καθοριζομένας ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας διὰ τὴν συχνότητα ταύτην.

(ζ) Ἡ πηγὴ ἐνεργείας θὰ ἀποτελῆται ἐκ μιᾶς συστοιχίας συσσωρευτῶν ἐπαρκοῦς χωρητικότητος, ὥστε νὰ τροφοδοτῇ τὸν πομπὸν ἐπὶ τέσσαρας συνεχεῖς ὥρας ὑπὸ κανονικὰς συνθήκας λειτουργίας. Ἐὰν ἡ συστοιχία εἶναι τύπου ἀπαιτοῦντος φόρτισιν, θὰ ὑπάρχουν μέσα διὰ τὴν φόρτισιν ταύτης ἐκ τῆς ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας τοῦ πλοίου. Ἐπὶ πλέον, θὰ ὑπάρχῃ μέσον φορτίσεως ταύτης μετὰ τὴν καθαίρεσιν τῆς σωσιβίου λέμβου εἰς τὴν Θάλασσαν.

(η) Ἐὰν ἡ ἐνέργεια διὰ τὴν ραδιοτηλεγραφικὴν ἐγκατάστασιν καὶ τὸν προβολέα τὸν ἀπαιτούμενον ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 14 τοῦ Κεφαλαίου ΙΙΙ χορηγῆται ὑπὸ τῆς αὐτῆς συστοιχίας, θὰ ἔχῃ αὕτη ἐπαρκῆ χωρητικότητα ὥστε νὰ ἐπαρκῇ διὰ τὸ ἐπιπρόσθετον φορτίον τοῦ προβολέως.

(θ) Θὰ ὑπάρχῃ κεραία σταθεροῦ τύπου καθὼς καὶ τὰ μέσα στηρίξεως ταύτης εἰς τὸ μέγιστον πρακτικῶς δυνατὸν ὕψος. Ἐπὶ πλέον, θὰ ὑπάρχῃ μία κεραία ὑποβασταζομένη ὑπὸ χαρταετοῦ ἢ ἀεροστάτου, ἐὰν τοῦτο εἶναι πρακτικῶς δυνατόν.

(ι) Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ καὶ καθ' ἑβδομάδα εἷς ἀξιωματικὸς ἀσυρματιστὴς θὰ δοκιμάζῃ τὸν πομπὸν χρησιμοποιῶν κατάλληλον τεχνιτὴν κεραίαν καὶ θὰ φορτίζῃ τὴν συστοιχίαν εἰς πλήρη φόρτισιν ἐὰν αὕτη εἶναι τύπου ἀπαιτοῦντος ἐπαναφόρτισιν.

Κανονισμὸς 13.

Φορηταὶ Ραδιοτηλεγραφικαὶ Συσκευαί. διὰ τὰ Πλωτὰ Σωστικὰ Μέσα.

(α) Ἡ ἀπαιτουμένη ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 13 τοῦ Κεφαλαίου ΙΙΙ συσκευὴ θὰ περιλαμβάνῃ ἕνα πομπόν, ἕνα δέκτην, μίαν κεραίαν καὶ μίαν πηγὴν ἐνεργείας. Θὰ εἶναι κατεσκευασμένη κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε νὰ δύναται νὰ χρησιμοποιῆται εἰς περίπτωσιν κινδύνου ὑπὸ μὴ πεπειραμένου προσώπου.

(β) Ἡ συσκευὴ θὰ εἶναι εὐχερῶς φορητή, ὑδατοστεγής, ἱκανὴ νὰ ἐπιπλέῃ ἐν Θαλάσσῃ ὕδατι καὶ δυναμένη νὰ ῥίπτεται εἰς τὴν Θάλασσαν χωρὶς νὰ ὑποστῇ ζημίαν. Αἱ νέαι συσκευαὶ θὰ εἶναι, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, ἐλαφραὶ καὶ συμπαγεῖς καὶ θὰ δύνανται κατὰ προτίμησιν νὰ χρησιμοποιοῦνται τόσον εἰς τὰς σωσιβίους λέμβους, ὅσον καὶ εἰς τὰς σωσιβίους σχεδίας.

(γ) Ὁ πομπὸς θὰ εἶναι ἱκανὸς νὰ ἐκπέμπῃ ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συχνότητος κινδύνου χρησιμοποιῶν μίαν κατηγορίαν ἐκπομπῆς καθοριζομένην ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας διὰ τὴν συχνότητα ταύτην, καθὼς καὶ νὰ ἐκπέμπῃ ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συχνότητος καὶ νὰ χρησιμοποιῇ μίαν κατηγορίαν ἐκπομπῆς καθοριζομένην ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας διὰ τὰ πλωτὰ σωστικὰ μέσα εἰς τὰς ζώνας μεταξὺ 4.000 Kc)s καὶ 27.500 Kc)s.

Ἡ Ἀρχὴ δύναται ἐν τούτοις νὰ ἐπιτρέψῃ ὅπως ὁ πομπὸς εἶναι ἱκανὸς νὰ ἐκπέμπῃ ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεφωνικῆς συχνότητος κινδύνου καὶ νὰ χρησιμοποιῇ τὴν κατηγορίαν ἐκπομπῆς τὴν καθοριζομένην ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας διὰ τὴν συχνότητα ταύτην, ἐναλλακτικῶς ἢ ἐπιπροσθέτως τῆς ἐκπομπῆς ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συχνότητος τῆς καθοριζομένης ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας διὰ πλωτὰ σωστικὰ μέσα εἰς τὰς ζώνας μεταξὺ 4.000 Kc)s καὶ 27.500 Kc)s

(δ) Ἐὰν καθορίζεται διαμορφουμένη ἐκπομπὴ ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας, ὁ πομπὸς θὰ ἔχῃ ποσοστὸν διαμορφώσεως τοὐλάχιστον 70 τοῖς ἑκατὸν καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ραδιοτηλεγραφικῆς ἐκπομπῆς θὰ ἔχῃ συχνότητα διαμορφώσεως μεταξὺ 450 καὶ 1.350 κύκλων ἀνὰ δευτερόλεπτον.

(ε) Ἐπὶ πλέον τοῦ χειριστηρίου διὰ ἐκπομπὰς διὰ τῆς χειρός, ὁ πομπὸς θὰ ἐφοδιάζεται δι' αὐτομάτου μέσου χειρισμοῦ διὰ τὴν ἐκπομπὴν σημάτων εἰδοποιητικοῦ καὶ κινδύνου. Ἐὰν ὁ πομπὸς δύναται νὰ ἐκπέμπῃ ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεφωνικῆς συχνότητος κινδύνου θὰ ἐφωδιάζεται δι' αὐτομάτου μέσου, πληροῦντος τὰς ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου

(ε) τοῦ Κανονισμοῦ 15 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, διὰ τὴν ἐκπομπὴν τοῦ ραδιοτηλεφωνικοῦ σήματος κινδύνου.

(στ) Ὁ δέκτης θὰ εἶναι ἱκανὸς νὰ λαμβάνῃ ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συχνότητος κινδύνου καὶ εἰς τὰς κατηγορίας ἐκπομπῆς τὰς καθοριζομένας ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας διὰ τὴν συχνότητα ταύτην. Ἐὰν ὁ πομπὸς εἶναι ἱκανὸς νὰ ἐκπέμπῃ ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεφωνικῆς 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 δύναται νὰ ὑποστηρίζεται ὑπὸ τοῦ ἱστοῦ μιᾶς σωσιβίου λέμβου εἰς τὸ μέγιστον δυνατὸν ὕψος. Ἐπὶ πλέον, εἶναι εὐκταῖον ὅπως προβλέπεται μία κεραία ὑποβασταζομένη ὑπὸ χαρταετοῦ ἢ ἀεροστάτου, ἐὰν τοῦτο εἶναι πρακτικῶς δυνατόν.

(η) Ὁ πομπὸς θὰ παρέχῃ ἐπαρκῆ ἰσχὺν * ὑψηλῆς συχνότητος εἰς τὴν κεραίαν τὴν ἀπαιτουμένην ὑπὸ τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καὶ θὰ τροφοδοτῆται κατὰ προτίμησιν ὑπὸ γεννητρίας κινουμένης διὰ τῆς χειρός. Ἐὰν τροφοδοτῆται ὑπὸ συστοιχίας συσσωρευτῶν, ἡ συστοιχία θὰ πληροῖ τοὺς ὅρους τοὺς καθοριζομένους ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ἵνα ἐξασφαλίζεται ὅτι εἶναι ἀνθεκτικοῦ τύπου καὶ ἐπαρκοῦς χωρητικότητος.

(θ) Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ καὶ καθ' ἑβδομάδα εἷς ἀξιωματικὸς ἀσυρματιστὴς ἢ χειριστὴς ραδιοτηλεφωνητής, ὡς θὰ εἶναι πρόσφορον, θὰ δοκιμάζῃ τὸν πομπὸν χρησιμοποιῶν κατάλληλον τεχνητὴν κεραίαν καὶ θὰ φορτίζῃ τὴν συστοιχίαν εἰς πλήρη φόρτισιν ἐὰν εἶναι τύπου ἀπαιτοῦντος ἐπαναφόρτισιν.

(ι) Διὰ τὸν σκοπὸν τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ὁ ὅρος «νέα συσκευὴ» σημαίνει τὴν συσκευὴν τὴν χορηγουμένην εἰς ἓν πλοῖον μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως.

Κανονισμὸς 14.

Ραδιοτηλεφωνικοὶ Σταθμοί.

(α) Ὁ ραδιοτηλεφωνικὸς σταθμὸς θὰ εὑρίσκεται εἰς τὸ ἀνώτερον μέρος τοῦ πλοίου καὶ θὰ εἶναι τοποθετημένος οὕτως ὥστε νὰ προφυλάσσεται ὅσον τὸ δυνατὸν καλλίτερον ἐκ τῶν θορύβων οἵτινες θὰ ἠδύναντο νὰ ἐμποδίζουν τὴν ἀκριβῆ λῆψιν μηνυμάτων καὶ σημάτων.

(β) Θὰ ὑπάρχῃ κατάλληλος ἐπικοινωνία μεταξὺ τοῦ ραδιοτηλεφωνικοῦ σταθμοῦ καὶ τῆς γεφύρας.

(γ) Ἓν ὡρολόγιον ἀσφαλοῦς λειτουργίας θὰ εἶναι καλῶς στερεωμένον εἰς τοιαύτην θέσιν ὥστε ὁλόκληρος ὁ δίσκος νὰ εἶναι εὐκόλως θεατὸς ἐκ τῆς θέσεως χειρισμοῦ τοῦ ραδιοτηλεφώνου.

(δ) Θὰ προβλέπεται φωτισμὸς κινδύνου ἀσφαλοῦς λειτουργίας, ἀνεξάρτητος τοῦ συστήματος τὸ ὁποῖον τροφοδοτεῖ τὸν κανονικὸν φωτισμὸν τῆς ἐγκαταστάσεως ραδιοτηλεφώνου καὶ μονίμως ἐγκατεστημένος, οὕτως ὥστε νὰ εἶναι ἱκανὸς νὰ παρέχῃ ἐπαρκῆ φωτισμὸν εἰς τὰ χειριστήρια λειτουργίας τῆς ραδιοτηλεφωνικῆς ἐγκαταστάσεως, εἰς τὸ ὡρολόγιον τὸ ἀπαιτούμενον ὑπὸ τῆς παραγράφου (γ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καὶ εἰς τὸν πίνακα ὁδηγιῶν τὸν ἀπαιτούμενον ὑπὸ τῆς παραγράφου (στ).

(ε) Ἐὰν ἡ πηγὴ ἐνεργείας ἀποτελεῖται ἐκ μιᾶς ἢ περισσοτέρων συστοιχιῶν συσσωρευτῶν, ὁ ραδιοτηλεφωνικὸς σταθμὸς θὰ ἐφοδιάζεται διὰ μέσων διὰ τῶν ὁποίων θὰ ἐκτιμᾶται ἡ κατάστασις φορτίσεως.

(στ) Εἰς πίνακα ὁδηγιῶν δίδων σαφῆ περίληψιν τῆς ἀκολουθητέας διὰ τοῦ ραδιοτηλεφώνου διαδικασίας ἐν κινδύνῳ θὰ εἶναι ἀνηρτημένος εἰς καταφανῆ ἐκ τῆς θέσεως χειρισμοῦ τοῦ ραδιοτηλεφώνου θέσιν.

Κανονισμὸς 15.

Ραδιοτηλεφωνικαὶ Ἐγκαταστάσεις.

(α) Ἡ ραδιοτηλεφωνικὴ ἐγκατάστασις θὰ περιλαμβάνῃ ἕνα πομπόν, ἕνα δέκτην καὶ μίαν πηγὴν ἐνεργείας.

(β) Ὁ πομπὸς θὰ εἶναι ἱκανὸς νὰ μεταδίδῃ ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεφωνικῆς συχνότητος κινδύνου καὶ ἐπὶ μιᾶς τοὐλάχιστον ἑτέρας 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 τοὐλάχιστον 70 τοῖς ἑκατὸν εἰς τὴν μεγίστην ἔντασιν.

(γ) (Ι) Εἰς τὴν περίπτωσιν φορτηγῶν πλοίων ὁλικῆς χωρητικότητος 500 κόρων καὶ ἄνω ἀλλὰ μικροτέρας τῶν 1.600 κόρων, ὁ πομπὸς θὰ ἔχῃ ἐλαχίστην κανονικὴν ἐμβέλειαν 150 μιλλίων, 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 λαμβάνεται ἐὰν ἡ τιμὴ R.M.S. τῆς ἐντάσεως τοῦ πεδίου τῆς παραγομένης εἰς τὸν δέκτην ὑπὸ τοῦ φέροντος μὴ διαμορφωμένου κύματος εἶναι τοὐλάχιστον 25 μικροβόλτ κατὰ μέτρον).

(ΙΙ). Εἰς τὴν περίπτωσιν φορτηγῶν πλοίων ὁλικῆς χωρητικότητος 300 κόρων καὶ ἄνω ἀλλὰ μικροτέρας τῶν 500 κόρων : διὰ τὰς ὑπαρχούσας ἐγκαταστάσεις ὁ πομπὸς θὰ ἔχῃ ἐλαχίστην κανονικὴν ἐμβέλειαν 75 μιλλίων τοὐλάχιστον.

*Διὰ τὰς νέας ἐγκαταστάσεις ὁ πομπὸς θὰ παρέχῃ εἰς τὴν κεραίαν ἰσχὺν τοὐλάχιστον 15 βάττ (μὴ διαμορφωμένον φέρον κῦμα).

(δ) Ὁ πομπὸς ἃ εἶναι ἐφωδιασμένος διὰ μέσου προοριζομένου νὰ παράγῃ αὐτομάτως τὸ ραδιοτηλεφωνικὸν σῆμα κινδύνου. Τὸ μέσον τοῦτο θὰ δύναται νὰ τίθεται ἐκτὸς λειτουργίας ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν ἵνα ἐπιτρέπεται ἡ ἄμεσος ἐκπομπὴ σήματος κινδύνου. Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ παρατείνῃ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς ἀπαιτήσεως διὰ τὸ μέσον τοῦτο εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ὑπαρχουσῶν ἐγκαταστάσεων, διὰ περίοδον μὴ ὑπερβαίνουσαν τὴν τριετίαν ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(ε) Τὸ ἀπαιτούμενον μέσον ὑπὸ τῆς παραγράφου (δ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θὰ πληροῖ τοὺς κατωτέρω ὅρους :

(Ι) Ἡ ἀνοχὴ ἐπὶ τῆς συχνότητος ἑκάστου τόνου θὰ εἶναι ± 1,5 τοῖς ἑκατόν.

(ΙΙ) Ἡ ἀνοχὴ ἐπὶ τῆς διαρκείας ἑκάστου τόνου θὰ εἶναι ± 50 χιλιοστὰ τοῦ δευτερολέπτου.

(ΙΙΙ) Τὸ μεταξὺ δύο διαδοχικῶν τόνων διάστημα δὲν θὰ ὑπερβαίνῃ τὰ 50 χιλιοστὰ τοῦ δευτερολέπτου.

(ΙV) Ὁ λόγος εὔρους τοῦ ἰσχυροτέρου τόνου πρὸς τὸν τοῦ ἀσθενεστέρου τόννου 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 ραδιοτηλεφωνικῆς συχνότητος κινδύνου καὶ ἐπὶ μιᾶς τοὐλάχιστον ἑτέρας συχνότητος διαθεσίμου διὰ τοὺς ναυτικοὺς ραδιοτηλεφωνικοὺς 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-

---

* Δύναται νὰ θεωρηθῇ ὅτι οἱ σκοποὶ τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θὰ ἱκανοποιοῦνται διὰ τῶν κατωτέρω ἀπαιτήσεων : Ἡ ἰσχὺς εἰσόδου εἰς τὴν ἄνοδον τῆς τελικῆς διαβαθμίσεως νὰ εἶναι τοὐλάχιστον 10 βάττ, ἡ ἡ ἰσχὺς τῆς ἐξόδου εἰς ὑψηλὴν συχνότητα νὰ εἶναι τοὐλάχιστον 2 βάττ (ἐκπομπὴ Α2) ἐπὶ συχνότητος 500 Kc]s ἐντὸς τεχνιτῆς κεραίας ἐχούσης πραγματικὴν ἀντίστασιν 15 ὦμ ἐν σειρᾷ μὲ χωρητικότητα 100Χ10–12 φαράδ.

Τὸ ποσοστὸν διαμορφώσεως θὰ εἶναι τοὐλάχιστον 70 τοῖς ἑκατόν.

* Ἐν ἐλλείψει μετρήσεων τῆς ἐντάσεως τοῦ πεδίου, δύναται νὰ γίνῃ δεκτὸν ὅτι ἡ ἐμβέλεια αὕτη θέλει ἐπιτευχθῇ μὲ ἰσχὺν 15 βάττ ἐπὶ τῆς κεραίας (μὴ διαμορφωμένον φέρον κῦμα) μὲ 27 ο]ο ἀπόδοσιν τῆς κεραίας.

κοινωνίας διὰ τὰς συχνότητας ταύτας. Ἐπὶ πλέον, ὁ δέκτης θὰ ἐπιτρέπῃ τὴν λῆψιν ἐπὶ ἑτέρων τοιούτων συχνοτήτων καὶ εἰς τὰς κατηγορίας ἐκπομπῆς τὰς καθοριζομένας ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας, ὡς αὗται χρησιμοποιοῦνται διὰ τὴν ἐκπομπὴν Ραδιοτηλεφωνικῶς μετεωρολογικῶν δελτίων καὶ ἑτέρων τοιούτων ἀνακοινώσεων σχετικῶν πρὸς τὴν ἀσφάλειαν ναυσιπλοΐας, 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 ἐκτελῆται 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) Ἵνα ἐπιτρέπεται ἡ ταχεῖα ἐναλλαγὴ ἀπὸ ἐκπομπῆς εἰς λῆψιν, ὅταν ἡ ἐναλλαγὴ ἐκτελῆται διὰ τῆς χειρός, 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 εὑρίσκεται ἐν πλῷ, θὰ ὑπάρχῃ κυρία πηγὴ ἐνεργείας διαθέσιμος ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν ἱκανὴ νὰ θέσῃ τὴν ἐγκατάστασιν εἰς λειτουργίαν εἰς τὴν κανονικὴν ἐμβέλειαν τὴν καθοριζομένην ὑπὸ τῆς παραγράφου (γ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. Ἐὰν προβλέπωνται συστοιχίαι συσσωρευτῶν, θὰ ἔχουν εἰς πάσας τὰς περιστάσεις ἱκανὴν χωρητικότητα ἵνα θέτουν εἰς λειτουργίαν τὸν πομπὸν καὶ τὸν δέκτην ἐπὶ ἓξ τοὐλάχιστον συνεχεῖς ὥρας ὑπὸ κανονικὰς συνθήκας λειτουργίας. * Εἰς τὰς ἐγκαταστάσεις φορτηγῶν πλοίων ὁλικῆς χωρητικότητος 500 κόρων καὶ ἄνω ἀλλὰ μικροτέρας τῶν 1.600 κόρων γενομένας τὴν 15 Νοεμβρίου 1952 καὶ βραδύτερον θὰ προβλέπεται ἐφεδρικὴ 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 τροφοδοτῇ :

(Ι) Τὴν ραδιοτηλεφωνικὴν ἐγκατάστασιν.

(ΙΙ) Τὸν φωτισμὸν κινδύνου τὸν καθοριζόμενον ὑπὸ τῆς παραγράφου (δ) τοῦ Κανονισμοῦ 14 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, καὶ

(ΙΙΙ) 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 ἄτινα περιορίζονται ἐξ ὁλοκλήρου εἰς τὸ ἀνώτερον μέρος τοῦ πλοίου, ὡς τὸ τοῦ φωτισμοῦ κινδύνου ἐπὶ τοῦ καταστρώματος λέμβων, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι τὰ ἐπιπρόσθετα φορτία δύνανται εὐκόλως νὰ ἀποσυνδεθοῦν καὶ ἡ πηγὴ ἐνεργείας εἶναι ἐπαρκοῦς χωρητικότητος ἵνα ἀντιμετωπίζῃ ταῦτα.

(ιβ) Ὅταν τὸ πλοῖον εὑρίσκεται ἐν πλῷ, αἱ συστοιχίαι, ἐὰν ὑπάρχουν, θὰ τηροῦνται φορτισμέναι ἵνα ἀνταποκρίνωνται εἰς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (θ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(ιγ) Θὰ προβλέπεται καὶ θὰ ἐγκαθίστανται μία κεραία καὶ ἐὰν αὕτη κρέμηται ἐκ στηριγμάτων ἅτινα ὑπόκεινται εἰς κραδασμούς, τότε εἰς τὰ πλοῖα ὁλικῆς χωρητικότητος 500 κόρων καὶ ἄνω ἀλλὰ κατωτέρας τῶν 1.600 κόρων, θὰ προστατεύεται αὕτη ἐναντι θραύσεως. Ἐπὶ πλέον, θὰ ὑπάρχῃ μία ἀμοιβὴ κεραία πλήρως ἐξηρτημένη πρὸς ἄμεσον ἀντικατάστασιν, ἢ, ὅταν τοῦτο δὲν εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, θὰ ὑπάρχῃ ἀρκετὴ ποσότης σύρματος κεραίας καὶ μονωτῆρες διὰ τὴν τοποθέτησιν μιᾶς ἀμοιβῆς κεραίας. Θὰ προβλέπωνται ἐπίσης τὰ ἀπαιτούμενα ἐργαλεῖα διὰ τὴν τοποθέτησιν τῆς κεραίας.

