



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΠΡΩΤΟΝ

ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΟΥ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ὕπ' Ἀρ. 419 τῆς 23ης ΙΟΥΝΙΟΥ 1965

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

ΜΕΡΟΣ Ι

Ὁ περί τῆς Συμβάσεως περί Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσει (Κυρωτικός) Νόμος τοῦ 1965, τὸ κείμενον τοῦ ὁποίου ἀκολουθεῖ, ἐκδίδεται διὰ δημοσιεύσεως εἰς τὴν ἐπίσημον ἐφημερίδα τῆς Κυπριακῆς Δημοκρατίας συμφώνως τῷ Ἀρθρῷ 52 τοῦ Συντάγματος.

Ἀριθμὸς 30 τοῦ 1965

ΝΟΜΟΣ ΕΠΙΚΥΡΩΝ ΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΙΝ ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ ΤΟΥ 1960

Ἐπειδὴ τὴν 17ην Ἰουνίου 1960, ἐγένετο ἐν Λονδίῳ Διεθνῆς Σύμβασις περί τῆς Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσει. Προσίμιον.

Καὶ ἐπειδὴ διὰ τοῦ ἀρθροῦ Χ τῆς Συμβάσεως προνοεῖται ὅτι θὰ ἐπιτρέπηται εἰς Κράτος μὴ ὑπογράφον ἀρχικῶς τὴν Σύμβασιν ὅπως προσχωρήσῃ εἰς ταύτην καθ' οἷονδήποτε χρόνον ἀφ' ὅτου ἐτέθη ἐν ἰσχύϊ ἡ Σύμβασις τῆς προσχωρήσεως πραγματοποιουμένης διὰ καταθέσεως ἐγγράφου δηλώσεως παρὰ τῷ Διακυβερνητικῷ Ναυτιλιακῷ Συμβουλευτικῷ Ὄργανισμῷ.

Καὶ ἐπειδὴ ἡ Κυβέρνησις τῆς Δημοκρατίας διὰ τῆς ὑπ' ἀρ. 4127 ἀποφάσεως τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου ἡμερομηνίας 22ας Σεπτεμβρίου 1964, ἀπεφάσισεν ὅπως προσχωρήσῃ εἰς τὴν Σύμβασιν καὶ ἐξουσιοδότησε τὸν Ὑπουργὸν Ἐξωτερικῶν ὅπως καταθέσῃ τὴν σχετικὴν ἔγγραφον δηλώσιν παρὰ τῷ Διακυβερνητικῷ Ναυτιλιακῷ Συμβουλευτικῷ Ὄργανισμῷ.

Καὶ ἐπειδὴ ὁ Ὑπουργὸς Ἐξωτερικῶν διὰ τῆς τοιαύτης ἐγγράφου δηλώσεως τοῦ παρὰ τῷ Διακυβερνητικῷ Ναυτιλιακῷ Ὄργανισμῷ ἡμερομηνίας 17ης Μαρτίου 1965, ἐκοινοποίησε τὴν προσχώρησιν τῆς Δημοκρατίας εἰς τὴν Σύμβασιν.

Διὰ ταῦτα ἡ Βουλὴ τῶν Ἀντιπροσώπων ψηφίζει ὡς ἀκολουθῶς :

1. Ὁ παρῶν Νόμος δύναται νὰ ἀναφέρηται ὡς ὁ περί τῆς Συμβάσεως περί Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσει (Κυρωτικός) Νόμος τοῦ 1965. Συνοπτικὸς τίτλος.

2. Ἐν τῷ παρόντι Νόμῳ, ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως προκύπτῃ ἐκ τοῦ κειμένου— Ἑρμηνεία.

« Σύμβασις » σημαίνει τὴν Διεθνή Σύμβασιν περί Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσει, ἥτις ἐγένετο ἐν Λονδίῳ τὴν 17ην Ἰουνίου 1960, καὶ ἥτις εἶναι προσηρτημένη ὡς Παράρτημα «Α» εἰς τὴν Τελικὴν Πράξιν τῆς ἐπὶ τούτῳ Διεθνoῦς Συσκέψεως τὴν ὑπογραφεῖσαν τὴν 17ην Ἰουνίου 1960, μετὰ τῶν συνημμένων τῆς Συμβάσεως Κανονισμῶν.

3. Ἡ Σύμβασις, τὸ κείμενον τῆς ὁποίας ἐκτίθεται εἰς τὸν Πίνακα ὡς καὶ ἡ εἰς αὐτὴν προσχωρήσις τῆς Κυπριακῆς Δημοκρατίας διὰ τοῦ παρόντος Νόμου κυροῦται. Κύρωσις τῆς Συμβάσεως. Πίναξ.

Κανονισμοί

4. Τὸ Ὑπουργικὸν Συμβούλιον ἐκδίδει Κανονισμοὺς, δημοσιευόμενους εἰς τὴν ἐπίσημον ἡμερησίαν τῆς Δημοκρατίας κανονίζοντας πᾶσαν ἀναγκαίαν λεπτομέρειαν διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς Συμβάσεως καὶ προτροπῆς διὰ τὴν ἐπιβολὴν ποινῆς φυλακίσεως μὴ ὑπερβαίνουσης τοὺς τρεῖς μῆνας ἢ προστίμου μὴ ὑπερβαίνοντος τὰς διακοσίας λίρας ἢ καὶ ἀμφοτέρας τὰς ποινὰς δι' οἰανδήποτε παράβασιν ἢ μὴ συμμόρφωσιν πρὸς τοὺς Κανονισμοὺς.

Π Ι Ν Α Ξ

("Ἄρθρον 3).

ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΑΞΙΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΑΣΚΕΨΕΩΣ ΔΙΑ ΤΗΝ
ΑΣΦΑΛΕΙΑΝ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣῃ, 1960

Τῇ προσκλήσει τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλευτικοῦ Ὄργανισμοῦ, συνεκλήθη διάσκεψις ἐν Λονδίῳ ἀπὸ τῆς 17ης Μαΐου μέχρι τῆς 17ης Ἰουνίου 1960 μὲ σκοπὸν τὴν κατάρτισιν Συμβάσεως, ἥτις θὰ ἀντικαταστήσῃ τὴν ὑπογραφεῖσαν ἐν Λονδίῳ τὴν 10ην Ἰουνίου 1948 Διεθνή Σύμβασιν περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσῃ.

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

Ἀργεντινὴ	Ὁλλανδία
Αὐστραλία	Νέα Ζηλανδία
Βέλγιον	Νορβηγία
Βραζιλία	Πακιστάν
Βουλγαρία	Παναμᾶς
Καμεροῦν	Περου
Καναδάς	Φιλιππῖναι
Κίνα	Πολωνία
Κούβα	Πορτογαλλία
Τσεχοσλοβακία	Ἰσπανία
Δανία	Σουηδία
Δομινικανὴ Δημοκρατία	Ἑλβετία
Φινλανδία	Ἐνωσις Σοβιετικῶν Σοσιαλιστικῶν Δημοκρατιῶν
Γαλλία	Ἡνωμένη Ἀραβικὴ Δημοκρατία
Ὁμοσπονδιακὴ Γερμανικὴ Δημοκρατία	Ἡνωμένον Βασίλειον Μεγάλης Βρετανίας καὶ Βορείου Ἰρλανδίας
Ἑλλάς	Ἡνωμένοι Πολιτεῖαι Β. Ἀμερικῆς
Οὐγγαρία	Βενεζουέλα
Ἰσλανδία	Γιουγκοσλαβία
Ἰνδία	Ἰταλία
Ἰρλανδία	Δημοκρατία Κορέας
Ἰσραήλ	Λιβερία
Ἰαπωνία	
Κουβέιτ	
Μεξικὸν	

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

Κεϋλάνη	Ρουμανία
Χιλὴ	Ταϊλάνδη
Γουϊνέα	Τουρκία
Ἰνδονησία	Νοτιοαφρικανικὴ Ἐνωσις
Ἰράν	Βιετνάμ

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

Ἡνωμένα Ἔθνη	Διεθνὴς Ἐνωσις Τηλεπικοινωνιῶν
Ὄργανισμός Τροφίμων καὶ Γεωργίας	Διεθνὴς Ὄργανισμός Ὑγείας
Διεθνὴς Ἐπιτροπὴ Ἀτομικῆς Ἐνεργείας	Διεθνὴς Μετεωρολογικὸς Ὄργανισμός
Διεθνὴς Ὄργαν. Πολιτικῆς Ἀεροπορίας	Διεθνὴς Γραφεῖον Ὑδρογραφίας
Διεθνὴς Ὄργανισμός Ἐργασίας	

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

- Ἐπιτροπὴ Ἀρχηγῶν Ἀντιπροσωπειῶν : Sir Gilmour Jenkins (Ἡνωμένον Βασίλειον).
- Ἐπιτροπὴ Ἐλέγχου Διαπιστευτηρίων : κ. Eleuterio Caparas (Φιλιππῖνοι).
- 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 (Ἑλλάς).
- Ἐπιτροπὴ Μεταφορᾶς Ἐπικινδύνων Φορτίων : κ. A. W. Clarke (Ἡνωμένον Βασίλειον).
- Ἐπιτροπὴ Ἀσφαλείας Πυρηνοκινήτων Πλοίων : κ. Arthur Gatewood (Ἡνωμένοι Πολιτεῖαι).

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

Ἐπὶ πλέον, ἡ Διάσκεψις ἐξετάσασα μετὰ προσοχῆς τὰ νέα προβλήματα ἅτινα ἀνέκυψαν ἐκ τῆς χρησιμοποίησεως τῆς πυρηνικῆς ἐνεργείας διὰ τὴν πρόωσιν τῶν ἐμπορικῶν πλοίων καὶ ἔχουσα ὑπ' ὄψιν τοὺς ἐνυπάρχοντας κινδύνους εἰς τὰ πυρηνοκίνητα πλοῖα, ἀνεγνώρισε τὴν σημασίαν διὰ τὴν σύναψιν διεθνούς συμφωνίας ἐπ' αὐτοῦ. Λαμβάνουσα ὑπ' ὄψιν τὰς τεχνικὰς προόδους εἰς τὸ πεδῖον τοῦτο, αἰτινες 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 Θαλάσσει, μικρὸν μόνον ἀριθμὸν Κανονισμῶν ἀναφερομένων εἰς τὰ ζητήματα ἀρχῶν καὶ μεθόδων ἀφορώντων τὰ πυρηνοκίνητα πλοῖα.

Κατόπιν συζητήσεων, ὡς ἀποδεικνύεται ἐκ τῶν ἀπολογισμῶν καὶ ἐκθέσεων τῶν διαφόρων Ἐπιτροπῶν καὶ τῶν Συνεδριάσεων τῆς Ὀλομελείας, ἡ Διάσκεψις ἐπεξεργάσθη καὶ ὑπέβαλε πρὸς ὑπογραφήν καὶ ἀποδοχὴν τὴν Διεθνή Σύμβασιν τῆς Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσει, 1960, ἣτις προώρισται νὰ ἀντικαταστήσῃ τὴν Διεθνή Σύμβασιν Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσει, 1948. Ἡ Διεθνὴς Σύμβασις τῆς Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσει, 1960, εἶναι προσηρητέμη ὡς Παράρτημα Α τῆς παρούσης Τελικῆς Πράξεως.

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

Ἡ Διάσκεψις καλεῖ τὸν Διακυβερνητικὸν Ναυτιλιακὸν Συμβουλευτικὸν Ὄργανισμὸν νὰ διαβιβάσῃ τοὺς ἀναθεωρηθέντας Διεθνεῖς Κανονισμοὺς πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσει εἰς τὰς Κυβερνήσεις αἰτινες ἔχουσιν ἀποδεχθῆ τούτους ἰσχύοντας Διεθνεῖς Κανονισμοὺς πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσει, καὶ καλεῖ ὁμοίως τὸν Διακυβερνητικὸν Ναυτιλιακὸν Συμβουλευτικὸν Ὄργανισμὸν ὅπως, ὅταν ἐπέλθῃ οὐσιωδῶς ὁμόθυμος ἀποδοχὴ τῶν ἀναθεωρηθέντων Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσει, νὰ ὀρίσῃ τὴν ἡμερομηνίαν, ἀφ' ἧς οὗτοι θέλουσιν ἐφαρμοσθῆ παρὰ τῶν κρατῶν ἅτινα ἀπεδέχθησαν τούτους.

Ἡ Διάσκεψις παρακαλεῖ τὸν Διακυβερνητικὸν Ναυτιλιακὸν Συμβουλευτικὸν Ὄργανισμὸν ὅπως προειδοποιήσῃ τὰς Κυβερνήσεις πάντων τῶν Κρατῶν τούλαχιστον ἐν ἔτος πρὸ τῆς ἡμερομηνίας ταύτης.