ΜΕΡΟΣ Δ'.

ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΑ ΔΣΥΡΜΑΤΟΥ

Κανονισμὸς 16.

Ἡμερολόγια Δσυρμάτου.

(α) Τὸ ἡμερολόγιον ἀσυρμάτου (ἡμερολόγιων ὑπηρεσίας ἀσυρμάτου) ὅπερ ἀπαιτεῖται παρὰ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας διὰ πλοῖον τὸ ὁποῖον ἔχει σταθμὸν ἀσυρμάτου συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 3 ἢ τὸν Κανονισμὸν 4 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου θὰ τηρῆται ἐντὸς τοῦ θαλάμου ἀσυρμάτου κατὰ τὸν πλοῦν. Ἕκαστος ἀξιωματικὸς ἀσυρματιστὴς θὰ καταχωρῇ ἐν τῷ ἡμερολογίῳ τὸ ὄνομα αὐτοῦ, τὰς ὥρας ἐνάρξεως καὶ λήξεως τῆς φυλακῆς αὐτοῦ, πάντα τὰ γεγονότα σχετικὰ μὲ τὴν ὑπηρεσίαν ἀσυρμάτου ἅτινα ἔλαβον χώραν διαρκούσης τῆς φυλακῆς αὐτοῦ καὶ ἅτινα φαίνονται νὰ ἔχουν σημασίαν διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῆς ζωῆς ἐν θαλάσσῃ. Ἐπὶ πλέον, θὰ καταχωροῦνται εἰς τὸ ἡμερολόγιον :

(Ι) Αἱ ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας ἀπαιτούμεναι καταχωρήσεις.

(ΙΙ) Λεπτομέρειαι συντηρήσεως τῶν συστοιχιῶν, περιλαμβανομένης τῆς ἀναγραφῆς τῆς φορτίσεως αὐτῶν, κατὰ τὸν τύπον τὸν προσδιοριζόμενον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(ΙΙΙ) Ἡμερησία ἔκθεσις ἀναφέρουσα ὅτι ἐξεπληρώθησαν αἱ ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (ιστ) τοῦ Κανονισμοῦ 9 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(ΙV) Λεπτομέρειαι τῶν δοκιμῶν τοῦ ἐφεδρικοῦ πομποῦ καὶ τῆς ἐφεδρικῆς πηγῆς ἐνεργείας ἐκτελεσθεισῶν συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον (ιθ) τοῦ Κανονισμοῦ 9 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(V) Ἐπὶ πλοίων ἐφωδιασμένων 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 πομποὺς 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 πλωτὰ σωστικὰ μέσα.

---

*Πρὸς τὸν σκοπὸν καθορισμοῦ τοῦ ἠλεκτρικοῦ φορτίου τὸ ὁποῖον θὰ χορηγῆται ὑπὸ τῶν συστοιχιῶν διὰ τὰς ὁποίας ἀπαιτεῖται νὰ ἔχουν περιθώριον χωρητικότητος ἓξ ὡρῶν, ὁ κατωτέρω τύπος συνιστᾶται ἐνδεικτικῶς :

τὸ 1]2 τῆς ἀπαιτουμένης καταναλώσεως ρεύματος διὰ μετάδοσιν ὁμιλίας

+ τὴν κατανάλωσιν ρεύματος τοῦ δέκτου

+ τὴν κατανάλωσιν ρεύματος ὅλων τῶν προσθέτων φορτίων τὰ ὁποῖα αἱ συστοιχίαι δυνατὸν νὰ τροφοδοτῶν εἰς περίπτωσιν κινδύνου ἢ ἐπειγούσης ἀνάγκης.

(β) Τὸ ἡμερολόγιον ἀσυρμάτου (ἡμερολόγιον ὑπηρεσίας ἀσυρμάτου) τὸ ἀπαιτούμενον ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας διὰ πλοῖον ἐφωδιασμένον διὰ ραδιοτηλεφωνικοῦ σταθμοῦ συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 4 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, θὰ τηρῆται εἰς τὴν θέσιν εἰς τὴν ὁποίαν τηρεῖται ἡ φυλακὴ ἀκροάσεως. Πᾶς πτυχιοῦχος ραδιοτηλεφωνητὴς καὶ πᾶς πλοίαρχος, ἀξιωματικὸς ἢ μέλος πληρώματος ὅστις ἐκτελεῖ φυλακὴν ἀκροάσεως συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 7 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, θὰ καταχωρῇ 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 θαλάσσῃ. Ἐπὶ πλέον θὰ καταχωροῦνται εἰς τὸ ἡμερολόγιον :

(Ι) Αἱ ἀπαιτούμεναι λεπτομέρειαι ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας.

(ΙΙ) Ἡ ὥρα κατὰ τὴν ὁποίαν ἄρχεται ἡ φυλακὴ ἀκροάσεως ὅταν τὸ πλοῖον ἀποπλέῃ ἐκ τοῦ λιμένος καὶ ἡ ὥρα κατὰ τὴν ὁποίαν λήγει ἡ φυλακὴ κατὰ τὸν κατάπλουν τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα.

(ΙΙΙ) Ἡ ὥρα κατὰ τὴν ὁποίαν ἡ φυλακὴ ἀκροάσεως διεκόπη δι' οἱονδήποτε λόγον, καθὼς καὶ ἡ αἰτία διακοπῆς καὶ ἡ ὥρα κατὰ τὴν ὁποίαν ἡ φυλακὴ ἀκροάσεως ἐπανελήφθη.

(ΙV) Λεπτομέρειαι τῆς συντηρήσεως τῶν συστοιχιῶν (ἐὰν ὑπάρχουν) περιλαμβανομένης τῆς ἀναγραφῆς τῆς φορτίσεως τῆς καθοριζομένης ὑπὸ τῆς παραγράφου (ιβ) τοῦ Κανονισμοῦ 15 τοῦ παρόντος 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 ἀπαιτουμένων δοκιμῶν ὑπὸ τῆς αὐτῆς παραγράφου σχετικῶς πρὸς τὰς φορητὰς ραδιοτηλεγραφικὰς συσκευὰς διὰ πλωτὰ σωστικὰ μέσα.

(γ) Τὰ ἡμερολόγια τοῦ ἀσυρμάτου θὰ εἶναι διαθέσιμα πρὸς ἐπιθεώρησιν ὑπὸ τῶν ἐξουσιοδοτημένων ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ἁρμοδίων διὰ τοιαύτην ἐπιθεώρησιν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ V

Ἀσφάλεια Ναυσιπλοΐας.

Κανονισμὸς 1.

Ἐφαρμογή.

Τὸ παρὸν Κεφάλαιον, ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως ρητῶς ὁρίζεται ἐν τῷ Κεφαλαίῳ τούτῳ, ἐφαρμόζεται εἰς ὅλα τὰ πλοῖα δι' ὅλα τὰ ταξίδια, ἐξαιρέσει 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 ἡ κατωτέρω ἔξοδος τοῦ φράγματος τοῦ Ἁγίου Λαμβέρτου εἰς Μοντρεὰλ τῆς Ἐπαρχίας τοῦ Κεμπὲκ (Καναδᾶς).

Κανονισμὸς 2.

Σήματα Κινδύνου.

(α) Ὁ πλοίαρχος παντὸς πλοίου ὅπερ συναντᾷ ἐπικινδύνους πάγους, ἐπικίνδυνον ἐγκαταλελειμένον ναυάγιον ἢ πάντα ἄλλον ἄμεσον κίνδυνον διὰ τὴν ναυσιπλοΐαν, ἢ τροπικὴν θύελλαν, ἢ συναντᾷ θερμοκρασίας ἀέρος κατωτέρας τοῦ βαθμοῦ πήξεως ἐν συνδυασμῷ μετ' ἀνέμων δυνάμεως καταιγίδος, προκαλούντων τὴν ἐπικάθισιν πάγου ἐπὶ τῶν ὑπερκατασκευῶν, ἢ ἀνέμους δυνάμεως 10 ἢ ἀνωτέρας τῶν 10 τῆς κλίμακος Μπωφὸρ διὰ τοὺς ὁποίους δὲν ἔχει ληφθῇ σῆμα θυέλλης, ὑποχρεοῦται νὰ πληροφορήσῃ περὶ τούτου διὰ παντὸς εἰς τὴν διάθεσίν του μέσου τὰ ἐν τῇ γειτνιαζούσῃ περιοχῇ πλοῖα, καθὼς καὶ τὰς ἁρμοδίας Ἀρχὰς τοῦ πρώτου σημείου τῆς ἀκτῆς μετὰ τοῦ ὁποίου δύναται νὰ ἐπικοινωνήσῃ. Ὁ τύπος κατὰ τὸν ὁποῖον διαβιβάζεται ἡ πληροφορία δὲν εἶναι ὑποχρεωτικός. Δύναται νὰ μεταδίδεται, εἴτε εἰς ἁπλῆν γλῶσσαν (κατὰ προτίμησιν Ἀγγλικὴν), εἴτε διὰ μέσου τοῦ Διεθνοῦς Κώδικος Σήματος. Θὰ μεταδίδεται ραδιοτηλεγραφικῶς πρὸς πάντα τὰ γειτνιάζοντα πλοῖα καὶ θὰ ἀποστέλλεται εἰς τὸ πρῶτον σημεῖον τῆς ἀκτῆς μετὰ τοῦ ὁποίου δυνατὸν νὰ γίνῃ ἐπικοινωνία, μὲ τὴν παράκλησιν ὅπως μεταδοθῇ εἰς τὰς ἁρμοδίας Ἀρχάς.

(β) Πᾶν συμβαλλόμενον Κράτος θὰ λάβῃ τὰ ἀναγκαῖα μέτρα ἵνα ἐξασφαλίζεται ὅτι ὅταν λαμβάνεται πληροφορία 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 ἐλευθέρα 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, χρησιμοποιουμένης τῆς διαδικασίας τῆς καθοριζομένης ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας, ὡς καθορίζεται ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 2 τοῦ Κεφαλαίου IV.

Κανονισμὸς 3.

Πληροφορίαι Ἀπαιτούμεναι εἰς τὰ Σήματα Κινδύνου.

Αἱ ἀκόλουθοι πληροφορίαι ἀπαιτοῦνται εἰς τὰ σήματα κινδύνου :

(α) Πάγοι, Ἐγκαταλελειμένα Ναυάγια καὶ ἄλλοι ἄμεσοι Κίνδυνοι εἰς τὴν Ναυσιπλοΐαν.

(Ι) Τὸ εἶδος τοῦ πάγου, τοῦ ἐγκαταλελειμένου ναυαγίου ἢ τοῦ κινδύνου ἅτινα παρετηρήθησαν.

(ΙΙ) Ἡ θέσις τοῦ πάγου, τοῦ ἐγκαταλελειμένου ναυαγίου ἢ τοῦ κινδύνου κατὰ τὴν τελευταίαν γενομένην παρατήρησιν.

(ΙΙΙ) Ἡ ὥρα καὶ ἡ ἡμερομηνία (μέση ὥρα Γκρήνουϊτς) κατὰ τὰς ὁποίας παρετηρήθη τελευταίως ὁ κίνδυνος.

(β) Τροπικαὶ Θύελλαι (Λαίλαπες εἰς τὰς Δυτικὰς Ἰνδίας, Τυφῶνες εἰς τὴν Σινικὴν Θάλασσαν, Κυκλῶνες εἰς τὰ Ἰνδικὰ ὕδατα καὶ Θύελλαι ὁμοίας φύσεως εἰς ἄλλας περιοχάς).

(Ι) Ἀνακοίνωσις ὅτι συνηντήθη τροπικὴ θύελλα. Ἡ ὑποχρέωσις αὕτη δέον νὰ ἑρμηνεύεται ἐν εὐρεῖ πνεύματι καὶ ἡ πληροφορία νὰ διαβιβάζεται ὁσάκις ὁ πλοίαρχος ἔχει πάντα λόγον νὰ πιστεύῃ ὅτι τροπικὴ θύελλα ἀναπτύσσεται ἢ ὑπάρχει εἰς τὴν γειτνιάζουσαν περιοχήν.

(ΙΙ) Ὥρα, ἡμερομηνία (μέση ὥρα Γκρήνουϊτς) καὶ θέσις τοῦ πλοίου ὅταν ἐγένετο ἡ παρατήρησις.

(ΙΙΙ) Τὸ μήνυμα θὰ περιλαμβάνῃ περισσοτέρας, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, ἐκ τῶν ἀκολούθων πληροφοριῶν :

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 πιέσεως κατὰ τὰς τρεῖς τελευταίας ὥρας).

Τὴν πραγματικὴν διεύθυνσιν ἀνέμου

Τὴν δύναμιν ἀνέμου (κλῖμαξ Μπωφὸρ).

Τὴν κατάστασιν τῆς θαλάσσης (εὐθαλασσία, μετρία, τεταραγμένη, τρικυμιώδης).

Τὴν ἀποθαλασσίαν (ἐλαφρά, 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. Ὁσάκις ὁ πλοίαρχος ἀναφέρει τροπικὴν ἢ ἄλλην ἐπικίνδυνον θύελλαν εὐκταῖον θὰ εἶναι, οὐχὶ ὅμως καὶ ὑποχρεωτικόν, νὰ ἐκτελοῦνται περαιτέρω παρατηρήσεις καὶ νὰ διαβιβάζωνται ἀνὰ ὥραν, ἐὰν

εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, ἀλλ' ἐν πάσῃ περιπτώσει κατὰ διαστήματα οὐχὶ μεγαλείτερα τῶν τριῶν ὡρῶν, καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν παραμονῆς τοῦ πλοίου ὑπὸ τὴν ἐπίδρασιν τῆς θυέλλης.

(δ) Ἄνεμοι δυνάμεως 10 ἢ ἀνωτέρας τῆς κλίμακος Μπωφὸρ διὰ τοὺς ὁποίους δὲν ἔχει ληφθῆ μήνυμα θυέλλης.

Ἡ περίπτωσις αὕτη ἀφορᾷ ἄλλας θυέλλας πλὴν τῶν τροπικῶν τῶν ἀναφερομένων εἰς τὴν παράγραφον (β). Ὅταν συναντᾶται τοιαύτη θύελλα, τὸ σῆμα θὰ περιλαμβάνῃ ὁμοίας πληροφορίας πρὸς τὰς ἀναφερομένας εἰς τὴν παράγραφον (β) ἐξαιρουμένων τῶν λεπτομερειῶν τῶν ἀφορωσῶν τὴν κατάστασιν τῆς θαλάσσης καὶ τῆς ἀποθαλασσίας.

(ε) Θερμοκρασίαι ἀέρος κατώτεραι τοῦ βαθμοῦ πήξεως ἐν συνδυασμῷ μετὰ ἀνέμων δυνάμεως καταιγίδος αἱ ὁποῖαι προξενοῦν σοβαρὰν συμπίκνωσιν πάγου ἐπὶ τῶν ὑπερκατασκευῶν.

(Ι) Ὥρα καὶ ἡμερομηνία (μέση ὥρα Γκρήνουϊτς)
(ΙΙ) Θερμοκρασία ἀέρος.
(ΙΙΙ) Θερμοκρασία θαλάσσης (ἐὰν δυνατὸν).
(ΙV) Ἰσχὺς ἀνέμου καὶ διεύθυνσις.

Παραδείγματα.

Πάγος

ΤΤΤ Πάγος. Μέγα παγόβουνον ἐθεάθη εἰς 4605 Β., 4410 Δ., ὥραν 0800 GMT, Μαΐου 15.

Ναυάγια ἐγκαταλελειμένα

ΤΤΤ Ναυάγιον ἐγκατατελειμένον. Παρατηρηθὲν ναυάγιον ἐγκαταλελειμένον σχεδὸν ἐν ὑποπλεύσει εἰς 4006 Β., 1243 Δ., ὥραν 1630 GMT, Ἀπριλίου 21.

Κίνδυνος εἰς ναυσιπλοΐαν

ΤΤΤ Ναυσιπλοΐα. Πυρσωρίς. Ἄλφα ἐκτὸς θέσεώς της, 1800 GMT, Ἰανουαρίου 3.

Τροπικὴ θύελλα

ΤΤΤ Θύελλα, 0030 GMT, Αὐγούστου 18, 2204 Β., 11354 Α., Βαρόμετρον διορθωμένον 994 χιλιοβαρίδες, τάσις εἰς πτῶσιν 6 χιλιοβαρίδες. Ἄνεμος ΒΔ, δύναμις 9, ἰσχυραὶ ριπαί, Ἰσχυρὰ ἀποθαλασσία ἀνατολικῶς. Πορεία 067, 5 κόμβοι.

ΤΤΤ Θύελλα. Ἐνδείξεις προσεγγίσεως λαίλαπος. 1300 GMT, Σεπτεμβρίου 14, 2200 Β., 7236 Δ., Βαρόμετρον διορθωμένον 29,64 δάκτυλοι, τάσις πτώσεως 0,015 δάκτυλοι. Ἄνεμος ΒΑ, δύναμις 8, συχνοὶ καταιγισμοὶ βροχῆς. Πορεία 035,9 Κόμβοι.

ΤΤΤ Θύελλα. Συνθῆκαι δεικνύουσιν σχηματισμὸν ἰσχυροῦ κυκλῶνος. 0200 GMT Μαΐου 4, 1620 Β., 9203 Α., Βαρόμετρον μὴ διορθωμένον 753 χιλιοστόμετρα, τάσις πτώσεως 5 χιλιοστόμετρα. Ἄνεμος Ν πρὸς Δ. δύναμις 5, Πορεία 300, 8 Κόμβοι.

ΤΤΤ Θύελλα. Τυφὼν πρὸς ΝΑ. 0300 GMT, 12 Ἰουνίου. 1812 Β., 12605 Α., Βαρόμετρον πίπτον ταχέως. Ἄνεμος αὐξάνων ἀπὸ Β.

ΤΤΤ Θύελλα. Δύναμις ἀνέμου 11, δὲν ἐλήφθη εἰδοποίησις θυέλλης, 0300 GMT, Μαΐου 4, 4830 Β, 30 Δ., Βαρόμετρον διορθωμένον 983 χιλιοβαρίδες, τάσις πτώσεως 4 χιλιοβαρίδες. Ἄνεμος ΝΔ, δύναμις 11 μεταβαλλομένη. Πορεία 260, 6 Κόμβοι.

Ἐπικάθισις πάγου.

ΤΤΤ Σοβαρὰ ἐπικάθισις πάγου. 1.400 GMT, Μαρτίου 2, 69 Β., 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 πλῷ πλοίων μετεωρολογικῶν στοιχείων καὶ νὰ μεριμνοῦν διὰ τὴν ἐξέτασιν αὐτῶν, διάδοσιν καὶ ἀνταλλαγὴν αὐτῶν κατὰ τὸν λυσιτελέστερον τρόπον πρὸς τὸν σκοπὸν ἐξυπηρετήσεως 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 ἐφαρμογήν, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, τῶν ἀκολούθων μετεωρολογικῶν διατάξεων :

(Ι) Νὰ εἰδοποιοῦν τὰ πλοῖα διὰ καταιγίδας, θυέλλας καὶ τροπικὰς θυέλλας δι' ἀμφοτέρων τῶν μέσων, ἤτοι τόσον δι' ἐκπομπῆς ραδιοτηλεγραφικῶν σημάτων, ὅσον καὶ δι' ἐπιδείξεως καταλλήλων σημείων εἰς σημεῖα τῆς ἀκτῆς.

(ΙΙ) Νὰ ἐκδίδουν ἡμερησίως διὰ τοῦ ἀσυρμάτου μετεωρολογικὰ δελτία κατάλληλα διὰ τὴν ναυτιλίαν, περιέχοντα πληροφορίας περὶ τῶν ὑφισταμένων συνθηκῶν, καιροῦ, κυματισμοῦ καὶ πάγου, προγνωστικὰ καί, ἐὰν εἶναι δυνατόν, ἐπαρκεῖς προσθέτους πληροφορίας διὰ τὸν καταρτισμὸν ἐν πλῷ ἁπλῶν μετεωρολογικῶν χαρτῶν καὶ νὰ ἐνθαρρύνουν ἐπίσης τὴν μετάδοσιν καταλλήλων πανομοιοτύπων μετεωρολογικῶν χαρτῶν.

(ΙΙΙ) Νὰ καταρτίζουν καὶ νὰ ἐκδίδουν τὰ ἀναγκαιοῦντα δημοσιεύματα διὰ τὴν ἀποτελεσματικὴν διεξαγωγὴν μετεωρολογικῶν ἐργασιῶν ἐν πλῷ καὶ νὰ μεριμνοῦν, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, διὰ τὴν δημοσίευσιν καὶ τὴν διάθεσιν ἡμερησίων μετεωρολογικῶν χαρτῶν πρὸς πληροφορίαν τῶν ἀποπλεόντων πλοίων.

(ΙV) Νὰ μεριμνοῦν ὅπως ἐπιλεγόμενα πλοῖα ἐφοδιάζωνται διὰ δεδοκιμασμένων ὀργάνων (καθὼς βαρόμετρον, βαρογράφον, ψυχρόμετρον καὶ κατάλληλον συσκευὴν διὰ τὴν μέτρησιν τῆς Θερμοκρασίας τῆς θαλάσσης) προοριζομένων διὰ τὸν σκοπὸν αὐτόν, ἵνα νὰ λαμβάνουν μετεωρολογικὰς παρατηρήσεις καθ' ὡρισμένας συμβατικὰς ὥρας διὰ συνοπτικὰς παρατηρήσεις ἐπιφανείας (τετράκις τῆς ἡμέρας τοὐλάχιστον, ὁσάκις αἱ περιστάσεις τὸ ἐπιτρέπουν) καὶ νὰ ἐνθαρρύνουν ἄλλα πλοῖα νὰ λαμβάνουν παρατηρήσεις ὑπὸ ἄλλην μορφήν, ἰδιαιτέρως ὅταν εὑρίσκωνται εἰς περιοχὰς ἔνθα ἡ ναυσιπλοΐα εἶναι ἀραιά. Τὰ πλοῖα ταῦτα νὰ μεταδίδουν τὰς παρατηρήσεις των διὰ τοῦ ἀσυρμάτου πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν διαφόρων ἐπισήμων μετεωρολογικῶν ὑπηρεσιῶν, ἐπαναλαμβάνοντα τὰς πληροφορίας των πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν εἰς γειτνιάζουσαν περιοχὴν πλοίων. Ὅταν γειτνιάζουν πρὸς τροπικὴν θύελλαν ἢ πρὸς ὑποπτον τροπικὴν θύελλαν, τὰ πλοῖα δέον νὰ ἐνθαρρύνωνται ὅπως λαμβάνουν καὶ μεταδίδουν τὰς παρατηρήσεις των εἰς συχνότερα διαστήματα ὁσάκις εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν εἰς καθήκοντα ναυσιπλοΐας ἀπασχολήσεων τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ πλοίου κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς θυέλλης.