Οἱ Διεθνεῖς Κανονισμοὶ πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσει, καθὼς οὗτοι ἀναθεωρήθησαν ὑπὸ τῆς Διασκεψέως, εἶναι προσηρητέμοι ὡς Παράρτημα Β εἰς τὴν παρούσαν Τελικὴν Πράξιν.

Ἡ Διάσκεψις ἐδέχθη ἀριθμὸν τινα συστάσεων ἐνδιαφερουσῶν τὰ Πυρηνοκίνητα Πλοῖα (αἵτινες εἶναι προσηρτημένοι εἰς τὸ Παράρτημα Γ τῆς παρούσης Τελικῆς Πράξεως), ὅπως διευκολύνῃ τὰς Κυβερνήσεις εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν Κανονισμῶν τῶν περιεχομένων εἰς τὴν Διεθνή Σύμβασιν Ἀσφαλείας Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσει, 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 προσηρτημένοι ὡς Παράρτημα Δ εἰς τὴν παροῦσαν Τελικὴν Πράξιν.

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

Ἐγένετο ἐν Λονδίῳ τὴν δεκάτην ἐβδόμην Ἰουνίου 1960, εἰς ἀπλοῦν, Ἀγγλιστὶ καὶ Γαλλιστὶ, ἀμφοτέρων τῶν κειμένων ἐχόντων ἴσην ἰσχύν.

Τὰ πρωτότυπα κείμενα θὰ κατατεθῶσι παρὰ τῷ Διακυβερνητικῷ Ναυτιλιακῷ Συμβουλευτικῷ Ὄργανισμῷ, ὁμοῦ μετὰ κειμένων εἰς τὴν Ρωσικὴν καὶ Ἰσπανικὴν γλῶσσαν ἅτινα θὰ εἶναι μεταφράσεις.

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

Ὁ Πρόεδρος

GILMOUR JENKINS.

Ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς :

W. GRAHAM.

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἀργεντινῆς Δημοκρατίας :

C. A. SANCHEZ SANUDO.

M. H. CALZOLARI.

N. G. PALAGIOS.

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 Ἠνωμένων 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 Καμερόν :

CH. SAGUEZ

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Καναδά :

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

B. 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 Ἱρλανδίας:
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 Κουβέιτ:
M. QABAZARD
H. GEO. WAUGH

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Λιβερτίας:
GEO. T. BREWER, Jr.
EDW. R. MOORE
E. B. MCCROHAN, Jr.
G. BUCHANAN
L. J. BRINTON
EDGAR T. KONSBERG

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν τοῦ Μεξικοῦ:

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Βασιλείου τῆς Ὀλλανδίας:

C. MOOLENBURGH
E. SMIT FZN
A. F. VAS DIAS
P. A. VERGROESEN
J. METZ

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Νέας Ζηλανδίας:

VICTOR G. BOIVIN
H. RUEGG
J. P. MCVEAGH

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Βασιλείου τῆς Νορβηγίας:

NEUBERTH WIE
MODOLV HAREIDE
H. B. ANDRESEN
KJELL HAUGERUD ANDERSEN
KJELL RASMUSSEN
E. J. SALVESEN
WALTER BILDØE
ODD LOENNECHEN

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Πακιστάν:

MOHAMMED YOUSUF
M. ZAKAULLAH

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τοῦ Παναμά:

J. MEDINA
JOAQUIN F. FRANCO, Jr.
R. PHILLIPPS P.
ALFRED L. NICHOLSON
MANUEL A. ACAZA

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τοῦ Περού:

RICARDO RIVERA SCHREIBER
H. WIELAND

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῶν Φιλιππίνων:

E. CAPAPAS
AGUSTIN L. MATHAY
C. CALUAG

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Πολωνίας:

L. SZYMANSKI
W. MILEWSKI

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Πορτογαλλίας:

ADOLFO DO AMARAL ABRANCHES
PINTO
JOAQUIN CARLOS ESTEVES CAR-
DOSO.
ANTONIO DE JESUS BRAZ BELO DE
CARVALHO MANUEL ANTUNES
DA MOTA.

Διά την Κυβέρνησιν τοῦ Κράτους τῆς Ἰσπανίας :

SANTA CRUZ
MANUEL ALDEREGUIA
JUAN JOSE DE JAUREGUI
PATRICIO R. RODA
SANTIAGO MARTINEZ-CARO

Διά τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Βασιλείου τῆς Σουηδίας :

C. G. WIDELL
LENNART BORG

Διά τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἑλβετικῆς Ὁμοσπονδίας :

ARMIN DAENIKER
WILLIAM ROCH

Διά τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἐνώσεως τῶν Σοβιετικῶν Σοσιαλιστικῶν Δημοκρατιῶν :

A. SAVELIEV

Διά τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἡνωμένης Ἀραβικῆς Δημοκρατίας :

A. LOUSTAN
Y. A. OMAR
ALI HASSAN ABDEL RAHMAN
ABBAS SHAWKI

Διά 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. TENANT
TOM YATES

Διά τὴν Κυβέρνησιν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς :

ALFRED C. RICHMOND
R. T. MERRILL
ROBERT T. BARTLEY
JOHN P. COMSTOCK
IRVING T. DUKE
ARTHUR RANDOLPH GATEWOOD
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

Διά τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Βενεζουέλας :

IGNACIO IRIBARREN BORGES
A. PICARDI
A. DE PEDRAZA

Διά τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ὁμοσπονδιακῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Γιουγκοσλαβίας :

IJUBISA VESELINOVIC
PREDRAG NIKOLIC

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

ΑΠΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΠΙ ΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ
ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ, 1960.

Αι Κυβερνήσεις της Αργεντινής Δημοκρατίας, της Αυστραλίας, του Βελγίου, των Ήνωμένων Πολιτειών, της Βραζιλίας, της Λαϊκής Δημοκρατίας της Βουλγαρίας, του Καμερούν, του Καναδά, της Δημοκρατίας της Κίνας, της Δημοκρατίας της Κούβας, της Δημοκρατίας της Τσεχοσλοβακίας, του Βασιλείου της Δανίας, της Δημοκρατίας του Δομινίκου, της Δημοκρατίας της Φινλανδίας, της Δημοκρατίας της Γαλλίας, της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, του Βασιλείου της Ελλάδος, της Λαϊκής Δημοκρατίας της Ούγγαρίας, της Δημοκρατίας της Ισλανδίας, της Δημοκρατίας των Ινδών, της Ιρλανδίας, του Κράτους του Ισραήλ, της Ιταλικής Δημοκρατίας, της Ιαπωνίας, της Δημοκρατίας της Κορέας, του Κουβάϊτ, της Δημοκρατίας της Λιβερίας, των Ήνωμένων Πολιτειών του Μεξικού, του Βασιλείου των Κάτω Χωρών, της Νέας Ζηλανδίας, του Βασιλείου της Νορβηγίας, του Πακιστάν, της Δημοκρατίας του Παναμά, της Δημοκρατίας του Περού, της Δημοκρατίας των Φιλιππινών, της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας, της Δημοκρατίας της Πορτογαλλίας, του Ισπανικού Κράτους, του Βασιλείου της Σουηδίας, της Ελβετικής Ομοσπονδίας, της Ενώσεως των Σοβιετικών Σοσιαλιστικών Δημοκρατιών, της Ήνωμένης Αραβικής Δημοκρατίας, του Ήνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βορείου Ιρλανδίας, των Ήνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, της Δημοκρατίας της Βενεζουέλας, της Ομοσπονδιακής Λαϊκής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας, επιθυμούν να προαγάγωσι την Ασφάλειαν της Ανθρωπίνης Ζωής εν Θαλάσση, διά του καθορισμού, κοινή συμφωνία, όμοιομόρφων άρχων και κανονισμών :

Φρονούσαι δέ, ότι ο σκοπός ούτος θέλει καλύτερον επίτευχθῆ διά της συνάψεως μιᾶς Συμβάσεως ἀντικαθιστώσης τὴν Διεθνή Σύμβασιν περὶ Ασφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσση, 1948.

Ὅρισαν τοὺς Ἀντιπροσώπους αὐτῶν, ἦτοι :

Η ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ :

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

Τὸν Νομαρχιακὸν Γενικὸν Ἐπιθεωρητὴν H. C. MARCOS KALZOLARI, Ἐπαρχὸν τῆς Ἑθνικῆς Ναυτιλίας τῆς Ἀργεντινῆς.

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 Λονδίῳ.

Τὸν κ. R. E. VANCRAEYNES, 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 ΛΑΪΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΒΟΥΛΓΑΡΙΑΣ :

Τὴν Α.Ε. τὸν κ. GEORGI PETROV ZENGUILEKOV, Βούλγαρον Πρέσβυν ἐν Λονδίῳ.

Τὸν μηχανικὸν κ. PETKE DOKOV DOUNOV, Ἀρχιμηχανικὸν τῆς Διευθύνσεως Θαλασσιῶν καὶ Ὑδατίνων Μεταφορῶν Ὑπουργείου Μεταφορῶν.

ΤΟ ΚΑΜΕΡΟΥΝ :

Τὸν κ. CHARLOT SAGUEZ, Προϊστάμενον Διοικήσεως Διευθύνσεως Ναυτιλίας.

Ο ΚΑΝΑΔΑΣ :

Τὴν Α.Ε. τὸν κ. GEORGE A. DREW, Ὑπατον Ἀρμοστὴν τοῦ Καναδά ἐν Μ. Βρετανίᾳ.

Τὸν κ. ALAN CUMYNN, Διευθυντὴν Κανονισμῶν Ναυτιλίας, Διευθύνσεως Μεταφορῶν, Ὁττάβα.

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ :

Τὴν Α.Ε. τὸν κ. NAN-JUWU, Πρέσβυν τῆς Δημοκρατίας τῆς Κίνας ἐν Ἰράν.

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΚΟΥΒΑΣ :

Η ΤΣΕΧΟΣΛΟΒΑΚΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ :

Τὴν Α.Ε. τὸν κ. MIROSLAV GALUSKA, Τσεχοσλοβάκον Πρέσβυν ἐν Λονδίῳ.

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΔΑΝΙΑΣ :

Τὸν κ. JORGEN WORM, Προϊστάμενον τῆς Διευθύνσεως Ναυτιλίας, Β' Ὑπουργείου Ἐμπορίου.

Τὸν κ. ANDERS BACHE, Ἀναπληρωτὴν Διευθυντὴν Β' Ὑπουργείου Ἐμπορίου.

Η ΔΟΜΙΝΙΚΑΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ :

Τὴν Α.Ε. τὸν DR. HECTOR GARCIA-GODOY, Δομινικανὸν Πρέσβυν ἐν Λονδίῳ.

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΦΙΝΛΑΝΔΙΑΣ :

Τὸν κ. VOLMARI SARKKA, Προϊστάμενον Ἐπιθεωρητὴν Πλοίων Συμβουλίου 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 Λονδίῳ.

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

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ :

Τὸν Πλοίαρχον Λ. Σ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΝ Σ. ΠΑΓΩΝΗΝ, Διευθυντὴν Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Η ΛΑΤΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΟΥΓΓΑΡΙΑΣ :

Τὴν Α.Ε. τὸν κ. BELA SZILAGYI, Πρεσβευτὴν τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Ούγγαρίας ἐν Λονδίῳ.

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 Λονδίῳ 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 Λονδίῳ Πρεσβείας τοῦ Ἰσραήλ.

Η ΙΤΑΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ :

Τὸν DR. FERNANDO GHIGLIA, Γενικὸν Διευθυντὴν τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, Ρώμη.

Η ΙΑΠΩΝΙΑ :

Τὸν κ. TORU NAKAGAWA, Πληρεξούσιον Ὑπουργόν, Πρεσβεία τῆς Ἰαπωνίας, Λονδίνον.

Τὸν κ. MASAO MIZUSHINA, Διευθυντὴν, Γραφεῖον Ναυτιλίας, Ὑπουργεῖον Μεταφορῶν.

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΚΟΡΕΑΣ :

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

ΤΟ ΚΥΒΑΙΤ (ΚΟΥΒΕΙΤ) :

Τὸν κ. MOHAMMAD QABAZARD, Γενικὸν Διευθυντὴν, Λιμὴν τοῦ Κουβέιτ.

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΛΙΒΕΡΙΑΣ :

Τὴν Α.Ε. τὸν κ. GEO. T. BREWER JR., Λιβερτιανὸν Πρέσβυν ἐν Λονδίῳ.

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., Ναυτηγόν-Μηχανολόγον καὶ Ἐπιθεωρητὴν.

ΑΙ ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΤΟΥ ΜΕΞΙΚΟΥ :**ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ :**

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

Τὸν κ. E. SMIT FZN, Ναυτηγόν, Γενικὸν Σύμβουλον παρὰ τῷ Γεν. Ἐπιθεωρητῇ Ναυτιλίας.