(V) Νὰ μεριμνοῦν διὰ τὴν λῆψιν καὶ μετάδοσιν ὑπὸ τῶν παρακτίων σταθμῶν ἀσυρμάτου μετεωρολογικῶν δελτίων ἐκ τῶν πλοίων καὶ πρὸς τὰ πλοῖα. Εἰς τὰ πλοῖα ἅτινα δὲν δύνανται νὰ ἐπικοινωνήσουν ἀπ' εὐθείας μὲ τὴν ἀκτήν, θὰ συνιστᾶται ὅπως μεταδίδουν τὰ μετεωρολογικά των δελτία μέσῳ τῶν ὠκεανοπόρων πλοίων μετεωρολογικῆς ὑπηρεσίας, ἢ μέσῳ ἄλλων πλοίων ἅτινα εὑρίσκονται εἰς ἐπαφὴν μὲ τὴν ἀκτήν.

(VI) Νὰ συνιστοῦν εἰς ὅλους τοὺς πλοιάρχους ὅπως εἰδοποιοῦν τὰ γειτνιάζοντα πλοῖα καθὼς καὶ τοὺς παρακτίους σταθμοὺς ὁσάκις συναντοῦν ἄνεμον ταχύτητος 50 κόμβων καὶ ἄνω (δύναμις 10 κλίμακος Μπωφόρ).

(VII) Νὰ προσπαθοῦν δι' ἐπίτευξιν ὁμοιομόρφου διαδικασίας ἐν σχέσει πρὸς τὰς καθωρισμένας ἤδη διεθνεῖς μετεωρολογικὰς ὑπηρεσίας, καί, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, νὰ συμμορφοῦνται πρὸς τοὺς Τεχνικοὺς Κανονισμοὺς καὶ πρὸς τὰς γενομένας συστάσεις ὑπὸ τοῦ Διεθνοῦς Μετεωρολογικοῦ Ὀργανισμοῦ, εἰς τὸν ὁποῖον τὰ Συμβαλ-

λόμενα Κράτη δύνανται νὰ ἀναφέρωνται πρὸς μελέτην καὶ συμβουλὴν ἐπὶ παντὸς ζητήματος μετεωρολογικῆς φύσεως, ὅπερ δυνατὸν νὰ ἀνακύψῃ κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(γ) Αἱ πληροφορίαι περὶ οὗ ὁ παρὼν Κανονισμὸς θὰ δίδωνται ὑπὸ τὸν τύπον τὸν προβλεπόμενον διὰ μετάδοσιν καὶ θὰ μεταδίδωνται κατὰ τὴν σειρὰν προτεραιότητος, τὴν καθοριζομένην ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας, κατὰ δὲ τὴν μετάδοσιν «πρὸς ὅλους τοὺς σταθμούς» μετεωρολογικῶν πληροφοριῶν, προγνωστικῶν καὶ προειδοποιήσεων, ὅλοι οἱ σταθμοὶ τῶν πλοίων δέον νὰ συμμορφοῦνται πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας.

(δ) Προγνωστικά, προειδοποιήσεις, συνοπτικαὶ καὶ ἄλλαι 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.

Ὑπηρεσία Περιπολίας Πάγων.

(α) Τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωσιν νὰ διατηροῦν ὑπηρεσίαν περιπολίας πάγων καὶ ὑπηρεσίαν μελέτης καὶ παρατηρήσεων τῆς καταστάσεως τῶν πάγων ἐν τῷ Βορείῳ Ἀτλαντικῷ. Καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς ἐποχῆς τῶν πάγων, τὰ νοτιανατολικά, τὰ νότια καὶ τὰ νοτιοδυτικὰ ὅρια τῶν περιοχῶν τῶν παγοβούνων πλησίον τῶν Μεγάλων Ὑφάλων 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 ἀκτῖνος 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 νὰ ἀνατεθῶσιν, ὑπὸ τοῦ ἐκτελοῦντος τὴν ὑπηρεσίαν Κράτους, καὶ ἄλλα καθήκοντα, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως τὰ καθήκοντα ταῦτα μὴ παρεμποδίζουν τὴν κυρίαν ἀποστολήν των ἢ μὴ αὐξάνουν τὰ ἔξοδα τῆς ὑπηρεσίας ταύτης.

Κανονισμὸς 6.

Περιπολία Πάγων. Διαχείρισις καὶ Δαπάναι.

(α) Ἡ Κυβέρνησις τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς δέχεται νὰ συνεχίσῃ τὴν διαχείρισιν τῆς ὑπηρεσίας περιπολίας πάγων καὶ τὴν μελέτην καὶ παρατήρησιν τῆς καταστάσεως τῶν πάγων, περιλαμβανομένης τῆς μεταδόσεως τῶν οὕτω ἐπιτευχθεισῶν πληροφοριῶν. Τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη τὰ ἰδιαιτέρως ἐνδιαφερόμενα διὰ τὰς ὑπηρεσίας ταύτας, ἀναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωσιν νὰ συνεισφέρουν εἰς τὰς δαπάνας συντηρήσεως καὶ λειτουργίας τῶν ὑπηρεσιῶν τούτων. Ἑκάστη εἰσφορὰ θὰ βασίζεται ἐπὶ τῆς ὁλικῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων ἑκάστου συνεισφέροντος Κράτους, τῶν διερχομένων διὰ τῶν περιοχῶν τῶν παγοβούνων τῶν ἐπιτηρουμένων ὑπὸ τῆς Ὑπηρεσίας Περιπολίας Πάγων. Ἰδιαιτέρως, ἕκαστον Συμβαλλόμενον Κράτος εἰδικῶς ἐνδιαφερόμενον ἀναλαμβάνει τὴν ὑποχρέωσιν νὰ συνεισφέρῃ ἐτησίως εἰς τὰς δαπάνας συντηρήσεως καὶ λειτουργίας τῶν ὑπηρεσιῶν τούτων ποσὸν καθοριζόμενον ὑπὸ τῆς ἀναλογίας τοῦ συνόλου τῆς ὁλικῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων τοῦ Συμβαλλομένου Κράτους τῶν διερχομένων κατὰ τὴν ἐποχὴν τῶν πάγων διὰ τῶν περιοχῶν τῶν παγοβούνων τῶν ἐπιτηρουμένων ὑπὸ τῆς Ὑπηρεσίας Περιπολίας Πάγων, πρὸς τὸ σύνολον τῆς ὁλικῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων ὅλων τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν τῶν διερχομένων κατὰ τὴν ἐποχὴν τῶν πάγων διὰ τῶν περιοχῶν τῶν παγοβούνων τῶν ἐπιτηρουμένων ὑπὸ τῆς Ὑπηρεσίας Περιπολίας Πάγων. Τὰ μὴ Συμβαλλόμενα Κράτη ἅτινα ἐνδιαφέρονται εἰδικῶς, δύνανται νὰ συνεισφέρουν, ἐπὶ τῆς αὐτῆς βάσεως, εἰς τὴν δαπάνην συντηρήσεως καὶ λειτουργίας τῶν ὑπηρεσιῶν τούτων. Τὸ ἀναλαβὸν τὴν διαχείρισιν Κράτος θὰ παρέχῃ ἐτησίως εἰς ἕκαστον συνεισφέρον Κράτος ἔκθεσιν τῆς ὁλικῆς δαπάνης συντηρήσεως καὶ λειτουργίας τῆς Περιπολίας Πάγων καὶ τῆς κατ' ἀναλογίαν συμμετοχῆς ἑκάστου Συμβαλλομένου Κράτους.

(β) Ἕκαστον τῶν συνεισφερόντων Κρατῶν ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ τροποποιῇ ἢ νὰ διακόπτῃ τὴν εἰσφορὰν αὐτοῦ καὶ ἄλλα Συμβαλλόμενα Κράτη δύνανται νὰ ἀναλάβουν νὰ συνεισφέρουν εἰς τὴν δαπάνην. Τὸ συνεισφέρον Κράτος ὅπερ θὰ κάμῃ χρῆσιν τοῦ δικαιώματος τούτου θὰ ἐξακολουθῇ νὰ εἶναι ὑπόχρεον διὰ τὴν τρέχουσαν εἰσφορὰν του μέχρι τῆς 1ης Σεπτεμβρίου, ἥτις ἕπεται τῆς ἡμερομηνίας κατὰ τὴν ὁποίαν εἰδοποίησε περὶ τῆς προθέσεως αὐτοῦ ὅπως τροποποιήσῃ ἢ διακόψῃ τὴν εἰσφοράν του. Ἵνα κάμῃ χρῆσιν τοῦ ρηθέντος δικαιώματος δέον ὅπως εἰδοποιήσῃ τὸ διαχειριζόμενον Κράτος ἓξ τοὐλάχιστον μῆνας πρὸ τῆς ρηθείσης 1ης Σεπτεμβρίου.

(γ) Ἐάν, καθ' οἱονδήποτε χρόνον, ἡ Κυβέρνησις τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἐπιθυμήσῃ νὰ διακόψῃ τὰς ὑπηρεσίας ταύτας, ἤ, ἐὰν ἕν τῶν συνεισφερόντων Κρατῶν ἐκφράσῃ τὴν ἐπιθυμίαν νὰ ἀπαλλαγῇ τῆς εὐθύνης διὰ τὴν χρηματικὴν εἰσφοράν του, ἢ νὰ τροποποιήσῃ τὴν εἰσφοράν του, ἢ ἕτερον συμβαλλόμενον Κράτος ἤθελεν ἐπιθυμήσει ὅπως ἀναλάβῃ νὰ εἰσφέρῃ εἰς τὴν δαπάνην, τὰ συνεισφέροντα Κράτη θέλουν διακανονίσει τὸ ζήτημα συμφώνως πρὸς τὰ ἀμοιβαῖα αὐτῶν συμφέροντα.

(δ) Τὰ συνεισφέροντα Κράτη θὰ ἔχουν τὸ δικαίωμα κατόπιν κοινῆς συμφωνίας νὰ προβαίνουν 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 νὰ ληφθῇ κατόπιν συμφωνίας μεταξὺ τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν, αἱ ὑποβαλλόμεναι προτάσεις ὑπὸ οἱουδήποτε Συμβαλλομένου Κράτους πρὸς λῆψιν τοῦ μέτρου τούτου θὰ κοινοποιοῦνται πρὸς τὸ ἔχον τὴν διαχείρισιν Κράτος, τὸ ὁποῖον θὰ ἐπικοινωνήσῃ μετὰ τῶν ἄλλων συνεισφερόντων Κρατῶν πρὸς τὸν σκοπὸν νὰ ἐξακριβώσῃ ἐὰν δέχωνται τὰς τοιαύτας προτάσεις. Τὰ ἀποτελέσματα τῆς τοιαύτης ἐρεύνης θὰ ἀποστέλωνται πρὸς τὰ λοιπὰ συνεισφέροντα Κράτη καὶ τὸ ὑποβάλον τὴν πρότασιν συμβαλλόμενον Κράτος. Ἰδιαιτέρως, αἱ γενόμεναι ρυθμίσεις σχετικῶς μὲ τὰς εἰσφορὰς 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 τοῦτον.

Κανονισμὸς 7.

Ταχύτης εἰς τὴν Περιοχὴν τῶν Πάγων.

Ὅσάκις ἀναφέρεται παρουσία πάγων ἐπὶ τῆς πορείας του ἢ πλησίον ταύτης, ὁ πλοίαρχος παντὸς πλοίου ὑποχρεοῦται ὅπως κατὰ τὴν νύκτα πλεῖ μὲ μετρίαν ταχύτητα, ἢ νὰ μεταβάλῃ πορείαν οὕτως ὥστε νὰ διέλθῃ ἐπαρκῶς μακρὰν τῆς ἐπικινδύνου ζώνης.

Κανονισμὸς 8.

Πορεῖαι Βορείου Ἀτλαντικοῦ.

(α) Ἡ κρατήσασα πρακτικὴ νὰ ἀκολουθῶνται ἀνεγνωρισμέναι πορεῖαι διὰ τὸν διάπλουν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ κατ' ἀμφοτέρας τὰς διευθύνσεις καί, ἰδιαιτέρως, πορεῖαι εἰς τὰς συγκλινούσας περιοχὰς ἀμφοτέρων τῶν μερῶν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, ἔχει συντελέσει εἰς τὴν ἀποφυγὴν συγκρούσεων μεταξὺ πλοίων καὶ μετὰ παγοβούνων καὶ δέον νὰ συνιστᾶται εἰς πάντα τὰ ἐνδιαφερόμενα πλοῖα.

(β) Ἡ ἐκλογὴ τῶν πορειῶν καὶ ἡ πρωτοβουλία ἐνεργείας σχετικῶς πρὸς αὐτὰς καὶ ὁ καθορισμὸς τῶν συγκλινουσῶν

περιοχῶν ἐπαφίεται εἰς τὴν εὐθύνην τῶν ἐνδιαφερομένων ναυτιλιακῶν ἑταιρειῶν. Τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη θὰ συνδράμουν τὰς ἑταιρείας, ὁσάκις τοῦτο ἤθελεν αἰτηθῆ, θέτοντα εἰς τὴν διάθεσίν των πᾶσαν πληροφορίαν σχετικὴν πρὸς τὰς πορείας τὴν ὁποίαν δύνανται νὰ κατέχουν τὰ Κράτη.

(γ) Τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουν νὰ ἐπιβάλλουν εἰς τὰς ἑταιρείας τὴν ὑποχρέωσιν νὰ δημοσιεύουν τὰς κανονικὰς πορείας τὰς ὁποίας προτίθενται νὰ ἀκολουθήσουν τὰ πλοῖα των ὡς καὶ τὰς ἑκάστοτε μεταβολὰς τῶν πορειῶν τούτων. Ἐπίσης, θὰ ἐξασκοῦν ὅλην τὴν ἐπιρροήν των, παροτρύνοντα τοὺς πλοιοκτήτας 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 συγκλινουσῶν περιοχῶν. Θὰ προτρέπουν ἐπίσης τοὺς πλοιοκτήτας ὅλων τῶν πλοίων τῶν διαπλεόντων τὸν Ἀτλαντικόν, ἀπὸ ἢ πρὸς λιμένας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἢ τοῦ Καναδᾶ καὶ διερχομένων πλησίον τῶν Μεγάλων Ὑφάλων τῆς Νέας Γῆς, ὅπως ἀποφεύγουν ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς ἁλιείας, τὰς περιοχὰς ἁλιείας τῆς Νέας Γῆς βορείως τοῦ πλάτους 43ο Β. καὶ ὅπως διέρχωνται ἔξωθεν τῶν περιοχῶν ἐκείνων διὰ τὰς ὁποίας εἶναι γνωστὴ ἢ κρίνεται πιθανὴ ἡ ὕπαρξις ἐπικινδύνων πάγων.

(δ) Τὸ κράτος ὅπερ διαχειρίζεται τὴν ὑπηρεσίαν περιπολίας πάγων παρακαλεῖται νὰ ἀναφέρῃ εἰς τὴν ἐνδιαφερομένην Ἀρχὴν πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον τὸ ὁποῖον παρετηρήθη ὅτι δὲν εὑρίσκεται ἐντὸς κανονικῆς, ἀνεγνωρισμένης ἢ ἀναγγελθείσης πορείας καὶ πᾶν πλοῖον τὸ ὁποῖον διασχίζει τὰ ἀνωτέρω ἀναφερόμενα ἁλιευτικὰ πεδία κατὰ τὴν ἐποχὴν ἁλιείας ἢ ἐκεῖνο τὸ ὁποῖον ὅταν κατευθύνεται πρὸς λιμένας τῶν Ἡνωμένων 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 διεθνοῦς σήματος κινδύνου, ἐκτὸς διὰ τὸν σκοπὸν ὅπως δείξῃ ὅτι πλοῖον τι ἢ ἀεροσκάφος εὑρίσκεται ἐν κινδύνῳ, καὶ ἡ χρῆσις σήματος τὸ ὁποῖον δύναται νὰ συγχισθῇ πρὸς διεθνὲς σῆμα κινδύνου, ἀπαγορεύεται εἰς ὅλα τὰ πλοῖα ἢ τὰ ἀεροσκάφη.

Κανονισμὸς 10.

Σήματα Κινδύνου. Ὑποχρεώσεις καὶ Διαδικασίαι.

(α) Ὁ πλοίαρχος παντὸς πλοίου εὑρισκομένου ἐν πλῷ ὅστις λαμβάνει σῆμα ἐξ οἱασδήποτε πηγῆς ὅτι πλοῖον ἢ ἀεροσκάφος ἢ σωστικὸν μέσον αὐτῶν εὑρίσκεται ἐν κινδύνῳ, ὑποχρεοῦται νὰ πλεύσῃ ὁλοταχῶς πρὸς βοήθειαν τῶν ἐν κινδύνῳ προσώπων, εἰδοποιῶν ταῦτα, ἐὰν εἶναι δυνατόν, περὶ τούτου. Ἐὰν δὲν δύναται νὰ πράξῃ τοῦτο ἢ ἐάν, λόγῳ τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην, δὲν θεωρῇ εὔλογον 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 εὑρισκομένου ἐν κινδύνῳ, ἀφ' οὗ συνεννοηθῇ, ὅσον τοῦτο εἶναι δυνατόν, μετὰ τῶν πλοιάρχων τῶν πλοίων ἅτινα ἀπήντησαν εἰς τὴν ὑπ' αὐτοῦ γενομένην ἐπίκλησιν βοηθείας, ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ ἐπιτάξῃ ἕν ἢ πλείονα ἐκ τῶν πλοίων τούτων τὰ ὁποῖα θεωρεῖ τὰ πλέον ἱκανὰ νὰ παράσχουν βοήθειαν, καὶ ὁ πλοίαρχος ἢ οἱ πλοίαρχοι τοῦ πλοίου ἢ τῶν πλοίων τῶν ἐπιταχθέντων ἔχουν καθῆκον νὰ συμμορφωθοῦν πρὸς τὴν ἐπίταξιν, ἐξακολουθοῦντες νὰ πλέουν ὁλοταχῶς πρὸς βοήθειαν τῶν κινδυνευόντων προσώπων.

(γ) Ὁ πλοίαρχος πλοίου τινὸς ἀπαλλάσσεται τῆς ὑποχρεώσεως τῆς ἐπιβαλλομένης ὑπὸ τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἐὰν πληροφορηθῇ ὅτι ἓν ἢ περισσότερα πλοῖα ἐκτὸς τοῦ ἰδικοῦ του ἔχουν ἐπιταχθῇ καὶ ἔχουν συμμορφωθῇ πρὸς τὴν ἐπίταξιν.

(δ) Ὁ πλοίαρχος πλοίου τινὸς ἀπαλλάσσεται τῆς ὑποχρεώσεως τῆς ἐπιβαλλομένης ὑπὸ τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ,καί, ἐὰν τὸ πλοῖον του ἔχῃ ἐπιταχθῇ, ἀπὸ τῆς ὑποχρεώσεως τῆς ἐπιβαλλομένης ὑπὸ τῆς παραγράφου (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἐὰν εἰδοποιηθῇ ὑπὸ τῶν κινδυνευόντων προσώπων, ἢ ἀπὸ τὸν πλοίαρχον ἑτέρου πλοίου τὸ ὁποῖον κατέφθασε τὰ πρόσωπα ταῦτα, ὅτι ἡ βοήθεια δὲν εἶναι πλέον ἀναγκαία.

(ε) Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ δὲν ἀντιτίθενται πρὸς τὴν Διεθνῆ Σύμβασιν περὶ ἑνοποιήσεως κανόνων τινῶν ἀφορώντων τὴν Βοήθειαν καὶ τὴν Διάσωσιν ἐν Θαλάσσῃ, τὴν ὑπογραφεῖσαν ἐν Βρυξέλλαις τὴν 23ην Σεπτεμβρίου 1910, ἰδιαιτέρως πρὸς τὴν ὑποχρέωσιν διὰ παροχὴν βοηθείας τὴν ἐπιβαλλομένην ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 11 τῆς Συμβάσεως ταύτης.

Κανονισμὸς 11.

Φανοὶ Σημάτων.

Ὅλα τὰ πλοῖα ὁλικῆς χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν 150 κόρων, ὅταν ἐκτελοῦν διεθνεῖς πλόας, θὰ φέρουν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἕνα φανὸν σημάτων ἡμέρας καλῆς ἀποδόσεως, ὅστις δὲν θὰ τροφοδοτῆται ἀποκλειστικῶς μόνον ἐκ τῆς κυρίας ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας τοῦ πλοίου.

Κανονισμὸς 12.

Συσκευὴ Ραδιογωνιομέτρου.

(α) Ὅλα τὰ πλοῖα ὁλικῆς χωρητικότητος 1600 κόρων καὶ ἄνω, ὅταν ἐκτελοῦν διεθνεῖς πλόας, θὰ εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ συσκευῆς ραδιογωνιομέτρου, ἥτις 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 εὔλογος ἢ ἀναγκαῖος, νὰ ἐξαιρέσῃ τῆς ἀπαιτήσεως ταύτης πᾶν πλοῖον ὁλικῆς χωρητικότητος κατωτέρας τῶν 5000 κόρων, λαμβανομένου σοβαρῶς ὑπ' ὄψιν τοῦ γεγονότος ὅτι ἡ συσκευὴ Ραδιογωνιομέτρου εἶναι διπλῆς ἀξίας, ἤτοι 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, ἤ, ἐὰν εἶναι ἀναγκαῖον, νὰ υἱοθετοῦν μέτρα πρὸς τὸν σκοπὸν νὰ ἐξασφαλίζεται ὅτι, ἀπὸ ἀπόψεως ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ, ὅλα τὰ πλοῖα θὰ εἶναι ἐπαρκῶς καὶ ποιοτικῶς ἐπανδρωμένα.

Κανονισμὸς 14.