Η ΝΕΑ ΖΗΛΑΝΔΙΑ :

Τὸν κ. WILLIAM ARTHUR FOX, Ὑπουργόν 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. MODOIV HAREIDE, Προϊστάμενον Διευθύνσεως Β' Ὑπουργεῖου Ἐμπορίου καὶ Ναυτιλίας.

ΤΟ ΠΑΚΙΣΤΑΝ :

Τὴν Α.Ε. τὸν Ὑποστρατηγὸν MOHAMMAD YOUSUF, Ὑπατὸν Ἀρμοστήν τοῦ Πακιστάν ἐν τῷ Ἠνωμένῳ Βασιλείῳ.

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΟΥ ΠΑΝΑΜΑ :

Τὸν κ. JOEL MEDINA, Προϊστάμενον Διευθύνσεως Ναυτιλίας τῆς Δημοκρατίας τοῦ Παναμά.

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΟΥ :

Τὴν Α.Ε. τὸν Δρ. DON RICARDO RIVERA SCHREIBER, Κ.Β.Ε., Περουβιανὸν Πρέσβυν ἐν Λονδίῳ.

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΩΝ ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ :

Τὸν Διοικητὴν κ. ELEUTERIO CARAPAS, Διοικητὴν Τελωνείων.

Τὸν Μηχανικὸν AGUSTIN MATHAY, Προϊστάμενον Διευθύνσεως Ἐπιθεωρήσεως Σκαφῶν καὶ Ἀτμολεβήτων, Γραφεῖον Τελωνείων.

Τὸν Δικηγόρον CASIMIRO CALUAG, Προϊστάμενον, Νομικὸν Σύμβουλον, Γραφεῖον Τελωνείων.

Η ΛΑΤΙΚΗ ΠΟΛΩΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ :

Τὸν κ. LUDWIK SZYMANSKI, Μέλος Συμβουλίου τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας.

Τὸν κ. WLADYSLAW MILEWSKI, Διευθυντὴν τοῦ Πολωνικοῦ Νηογνώμονος.

Η ΠΟΡΤΟΓΑΛΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ :

Τὴν Α.Ε. τὸν Στρατηγὸν ADOLFO ABRANCHES PINTO, Πορτογάλον Πρέσβυν ἐν Λονδίῳ.

Τὸν Πλωτάρχην JOAQUIN CARLOS ESTEVES CARDOSO, Γενικὸν Ἐπιθεωρητὴν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, Ναυπηγὸν παρὰ τῷ Ἀνωτάτῳ Συμβουλίῳ Ἀλιείας.

Τὸν Ὑποπλοίαρχον ANTONIO J. BELO DE CARVALHO, Μηχανολόγον, 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, Ἐλβετὸν Πρέσβυν ἐν Λονδίῳ.

Η ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΙΣ :

Τὴν Α.Ε. τὸν κ. ALEXANDER A. SOLDATOV, Πρέσβυν τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως ἐν Λονδίῳ.

Τὸν Πλοίαρχον ALEXANDER A. SAVELIEV, Μέλος τοῦ Συμβουλίου τοῦ Ὑπουργείου τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως.

Η ΗΝΩΜΕΝΗ ΑΡΑΒΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ :

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

ΤΟ ΗΝΩΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ Μ. ΒΡΕΤΤΑΝΙΑΣ ΚΑΙ Β. ΙΡΛΑΝΔΙΑΣ :

Τὸν SIR GILMOUR JENKINS, Κ.Β., Κ.Β.Ε., Μ.Κ.

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

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

ΑΙ ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ :

Τὸν Ναύαρχον ALFRED C. RICHMOND, Διοικητὴν τῆς Ἀκτοφυλακῆς τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν.

Τὸν κ. ROBERT T. MERRILL, Προϊστάμενον Διευθύνσεως Ναυτιλίας, Ὑπουργεῖον Ἐξωτερικῶν.

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑΣ :

Τὴν Α.Ε. τὸν Δρα IGNACIO IRIBARREN BORGES, Πρέσβυν τῆς Βενεζουέλας ἐν Λονδίῳ.

Τὸν Πλοίαρχον ANTONIO PICARDI, Προϊστάμενον Τεχνικῶν Ὑπηρεσιῶν καὶ Διευθύνσεως Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, Ὑπουργεῖον Συγκοινωνιῶν.

Τὸν Πλοίαρχον ARMANDO DE PEDRAZA PEREIRA, Ναυτικὸν Ἀκόλουθον τῆς ἐν Λονδίῳ Πρεσβείας τῆς Βενεζουέλας.

Η ὉΜΟΣΠΟΝΔΙΑΚΗ ΛΑΤΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑΣ :

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

Οἷτινες, ἀφοῦ ἐπέδειξαν τὰ πληρεξουσία των, εὐρεθέντα ἐν ἀπολύτῳ τάξει, συνεφώνησαν τὰ ἀκόλουθα :

Ἄρθρον I.

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

(β) Τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουν νὰ ἐκδώσουν πάντας τοὺς νόμους, διατάγματα, διαταγὰς καὶ κανονισμοὺς καὶ νὰ λάβουν πάντα τὰ ἀναγκαῖα μέτρα διὰ τὴν πλήρη καὶ τελείαν ἐφαρμογὴν τῆς παρούσης Συμβάσεως, πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως ἐξασφαλίσουν, ἀπὸ ἀπόψεως ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς, ὅτι τὸ πλοῖον εἶναι κατάλληλον διὰ τὴν ὑπηρεσίαν διὰ τὴν ὁποίαν προορίζεται.

Ἄρθρον II.

Ἡ παροῦσα Σύμβασις ἐφαρμόζεται ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν ἐγγεγραμμένων εἰς τὰ νηολόγια τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν καθὼς καὶ ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν νηολογημένων εἰς τὰ ἐδάφη, εἰς τὰ ὁποῖα ἐπεκτείνεται ἡ παροῦσα Σύμβασις, συμφῶνως πρὸς τὸ ἄρθρον XIII.

Ἄρθρον III.

Νόμοι, Κανονισμοί.

Τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουσι νὰ ἀνακοινῶσι καὶ νὰ καταθέτωσι μέσω τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλευτικοῦ Ὁργανισμοῦ, ὅστις ἐφεξῆς θὰ καλῆται «Ὁργανισμός»:

(α) Πίνακα τῶν μὴ κυβερνητικῶν Ὁργανισμῶν οἷτινες ἔχουσιν ἐξουσιοδοτηθῆ νὰ ἐνεργῶσι διὰ λογαριασμὸν του, εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν μέτρων τῶν ἀφορώντων τὴν ἀσφάλειαν τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσῃ, πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως κοινοποιηθῆ οὗτος εἰς τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη διὰ τὴν ἐνημέρωσιν τῶν ἀρμοδίων ὀργάνων των.

(β) Τὰ κείμενα τῶν ἐκδοθησομένων νόμων, διαταγμάτων καὶ κανονισμῶν οἷτινες θὰ ἐκδοθοῦν ἐπὶ τῶν διαφόρων θεμάτων ἐμπιπτόντων εἰς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν.

(γ) Ἐπαρκῆ ἀριθμὸν ὑποδειγμάτων τῶν Πιστοποιητικῶν τῶν ὑπ' αὐτῶν ἐκδοθησομένων συμφῶνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως, πρὸς διανομὴν εἰς τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη, ἅτινα θὰ τὰ γνωστοποιῶσιν εἰς τὰς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας των.

Ἄρθρον IV.

Περιπτώσεις ἀνωτέρας βίας.

(α) Πλοῖον, ὅπερ κατὰ τὴν στιγμὴν τοῦ 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, συνεπεῖα κακοκαιρίας ἢ ἄλλης περιπτώσεως ἀνωτέρας βίας.

(β) Πρόσωπα ἐπιβαίνοντα πλοίου τινός, λόγω ἀνωτέρας βίας ἢ συνεπεῖα τῆς ὑποχρέωσεως τῶν πλοιάρχων νὰ παραλαμβάνουν ναυαγούς ἢ ἄλλα πρόσωπα, δὲν λαμβάνονται ὑπ' ὄψιν προκειμένου νὰ ἐξακριβωθῆ κατὰ πόσον τὸ πλοῖον τοῦτο ἔχει συμμορφωθῆ πρὸς οἰανδήποτε διάταξιν τῆς παρούσης Συμβάσεως.

Ἄρθρον V.

Μεταφορὰ Κινδυνευόντων Προσώπων.

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

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

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

Ἄρθρον VI.

Ἀναστολή ἐν περιπτώσει πολέμου.

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

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

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

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

Ἄρθρον VII.

Προϋφιστάμενα Συνθῆκαι καὶ Συμβάσεις.

(α) Ἡ παροῦσα Σύμβασις ἀντικαθιστᾷ καὶ καταργεῖ μεταξύ τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν τὴν Διεθνή Σύμβασιν περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσει, ὑπογραφεῖσαν ἐν Λονδίῳ τὴν 10ην Ἰουνίου 1948.

(β) Πᾶσα ἄλλη συνθήκη, σύμβασις, ἢ συμφωνία ἀφορῶσα τὴν ἀσφάλειαν τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσει ἢ ζητήματα σχετιζόμενα πρὸς ταύτην καὶ ἢ τις εὐρίσκεται ἐν ἰσχύϊ σήμερον μεταξύ τῶν Συμβαλλομένων ἐν τῇ παρουσίᾳ Συμβάσει Κρατῶν θέλει ἐξακολουθήσει νὰ ἔχῃ πλήρη ἰσχύιν, καθ' ὅλην αὐτῆς τὴν διάρκειαν, ὅσον ἀφορᾷ :

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

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

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

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

Ἄρθρον VIII.

Εἰδικοί Κανόνες θεσπιζόμενοι κατόπιν συμφωνίας.

Ὅσακις κατὰ τὴν παροῦσαν Σύμβασιν θεσπίζονται εἰδικοί Κανόνες διὰ συμφωνίας μεταξύ ὄλων τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν ἢ τινῶν ἐξ αὐτῶν, οἱ κανόνες οὗτοι δεόν νὰ γνωστοποιοῦνται εἰς τὸν Ὄργανισμὸν, ἵνα ἀνακοινοῦνται εἰς τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη.

Ἄρθρον ΙΧ.

Τροποποιήσεις.

(α) (i) Ἡ παρούσα Σύμβασις δύναται νὰ τροποποιηθῆ διὰ κοινῆς συμφωνίας μεταξύ τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν.

(ii) Ἐπὶ τῇ αἰτήσῃ οἰουδήποτε τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν, ἡ πρότασις τροποποιήσεως δεόν νὰ ἀνακοινωθῆ ὑπὸ τοῦ Ὄργανισμοῦ εἰς πάντα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη, πρὸς ἐξέτασιν καὶ ἀποδοχὴν, συμφώνως τῇ παρούσῃ παραγράφῳ.

(β) (i) Τροποποιήσις τῆς παρούσης Συμβάσεως δύναται ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν νὰ προταθῆ εἰς τὸν Ὄργανισμὸν παρ' οἰουδήποτε τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν. Ἐὰν ἡ πρότασις αὕτη γίνῃ ἀποδεκτὴ διὰ πλειοψηφίας τῶν δύο τρίτων τῆς Συνελεύσεως τοῦ Ὄργανισμοῦ (ἐφεξῆς καλουμένης «Συνελεύσεως») κατόπιν συστάσεως γενομένης ἀποδεκτῆς διὰ πλειοψηφίας τῶν δύο τρίτων τῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτικῆς Ἀσφαλείας τοῦ Ὄργανισμοῦ (ἐφεξῆς καλουμένης «Ἐπιτροπῆς Ναυτικῆς Ἀσφαλείας»), ἡ πρότασις δεόν νὰ γνωστοποιηθῆ ὑπὸ τοῦ Ὄργανισμοῦ εἰς πάντα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη πρὸς ἀποδοχὴν.

(ii) Πᾶσα σύστασις τοιαύτης φύσεως τῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτικῆς Ἀσφαλείας δεόν νὰ γνωστοποιηθῆ παρὰ τοῦ Ὄργανισμοῦ εἰς πάντα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη, πρὸς ἐξέτασιν, τουλάχιστον ἕξ μῆνας πρὶν ἐξετασθῆ παρὰ τῆς Συνελεύσεως.

(γ) (i) Ἡ Διάσκεψις τῶν Κρατῶν πρὸς ἐξέτασιν τῶν προτεινομένων τροποποιήσεων τῆς παρούσης Συμβάσεως παρ' οἰουδήποτε Συμβαλλομένου Κράτους, δεόν νὰ συγκαληθῆ εἰς οἰονδήποτε χρόνον παρὰ τοῦ Ὄργανισμοῦ, τῇ αἰτήσῃ τοῦ ἑνὸς τρίτου τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν.