Βοηθήματα Ναυσιπλοΐας.

Τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωσιν ὅπως μεριμνοῦν διὰ τὴν ἐγκατάστασιν καὶ συντήρησιν τοιούτων βοηθημάτων ναυσιπλοΐας, περιλαμβανομένων τῶν ραδιοφάρων καὶ ἠλεκτρονικῶν βοηθημάτων, ὅσα κατὰ τὴν γνώμην των δικαιολογεῖ ὁ ὄγκος τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως καὶ ἀπαιτεῖ ὁ βαθμὸς τοῦ κινδύνου καὶ νὰ μεριμνοῦν ὅπως αἱ πληροφορίαι αἱ σχετικαὶ πρὸς τὰ βοηθήματα ταῦτα, τίθενται εἰς τὴν διάθεσιν πάντων τῶν ἐνδιαφερομένων.

Κανονισμὸς 15.

Ἀναζήτησις καὶ Διάσωσις.

(α) Ἕκαστον Συμβαλλόμενον Κράτος ἀναλαμβάνει τὴν ὑποχρέωσιν ὅπως ἐξασφαλίζῃ τὴν λῆψιν τῶν ἀναγκαιούντων μέτρων διὰ τὴν ἐπιτήρησιν τῶν ἀκτῶν καὶ τὴν διάσωσιν κινδυνευόντων προσώπων εἰς τὴν πέριξ τῶν ἀκτῶν του θάλασσαν. Τὰ μέτρα ταῦτα θὰ περιλαμβάνουν τὴν ἵδρυσιν, τὴν λειτουργίαν καὶ τὴν συντήρησιν τοιούτων μέσων ναυτιλιακῆς ἀσφαλείας, ὅσα κρίνονται πρακτικῶς ἐφαρμόσιμα καὶ ἀναγκαῖα, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς πυκνότητος τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως καὶ τῶν κινδύνων ναυσιπλοΐας καὶ θὰ παρέχουν, ὅσον εἶναι δυνατόν, κατάλληλα μέσα διὰ τὸν ἐντοπισμὸν καὶ τὴν διάσωσιν τῶν προσώπων τούτων.

(β) Ἕκαστον Συμβαλλόμενον Κράτος ἀναλαμβάνει ὅπως παρέχῃ πληροφορίας σχετικὰς πρὸς τὰ ὑπάρχοντα μέσα διασώσεως ἅτινα διαθέτει καὶ τὰς προβλέψεις τροποποιήσεως τούτων, ἐὰν ὑπάρχουν τοιαῦται.

Κανονισμὸς 16.

Σήματα Διασώσεως.

Τὰ ἀκόλουθα σήματα θὰ χρησιμοποιοῦνται 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). Εἷς εἰκονογραφημένος πίναξ περιγράφων τὰ κατωτέρω ἀναφερόμενα σήματα θὰ εἶναι πάντοτε διαθέσιμος εἰς τὸν ἀξιωματικὸν φυλακῆς ἑκάστου πλοίου εἰς τὸ ὁποῖον τὸ παρὸν Κεφάλαιον ἐφαρμόζεται.

(α) Ἀπαντήσεις σταθμῶν διασώσεως ἢ ναυτικῶν μονάδων διασώσεως εἰς τὰ σήματα κινδύνου τὰ ἐκπεμπόμενα ὑπὸ πλοίου ἢ προσώπου :

Σῆμα.

Τὴν ἡμέραν. Σῆμα καπνοῦ πορτοκαλόχρουν ἢ συνδυασμένον φωτεινὸν καὶ ἠχητικὸν σῆμα (ἀστραπὴ βροντὴ) συνιστάμενον ἐκ τριῶν ἁπλῶν σημάτων πυροδοτουμένων κατὰ διαστήματα ἑνὸς λεπτοῦ περίπου.

Τὴν νύκτα. Σκυταλὶς λευκῶν ἀστέρων, συνισταμένη ἐκ τριῶν ἁπλῶν σημάτων πυροδοτουμένων κατὰ διαστήματα ἑνὸς λεπτοῦ περίπου.

Σημασία.

«Σᾶς βλέπομεν = βοήθεια θὰ σᾶς παρασχεθῇ ὅσον τὸ δυνατὸν ταχύτερον».

(Ἡ ἐπανάληψις τῶν σημάτων τούτων θὰ ἔχῃ τὴν αὐτὴν σημασίαν).

Ἐὰν παραστῇ ἀνάγκη, τὰ σήματα τῆς ἡμέρας δύνανται νὰ ἐκπέμπωνται τὴν νύκτα ἢ τὰ σήματα τῆς νυκτὸς τὴν ἡμέραν.

(β) Σήματα δι' ἀποβίβασιν πρὸς ὁδηγίαν λέμβων μεταφερουσῶν πληρώματα ἢ πρόσωπα ἐν κινδύνῳ :

Σῆμα.

Τὴν ἡμέραν. Κατακόρυφος κίνησις λευκῆς σημαίας ἢ τῶν βραχιόνων ἢ πυροδότησις σήματος πρασίνων ἀστέρων ἢ σηματοδότησις τοῦ γράμματος «K» (–.–) τοῦ κώδικος διδομένου ὑπὸ συσκευῆς παραγούσης σήματα φωτεινὰ ἢ ἠχητικά.

Τὴν νύκτα. Κατακόρυφος κίνησις λευκοῦ φωτὸς ἢ πυρσοῦ ἢ πυροδότησις σήματος πρασίνων ἀστέρων ἢ σηματοδότησις τοῦ γράμματος «K» (–.–) τοῦ κώδικος διδομένου ὑπὸ συσκευῆς παραγούσης σήματα φωτεινὰ ἢ ἠχητικά. Γραμμὴ καταφυγῆς (ἔνδειξις κατευθύνσεως) δύναται νὰ δοθῇ διὰ τῆς τοποθετήσεως λευκοῦ σταθεροῦ φωτὸς ἢ λευκοῦ πυρσοῦ εἰς χαμηλότερον ἐπίπεδον καὶ εἰς εὐθεῖαν γραμμὴν μὲ τὸν παρατηρητήν.

Σημασία.

«Αὐτὴ εἶναι ἡ καλλιτέρα θέσις δι' ἀποβίβασιν».

Σῆμα.

Τὴν ἡμέραν. Ὁριζόντιος κίνησις λευκῆς σημαίας ἢ τῶν βραχιόνων, ἐκτεινομένων ὁριζοντίως ἢ πυροδότησις σήματος ἐρυθρῶν ἀστέρων ἢ σηματοδότησις τοῦ γράμματος «S» (. . .) τοῦ κώδικος διδομένου ὑπὸ συσκευῆς παραγούσης σήματα φωτεινὰ ἢ ἠχητικά.

Τὴν νύκτα. Ὁριζοντία κίνησις λευκοῦ φωτὸς ἢ λευκοῦ πυρσοῦ ἢ πυροδότησις σήματος ἐρυθρῶν ἀστέρων ἢ σηματοδότησις τοῦ γράμματος «S» τοῦ κώδικος διδομένου ὑπὸ συσκευῆς παραγούσης σήματα φωτεινὰ ἢ ἠχητικά.

Σημασία.

«Ἡ ἀποβίβασις ἐνταῦθα εἶναι ἐξαιρετικῶς ἐπικίνδυνος».

Σῆμα.

Τὴν ἡμέραν. Ὁριζόντιος κίνησις λευκῆς σημαίας ἀκολουθουμένη ὑπὸ τῆς ἐμπήξεως τῆς λευκῆς σημαίας εἰς τὸ ἔδαφος καὶ ἑτέρας λευκῆς σημαίας φερομένης πρὸς τὴν ὑποδεικτέαν διεύθυνσιν, ἢ πυροδότησις κατακορύφως ἑνὸς σήματος ἐρυθρῶν ἀστέρων καὶ ἑνὸς 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 ὑπάρχῃ περισσότερον πρὸς τὰ δεξιὰ τῆς διευθύνσεως προσεγγίσεως, ἢ σηματοδότησις τοῦ γράμματος «L» (.–..) τοῦ κώδικος ἐὰν ὑπάρχῃ καλλιτέρα θέσις ἀποβιβάσεως τῆς ἐν κινδύνῳ λέμβου περισσότερον πρὸς τὰ ἀριστερὰ τῆς διευθύνσεως προσεγγίσεως.

Τὴν νύκτα. Ὁριζόντιος κίνησις λευκοῦ φωτὸς ἢ πυρσοῦ ἀκολουθουμένη ὑπὸ τῆς τοποθετήσεως τοῦ λευκοῦ φωτὸς εἰς τὸ ἔδαφος καὶ ἑτέρου λευκοῦ φωτὸς ἢ πυρσοῦ διευθυνομένου πρὸς τὴν ὑποδεικτέαν διεύθυνσιν, ἢ πυροδότησις κατακορύφως ἑνὸς σήματος ἐρυθρῶν ἀστέρων καὶ ἑνὸς 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 ὑπάρχῃ περισσότερον πρὸς τὰ δεξιὰ τῆς διευθύνσεως προσεγγίσεως, ἢ σηματοδότησις τοῦ γράμματος «L» (.–..) τοῦ κώδικος ἐὰν ὑπάρχῃ καλλιτέρα θέσις ἀποβιβάσεως τῆς ἐν κινδύνῳ λέμβου περισσότερον πρὸς τὰ ἀριστερὰ τῆς διευθύνσεως προσεγγίσεως.

Σημασία.

«Ἡ ἀποβίβασις ἐνταῦθα εἶναι ἐξαιρετικῶς ἐπικίνδυνος. Εὐνοϊκωτέρα θέσις πρὸς ἀποβίβασιν εὑρίσκεται εἰς τὴν ὑποδεικνυομένην θέσιν».

(γ) Σήματα χρησιμοποιητέα ἐν συσχετισμῷ πρὸς τὴν χρησιμοποίησιν παρακτίων μέσων διασώσεως :

Σῆμα.

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».

«Ἔνουρος τρόχιλος προσεδέθη».

«Ῥῦμα προσεδέθη».

«Ἄνθρωπος εὑρίσκεται ἐντὸς σωσιβίου συσκευῆς».

«Ἔλξατε».

Σῆμα.

Τὴν ἡμέραν. Ὁριζοντία κίνησις λευκῆς σημαίας ἢ τῶν βραχιόνων ἐκτεινομένων ὁριζοντίως, ἢ πυροδότησις σήματος ἐρυθρῶν ἀστέρων.

Τὴν νύκτα. Ὁριζοντία 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 πλοῖα πρὸς ἓν ἀεροσκάφος, ἓν πλοῖον, ἢ πρόσωπον ἐν κινδύνῳ. (Βλέπε ἐπεξηγηματικὴν Σημείωσιν κατωτέρω).

(Ι) Οἱ κατωτέρω χειρισμοὶ γενόμενοι κατὰ σειρὰν ὑπὸ ἀεροσκάφους σημαίνουν ὅτι τὸ ἀεροσκάφος κατευθύνει πλοῖον ἐπιφανείας πρὸς ἓν ἀεροσκάφος ἢ πρὸς ἓν πλοῖον ἐν κινδύνῳ :

(1) Περιγράφει ἕνα τοὐλάχιστον κύκλον πέριξ τοῦ πλοίου.

(2) Διασταυρώνει 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 ἑλίκων.

(3) Κατευθύνεται πρὸς τὴν διεύθυνσιν εἰς τὴν ὁποίαν τὸ πλοῖον ἐπιφανείας δέον νὰ κατευθυνθῇ.

Ἡ ἐπανάληψις τῶν χειρισμῶν τούτων ἔχει τὴν αὐτὴν σημασίαν.

(ΙΙ) Ὁ ἀκόλουθος χειρισμὸς ἐκτελούμενος ὑπὸ ἀεροσκάφους σημαίνει ὅτι δὲν ἀπαιτεῖται πλέον ἡ περαιτέρω βοήθεια εἰς τὸ πλοῖον ἐπιφανείας πρὸς τὸ ὁποῖον ἀπηυθύνετο τὸ σῆμα :

– διασταυρώνει τὸ ἴχνος τοῦ πλοίου πλησίον τῆς πρύμνης, αὐξάνον ἢ μειῶνον τὸν θόρυβον τῶν κινητήρων ἢ μεταβάλλον τὸ βῆμα τῶν ἑλίκων.

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ : Ὁ ὀργανισμὸς θὰ δίδῃ προειδοποίησιν τῶν μεταβολῶν τῶν σημάτων τούτων ὡς θὰ εἶναι ἀναγκαῖον.

Κανονισμὸς 17.

Κλίμακες Πλοηγῶν.

Πλοῖα ἐκτελοῦντα ταξίδια κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ὁποίων εἶναι ἐνδεχόμενον νὰ ἐπιβιβασθῶσι πλοηγοί, θὰ συμμορφοῦνται πρὸς τὰς ἀκολούθους ἀπαιτήσεις ἀφορώσας τὰς κλίμακας πλοηγῶν :

(α) Ἡ κλίμαξ θὰ τηρῆται εἰς καλὴν κατάστασιν καὶ θὰ χρησιμοποιῆται μόνον ὑπὸ ὑπηρεσιακῶν καὶ ἑτέρων προσώπων ὅταν τὸ πλοῖον καταπλέῃ ἢ ἀποπλέῃ ἐκ λιμένος καὶ διὰ τὴν ἐπιβίβασιν καὶ ἀποβίβασιν τῶν πλοηγῶν.

(β) Ἡ κλίμαξ θὰ στερεοῦται εἰς τοιαύτην θέσιν, οὕτως ὥστε ἑκάστη βαθμὶς νὰ ἀκουμβᾷ σταθερῶς ἐπὶ τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου καὶ ὁ πλοηγὸς νὰ δύναται νὰ ἀνέλθῃ ἀσφαλῶς καὶ εὐκόλως ἐπὶ τοῦ πλοίου χωρὶς νὰ ἀναρριχηθῇ ὀλιγώτερον τῶν 5 ποδῶν (ἢ 1,5 μέτρων) καὶ οὐχὶ περισσότερον τῶν 30 ποδῶν (ἢ 9 μέτρων). Ἡ χρησιμοποιουμένη κλίμαξ θὰ ἀποτελῆται ἐξ ἑνὸς τεμαχίου καὶ θὰ δύναται νὰ φθάνῃ τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης ὑπὸ ὅλας τὰς κανονικὰς συνθήκας διαγωγῆς τοῦ πλοίου. Ὁσάκις ἡ ἀπόστασις μεταξὺ τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης καὶ τοῦ σημείου ἐπιβιβάσεως ἐπὶ τοῦ πλοίου εἶναι μεγαλυτέρα τῶν 30 ποδῶν (ἢ 9 μέτρων), ἡ ἄνοδος ἐκ τῆς κλίμακος τοῦ πλοηγοῦ μέχρι τοῦ πλοίου θὰ ἐκτελῆται δι' ἐξωτερικῆς κλίμακος ἐπιβιβάσεως 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 συνδέωνται κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε ἡ κλίμαξ νὰ παρουσιάζῃ ἐπαρκῆ ἀντοχήν, τῶν βαθμίδων συγκρατουμένων εἰς ὁριζοντίαν θέσιν καὶ ἀπεχουσῶν μεταξύ των οὐχὶ ὀλιγώτερον τῶν 12 δακτύλων (ἢ 30,5 ἑκατοστομέτρων) ἢ περισσότερον τῶν 15 δακτύλων (ἢ 38 ἑκατοστομέτρων).

(δ) Εἷς σχοινινος χειραγωγὸς καλῶς στερεωμένος καὶ ἓν σχοινίον ἀσφαλείας θὰ εἶναι διαθέσιμα καὶ ἕτοιμα πρὸς χρησιμοποίησιν ὅταν τοῦτο ἀπαιτῆται.

(ε) Θὰ λαμβάνωνται μέτρα οὕτως ὥστε :

(Ι) Ἡ ἐξάρτησις τῆς κλίμακος καὶ ἡ ἐπιβίβασις καὶ ἀποβίβασις τοῦ πιλότου νὰ ἐποπτεύωνται ὑπὸ ὑπευθύνου ἀξιωματικοῦ τοῦ πλοίου.

(ΙΙ) Νὰ ὑπάρχουν χειρολαβαὶ πρὸς βοήθειαν τοῦ πιλότου ὥστε νὰ διέλθῃ ἀσφαλῶς καὶ εὐκόλως ἐκ τῆς κορυφῆς τῆς κλίμακος εἰς τὸ πλοῖον ἢ εἰς τὸ κατάστρωμα 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 χρησιμοποιῆται διαθέσιμος φανὸς φωτίζων τὴν πλευράν, τὸ δὲ κατάστρωμα θὰ φωτίζεται ἐπαρκῶς εἰς τὸ σημεῖον εἰς τὸ ὁποῖον ὁ πλοηγὸς ἀνέρχεται ἐπὶ τοῦ πλοίου.

(η) Πλοῖα ἔχοντα περιζώματα ἐξέχοντα ἢ ἕτερα πλοῖα τῶν ὁποίων ἡ κατασκευὴ δὲν ἐπιτρέπει ἐξ ὁλοκλήρου τὴν συμμόρφωσιν πρὸς τὸν ὅρον κατὰ τὸν ὁποῖον ἡ κλίμαξ θὰ στερεοῦται εἰς θέσιν τοιαύτην ὥστε ἑκάστη βαθμὶς νὰ ἀκουμβᾷ σταθερῶς ἐπὶ τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου, θὰ πληροῦν τὸν ὅρον τοῦτον ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ δυνατοῦ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ VI

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΣΙΤΗΡΩΝ

Κανονισμὸς 1.

Ἐφαρμογή.

Ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως ρητῶς ὁρίζεται, τὸ παρὸν Κεφάλαιον ἔχει ἐφαρμογὴν εἰς τὴν μεταφορὰν σιτηρῶν ὑπὸ ὅλων τῶν πλοίων ἐπὶ τῶν ὁποίων οἱ παρόντες Κανονισμοὶ ἐφαρμόζονται.

Κανονισμὸς 2.

Ὁρισμός.

Ὁ ὅρος «σιτηρὰ» περιλαμβάνει τὸν σῖτον, τὸν ἀραβόσιτον, τὴν βρώμην, τὴν σίκαλιν, τὴν κριθήν, τὴν ὄρυζαν, τοὺς ἐρεβίνθους καὶ τοὺς σπόρους.

Κανονισμὸς 3.

Διευθέτησις.

Ὅταν φορτώνωνται σιτηρὰ εἰς ἓν πλοῖον, θὰ λαμβάνωνται ὅλαι αἱ ἀναγκαῖαι καὶ εὔλογοι προφυλάξεις ἵνα ἐμποδίζεται ἡ μετατόπισις τῶν σιτηρῶν. Ἐὰν κύτος φορτίου ἢ διαμέρισμα εἶναι ἐξ ὁλοκλήρου πλῆρες 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.

Στοιβασία πεπληρωμένων κυτῶν φορτίου καὶ διαμερισμάτων.

Ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τῶν ὅρων τοῦ Κανονισμοῦ 6 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου ἐὰν ἓν κύτος ἢ ἓν διαμέρισμα εἶναι ἐξ ὁλοκλήρου πλῆρες φορτίου σιτηρῶν χῦμα θὰ ὑποδιαιρῆται εἴτε διὰ διαμήκους διαφράγματος ἢ διὰ ξυλίνων χωρισμάτων (shifting boards) κατὰ τὸν ἄξονα τοῦ πλοίου, ἢ εἰς ἀπόστασιν ἀπὸ τοῦ ἄξονος οὐχὶ μεγαλειτέραν τοῦ 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 ἀπόστασις μεταξὺ αὐτῶν δὲν θὰ ὑπερβαίνῃ 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 διάμηκες οὐχὶ μεγαλύτερα τῶν 25 ποδῶν (ἢ 7,62 μέτρων), τὰ δὲ τελευταῖα εἰς τὰ ἄκρα στόμια διευθετήσεως θὰ κεῖνται εἰς ἀπόστασιν οὐχὶ μεγαλυτέραν τῶν 12 ποδῶν (ἢ 3,66 μέτρων) ἀπὸ τὰ ἐγκάρσια διαφράγματα. Ἐν πάσῃ περιπτώσει τὰ διαμήκη διαφράγματα ἢ τὰ ξύλινα χωρίσματα θὰ εἶναι καταλλήλως κατεσκευασμένα 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 ὄψεως τοῦ καταστρώματος κατὰ μίαν ἀπόστασιν τοὐλάχιστον ἴσην πρὸς τὸ ἓν τρίτον τοῦ βάθους τοῦ κύτους, ἢ 8 ποδῶν (ἢ 2,44 μέτρων), οἱαδήποτε εἶναι ἡ μεγαλυτέρα. Εἰς τὰ διαμερίσματα ἐντὸς τῶν ὑποφραγμάτων καὶ τῶν ὑπερκατασκευῶν θὰ ἐκτείνωνται ἀπὸ καταστρώματος εἰς κατάστρωμα. 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 ὁποίου κεῖνται.

Ἐν περιπτώσει πλοίων φορτωμένων διὰ φορτίου σιτηρῶν χῦμα, πλὴν τοῦ φορτίου λιναροσπόρου, 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 τὴν περίπτωσιν πλοίων μετὰ ἑνὸς ἢ δύο καταστρωμάτων 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 ἑνὸς τροφοδοτικοῦ στομίου καὶ ἐντὸς ἀποστάσεως 7 ποδῶν (ἢ 2,13 μέτρων) περὶξ τούτου, ἀλλὰ μόνον εἰς τὴν περιοχὴν ἑνὸς στομίου κύτους, ἐὰν τὸ τροφοδοτικὸν τοῦτο στόμιον περιέχῃ, ἢ ἐὰν ὅλα τὰ τροφοδοτικὰ στόμια τὰ τροφοδοτοῦντα συλλογικῶς ἓν διαμέρισμα περιέχουν οὐχὶ ὀλιγώτερον τῶν 5 τοῖς ἑκατὸν τῆς ποσότητος τῶν σιτηρῶν τῶν φορτωθέντων εἰς τὸ ὑπ' αὐτῶν τροφοδοτούμενον διαμέρισμα.

(β) Ἐντὸς τροφοδοτικῶν στομίων 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 στομίων καθ' ὅλον τὸ διάστημα τοῦ ταξιδίου, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς κατακαθίσεως τῶν σιτηρῶν, ἀνερχομένης εἰς τὸ 2 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ὄγκου τοῦ τροφοδοτουμένου διαμερίσματος καὶ τῆς μετατοπίσεως τῆς ἐλευθέρας ἐπιφανείας τῶν σιτηρῶν κατὰ 12 μοίρας ὡς πρὸς τὸ ὁριζόντιον. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην, τὰ δυνατὰ ἀποτελέσματα τῆς ἀνωτέρω μετατοπίσεως τῶν ἐλευθέρων ἐπιφανειῶν τῶν σιτηρῶν ἐντὸς τῶν τροφοδοτικῶν στομίων θὰ λαμβάνωνται ὑπ' ὄψιν κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ προαναφερθέντος μετακεντρικοῦ ὕψους.

(γ) Εἰς τὴν περιοχὴν στομίου κύτους ὅπου τὰ χῦμα σιτηρά, 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 σιτηρὰ εἰς σάκκους ἢ τὸ ἕτερον κατάλληλον φορτίον εἰς σάκκους θὰ πληροῦν τὸ στόμιον κύτους καὶ τὴν κάτωθι αὐτοῦ λεκάνην καὶ θὰ στοιβάζωνται 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.

Στοιβασία 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 των ἀπόστασις δὲν θὰ ὑπερβαίνῃ 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 περίπτωσιν 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 ἑνὸς ἢ δύο καταστρωμάτων καὶ οὐχὶ μικρότερον τῶν 14 δακτύλων (ἢ 0,36 μέτρων) διὰ τὴν περίπτωσιν ἄλλων πλοίων.

(β) Τὰ σιτηρὰ χῦμα θὰ ἰσοπεδοῦνται καὶ θὰ καλύπτωνται 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 σιτηρὰ εἰς σάκκους ἢ ἕτερον κατάλληλον φορτίον θὰ ὑποβαστάζωνται ἐπὶ καταλλήλων δαπέδων τοποθετουμένων ἐφ' ὅλης τῆς ἐπιφανείας τῶν σιτηρῶν χῦμα. Τὰ δάπεδα ταῦτα θὰ συνίστανται εἴτε ἐκ δοκίδων ἀπεχουσῶν μεταξύ των οὐχὶ περισσότερον τῶν 4 ποδῶν (ἢ 1,22 μέτρων) καὶ ἐξ ἐπηγκενίδων πάχους 1 δακτύλου (ἢ 25 χιλιοστομέτρων) τοποθετουμένων ἐπ' αὐτῶν καὶ αἵτινες θὰ ἀπέχουν μεταξύ των οὐχὶ περισσότερον τῶν 4 δακτύλων (ἢ 0,1 μέτρων), εἴτε ἐκ στερεᾶς διαχωριστικῆς ὀθόνης μὲ 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 ἓν κατώτερον κύτος (ὁ ὅρος οὗτος περιλαμβάνει ἐπίσης τὸ κατώτερον μέρος τοῦ κύτους πλοίου μετὰ ἑνὸς καταστρώματος), ἐὰν τὸ φορτίον χῦμα ἐντὸς αὐτοῦ δὲν ὑπερβαίνῃ τὸ ἓν τρίτον τῆς χωρητικότητος τοῦ κύτους, ἢ τὸ ἥμισυ τῆς χωρητικότητος τοῦ κατωτέρου τούτου κύτους ὅταν τὸ κατώτερον κύτος ὑποδιαιρεῖται ὑπὸ σήραγγος ἀτράκτου.

(β) Εἰς οἱονδήποτε χῶρον 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 ἑκάστης πλευρᾶς οὐχὶ μικροτέρου τῶν 20 τοῖς ἑκατὸν τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου καὶ κατὰ τὸ μῆκος 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) (Ι) Πᾶν κύτος ἢ διαμέρισμα τὸ ὁποῖον εἶναι ἐξ ὁλοκλήρου πλῆρες διὰ φορτίου χῦμα, θὰ τροφοδοτῆται διὰ καταλλήλως τοποθετημένων καὶ καλῶς κατεσκευασμένων τροφοδοτικῶν στομίων, ἐξαιρέσει τῶν ἄλλως 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 διαμερίσματος.

(ΙΙ) Ἕκαστον 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 διαμερίσματος τὸ ὁποῖον τροφοδοτεῖ, ἐξαιρέσει τῶν ἄλλως διὰ τῆς παραγράφου (α) τοῦ Κανονισμοῦ 4 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου προβλεπομένων.

(β) Ὅταν σιτηρὰ χῦμα μεταφέρωνται ἐντὸς δεξαμενῶν κύτους κατεσκευασμένων πρωτίστως διὰ τὴν μεταφορὰν ὑγρῶν, εἰς τὰς ὁποίας ἐφαρμόζεται ἡ παράγραφος (γ) τοῦ Κανονισμοῦ 6 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἢ εἶναι ὑποδιηρημέναι δι' ἑνὸς ἢ περισσοτέρων μονίμων χαλυβδίνων διαφραγμάτων σιτοστεγῶς κατεσκευασμένων, τὰ τροφοδοτικὰ στόμια δύνανται νὰ παραλείπωνται ἐὰν αἱ δεξαμεναὶ καὶ τὰ στόμια τῶν δεξαμενῶν εἶναι ἐξ ὁλοκλήρου πλήρη καὶ τὰ καλύμματα τῶν στομίων καλῶς ἠσφαλισμένα.

Κανονισμὸς 8.

Ἐνιαία Φόρτωσις.

Πρὸς τὸν σκοπὸν ἐφαρμογῆς τῶν Κανονισμῶν 4 καὶ 7 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου τὰ κατώτερα κύτη καὶ οἱ ὑπερκείμενοι τούτοις χῶροι ὑποφραγμάτων δύνανται νὰ φορτώνωνται ἐνιαίως ὡς ἓν 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 ἓν τρίτον τοῦ ὁλικοῦ βάθους τῶν κοινῶν χώρων.

(β) Ἵνα ἐξασφαλίζεται ἡ ἐπαρκὴς ροὴ τῶν σιτηρῶν, ὅλοι οἱ χῶροι 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 πρώραθεν καὶ πρύμνηθεν τῶν ἄκρων τῶν στομίων κυτῶν, ὡς θὰ εἶναι ἀναγκαῖον ἵνα ἐπιτυγχάνεται ἐν συνδυασμῷ μετὰ τῶν στομίων κυτῶν μία μεγίστη ἀπόστασις τροφοδοτήσεως οὐχὶ μεγαλυτέρα τῶν 8 ποδῶν (ἢ 2,44 μέτρων) μετρουμένη κατὰ τὸ διάμηκες τοῦ πλοίου.

Κανονισμὸς 9.

Διευθέτησις καὶ φόρτωσις εἰς σάκκους ἐντὸς τῶν ἀκραίων χώρων.

Ὅταν ἡ κατὰ τὸ διάμηκες τοῦ πλοίου μετρουμένη ἀπόστασις ἀπὸ οἱουδήποτε μέρους κύτους ἢ διαμερίσματος μέχρι τοῦ πλησιεστέρου τροφοδοτικοῦ στομίου ὑπερβαίνῃ τοὺς 25 πόδας (ἢ 7,62 μέτρα), θὰ ἰσοπεδοῦνται τὰ χύμα σιτηρὰ εἰς τοὺς ἀκραίους χώρους τοὺς πέραν τῶν 25 ποδῶν (ἢ 7,62 μέτρων) ἀπὸ τοῦ πλησιεστέρου τροφοδοτικοῦ στομίου εἰς βάθος τοὐλάχιστον 6 ποδῶν (ἢ 1,83 μέτρων) κάτωθεν τοῦ καταστρώματος καὶ οἱ ἀκραῖοι χῶροι θὰ πληροῦνται διὰ σιτηρῶν εἰς σάκκους τοποθετουμένους ἐπὶ καταλλήλου δαπέδου, ὡς ἀπαιτεῖται ὑπὸ τῆς παραγράφου (β) τοῦ Κανονισμοῦ 5 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

Κανονισμὸς 10.

Φορτίον χῦμα ἐντὸς ὑποφραγμάτων καὶ ὑπερκατασκευασμάτων.

Σιτηρὰ χῦμα δὲν θὰ μεταφέρωνται ἄνωθεν καταστρώματος, ἐντὸς τοῦ ὑποφράγματος πλοίου μετὰ δύο καταστρωμάτων ἢ εἰς τὸ ἀνώτατον ὑπόφραγμα πλοίου ἔχοντος περισσότερα τῶν δύο καταστρωμάτων, εἰμὴ μόνον ὑπὸ τοὺς κάτωθι ὅρους :

(α) Τὰ σιτηρὰ χῦμα ἢ ἄλλο φορτίον θὰ στοιβάζωνται εἰς τοιοῦτον τρόπον ὥστε νὰ ἐξασφαλίζεται ἡ μεγίστη εὐστάθεια. Εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις, εἴτε θὰ διατηρῆται 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 ἑνὸς ἢ δύο καταστρωμάτων καὶ 14 δακτύλων (0,36 μέτρων) εἰς τὴν περίπτωσιν ἄλλων πλοίων, εἴτε ἐναλλακτικῶς, ἡ ὁλικὴ ποσότης τῶν σιτηρῶν χῦμα ἢ ἑτέρου φορτίου, μεταφερομένου ἄνωθεν καταστρώματος, εἰς τοὺς χώρους τοῦ ὑποφράγματος πλοίου μετὰ δύο καταστρωμάτων ἢ εἰς τοὺς χώρους τοῦ ἀνωτάτου ὑποφράγματος πλοίου ἔχοντος περισσότερα τῶν δύο καταστρωμάτων, δὲν θὰ ὑπερβαίνῃ τὰ 28 τοῖς ἑκατὸν κατὰ βάρος τοῦ ὁλικοῦ φορτίου κάτωθεν τοῦ ὑποφράγματος, ἐφ' ὅσον ὁ πλοίαρχος πεισθῇ ὅτι τὸ πλοῖον θὰ ἔχῃ ἐπαρκῆ εὐστάθειαν καθ' ὅλον τὸ ταξίδιον. Τὸ ὅριον τῶν 28 τοῖς ἑκατόν, τὸ ἀνωτέρω καθοριζόμενον, δὲν θὰ ἐφαρμόζεται ὅταν τὸ μεταφερόμενον φορτίον χῦμα ἄνωθεν καταστρώματος ἢ ἐντὸς τοῦ ἀνωτάτου ὑποφράγματος εἶναι βρώμη, κριθὴ ἢ βαμβακόσπορος.

(β) Ἡ ἐπιφάνεια καταστρώματος οἱουδήποτε μέρους τῶν εἰς τὸν παρόντα Κανονισμὸν ἀναφερομένων χώρων, τὸ ὁποῖον περιέχει σιτηρὰ χῦμα καὶ τὸ ὁποῖον εἶναι μερικῶς μόνον πεπληρωμένον, δὲν θὰ ὑπερβαίνῃ τοὺς 1.000 τετραγωνικοὺς πόδας (ἢ 93 τετραγωνικὰ μέτρα), καὶ

(γ) Ὅλοι οἱ εἰς τὸν παρόντα Κανονισμὸν ἀναφερόμενοι χῶροι εἰς τοὺς ὁποίους στοιβάζονται σιτηρὰ χῦμα θὰ ὑποδιαιροῦνται δι' ἐγκαρσίων διαφραγμάτων κατὰ διαστήματα οὐχὶ μεγαλύτερα τῶν 100 ποδῶν (ἢ 30,5 μέτρων). Ὅταν ἡ ἀπόστασις αὕτη εἶναι μεγαλυτέρα ὁ ἐπὶ πλέον χῶρος 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 δεξαμενὰς) διατηρεῖται καθ' ὅλον τὸ ταξίδιον οὐχὶ μικρότερον τῶν 12 δακτύλων (ἢ 0,31 μέτρων) εἰς τὴν περίπτωσιν πλοίων μετὰ ἑνὸς ἢ δύο καταστρωμάτων καὶ οὐχὶ μικρότερον τῶν 14 δακτύλων (ἢ 0,36 μέτρων) εἰς τὴν περίπτωσιν ἄλλων πλοίων, δὲν θὰ πληροῦνται μερικῶς διὰ σιτηρῶν χῦμα περισσότερα τῶν δύο κυτῶν ἢ διαμερισμάτων, ἕτερα ὅμως κύτη ἢ διαμερίσματα δύνανται νὰ πληροῦνται μερικῶς διὰ σιτηρῶν χῦμα ἐὰν πληροῦνται μέχρι τοῦ καταστρώματος διὰ σιτηρῶν εἰς σάκκους ἢ ἑτέρου καταλλήλου ὑλικοῦ. Πρὸς τὸν σκοπὸν ἐφαρμογῆς τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ :

(α) Ὑπερκείμενα ὑποφράγματα θὰ θεωροῦνται ὡς χωριστὰ διαμερίσματα καὶ χωριστὰ ἀπὸ παντὸς κατωτέρου κύτους ὑποκειμένου αὐτοῖς.

(β) Τὰ τροφοδοτικὰ στόμια καὶ οἱ μερικῶς πεπληρωμένοι χῶροι οἱ ἀναφερόμενοι εἰς τὴν παράγραφον (β) τοῦ Κανονισμοῦ 10 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου δὲν θὰ θεωροῦνται ὡς διαμερίσματα, καὶ

(γ) κύτη ἢ διαμερίσματα ἐφωδιασμένα δι' ἑνὸς ἢ περισσοτέρων διαμήκων σιτοστεγῶν διαιρέσεων θὰ θεωροῦνται ὡς ἓν κύτος ἢ διαμέρισμα.

Κανονισμὸς 12.

Στοιβασία εἰδικῶς καταλλήλων πλοίων.

(α) Παρὰ τὰς εἰς τοὺς Κανονισμοὺς 4 μέχρι 11 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου περιλαμβανομένας διατάξεις, σιτηρὰ χῦμα δύνανται νὰ μεταφέρωνται χωρὶς νὰ πληροῦνται αἱ δι' αὐτῶν καθοριζόμεναι ἀπαιτήσεις, εἰς πλοῖα ἄτινα ἔχουν κατασκευασθῇ μετὰ δύο ἢ περισσοτέρων κατακορύφων ἢ κεκλιμένων διαμήκων σιτοστεγῶν διαιρέσεων, καταλλήλως διατεταγμένων ἵνα περιορίσουν τὴν ἐπίδρασιν πάσης ἐγκαρσίας μετατοπίσεως τῶν σιτηρῶν, ὑπὸ τοὺς ἀκολούθους ὅρους :

(Ι) Ὅσον τὸ δυνατὸν περισσότερα κύτη καὶ διαμερίσματα θὰ εἶναι πλήρη καὶ καλῶς διευθετημένα.

(ΙΙ) Διὰ πάντα προβλεπόμενον τρόπον στοιβασίας, τὸ πλοῖον δέον νὰ μὴ λάβῃ κλίσιν μεγαλυτέραν τῶν 5 μοιρῶν εἰς οἱονδήποτε στάδιον τοῦ ταξιδίου, ἐάν :

(1) εἰς τὰ κύτη ἢ διαμερίσματα ἅτινα ἔχουν καλῶς διευθετηθῇ μέχρι πληρώσεως ἡ ἐπιφάνεια τῶν σιτηρῶν κατακαθίζει κατὰ 2 τοῖς ἑκατὸν κατ' ὄγκον ἐκ τῆς ἀρχικῆς ἐπιφανείας καὶ μετατοπίζεται κατὰ γωνίαν 12 μοιρῶν ὡς πρὸς τὴν ἀρχικὴν ἐπιφάνειαν κάτωθεν ὅλων τῶν περικλειόντων ὁρίων τὰ κύτη ταῦτα καὶ τὰ διαμερίσματα, ἅτινα ἔχουν κλίσιν μικροτέραν τῶν 30 μοιρῶν ὡς πρὸς τὴν ὁριζόντιον, καὶ

(2) εἰς τὰ μερικῶς πεπληρωμένα κύτη ἢ διαμερίσματα, αἱ ἐλεύθεραι ἐπιφάνειαι κατακαθίζουν καὶ μετατοπίζονται ὡς εἰς τὸ ἐδάφιον (ΙΙ) (1) τῆς παρούσης παραγράφου ἢ κατὰ μεγαλυτέραν γωνίαν ἥτις κρίνεται ἀναγκαία ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, ἢ ὑπὸ Συμβαλλομένου Κράτους ἐξουσιοδοτουμένου ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, καὶ αἱ ἐπιφάνειαι τῶν σιτηρῶν ἐὰν αὗται ἔχουν ὑπερστοιβαχθῇ συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 5 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, μετατοπίζονται κατὰ γωνίαν 8 μοιρῶν ὡς πρὸς τὰς ἀρχικῶς ἰσοπεδοθείσας ἐπιφανείας. Ἐν τῇ ἐφαρμογῇ τοῦ ἐδαφίου (ΙΙ) τῆς παρούσης παραγράφου τὰ ξύλινα χωρίσματα, ἐὰν τοποθετηθοῦν, θὰ θεωροῦνται ὡς μειοῦντα τὴν ἐγκαρσίαν μετατόπισιν τῆς ἐπιφανείας τῶν σιτηρῶν.

(ΙΙΙ) Ὁ πλοίαρχος ἐφοδιάζεται διὰ σχεδιαγράμματος φορτώσεως σιτηρῶν περιλαμβάνον τὰς ἀκολουθητέας διατάξεις στοιβασίας καὶ ἓν τεῦχος στοιχείων εὐσταθείας, ἀμφοτέρων ἐγκεκριμένων ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ἢ ὑπὸ τοῦ Συμβαλλομένου Κράτους κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς Ἀρχῆς, δει-

κνύουν τὰς συνθήκας εὐσταθείας ἐπὶ τῶν ὁποίων βασίζονται οἱ εἰς τὸ ἐδάφιον (ΙΙ) τῆς παρούσης παραγράφου διδόμενοι ὑπολογισμοί.

(β) Ἡ Ἀρχή, ἢ ἓν Συμβαλλόμενον Κράτος κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς Ἀρχῆς, θὰ καθορίζῃ τὰ μέτρα ἅτινα δέον νὰ λαμβάνωνται πρὸς παρεμπόδισιν τῆς μετατοπίσεως εἰς ὅλας τὰς ἄλλας συνθήκας φορτώσεως τῶν πλοίων τῶν κατασκευασθέντων συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, καὶ ἅτινα πληροῦν τὰς ἀπαιτήσεις τῶν ἐδαφίων (ΙΙ) καὶ (ΙΙΙ) τῆς παραγράφου ταύτης.

(γ) Ἡ Ἀρχὴ ἢ ἓν Συμβαλλόμενον Κράτος ἐξουσιοδοτημένον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, θὰ καθορίζῃ τὰ μέτρα ἅτινα θὰ λαμβάνωνται πρὸς παρεμπόδισιν τῆς μετατοπίσεως εἰς πλοῖον οἱασδήποτε ἄλλης κατασκευῆς τὸ ὁποῖον πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τῶν ἐδαφίων (ΙΙ) καὶ (ΙΙΙ) τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

Κανονισμὸς 13.

Δεξαμεναὶ Θαλασσέρματος

Αἱ δεξαμεναὶ διπυθμένων αἱ χρησιμοποιούμεναι πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς εὐσταθείας, τῆς ἀπαιτουμένης εἰς πλοῖα φορτώνοντα σιτηρὰ χῦμα, θὰ ἔχουν κατάλληλον διαμήκη στεγανὴν ὑποδιαίρεσιν, ἐκτὸς ἐὰν τὸ πλάτος τῆς δεξαμενῆς, μετρούμενον εἰς τὸ ἥμισυ τοῦ μήκους αὐτῆς, δὲν ὑπερβαίνῃ τὰ 60 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ἐξωτερικῶς τῶν νομέων πλάτους τοῦ πλοίου.

Κανονισμὸς 14.

Σιτηρὰ εἰς σάκκους

Τὰ σιτηρὰ εἰς σάκκους θὰ μεταφέρωνται ἐντὸς εἰς καλὴν κατάστασιν σάκκων, οἵτινες θὰ εἶναι καλῶς πεπληρωμένοι καὶ μετ' ἀσφαλείας κλειστοί.

Κανονισμὸς 15.

Διαγράμματα φορτώσεως σιτηρῶν

(α) Διάγραμμα φορτώσεως σιτηρῶν ἑνὸς πλοίου, ἐγκεκριμένον 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 φορτώνεται συμφώνως πρὸς τὰ διαγράμματα ταῦτα, ἀνταποκρίνεται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου ἢ πρὸς τὰς ἰσοδυνάμους διατάξεις αἵτινες ἐγένοντο παραδεκταὶ συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 5 τοῦ Κεφαλαίου 1.

(β) Τὸ διάγραμμα τοῦτο θὰ ἐγκρίνεται ἀφοῦ ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν αἱ ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, αἱ διάφοροι συνθῆκαι φορτώσεως κατὰ τὸν ἀπόπλουν καὶ τὸν κατάπλουν καὶ ἡ εὐστάθεια τοῦ πλοίου. Τοῦτο θὰ καθορίζῃ 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 παρουσιάζῃ τοῦτο πρὸς ἔλεγχον εἰς τὰς ἁρμοδίας ἀρχὰς τοῦ λιμένος εἰς τὸν ὁποῖον λαμβάνει χώραν ἡ φόρτωσις, ἐὰν τοῦ ἤθελε ζητηθῇ.

(ε) Ἐν ἀναμονῇ τῆς ἀποδοχῆς διεθνῶν κανονισμῶν σχετικῶν πρὸς τὴν ἀντοχὴν τῶν μέσων συγκρατήσεως τῶν σιτηρῶν καὶ τὴν πρόβλεψιν τροφοδοτικῶν ὀπῶν ἐπὶ τῶν τοιχωμάτων τῶν στομίων τῶν κυτῶν, πᾶν πλοῖον φορτῶνον σιτηρά, τὸ ὁποῖον δὲν παρουσιάζει διάγραμμα φορτώσεως σιτηρῶν ἐγκεκριμένον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, θὰ φορτώνῃ συμφώνως πρὸς λεπτομερεῖς κανόνας, 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' ὡρισμένα ταξίδια

Ἡ Ἀρχή, ἢ ἓν Συμβαλλόμενον Κράτος ἐξουσιοδοτημένον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, ἐὰν κρίνῃ ὅτι τὸ φύσει προστατευμένον τῶν περιοχῶν καὶ αἱ συνθῆκαι τοῦ ταξιδίου εἶναι τοιαῦται ὥστε νὰ καθιστοῦν τὴν ἐφαρμογὴν μιᾶς οἱασδήποτε ἀπαιτήσεως τῶν Κανονισμῶν 3 μέχρι 15 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου μὴ εὔλογον 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' ὅλων τῶν πλοίων εἰς τὰ ὁποῖα οἱ παρόντες Κανονισμοὶ ἐφαρμόζονται.