(ii) Πᾶσα τροποποιήσις γενομένη ἀποδεκτὴ εἰς μίαν τοιαύτην Διάσκεψιν διὰ πλειοψηφίας τῶν δύο τρίτων τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν, δεόν νὰ γνωστοποιηθῆ παρὰ τοῦ Ὄργανισμοῦ πρὸς πάντα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη πρὸς ἀποδοχὴν.

(δ) Οἰαδήποτε τροποποιήσις γνωστοποιηθεῖσα εἰς τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη πρὸς ἀποδοχὴν κατὰ τὴν παράγραφον (β) ἢ (γ) τοῦ παρόντος ἄρθρου θὰ τίθεται ἐν ἰσχύϊ δι' ὅλα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη, ἐκτὸς ἐκείνων ἅτινα πρὸ τῆς θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς τροποποιήσεως, ἐδήλωσαν ὅτι δὲν ἀποδέχονται ταύτην, δώδεκα μῆνας ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ἀποδοχῆς τῆς τροποποιήσεως παρὰ τῶν δύο τρίτων τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν, συμπεριλαμβανομένων τῶν δύο τρίτων τῶν Κρατῶν, ἅτινα ἀντιπροσωπεύονται εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν Ναυτικῆς Ἀσφαλείας.

(ε) Ἡ Συνέλευσις, διὰ πλειοψηφίας τῶν δύο τρίτων, συμπεριλαμβανομένων τῶν δύο τρίτων τῶν ἐν τῇ Ἐπιτροπῇ Ναυτικῆς Ἀσφαλείας 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, δύναται νὰ καθορίσῃ κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἀποδοχῆς τῆς τροποποιήσεως, ὅτι αὕτη εἶναι τοιαύτης σπουδαιότητος, ὥστε οἰονδήποτε Συμβαλλόμενον Κράτος, ὅπερ ἤθελεν ὑποβάλει δῆλωσιν συμφωνίας πρὸς τὴν παράγραφον (δ) τοῦ παρόντος ἄρθρου καὶ δὲν ἤθελεν ἀποδεχθῆ τὴν τροποποίησιν ἐντὸς προθεσμίας δώδεκα μηνῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς θέσεως ἐν ἰσχύϊ, θέλει παύσει, κατὰ τὴν λήξιν τῆς ρηθείσης προθεσμίας, νὰ συμμετέχη εἰς τὴν παρούσαν Σύμβασιν.

(στ) Πᾶσα τροποποιήσις τῆς παρούσης Συμβάσεως γενομένη βάσει τοῦ παρόντος ἄρθρου καὶ ἀφ' ὧσα τὸ κατασκευάσμα 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 Ὄργανισμὸς ὀφείλει νὰ εἰδοποιῆ πάντα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη περὶ ὄλων τῶν τροποποιήσεων αἰτινες τίθενται ἐν ἰσχύϊ κατὰ τὸ παρὸν ἄρθρον ὡς καὶ περὶ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος των.

(η) Πᾶσα ἀποδοχὴ ἢ δῆλωσις κατὰ τὸ παρὸν ἄρθρον δεόν νὰ γνωστοποιηθῆ γραπτῶς εἰς τὸν Ὄργανισμὸν, ὅστις θὰ γνωστοποιῆ τὴν λήξιν τῆς ἀποδοχῆς ἢ δηλώσεως πρὸς ὅλα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη.

Ἄρθρον X.

Ὑπογραφή καὶ ἀποδοχή.

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

Τὰ Κράτη δύνανται νὰ προσχωρήσουν εἰς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν διὰ :

- (i) τῆς ὑπογραφῆς ἄνευ ἐπιφυλάξεως ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἀποδοχὴν,
- (ii) τῆς ὑπογραφῆς μετ' ἐπιφυλάξεως τῆς ἀποδοχῆς, ἀκολουθοῦσης τῆς ἀποδοχῆς,
- (iii) τῆς ἀποδοχῆς.

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

Ἄρθρον XI.

Ἐναρξίς ἰσχύος.

(α) Ἡ παροῦσα Σύμβασις θέλει ἰσχύσει δώδεκα μῆνας μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν κατὰ τὴν ὁποίαν θὰ ἔχουν κατατεθῆ συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον X τοῦλάχιστον δέκα πέντε ἀποδοχαί, εἰς τὰς ὁποίας θὰ περιλαμβάνωνται ἑπτὰ Κράτη, κατέχοντα ἕκαστον ὀλικὴν χωρητικότητα οὐχὶ μικροτέραν τοῦ ἑνὸς ἑκατομμυρίου κόρων. Ὁ Ὀργανισμὸς θέλει εἰδοποιήσῃ 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' οἰοῦδήποτε 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 Ὀργανισμὸν ὅστις ὀφείλει νὰ γνωστοποιῇ εἰς τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη τὰς λαμβανομένας καταγγελίας καὶ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς λήψεως αὐτῶν.

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

Ἄρθρον XIII.

Ἐδάφη.

(α)—(i) Τὰ Ἠνωμένα 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 δυνατόν ἐνωρίτερον συσκεφθῶσι μετὰ τοῦ ἐδάφους τούτου μὲ σκοπὸν τὴν ἐπέκτασιν τῆς ἐφαρμογῆς τῆς παρούσης Συμβάσεως εἰς τὸ ἔδαφος τοῦτο καὶ δύνανται ἀνα πάσαν στιγμὴν, διὰ γραπτῆς δηλώσεως ἀπευθυνομένης εἰς τὸν Ὀργανισμὸν, νὰ δηλώσωσιν ὅτι ἡ παροῦσα Σύμβασις θέλει ἐπεκταθῆ εἰς τοιοῦτον ἔδαφος.

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

(β) - (i) Τα Ἡνωμένα Ἐθνη ἢ οἰονδήποτε Συμβαλλόμενον Κράτος, ἄτινα ὑπέβαλον δήλωσιν κατὰ τὴν παράγραφον (α) τοῦ παρόντος ἄρθρου, δύνανται ἀνά πάσαν στιγμὴν, μετὰ πάροδον πέντε ἐτῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας καθ' ἣν ἐπεξετάθη εἰς ἔδαφος τι ἢ ἐφαρμογὴ τῆς Συμβάσεως, νὰ δηλώσουν γραπτῶς πρὸς τὸν Ὄργανισμὸν ὅτι ἡ παροῦσα Σύμβασις θέλει παύσει νὰ ἐφαρμόζηται εἰς τὸ ἐν τῇ δηλώσει ἀναφερόμενον ἔδαφος.