(β) Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου δὲν ἐφαρμόζονται εἰς τὰ ἐφόδια καὶ εἰς τὰ ὑλικὰ ἐξαρτισμοῦ τοῦ πλοίου ἢ εἰς τὰ ἰδιαίτερα φορτία τὰ μεταφερόμενα ἐπὶ πλοίων εἰδικῶς κατεσκευασμένων ἢ ἐξ ὁλοκλήρου 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 ἔκδοσιν λεπτομερῶν ὁδηγιῶν διὰ τὴν ἀσφαλῆ συσκευασίαν καὶ τὴν στοιβασίαν ὡρισμένων 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 ἀκολούθους κλάσεις:

Κλάσις 1 – Ἐκρηκτικαὶ ὕλαι.
Κλάσις 2 – Ἀέρια: πεπιεσμένα, ὑγροποιημένα ἢ διαλελυμένα ὑπὸ πίεσιν.
Κλάσις 3 – Εὔφλεκτα ὑγρά.
Κλάσις 4 (α) – Εὔφλεκτα στερεά.
Κλάσις 4 (β) – Εὔφλεκτα στερεὰ ἢ ὕλαι ὑποκείμεναι εἰς ἀπότομον ἀνάφλεξιν.
Κλάσις 4 (γ) – Εὔφλεκτα στερεά, ἢ ὕλαι αἵτινες ἐρχόμεναι ἐν ἐπαφῇ μετὰ τοῦ ὕδατος ἀναπέμπουν εὔφλεκτα ἀέρια.
Κλάσις 5 (α) – Ὀξειδωτικαὶ ὕλαι.
Κλάσις 5 (β) – Ὀργανικὰ ὑπεροξείδια.
Κλάσις 6 (α) – Δηλητηριώδεις (τοξικαί) ὕλαι.
Κλάσις 6 (β) – Μολυσματικαὶ ὕλαι.
Κλάσις 7 – Ραδιοενεργοὶ ὕλαι.
Κλάσις 8 – Διαβρωτικαὶ ὕλαι.
Κλάσις 9 – Διάφοροι ἐπικίνδυνοι ὕλαι, ἤτοι πᾶσα ἄλλη ὕλη διὰ τὴν ὁποίαν ἡ πεῖρα 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:

(Ι) ἔχῃ καλῶς ἐκτελεσθῇ καὶ εἶναι εἰς καλὴν κατάστασιν, (ΙΙ) εἶναι τοιαύτης φύσεως, ὥστε οἱαδήποτε ἐσωτερικὴ ἐπιφάνεια, μετὰ τῆς ὁποίας τὸ περιεχό-

μενον δύναται νὰ ἔλθῃ εἰς ἐπαφὴν, μὴ προσβάλλεται ἐπικινδύνως ὑπὸ τῆς μεταφερομένης ὕλης, καὶ (ΙΙΙ) δύναται νὰ ἀντέχῃ εἰς τοὺς συνήθεις κινδύνους φορτώσεως καὶ μεταφορᾶς διὰ θαλάσσης.

(β) Ὅταν ἡ χρησιμοποίησις ὑλικοῦ ἀπορροφητικοῦ ἢ προστατευτικοῦ εἶναι συνήθης διὰ τὴν συσκευασίαν τῶν ὑγρῶν ἐντὸς δοχείων, τὸ ὑλικὸν τοῦτο πρέπει νὰ εἶναι (Ι) ἱκανὸν νὰ μειώνῃ τοὺς κινδύνους τοὺς ὁποίους τὸ ὑγρὸν δύναται νὰ προκαλέσῃ, (ΙΙ) οὕτω τοποθετημένον ὥστε νὰ προλαμβάνῃ τὴν μετακίνησιν καὶ νὰ ἐξασφαλίζεται ἡ περικάλυψις τοῦ δαχείου, καὶ (ΙΙΙ) ἐπαρκοῦς ποσότητος ὥστε, κατὰ τὸ εὐλόγως δυνατὸν, νὰ ἀπορροφᾷ τὸ ὑγρὸν εἰς περίπτωσιν θραύσεως τοῦ δοχείου.

(γ) Τὰ δοχεῖα τὰ περιέχοντα ἐπικίνδυνα ὑγρὰ θὰ ἔχουν κενὸν περιθώριον πρὸς συμπλήρωσιν εἰς τὴν θερμοκρασίαν πληρώσεως, ἐπαρκὲς διὰ νὰ ἀντιμετωπίζῃ τὴν ὑψίστην θερμοκρασίαν κατὰ τὴν διάρκειαν μεταφορᾶς ὑπὸ κανονικὰς συνθήκας.

(δ) Οἱ κύλινδροι ἢ τὰ σκεύη διὰ ἀέρια ὑπὸ πίεσιν, θὰ εἶναι καταλλήλως κατεσκευασμένα, δεδοκιμασμένα, συντηρημένα καὶ κανονικῶς πεπληρωμένα.

(ε) Τὰ κενὰ δοχεῖα ἄτινα εἶχον προηγουμένως χρησιμοποιηθῇ διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων θὰ θεωροῦνται καὶ ταῦτα ὡς ἐπικίνδυνα ἐμπορεύματα, ἐκτὸς ἐὰν ἔχουν καθορισθῇ καὶ στεγνωθῇ, ἢ ἔχουν ἀσφαλῶς κλεισθῇ, ὅταν ἡ φύσις τῆς οὐσίας τὴν ὁποίαν περιεῖχον ἐπιτρέπῃ τὸ κλείσιμον μετ' ἀσφαλείας.

Κανονισμὸς 4.

Σήμανσις καὶ Ἐπιγραφή.

Ἕκαστον δοχεῖον περιέχον ἐπικίνδυνον ἐμπόρευμα θὰ σημαίνεται διὰ τῆς ἀκριβοῦς τεχνικῆς ὀνομασίας (δὲν θὰ χρησιμοποιοῦνται ὀνομασίαι ἐμπορικαί) καὶ θὰ φέρῃ διακριτικὴν ἐτικέτταν ἢ ἐπιγραφὴν χρωματισμένην μέσῳ διατρήτου ἐλάσματος, εἰς τρόπον ὥστε νὰ εἶναι καταφανὴς ἡ ἐπικίνδυνος φύσις τοῦ ἐμπορεύματος. Ἕκαστον δοχεῖον θὰ φέρῃ τοιαύτην ἐπιγραφήν, ἐκτὸς τῶν δοχείων τῶν περιεχόντων χημικὰς οὐσίας συσκευασμένας εἰς περιωρισμένας ποσότητας ἀλλὰ ἀποτελούσας ὁμοῦ σημαντικὴν ποσότητα φορτίου, καὶ ἄτινα δύνανται νὰ στοιβάζωνται, φορτώνωνται καὶ χαρακτηρίζωνται ὡς μία μερίς.

Κανονισμὸς 5.

Ἔγγραφα.

(α) Εἰς ὅλα τὰ ἔγγραφα τὰ σχετικὰ μὲ τὴν μεταφορὰν ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων διὰ θαλάσσης εἰς ἃ ἀναγράφεται ἡ ὀνομασία των θὰ χρησιμοποιῆται ἡ ἀκριβὴς τεχνικὴ ὀνομασία τῶν ἐμπορευμάτων (δὲν θὰ χρησιμοποιοῦνται ἐμπορικαὶ ὀνομασίαι) καὶ θὰ δίδεται ἀκριβὴς περιγραφὴ συμφώνως πρὸς τὴν κατάταξιν τὴν ἀναφερομένην εἰς τὸν Κανονισμὸν 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(β) Τὰ ὑπὸ τοῦ φορτωτοῦ καταρτιζόμενα φορτωτικὰ ἔγγραφα θὰ περιλαμβάνουν ἢ θὰ συνοδεύωνται ὑπὸ πιστοποιητικοῦ ἢ δηλώσεως ὅτι, τὸ ἐμπόρευμα τὸ προσφερόμενον διὰ μεταφορὰν εἶναι καταλλήλως συσκευασμένον, ἔχει σημανθῇ καὶ φέρει ἐπιγραφὴν καὶ εἶναι εἰς καλὴν κατάστασιν διὰ μεταφοράν.

(γ) Ἕκαστον πλοῖον μεταφέρον ἐπικίνδυνα ἐμπορεύματα θὰ ἔχῃ εἰδικὸν πίνακα ἢ δηλωτικὸν ἀναφέρον, συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, τὰ ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐπικίνδυνα ἐμπορεύματα καὶ τὴν θέσιν ἐπ' αὐτοῦ. Δύναται νὰ χρησιμοποιῆται λεπτομερὲς διάγραμμα στοιβασίας δεικνύον κατὰ κλάσεις καὶ καθορίζον τὴν θέσιν ὅλων 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 ἑνοποιημένον σύστημα κανόνων, σχετικῶν πρὸς τὴν διὰ ξηρᾶς ἢ διὰ θαλάσσης μεταφορὰν ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων καὶ μὴ δυνάμενα ὡς κ τούτου νὰ ἐφαρμόσουν ἀμέσως τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν 4 καὶ 5 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, δύνανται νὰ 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 ἐπικίνδυνα ἐμπορεύματα, ὡς ταῦτα κατατάσσονται εἰς τὸν Κανονισμὸν 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, θὰ ἔχουν τὴν αὐτὴν κατάταξιν εἰς τὰ φορτωτικὰ ἔγγραφα καὶ θὰ ἔχουν σημανθῇ ἀντιστοίχως.

Κανονισμὸς 7.

Ἀπαιτήσεις στοιβασίας.

(α) Ἐπικίνδυνα ἐμπορεύματα θὰ στοιβάζωνται ἀσφαλῶς καὶ καταλλήλως καὶ συμφώνως πρὸς τὴν φύσιν τῶν ἐμπορευμάτων. Τὰ μὴ ἐπιδεχόμενα ἀνάμιξιν ἐμπορεύματα, θὰ χωρίζωνται ἀπ' ἀλλήλων.

(β) Ἐκρηκτικαὶ ὕλαι (ἐκτὸς πυρομαχικῶν) αἵτινες παρουσιάζουν σοβαρὸν κίνδυνον, θὰ στοιβάζωνται ἐντὸς εἰδικῆς ἀποθήκης ἥτις θὰ παραμένῃ ἀσφαλῶς κλειστὴ κατὰ τὸν πλοῦν. Αἱ ἐκρηκτικαὶ αὗται ὕλαι θὰ χωρίζωνται ἀπὸ τοὺς πυροκρουστῆρας. Αἱ ἠλεκτρικαὶ συσκευαὶ καὶ τὰ ἠλεκτρικὰ καλώδια τὰ κείμενα ἐντὸς οἱουδήποτε διαμερίσματος ἐντὸς τοῦ ὁποίου μεταφέρονται ἐκρηκτικαὶ ὕλαι, θὰ εἶναι τοιαύτης κατασκευῆς καὶ θὰ χρησιμοποιοῦνται κατὰ τοιοῦτον τρόπον, ὥστε νὰ μειοῦται ὁ κίνδυνος πυρκαϊᾶς ἢ ἐκρήξεως.

(γ) Τὰ ἀποδίδοντα ἐπικινδύνους ἀτμοὺς ἐμπορεύματα θὰ στοιβάζωνται εἰς χώρους καλῶς ἀεριζομένους ἢ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος.

(δ) Εἰς πλοῖα μεταφέροντα εὔφλεκτα ὑγρὰ ἢ ἀέρια, θὰ λαμβάνωνται, ἐὰν ἀπαιτῆται, εἰδικαὶ προφυλάξεις ἐναντίον πυρκαϊᾶς ἢ ἐκρήξεως.

(ε) Ὕλαι αἵτινες εἶναι ὑποκείμεναι εἰς ἀπότομον θέρμανσιν ἢ καῦσιν δὲν θὰ μεταφέρωνται, ἐκτὸς ἐὰν ἔχουν ληφθῇ κατάλληλοι προφυλάξεις πρὸς πρόληψιν ἐνάρξεως πυρκαϊᾶς.

Κανονισμὸς 8.

Ἐκρηκτικαὶ ὕλαι ἐπὶ Ἐπιβατηγῶν Πλοίων.

(α) Αἱ ἀκόλουθοι ἐκρηκτικαὶ ὕλαι μόνον δύνανται νὰ μεταφέρωνται ἐπὶ τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων :

(Ι) Φυσίγγαι καὶ καψύλλια ἀσφαλείας.

(ΙΙ) Μικραὶ ποσότητες ἐκρηκτικῶν ὑλῶν βάρους οὐχὶ μεγαλυτέρου τῶν 20 λιβρῶν (ἢ 9 χιλιογράμμων) συνολικοῦ καθαροῦ βάρους.

(ΙΙΙ) Σήματα κινδύνου πρὸς χρησιμοποίησιν ὑπὸ τῶν πλοίων ἢ τῶν ἀεροσκαφῶν, ἐὰν τὸ ὁλικὸν βάρος τῶν σημάτων τούτων δὲν ὑπερβαίνῃ τὰς 2240 λίβρας (ἢ 1016 Χιλιόγραμμα).

(ΙV) Πυροτεχνήματα μὴ ἐπιδεκτικὰ ἀπιθάνου ἀποτόμου ἐκρήξεως, ἐξαιρέσει ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν μεταφερόντων ἐπιβάτας καταστρώματος.

(β) Παρὰ τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, δύνανται νὰ μεταφέρωνται ἐπιπρόσθετοι ποσότητες ἢ τύποι ἐκρηκτικῶν ὑλῶν, ἐπὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐφαρμόζονται εἰδικὰ μέτρα ἀσφαλείας ἐγκεκριμένα 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.

Κανονισμὸς 3.

Ἐξαιρέσεις.

Πυρηνοκίνητον πλοῖον δὲν θὰ δύναται νὰ τύχῃ ἀπαλλαγῆς εἰς οὐδεμίαν περίστασιν τῶν διατάξεων οἱουδήποτε Κανονισμοῦ τῆς παρούσης Συμβάσεως.

Κανονισμὸς 4.

Ἔγκρισις Ἐγκαταστάσεως Ἀντιδραστῆρος.

Ἡ μελέτη, ἡ κατασκευή, οἱ κανόνες τῆς ἐποπτείας καὶ τῆς συναρμολογήσεως τῆς ἐγκαταστάσεως ἀντιδραστῆρος, θὰ ὑπόκεινται εἰς τὴν ἔγκρισιν καὶ θὰ ἱκανοποιοῦν τὴν Ἀρχήν καὶ θὰ λαμβάνωνται ὑπ' ὄψιν οἱ περιορισμοὶ οἵτινες θὰ ἐπιβληθοῦν εἰς τὰς ἐπιθεωρήσεις λόγῳ τῆς παρουσίας ραδιενεργείας.

Κανονισμὸς 5.

Καταλληλότης Ἐγκαταστάσεως Ἀντιδραστῆρος δι' Ὑπηρεσίαν ἐπὶ πλοίου.

Ἡ ἐγκατάστασις ἀντιδραστῆρος θὰ μελετᾶται λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν ὑπηρεσίας ἐπὶ πλοίου τόσον ὑπὸ συνήθεις, ὅσον καὶ ὑπὸ ἐκτάκτους περιστάσεις ναυσιπλοΐας.

Κανονισμὸς 6.

Ἀσφάλεια ἐκ ραδιενεργείας.

Ἡ Ἀρχὴ θὰ λαμβάνῃ μέτρα ἵνα ἐξασφαλίζεται ὅτι δὲν θὰ ὑπάρχῃ ἀδικαιολόγητος ραδιενέργεια ἢ ἕτεροι κίνδυνοι ἐκ τῆς πυρηνικῆς ἐνεργείας, ἐν πλῷ ἢ ἐντὸς λιμένος, διὰ τὸ πλήρωμα, τοὺς ἐπιβάτας, ἢ τὸ κοινόν, ἢ τὰς ἀρτηρίας ναυσιπλοΐας ἢ τὰς προμηθείας τροφίμων ἢ ὕδατος.

Κανονισμὸς 7.

Ἔκθεσις Ἀσφαλείας.

(α) Θὰ συντάσσεται Ἔκθεσις Ἀσφαλείας ἐπιτρέπουσα τὴν ἐκτίμησιν τῆς ἐγκαταστάσεως πυρηνικῆς ἐνεργείας καὶ τῆς ἀσφαλείας τοῦ πλοίου, ἵνα ἐξασφαλίζεται ὅτι δὲν ὑπάρχει ἀδικαιολόγητος ραδιενέργεια ἢ ἕτεροι κίνδυνοι ἐν πλῷ ἢ ἐντὸς λιμένος διὰ τὸ πλήρωμα, τοὺς ἐπιβάτας ἢ τὸ κοινόν, ἢ τὰς ἀρτηρίας ναυσιπλοΐας ἢ τὰς προμηθείας τροφίμων ἢ ὕδατος. Ἐὰν ἡ Ἀρχὴ μένῃ ἱκανοποιημένη θὰ ἐγκρίνῃ τὴν ἔκθεσιν ταύτην ἀσφαλείας ἥτις θὰ τηρῆται πάντοτε ἐνημερωμένη.

(β) Ἡ Ἔκθεσις Ἀσφαλείας θὰ τίθεται ἐγκαίρως ἐκ τῶν προτέρων εἰς τὴν διάθεσιν τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν τῶν χωρῶν τὰς ὁποίας πρόκειται νὰ ἐπισκεφθῇ πυρηνοκίνητον πλοῖον, εἰς τρόπον ὥστε νὰ δύνανται ταῦτα νὰ ἐκτιμῶσι τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου.

Κανονισμὸς 8.

Ἐγχειρίδιον Λειτουργίας.

Θὰ καταρτίζεται λεπτομερὲς 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.

Κανονισμὸς 9.

Ἐπιθεωρήσεις.

Ἡ ἐπιθεώρησις τῶν πυρηνοκινήτων πλοίων θὰ περιλαμβάνῃ τὰς ἐφαρμοστέας ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 7 τοῦ Κεφαλαίου, I, ἢ τῶν Κανονισμῶν 8, 9 καὶ 10 τοῦ Κεφαλαίου I, ἐξαιρέσει τῶν ἐπιθ ωρήσεων τῶν περιοριζομένων ἐκ τῆς παρουσίας ραδιενεργείας. Ἐπιπροσθέτως, αἱ ἐπιθεωρήσεις θὰ περιλαμβάνουν πᾶσαν εἰδικὴν ἀπαίτησιν τῆς Ἐκθέσεως Ἀσφαλείας καὶ εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις, παρὰ τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν 8 καὶ 10 τοῦ Κεφαλαίου 1, θὰ λαμβάνουν χώραν τοὐλάχιστον ἅπαξ τοῦ ἔτους.

Κανονισμὸς 10.

Πιστοποιητικά.

(α) Αἱ διατάξεις τῆς παραγράφου (α) τοῦ Κανονισμοῦ 12 τοῦ Κεφαλαίου I καὶ τοῦ Κανονισμοῦ 14 τοῦ Κεφαλαίου I δὲν θὰ ἐφαρμόζωνται εἰς τὰ πυρηνοκίνητα πλοῖα.

(β) Πιστοποιητικὸν καλούμενον Πιστοποιητικὸν Ἀσφαλείας Πυρηνοκινήτου Ἐπιβατηγοῦ 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) Πιστοποιητικόν, καλούμενον Πιστοποιητικὸν Ἀσφαλείας Πυρηνοκινήτου Φορτηγοῦ 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 Πιστοποιητικὰ Ἀσφαλείας Πυρηνοκινήτων Ἐπιβατηγῶν Πλοίων καὶ τὰ Πιστοποιητικὰ Ἀσφαλείας Πυρηνοκινήτων Φορτηγῶν Πλοίων θὰ ἀναγράφουν ὅτι : «Τὸ πλοῖον, τὸ ὁποῖον εἶναι πυρηνοκίνητον πληροῖ ὅλας τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κεφαλαίου VIII τῆς Συμβάσεως καὶ ἀνταποκρίνεται εἰς τὴν Ἔκθεσιν Ἀσφαλείας τὴν ἐγκριθεῖσαν διὰ τὸ πλοῖον».

(ε) Τὰ Πιστοποιητικὰ Ἀσφαλείας Πυρηνοκινήτων Ἐπιβατηγῶν Πλοίων καὶ τὰ Πιστοποιητικὰ Ἀσφαλείας Πυρηνοκινήτων Φορτηγῶν Πλοίων θὰ ἰσχύουν διὰ χρονικὴν περίοδον οὐχὶ μεγαλυτέραν τῶν 12 μηνῶν.

(στ) Τὰ Πιστοποιητικὰ Ἀσφαλείας Πυρηνοκινήτων Ἐπιβατηγῶν Πλοίων καὶ τὰ Πιστοποιητικὰ Ἀσφαλείας Πυρηνοκινήτων Φορτηγῶν Πλοίων θὰ ἐκδίδωνται 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.

Κανονισμὸς 11.

Εἰδικὸς Ἔλεγχος.

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 ἐξακριβώσεως ὅτι ὑπάρχει ἐπὶ τοῦ πλοίου Πιστοποιητικὸν Ἀσφαλείας Πυρηνοκινήτου Πλοίου ἐν ἰσχύϊ καὶ ὅτι δὲν ὑπάρχει ἀδικαιολόγητος ραδιενέργεια ἢ ἕτεροι κίνδυνοι ἐν πλῷ ἢ ἐντὸς τοῦ λιμένος, διὰ τὸ πλήρωμα, τοὺς ἐπιβάτας ἢ τὸ κοινόν, ἢ τὰς ἀρτηρίας ναυσιπλοΐας ἢ τὰς προμηθείας τροφίμων ἢ ὕδατος.

Κανονισμὸς 12.

Ἀτυχήματα.

Εἰς τὴν περίπτωσιν συμβάντος τὸ ὁποῖον δυνατὸν νὰ προκαλέσῃ κίνδυνον εἰς τὴν περιοχήν, ὁ πλοίαρχος τοῦ πυρηνοκινήτου πλοίου θὰ εἰδοποιήσῃ ἀμέσως τὴν ἁρμοδίαν Κυβερνητικὴν Ἀρχήν τῆς χώρας εἰς τὰ ὕδατα τῆς ὁποίας τὸ πλοῖον εὑρίσκεται ἢ εἰς τὰ ὕδατα τῆς ὁποίας τὸ πλοῖον πλησιάζει εἰς κατάστασιν ἀβαρίας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.

Ὑπόδειγμα Πιστοποιητικοῦ Ἀσφαλείας δι' Ἐπιβατηγὰ Πλοῖα

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

(Ἐπίσημος Σφραγίς) (Ἐκδίδον Κράτος)

ἕνα

διὰ————διεθνῆ πλοῦν

βραχύν

Ἐκδοθὲν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ, 1960

Ὄνομα Πλοίου	Διεθνὲς διακριτικὸν σῆμα	Λιμὴν νηολογήσεως	Ὁλικὴ χωρητικότης	Λεπτομέρειαι ταξιδίου, ἐὰν ὑπάρχουν, ὑπὸ τοὺς ὅρους τοῦ Κανονισμοῦ 27 (γ) (VI) τοῦ Κεφαλαίου III	Ἡμερομηνία κατὰ τὴν ὁποίαν ἐτοποθετήθη ἡ τροπίς. (Βλέπε 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 ἡ ἐπιθεώρησις ἀπέδειξεν ὅτι τὸ πλοῖον πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Κανονισμῶν τῶν προσηρτημένων εἰς τὴν ρηθεῖσαν Σύμβασιν, ὅσον ἀφορᾷ :

(1) Τὸ κατασκεύασμα τοῦ σκάφους, τοὺς κυρίους καὶ βοηθητικοὺς λέβητας, τὰ λοιπὰ σκεύη πιέσεως καὶ τὰς μηχανάς.

(2) τὰς διατάξεις καὶ λεπτομερείας τῆς στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως.

(3) Τὰς ἀκολούθους ἐμφόρτους ἰσάλους στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως :

Ἐμφορτοι ἴσαλοι στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως, καθορισθεῖσαι καὶ σημανθεῖσαι ἐπὶ τῆς πλευρᾶς περὶ τὸ μέσον τοῦ πλοίου (Κανονισμὸς 11 τοῦ Κεφαλαίου II)	Ὕψος ἐξάλων	Ἐφαρμόζεται ὅταν οἱ χῶροι ἐπιβατῶν περιλαμβάνουν τοὺς κάτωθι χώρους, δυναμένους νὰ χρησιμοποιηθοῦν ἐναλλακτικῶς εἴτε δι' ἐπιβάτας, εἴτε διὰ φορτία
C 1	.....	.....
C 2	.....	.....
C 3	.....	.....

III. Ὅτι τὰ σωστικὰ μέσα ἐπαρκοῦν διὰ συνολικὸν ἀριθμὸν
..... ἀτόμων κατ' ἀνώτατον ὅριον, ἤτοι :
..... σωσίβιοι λέμβοι (συμπεριλαμβάνουσαι .....σωσιβίους λέμβους μετὰ κινητῆρος) ἱκαναὶ νὰ φέρουν..... ἄτομα, καὶ.....σωσίβιοι λέμβοι μετὰ κινητῆρος ἐφωδιασμέναι διὰ ραδιοτηλεγραφικῆς συσκευῆς (συμπεριλαμβανόμεναι εἰς τὸν ἀνωτέρω ἀναφερόμενον συνολικὸν ἀριθμὸν σωσιβίων λέμβων) καὶ .....σωσίβιοι λέμβοι μετὰ κινητῆρος ἐφωδιασμέναι διὰ προβολέως μόνον (συμπεριλαμβανόμεναι ἐπίσης εἰς τὸν ἀνωτέρω ἀναφερόμενον συνολικὸν ἀριθμὸν σωσιβίων λέμβων), ἀπαιτοῦσαι.....πτυχιούχους ἄνδρας σωσιβίων λέμβων.
..... σωσίβιοι σχεδίαι, διὰ τὰς ὁποίας ἀπαιτοῦνται ἐγκεκριμένα μέσα καθαιρέσεως, ἱκαναί νὰ φέρουν.....ἄτομα, καὶ
..... σωσίβιοι σχεδίαι, διὰ τὰς ὁποίας δὲν ἀπαιτοῦνται ἐγκεκριμένα μέσα καθαιρέσεως, ἱκαναί νὰ φέρουν.....ἄτομα.
..... πλευστικαὶ συσκευαὶ ἱκαναὶ νὰ ὑποβαστάζουν.....ἄτομα.
..... κυκλικὰ σωσίβια
..... σωσίβιοι ζῶναι.

IV. Ὅτι αἱ σωσίβιοι λέμβοι καὶ αἱ σωσίβιοι σχεδίαι εἶναι ἐφωδιασμέναι συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν.

V. Ὅτι τὸ πλοῖον εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ μιᾶς ὁρμιδοβόλου συσκευῆς καὶ φορητῆς συσκευῆς ἀσυρμάτου διὰ πλωτὸν σωστικὸν μέσον συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν.

VI. Ὅτι τὸ πλοῖον πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Κανονισμῶν ὅσον ἀφορᾷ τὰς ραδιοτηλεγραφικὰς ἐγκαταστάσεις, ἤτοι :

	Ἀπαιτούμενα κατὰ τοὺς Κανονισμοὺς	Διατιθέμενα ἐν τῷ πλοίῳ
Ὥραι ἀκροάσεως ἀσυρματιστοῦ	.....	.....
Ἀριθμὸς ἀσυρματιστῶν	.....	.....
Ἐὰν ὑπάρχῃ αὐτόματος δέκτης σήματος κινδύνου	.....	.....
Ἐὰν ὑπάρχῃ κυρία ἐγκατάστασις	.....	.....
Ἐὰν ὑπάρχῃ ἐφεδρικὴ ἐγκατάστασις	.....	.....
Ἐὰν ὁ κύριος καὶ ὁ ἐφεδρικὸς πομπὸς εἶναι ἠλεκτρικῶς κεχωρισμένοι ἢ συνδυασμένοι ...	.....	.....
Ἐὰν ὑπάρχῃ ραδιογωνιόμετρον.	.....	.....
Ἀριθμὸς ἐπιβατῶν διὰ τὸν ὁποῖον ἐξεδόθη τὸ παρὸν πιστοποιητικόν	.....	.....

VII. Ὅτι ἡ λειτουργία τῶν ραδιοτηλεγραφικῶν ἐγκαταστάσεων διὰ τὰς σωσιβίους λέμβους μετὰ κινητῆρος καὶ (ἢ) τῆς φορητῆς συσκευῆς ἀσυρμάτου διὰ πλωτὸν σωσίβιον μέσον, ἐὰν ὑπάρχῃ, ἀνταποκρίνεται εἰς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν.

VIII. Ὅτι τὸ πλοῖον συμμορφοῦται πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν ὅσον ἀφορᾷ τὰς συσκευὰς ἐντοπισμοῦ καὶ σβέσεως πυρκαϊᾶς καὶ ὅτι εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ πλοϊκῶν φώτων καὶ σχημάτων, κλίμακος πλοηγοῦ καὶ μέσων ἐκπομπῆς ἠχητικῶν σημάτων καὶ σημάτων κινδύνου, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν καθὼς καὶ τοὺς Διεθνεῖς Κανονισμοὺς Ἀποφυγῆς Συγκρούσεων.

IX. Ὅτι τὸ πλοῖον συμμορφοῦται πρὸς ὅλας τὰς ἄλλας διατάξεις τῶν Κανονισμῶν, ὅσοι τούτων ἐφαρμόζονται ἐπ' αὐτοῦ.

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἐκδίδεται κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς..... Κυβερνήσεως.

Ἰσχύει μέχρι.....
Ἐξεδόθη ἐν.....τῇ.....19
Ἔπεται ἡ σφραγὶς ἢ ἡ ὑπογραφὴ τῆς ἐξουσιοδοτημένης διὰ τὴν ἔκδοσιν τοῦ πιστοποιητικοῦ Ἀρχῆς.

(Σφραγὶς)

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.

(Ὑπογραφὴ)

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ : Θὰ ἀρχῇ νὰ ἀναγράφεται τὸ ἔτος κατὰ τὸ ὁποῖον ἐτοποθετήθη ἡ τρόπις, 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 μετατροπήν, ὡς προβλέπεται εἰς τὸν Κανονισμὸν 1 (β) (I) τοῦ Κεφαλαίου II τῆς Συμβάσεως, θὰ ἀναφέρεται ἡ ἡμερομηνία ἐνάρξεως τῶν ἐργασιῶν τῆς μετατροπῆς.

Ὑπόδειγμα Πιστοποιητικοῦ Ἀσφαλείας Κατασκευῆς διὰ Φορτηγὰ Πλοῖα.

Πιστοποιητικὸν Ἀσφαλείας Κατασκευῆς Φορτηγοῦ Πλοίου.

(Ἐπίσημος Σφραγὶς) (Ἐκδίδον Κράτος)

Ἐκδοθὲν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ, 1960.

Ὄνομα πλοίου	Διεθνὲς διακριτικὸν σῆμα	Λιμὴν νηολογήσεως	Ὁλικὴ χωρητικότης	Ἡμερομηνία κατὰ τὴν ὁποίαν ἐτοποθετήθη ἡ τρόπις (Βλέπε κατωτέρω σημειωσιν).

Ἡ Κυβέρνησις (Ὄνομα Κυβερνήσεως) πιστοποιεῖ :

Ὁ ὑπογεγραμμένος (Ὄνομα) πιστοποιῶ :

Ὅτι τὸ ἀνωτέρω ἀναφερόμενον πλοῖον ἔχει δεόντως ἐπιθεωρηθῆ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 10 τοῦ Κεφαλαίου Ι τῆς ἀνωτέρω ἀναφερομένης Συμβάσεως καὶ ὅτι ἡ ἐπιθεώρησις ἀπέδειξεν ὅτι ἡ κατάστασις 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 ΙΙ (ἐκτὸς τῶν ἀναφερομένων εἰς τὰς συσκευὰς σβέσεως πυρκαϊᾶς καὶ τῶν καθοριζομένων διὰ τὸν ἔλεγχον πυρκαϊᾶς).

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἐκδίδεται κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς .....Κυβερνήσεως.

Ἰσχύει μέχρι τῆς .....

Ἐξεδόθη ἐν .....τῇ .....19 ..

Ἕπεται ἡ σφραγὶς ἢ ἡ ὑπογραφὴ τῆς ἐξουσιοδοτημένης διὰ τὴν ἔκδοσιν τοῦ πιστοποιητικοῦ Ἀρχῆς.

(Σφραγὶς)

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.

(Ὑπογραφὴ)

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ : Θὰ ἀρκῇ νὰ ἀναγράφεται τὸ ἔτος κατὰ τὸ ὁποῖον ἐτοποθετήθη ἡ τρόπις, ἐξαιρέσει τοῦ ἔτους 1952 καὶ τοῦ ἔτους ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ 1960, διὰ τὴν περίπτωσιν τῶν ὁποίων θὰ ἀναφέρεται ἡ πραγματικὴ ἡμερομηνία.

Ὑπόδειγμα Πιστοποιητικοῦ Ἀσφαλείας Ἐξαρτισμοῦ διὰ Φορτηγὰ Πλοῖα.

Πιστοποιητικὸν Ἀσφαλείας Ἐξαρτισμοῦ Φορτηγοῦ Πλοίου.

(Ἐπίσημος Σφραγὶς) (Ἐκδίδον Κράτος)

Ἐκδοθὲν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ 1960.

Ὄνομα πλοίου	Διεθνὲς διακριτικὸν σῆμα	Λιμὴν νηολογήσεως	Ὁλικὴ χωρητικότης	Ἡμερομηνία κατὰ τὴν ὁποίαν ἐτοποθετήθη ἡ τρόπις (Βλέπε κατωτέρω σημειωσιν)

Ἡ Κυβέρνησις (Ὄνομα Κυβερνήσεως) πιστοποιεῖ :

Ὁ Ὑπογεγραμμένος (Ὄνομα) πιστοποιῶ :

Ι. Ὅτι τὸ ἀνωτέρω ἀναφερόμενον πλοῖον ἔχει δεόντως ἐπιθεωρηθῆ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς ἀνωτέρω ἀναφερομένης Συμβάσεως.

ΙΙ. Ὅτι ἡ ἐπιθεώρησις ἀπέδειξεν ὅτι τὰ σωστικὰ μέσα ἐπαρκοῦν διὰ συνολικὸν ἀριθμὸν ..... ἀτόμων κατ' ἀνώτατον ὅριον, ἤτοι :

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ : Θὰ ἀρκῇ νὰ ἀναγράφεται τὸ ἔτος κατὰ τὸ ὁποῖον ἐτοποθετήθη ἡ τρόπις, ἐξαιρέσει τοῦ ἔτους 1952 καὶ τοῦ ἔτους ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ 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 κινητῆρος (συμπεριλαμβανόμεναι εἰς τὸν ἀνωτέρω ἀναφερόμενον συνολικὸν ἀριθμὸν σωσιβίων λέμβων) συμπεριλαμβάνουσαι..... σωσιβίους λέμβους μετὰ κινητῆρος, ἐφωδιασμένας διὰ ραδιοτηλεγραφικῆς ἐγκαταστάσεως καὶ προβολέως, καὶ .....σωσιβίους λέμβους μετὰ κινητῆρος, ἐφωδιασμένας διὰ προβολέως μόνον.

.....σωσίβιοι σχεδίαι, διὰ τὰς ὁποίας ἀπαιτοῦνται ἐγκεκριμένα μέσα καθαιρέσεως, ἱκαναὶ νὰ φέρουν .....ἄτομα, καὶ

.....σωσίβιοι σχεδίαι διὰ τὰς ὁποίας δὲν ἀπαιτοῦνται ἐγκεκριμένα μέσα καθαιρέσεως, ἱκαναὶ νὰ φέρουν .....ἄτομα.

.....κυκλικὰ σωσίβια.

.....σωσίβιοι ζῶναι.

ΙΙΙ. Ὅτι αἱ σωσίβιοι λέμβοι καὶ αἱ σωσίβιοι σχεδίαι εἶναι ἐφωδιασμέναι συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν τῶν προσηρτημένων εἰς τὴν Σύμβασιν.

ΙV. Ὅτι τὸ πλοῖον εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ μιᾶς ὁρμιδοβόλου συσκευῆς καὶ φορητῆς συσκευῆς ἀσυρμάτου διὰ πλωτὸν 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, ὅσαι ἐφαρμόζονται ἐπὶ τούτου.

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἐκδίδεται κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς .....Κυβερνήσεως.

Ἰσχύει μέχρι τῆς .....

Ἐξεδόθη ἐν.....τῇ.....19..

Ἕπεται ἡ σφραγὶς ἢ ὑπογραφὴ τῆς ἐξουσιοδοτημένης διὰ τὴν ἔκδοσιν τοῦ πιστοποιητικοῦ Ἀρχῆς.

(Σφραγὶς)

Ἐὰν τὸ πιστοποιητικὸν εἶναι ὑπογεγραμμένον προστίθεται ἡ ἀκόλουθος παράγραφος :

Ὁ ὑπογεγραμμένος δηλῶ ὅτι εἶμαι δεόντως ἐξουσιοδοτημένος ὑπὸ τῆς ρηθείσης Κυβερνήσεως ὅπως ἐκδώσω τὸ παρὸν πιστοποιητικόν :

(Ὑπογραφὴ)

Ὑπόδειγμα Πιστοποιητικοῦ Ἀσφαλείας Ραδιοτηλεφωνίας διὰ Φορτηγὰ Πλοῖα.

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

(Ἐπίσημος Σφραγὶς) (Ἐκδίδον Κράτος)

Ἐκδοθὲν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ 1960.

Ὄνομα πλοίου	Διεθνὲς διακριτικὸν σῆμα	Λιμὴν νηολογήσεως	Ὁλικὴ χωρητικότης	Ἡμερομηνία κατὰ τὴν ὁποίαν ἐτοποθετήθη ἡ τρόπις (Βλέπε κατωτέρω σημείωσιν)

Ἡ Κυβέρνησις (Ὄνομα Κυβερνήσεως) πιστοποιεῖ :
Ὁ ὑπογεγραμμένος (Ὄνομα) πιστοποιῶ :

I. Ὅτι 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
Ὧραι ἀκροάσεως		
Ἀριθμὸς χειριστῶν		

II. Ὅτι ἡ λειτουργία τῆς φορητῆς ραδιοτηλεφωνικῆς συσκευῆς διὰ πλωτὸν σωστικὸν μέσον, ἐὰν ὑπάρχῃ τοιαύτη, ἀντοποκρίνεται εἰς τὰς διατάξεις τῶν ρηθέντων Κανονισμῶν.

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἐκδίδεται κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς .....Κυβερνήσεως.
Ἰσχύει μέχρι τῆς.....
Ἐξεδόθη ἐν.....τῇ.....19..
Ἔπεται ἡ σφραγὶς ἢ ἡ ὑπογραφὴ τῆς ἐξουσιοδοτημένης διὰ τὴν ἔκδοσιν τοῦ πιστοποιητικοῦ Ἀρχῆς.

(Σφραγὶς)

Ἐὰν τὸ πιστοποιητικὸν εἶναι ὑπογεγραμμένον, προστίθεται ἡ ἀκόλουθος παράγραφος :
Ὁ ὑπογεγραμμένος δηλῶ ὅτι εἶμαι δεόντως ἐξουσιοδοτημένος ὑπὸ τῆς ρηθείσης Κυβερνήσεως ὅπως ἐκδώσω τὸ παρὸν πιστοποιητικόν.

(Ὑπογραφὴ)

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ : Θὰ ἀρκῇ νὰ ἀναγράφεται τὸ ἔτος κατὰ τὸ ὁποῖον ἐτοποθετήθη ἡ τρόπις, ἐξαιρέσει τοῦ ἔτους 1952 καὶ τοῦ ἔτους ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ 1960, διὰ τὴν περίπτωσιν τῶν ὁποίων θὰ ἀναγράφεται ἡ πραγματικὴ ἡμερομηνία.

Ὑπόδειγμα Πιστοποιητικοῦ Ἀσφαλείας Ραδιοτηλεγραφίας διὰ Φορτηγὰ Πλοῖα

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΙΑΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

(Ἐπίσημος Σφραγὶς) (Ἐκδίδον Κράτος)
Ἐκδοθὲν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ 1960,

Ὄνομα πλοίου	Διεθνὲς διακριτικὸν Σῆμα	Λιμὴν νηολογήσεως	Ὁλικὴ χωρητικότης	Ἡμερομηνία κατὰ τὴν ὁποίαν ἐτοποθετήθη ἡ τρόπις (Βλέπε κατωτέρω σημείωσιν)

Ἡ Κυβέρνησις (Ὄνομα Κυβερνήσεως) πιστοποιεῖ :
Ὁ ὑπογεγραμμένος (Ὄνομα) πιστοποιῶ :

I. Ὅτι 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
Ὧραι ἀκροάσεως ἀσυρματιστοῦ	
Ἀριθμὸς ἀσυρματιστῶν	
Ἐὰν ὑπάρχῃ αὐτόματος δέκτης σήματος κινδύνου	
Ἐὰν ὑπάρχῃ κυρία ἐγκατάστασις	
Ἐὰν ὑπάρχῃ ἐφεδρικὴ ἐγκατάστασις	
Ἐὰν ὁ κύριος καὶ ὁ ἐφεδρικὸς πομπὸς εἶναι ἠλεκτρικῶς κεχωρισμένοι ἢ συνδυασμένοι	
Ἐὰν ὑπάρχῃ ραδιογωνιόμετρον	

II. Ὅτι ἡ λειτουργία τῶν ραδιοτηλεγραφικῶν ἐγκαταστάσεων διὰ τὰς σωσιβίους λέμβους μετὰ κινητῆρος καὶ (ἢ) τῆς φορητῆς συσκευῆς ἀσυρμάτου διὰ πλωτὸν σωστικὸν μέσον, ἐὰν ὑπάρχῃ αὕτη, ἀνταποκρίνεται εἰς τὰς διατάξεις τῶν ρηθέντων Κανονισμῶν.

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἐκδίδεται κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς .....Κυβερνήσεως.
Ἰσχύει μέχρι τῆς.....
Ἐξεδόθη ἐν.....τῇ.....19..
Ἔπεται ἡ σφραγὶς ἢ ἡ ὑπογραφὴ τῆς ἐξουσιοδοτημένης διὰ τὴν ἔκδοσιν τοῦ πιστοποιητικοῦ Ἀρχῆς.

(Σφραγὶς)

Ἐὰν τὸ πιστοποιητικὸν εἶναι ὑπογεγραμμένον, προστίθεται ἡ ἀκόλουθος παράγραφος :
Ὁ ὑπογεγραμμένος δηλῶ ὅτι εἶμαι δεόντως ἐξουσιοδοτημένος ὑπὸ τῆς ρηθείσης Κυβερνήσεως ὅπως ἐκδώσω τὸ παρὸν πιστοποιητικόν.

(Ὑπογραφὴ)

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ : Θὰ ἀρκῇ νὰ ἀναγράφεται τὸ ἔτος κατὰ τὸ ὁποῖον ἐτοποθετήθη ἡ τρόπις, ἐξαιρέσει τοῦ ἔτους 1952 καὶ τοῦ ἔτους ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ, 1960, διὰ τὴν περίπτωσιν τῶν ὁποίων θὰ ἀναφέρεται ἡ πραγματικὴ ἡμερομηνία.

Ὑπόδειγμα Πιστοποιητικοῦ Ἀπαλλαγῆς

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΠΑΛΛΑΓΗΣ

(Ἐπίσημος Σφραγὶς) (Ἐκδίδον Κράτος)
Ἐκδοθὲν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ 1960.

Ὄνομα πλοίου	Διεθνὲς Διακριτικὸν Σῆμα	Λιμὴν νηολογήσεως	Ὁλικὴ χωρητικότης

Ἡ Κυβέρνησις (Ὄνομα Κυβερνήσεως) πιστοποιεῖ :
Ὁ ὑπογεγραμμένος (Ὄνομα) πιστοποιῶ :

Ὅτι 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 ὅρους, ἐὰν ὑπάρχουν, ὑπὸ τοὺς ὁποίους χορηγεῖται 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..
Ἔπεται ἡ σφραγὶς ἢ ἡ ὑπογραφὴ τῆς ἐξουσιοδοτημένης διὰ τὴν ἔκδοσιν τοῦ πιστοποιητικοῦ Ἀρχῆς.

(Σφραγὶς)

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.

(Ὑπογραφὴ)

Ὑπόδειγμα Πιστοποιητικοῦ Ἀσφαλείας διὰ Πυρηνοκίνητα Ἐπιβατηγὰ Πλοῖα

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΥΡΗΝΟΚΙΝΗΤΟΥ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

(Ἐπίσημος Σφραγὶς) (Ἐκδίδον Κράτος)
Ἐκδοθὲν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς

ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ 1960.

Ὄνομα πλοίου	Διεθνὲς διακριτικὸν Σῆμα	Λιμὴν νηολογήσεως	Ὁλικὴ χωρητικότης	Λεπτομέρ. ταξιδίου, ἐὰν ὑπάρχουν, ὑπὸ τοὺς ὅρους τοῦ Κανονισμοῦ 27 (γ) (VI) τοῦ Κ φαλαίου III	Ἡμερομηνία κατὰ τὴν ὁποίαν ἐτοποθετήθη ἡ τρόπις (Βλέπε 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 πυρηνοκίνητον, πληροῖ ὅλας τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κεφαλαίου VIII τῆς Συμβάσεως καὶ συμμορφοῦται πρὸς τὴν Ἔκθεσιν Ἀσφαλείας τὴν ἐγκριθεῖσαν διὰ τὸ πλοῖον.

III. Ὅτι ἡ ἐπιθεώρησις ἀπέδειξεν ὅτι τὸ πλοῖον πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Κανονισμῶν τῶν προσηρτημένων εἰς τὴν ρηθεῖσαν Σύμβασιν ὅσον ἀφορᾷ :

(1) τὸ κατασκεύασμα τοῦ σκάφους, τοὺς κυρίους καὶ βοηθητικοὺς λέβητας καὶ λοιπὰ σκεύη πιέσεως καὶ τὰς μηχανάς.

(2) τὰς διατάξεις καὶ λεπτομερείας τῆς στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως.

(3) τὰς ἀκολούθους ἐμφόρτους ἰσάλους στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως :

Ἐμφορτοι ἴσαλοι στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως καθορισθεῖσαι καὶ σημανθεῖσαι ἐπὶ τῆς πλευρᾶς περὶ τὸ μέσον τοῦ πλοίου (Κανονισμὸς 11 τοῦ Κεφαλαίου II)	Ὕψος ἐξάλων	Ἐφαρμόζεται ὅταν οἱ χῶροι 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 ὅριον, ἤτοι :
.....σωσίβιοι λέμβοι (συμπεριλαμβάνουσαι.... σωσιβίους λέμβους μετὰ κινητῆρος) ἱκαναὶ νὰ φέρουν..... ἄτομα , καὶ..... σωσίβιοι λέμβοι ἐφωδιασμέναι διὰ ραδιοτηλεγραφικῆς ἐγκαταστάσεως καὶ προβολέως (περιλαμβανόμεναι εἰς τὸν ἀνωτέρω ἀναφερόμενον συνολικὸν ἀριθμὸν σωσιβίων λέμβων) καὶ..... σωσίβιοι λέμβοι μετὰ κινητῆρος ἐφωδιασμέναι διὰ προβολέως μόνον (ἐπίσης συμπεριλαμβανόμεναι εἰς τὸν ἀνωτέρω ἀναφερόμενον συνολικὸν ἀριθμὸν σωσιβίων λέμβων), ἀπαιτοῦσαι .....πτυχιούχους ἄνδρας σωσιβίων λέμβων.
.....σωσίβιοι σχεδίαι διὰ τὰς ὁποίας ἀπαιτοῦνται ἐγκεκριμένα μέσα καθαιρέσεως, ἱκαναὶ νὰ φέρουν..... ἄτομα, καὶ
.....σωσίβιοι σχεδίαι διὰ τὰς ὁποίας δὲν ἀπαιτοῦνται ἐγκεκριμένα μέσα καθαιρέσεως, ἱκαναὶ νὰ φέρουν..... ἄτομα
.....πλευστικαὶ συσκευαὶ ἱκαναὶ νὰ ὑποβαστάζουν ..... ἄτομα.
.....κυκλικὰ σωσίβια.
.....σωσίβιοι ζῶναι.

V. Ὅτι αἱ σωσίβιοι λέμβοι καὶ αἱ σωσίβιοι σχεδίαι εἶναι ἐφωδιασμέναι συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν.

VI. Ὅτι τὸ πλοῖον εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ μιᾶς ὁρμιδοβόλου συσκευῆς καὶ διὰ φορητῆς συσκευῆς ἀσυρμάτου διὰ πλωτὸν σωσίβιον, μέσον, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν.

VII. Ὅτι τὸ πλοῖον πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Κανονισμῶν ὅσον ἀφορᾷ τὰς ραδιοτηλεγραφικὰς ἐγκαταστάσεις, ἤτοι :

	Ἀπαιτούμενα κατὰ τοὺς Κανονισμοὺς	Διατιθέμενα ἐν τῷ πλοίῳ
Ὧραι ἀκροάσεως ἀσυρματιστοῦ ..	....	....
Ἀριθμὸς ἀσυρματιστῶν	....	....
Ἐὰν ὑπάρχῃ αὐτόματος δέκτης σήματος κινδύνου	....	....
Ἐὰν ὑπάρχῃ κυρία ἐγκ τάστασις	....	....
Ἐὰν ὑπάρχῃ ἐφεδρικὴ ἐγκατάστασις	....	....
Ἐὰν ὁ κύριος καὶ ὁ ἐφεδρικὸς πομπὸς εἶναι ἠλεκτρικῶς κεχωρισμένοι ἢ συνδυασμένοι.....	....	....
Ἐὰν ὑπάρχῃ ραδιογωνιόμετρον....	....	....
Ἀριθμὸς ἐπιβατῶν διὰ τὸν ὁποῖον ἐξεδόθη τὸ πιστοποιητικὸν	....	....

VIII. Ὅτι ἡ λειτουργία τῶν ραδιοτηλεγραφικῶν ἐγκαταστάσεων διὰ τὰς σωσιβίους λέμβους μετὰ κινητῆρος καὶ (ἢ) τῆς φορητῆς συσκευῆς ἀσυρμάτου διὰ πλωτὸν σωσίβιον, μέσον, ἐὰν ὑπάρχῃ 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, κλίμακος πλοηγοῦ 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 ὅλας τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν, ὅσοι ἐφαρμόζονται ἐπὶ τούτου.

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἐκδίδεται κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς..... Κυβερνήσεως.
Ἰσχύει μέχρι .....
Ἐξεδόθη ἐν.....τῇ.....19...
Ἔπεται ἡ σφραγὶς ἢ ἡ ὑπογραφὴ τῆς ἐξουσιοδοτημένης διὰ τὴν ἔκδοσιν τοῦ πιστοποιητικοῦ Ἀρχῆς.

(Σφραγὶς)

Ἐὰν τὸ πιστοποιητικὸν εἶναι ὑπογεγραμμένον, προστίθεται ἡ ἀκόλουθος παράγραφος.

Ὁ ὑπογεγραμμένος δηλῶ ὅτι εἶμαι δεόντως ἐξουσιοδοτημένος ὑπὸ τῆς ρηθείσης Κυβερνήσεως ὅπως ἐκδώσω τὸ παρὸν πιστοποιητικόν.

(Ὑπογραφὴ)

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ : Θὰ ἀρκῇ νὰ ἀναγράφεται τὸ ἔτος κατὰ τὸ ὁποῖον ἐτοποθετήθη ἡ τρόπις, ἐξαιρέσει τοῦ ἔτους 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 μετατροπήν, ὡς προβλέπεται εἰς τὸν Κανονισμὸν 1 (β) (Ι) τοῦ Κεφαλαίου ΙΙ τῆς Συμβάσεως, θὰ ἀναφέρεται ἡ ἡμερομηνία ἐνάρξεως τῶν ἐργασιῶν τῆς μετατροπῆς.

Ὑπόδειγμα Πιστοποιητικοῦ Ἀσφαλείας Πυρηνοκινήτου Φορτηγοῦ Πλοίου.

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΥΡΗΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

(Ἐπίσημος Σφραγὶς) (Ἔκδιδον Κράτος)

Ἐκδοθὲν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς

ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ 1960.

Ὄνομα πλοίου	Διεθνὲς διακριτικὸν Σῆμα	Λιμὴν νηολογήσεως	Ὁλικὴ χωρητικότης	Ἡμερομηνία κατὰ τὴν ὁποίαν ἐτοποθετήθη ἡ τρόπις (Βλέπε κατωτέρω σημείωσιν)

Ἡ Κυβέρνησις (Ὄνομα Κυβερνήσεως) πιστοποιεῖ :
Ὁ ὑπογεγραμμένος (Ὄνομα) πιστοποιῶ :

I. Ὅτι τὸ ἀνωτέρω ἀναφερόμενον πλοῖον ἔχει δεόντως ἐπιθεωρηθῇ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς ἀνωτέρω ἀναφερομένης Συμβάσεως.

II. Ὅτι τὸ πλοῖον, τὸ ὁποῖον εἶναι πυρηνοκίνητον, πληροῖ ὅλας τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κεφαλαίου VIII τῆς Συμβάσεως καὶ συμμορφοῦται πρὸς τὴν Ἔκθεσιν 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 Ι τῆς Συμβάσεως, ὅσον ἀφορᾷ τὸ σκάφος, τὰς μηχανὰς καὶ τὸν ἐξαρτισμὸν καὶ πληροῖ τὰς σχετικὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κεφαλαίου ΙΙ.

IV. Ὅτι τὰ σωστικὰ μέσα ἐπαρκοῦν διὰ συνολικὸν ἀριθμὸν
.....ἀτόμων κατ' ἀνώτατον ὅριον, ἤτοι
.....σωσίβιοι λέμβοι εἰς τὴν ἀριστερὰν πλευρὰν ἱκαναὶ νὰ φέρουν..... ἄτομα.
.....σωσίβιοι λέμβοι εἰς τὴν δεξιὰν πλευρὰν ἱκαναὶ νὰ φέρουν..... ἄτομα.
.....σωσίβιοι λέμβοι μετὰ κινητῆρος (συμπεριλαμβανόμεναι, εἰς τὸν ἀνωτέρω ἀναφερόμενον συνολικὸν ἀριθμὸν) συμπεριλαμβάνουσαι ..... σωσιβίους λέμβους μετὰ κινητῆρος ἐφωδιασμένας διὰ ραδιοτηλεγραφικῆς ἐγκαταστάσεως καὶ προβολέως, καὶ ..... σωσιβίους λέμβους μετὰ κινητῆρος ἐφωδιασμένας διὰ προβολέως μόνον,
.....σισίβιοι σχεδίαι διὰ τὰς ὁποίας ἀπαιτοῦνται ἐγκεκριμένα μέσα καθαιρέσεως, ἱκαναὶ νὰ φέρουν..... ἄτομα, καὶ
.....σωσίβιοι σχεδίαι διὰ τὰς ὁποίας δὲν ἀπαιτοῦνται ἐγκεκριμένα μέσα καθαιρέσεως, ἱκαναὶ νὰ φέρουν..... ἄτομα.
.....κυκλικὰ σωσίβια.
.....σωσίβιοι ζῶναι.

V. Ὅτι αἱ σωσίβιοι λέμβοι καὶ αἱ σωσίβιοι σχεδίαι εἶναι ἐφωδιασμέναι διὰ τῶν ἐφοδίων τῶν καθοριζομένων εἰς τοὺς Κανονισμοὺς τοὺς προσηρτημένους εἰς τὴν Σύμβασιν.

VI. Ὅτι τὸ πλοῖον εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ μιᾶς ὁρμιδοβόλου συσκευῆς καὶ φορητῆς συσκευῆς ἀσυρμάτου διὰ πλωτὸν σωστικὸν μέσον συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν.

VII. Ὅτι τὸ πλοῖον πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Κανονισμῶν ὅσον ἀφορᾷ τὰς ραδιοτηλεγραφικὰς ἐγκαταστάσεις, ἤτοι :

	Ἀπαιτούμενα κατὰ τοὺς Κανονισμοὺς	Διατιθέμενα ἐν τῷ πλοίῳ
Ὧραι ἀκροάσεως ἀσυρματιστοῦ ...	....	....
Ἀριθμὸς ἀσυρματιστῶν	....	....
Ἐὰν ὑπάρχῃ αὐτόματος δέκτης σήματος κινδύνου	....	....
Ἐὰν ὑπάρχῃ κυρία ἐγκατάστασις ..	....	....
Ἐὰν ὑπάρχῃ ἐφεδρικὴ ἐγκατάστασις	....	....
Ἐὰν ὁ κύριος καὶ ὁ ἐφεδρικὸς πομπὸς εἶναι ἠλεκτρικῶς κεχωρισμένοι ἢ συνδυασμένοι	....	....
Ἐὰν ὑπάρχῃ ραδιογωνιόμετρον....	....	....

VIII. Ὅτι ἡ λειτουργία τῶν ραδιοτηλεγραφικῶν ἐγκαταστάσεων διὰ τὰς σωσιβίους λέμβους μετὰ κινητῆρος καὶ (ἢ) τῆς φορητῆς συσκευῆς ἀσυρμάτου, διὰ πλωτὸν σωσίβιον μέσον, ἐὰν ὑπάρχῃ αὕτη, ἀνταποκρίνεται εἰς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν.

IX. Ὅτι ἡ ἐπιθεώρησις ἀπέδειξεν ὅτι τὸ πλοῖον συμμορφοῦται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς ρηθείσης Συμβάσεως, ὅσον ἀφορᾷ τὰς συσκευὰς σβέσεως πυρκαϊᾶς καὶ εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ πλοϊκῶν φανῶν καὶ σχημάτων, κλίμακος πλοηγοῦ 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 ὅλας τὰς ἄλλας διατάξεις τῶν Κανονισμῶν, ὅσοι ἐφαρμόζονται ἐπὶ τούτου.

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἐκδίδεται κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς.....Κυβερνήσεως.
Ἰσχύει μέχρι.....
Ἐξεδόθη ἐν.....τῇ.....19...
Ἔπεται ἡ σφραγὶς ἢ ἡ ὑπογραφὴ τῆς ἐξουσιοδοτημένης διὰ τὴν ἔκδοσιν τοῦ πιστοποιητικοῦ Ἀρχῆς.

(Σφραγὶς)

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.

(Ὑπογραφὴ)

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ : Θὰ ἀρκῇ νὰ ἀναγράφεται τὸ ἔτος κατὰ τὸ ὁποῖον ἐτοποθετήθη ἡ τρόπις, ἐξαιρέσει τοῦ ἔτους ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ 1960, διὰ τὴν περίπτωσιν τῶν ὁποίων θὰ ἀναφέρεται ἡ πραγματικὴ ἡμερομηνία.

Η ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ

ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΕΙ ΟΤΙ:

Ἀπὸ 1 Ἰανουαρίου 1960 ἡ ἐτησία συνδρομὴ τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως, ἡ τιμὴ τῶν τμηματικῶς πωλουμένων φύλλων αὐτῆς καὶ τὰ τέλη δημοσιεύσεως ἐν τῷ Δελτίῳ Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν καὶ Ἑταιρειῶν Περιωρισμένης Εὐθύνης καὶ τῷ Παραρτήματι τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως καθωρίσθησαν ὡς κάτωθι:

Α. ΕΤΗΣΙΑΙ ΣΥΝΔΡΟΜΑΙ

1. Διὰ τὸ τεῦχος Α'	ἀρχ.	400
2. » » » Β'	»	250
3. » » » Γ'	»	200
4. » » » Δ'	»	400
5. » » Παράρτημα	»	200
6. » » Δελτίον Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν	»	500
7. » » τεῦχος «Πράξεις Νομικῶν Προσώπων Δ. Δ. κλπ.»	»	300
8. » » Δελτίον Ἐμπορικῆς καὶ Βιομηχανικῆς Ἰδιοκτησίας	»	200
9. Δι' ἅπαντα τὰ τεύχη, τὸ Παράρτημα καὶ τὰ Δελτία	»	2.000

Οἱ Δῆμοι καὶ αἱ Κοινότητες τοῦ Κράτους καταβάλλουσι τὸ ἥμισυ τῶν ἀνωτέρω συνδρομῶν.

Ὑπὲρ τοῦ Ταμείου Ἀλληλοβοηθείας Προσωπικοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου (ΤΑΠΕΤ) ἀπολογοῦνται τὰ ἑξῆς ποσά:

1. Διὰ τὸ τεῦχος Α'	Δραχ.	20.—
2. » » » Β'	»	12,50
3. » » » Γ'	»	10.—
4. » » » Δ'	»	20.—
5. » » Παράρτημα	»	10.—
6. » » Δελτίον Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν	»	25.—
7. » » τεῦχος «Πράξεις Νομικῶν Προσώπων Δημ. Δικαίου κ.λ.π.»	»	15.—
8. » » Δελτίον Ἐμπ. καὶ Βιομ. Ἰδιοκτησίας	»	10.—
9. Δι' ἅπαντα τὰ τεύχη	»	100.—

Β. ΤΙΜΗ ΦΥΛΛΩΝ

Ἕκαστον φύλλον, μέχρις 8 σελίδων τιμᾶται δραχ. 2, ἀπὸ 9 σελίδων καὶ ἄνω ἐκτὸς εἰδικῶν περιπτώσεων, δραχ. 5.

Γ. ΤΕΛΗ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ

Ι. Εἰς τὸ Δελτίον Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν καὶ Ἑταιρειῶν Περιωρισμένης Εὐθύνης:

Α'. Δημοσιεύματα Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν.

1. Τῶν δικαστικῶν πράξεων	Δραχ.	200
2. Τῶν καταστατικῶν Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν	»	5.000
3. Τῶν τροποποιήσεων τῶν καταστατικῶν τῶν Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν	»	1.000
4. Τῶν ἀνακοινώσεων καὶ προσκλήσεων εἰς γενικὰς συνελεύσεις, ὡς καὶ τῶν κατὰ τὸ ἄρθρον 32 τοῦ Ν. 3221)24 γνωστοποιήσεων	»	500
5. Τῶν ἀνακοινώσεων τῶν ὑπὸ διάλυσιν Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν, κατὰ τὸ Β.Δ.20)5)1939	»	100
6. Τῶν Ἰσολογισμῶν τῶν Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν	»	2.000
7. Τῶν συνοπτικῶν μηνιαίων καταστάσεων τῶν Τραπεζικῶν Ἑταιρειῶν	»	500
8. Τῶν ἀποφάσεων περὶ ἐγκρίσεως τιμολογίων τῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἑταιρειῶν	»	300
9. Τῶν Ὑπουργικῶν ἀποφάσεων περὶ παροχῆς ἀδείας ἐπεκτάσεως τῶν ἐργασιῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἑταιρειῶν, ὡς καὶ τῶν ἐκθέσεων περιουσιακῶν στοιχείων	»	2.000
10. Τῶν περὶ παροχῆς πληρεξουσιότητος πρὸς ἀντιπροσώπευσιν ἐν Ἑλλάδι ἀλλοδαπῶν Ἑταιρειῶν	Δραχ.	1.000
11. Τῶν ἀποφάσεων περὶ συγχωνεύσεως Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν	»	5.000

Β'. Δημοσιεύματα Ἑταιρειῶν Περιωρισμένης Εὐθύνης.

1. Τῶν Καταστατικῶν	Δραχ.	500
2. Τῶν τροποποιήσεων τῶν Καταστατικῶν	»	200
3. Τῶν ἀνακοινώσεων καὶ προσκλήσεων	»	100
4. Τῶν Ἰσολογισμῶν	»	500
5. Τῶν ἐκθέσεων ἐκτιμήσεως περιουσιακῶν στοιχείων	»	500

ΙΙ. Εἰς τὸ Παράρτημα:

1. Τῶν δικαστικῶν πράξεων, προσκλήσεων καὶ λοιπῶν δημοσιεύσεων	»	200
2. Τῶν ἀδειῶν πωλήσεως ἰαματικῶν ὑδάτων	»	500

Τὸ ὑπὲρ τοῦ Ταμείου Ἀλληλοβοηθείας Προσωπικοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου (ΤΑΠΕΤ) καταβλητέον ποσοστὸν ἐπὶ τῶν τελῶν δημοσιεύσεως ἐν τῷ Δελτίῳ Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν καὶ Ἑταιρειῶν Περιωρισμένης Εὐθύνης ἐν γένει ὡρίσθη εἰς 5 ο)ο.

Δ. ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΣΥΝΔΡΟΜΩΝ - ΤΕΛΩΝ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΩΝ Τ.Α.Π.Ε.Τ.

1. Αἱ συνδρομαὶ τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ τὰ τέλη δημοσιεύσεων προκαταβάλλονται εἰς τὰ Δημόσια Ταμεῖα ἐναντι ἀποδεικτικοῦ εἰσπράξεως, ὅπερ μερίμνῃ τοῦ ἐνδιαφερομένου ἀποστέλλεται εἰς τὴν Ὑπηρεσίαν τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου.

2. Αἱ συνδρομαὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ δύνανται ν' ἀποστέλλωνται καὶ εἰς ἀνάλογον συνάλλαγμα δι' ἐπιταγῆς ἐπ' ὀνόματι τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου.

3. Ἡ καταβολὴ τοῦ ὑπὲρ τοῦ Τ.Α.Π.Ε.Τ. ποσοστοῦ ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω συνδρομῶν καὶ τελῶν δημοσιεύσεων ἐνεργεῖται ἐν Ἀθήναις μὲν εἰς τὸ ταμεῖον τοῦ ΤΑΠΕΤ (Κατάστημα Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου), ἐν ταῖς λοιπαῖς δὲ πόλεσι τοῦ Κράτους εἰς τὰ Δημόσια Ταμεῖα, ἅτινα ἀποδίδουσι τοῦτο εἰς τὸ ΤΑΠΕΤ, συμφώνως πρὸς τὰ ὁριζόμενα διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 192378)3639 τοῦ ἔτους 1947 (RONEO 185) ἐγκυκλίου διαταγῆς τῆς Γενικῆς Δ/νσεως Δημοσίου Λογιστικοῦ. Ἐπὶ συνδρομῶν ἐξωτερικοῦ ἀποστελλομένων δι' ἐπιταγῶν, συναποστέλλεται διὰ τῶν ἐπιταγῶν καὶ τὸ ὑπὲρ τοῦ ΤΑΠΕΤ ποσοστόν.

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
ΚΩΝ. ΧΡ. ΤΡΥΦΩΝΑΣ