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

(γ) Ὁ Ὄργανισμὸς ὀφείλει νὰ εἰδοποιῇ πάντα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη περὶ τῆς ἐπεκτάσεως τῆς παρούσης Συμβάσεως εἰς οἰαδήποτε ἐδάφη κατὰ τὴν παράγραφον (α) τοῦ παρόντος ἄρθρου, ὡς καὶ περὶ τῆς λήξεως τῆς τοιαύτης ἐπεκτάσεως κατὰ τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (β), καθορίζων εἰς ἐκάστην 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 Ὄργανισμοῦ καὶ ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς τοῦ Ὄργανισμοῦ θὰ διαβιβάσῃ ἐπικυρωμένα πιστὰ ἀντίγραφα ταύτης εἰς ὅλα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη καὶ εἰς πάντα τὰ ἄλλα Κράτη ἄτινα ἀποδέχονται τὴν παροῦσαν Σύμβασιν.

(β) Εὐθὺς ὡς τεθῇ ἐν ἰσχύϊ ἡ παροῦσα Σύμβασις θὰ κατατεθῇ ὑπὸ τοῦ Ὄργανισμοῦ παρὰ τῷ Γενικῷ Γραμματεῖ τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν.

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

Ἐγένετο ἐν Λονδίῳ τὴν δεκάτην ἐβδόμην Ἰουνίου 1960, εἰς ἀπλοῦν κείμενον εἰς Ἀγγλικὴν καὶ Γαλλικὴν γλῶσσαν, ἐκάστου κειμένου ἔχοντος ἴσην ἰσχύν.

Τὰ ἀρχικὰ κείμενα θὰ κατατεθῶσι παρὰ τῷ Διακυβερνητικῷ Ναυτιλιακῷ Συμβουλευτικῷ Ὄργανισμῷ, ὁμοῦ μὲ τὰ κείμενα εἰς τὴν Ρωσικὴν καὶ Ἰσπανικὴν γλῶσσαν ἄτινα θὰ εἶναι μεταφράσεις :

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἀργεντινῆς Δημοκρατίας :

C. A. SANCHEZ SANUDO

M. H. CALZOLARI

N. G. PALACIOS

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Κοινοπολιτείας τῆς Αὐστραλίας :

T. NORRIS

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Βασιλείου τοῦ Βελγίου :

R. L. VAN MEERBEKE

R. E. VANCRAEYNES

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Βραζιλίας :

LUIS CLOVIS DE OLIVEIRA

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Βουλγαρίας :

G. ZENGULEKOV

(ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τῆς ἐπικυρώσεως
καὶ τῆς ἀκολουθούσης 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 ἀναγκαῖα 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 τοῦ Καμερόν :

CH. SAGUEZ

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Καναδά :

GEORGE A. DREW

ALAN CUMYN

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Κίνας :

WUNAN—JU

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Κούβας :

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Τσεχοσλοβακίας :

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Βασιλείου τῆς Δανίας :

J. WORM

ANDERS BACHE

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τοῦ Δομινίκου :

HECTOR GARCIA—GODOY

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Φινλανδίας :

VOLMARI SARKKA

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Γαλλικῆς Δημοκρατίας :

G. GRANDVAL

(ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τῆς μεταγενε-
στέρας ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ὁμοσπονδιακῆς Δημοκρατίας τῆς Γερμανίας :

H. HERWARTH

K. SCHUBERT

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Βασιλείου τῆς Ἑλλάδος :

Π. ΠΑΓΩΝΗΣ

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Οὐγγαρίας :

B. SZILAGYI

(ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τῆς ἐπικυρώσεως καὶ τῆς ἀκολουθούσης 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 εἰσοδος πυρηνικῶν πλοίων, δὲν εἶναι ἀναγκαία δυναμένη νὰ ἐμποδίσῃ τὴν ἐκμετάλλευσιν καὶ ζημιώσῃ τὴν κατασκευὴν τῶν τοιοῦτων πλοίων, δὲν θεωρεῖ ἑαυτὴν δεσμευμένην ὡς πρὸς τὰς ἀνωτέρω διατάξεις τῆς Συμβάσεως».

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Ἰσλανδίας :

HJALMAR R. BARDARSON

PALL RAGNARSSON

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῶν Ἰνδιῶν :

R. L. GUPTA

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἰρλανδίας :

VALENTIN IREMONGER

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Κράτους τοῦ Ἰσραήλ :

I. J. MINTZ

M. OFER

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἰταλικῆς Δημοκρατίας :

F. GHIGLIA

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἰαπωνίας :

TORU NAKAGAWA

MASAO MIZUSHINA

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Κορέας :

TONG JIN PARK

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Κουβέιτ :

M. QABAZARD

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Λιβερίας :

GEO T. BREWER, JR.

EDW. R. MOORE

G. BUCHANAN

E. B. MCCROHAN, JR

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν τοῦ Μεξικοῦ :

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Βασιλείου τῆς Ὀλλανδίας :

C. MOOLENBURGH

E. SMIT FZN

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Νέας Ζηλανδίας :

V. G. BOIVIN

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Βασιλείου τῆς Νορβηγίας :

NEUBERTH WIE

MODOLV HAREIDE

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Πακιστάν :

MOHAMMED YOUSUF

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τοῦ Παναμᾶ :

J. MEDINA

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τοῦ Περού :

RICARDO RIVERA SCHREIBER

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῶν Φιλιππίνων :

E. CAPAPAS

AGUSTIN L. MATHAY

C. CALUAG

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Πολωνίας :

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Πορτογαλίας :

ADOLFO DO AMARAL ABRANCHES PINTO

JOAQUIN CARLOS ESTEVES CARDOSO

ANTONIO DE JESUS FRAZ BELO DE CARVALHO

MANUEL ANTUNES DA MOTA

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Κράτους τῆς Ἰσπανίας :

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Βασιλείου τῆς Σουηδίας :

C. G. WIDELL

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἑλβετικῆς Ὁμοσπονδίας :

ARMIN DAENIKER

(ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἑνώσεως τῶν Σοβιετικῶν Σοσιαλιστικῶν Δημοκρατιῶν :

A. SOLDATOV

(ὕπὸ τὸν ὄρον τῆς ἐπικυρώσεως με 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 II, τοῦ Κεφαλαίου VIII ὡς πρὸς τὸ σημεῖον τὸ ἀφορῶν τὴν διαδικασίαν ὑφ' ἣν θὰ ἐπιτρέπεται ἡ εἰς ζένους λιμένας εἴσοδος πυρηνικῶν πλοίων, δὲν εἶναι ἀναγκαία δυναμένη νὰ παρεμποδίσῃ τὴν ἐκμετάλλευσιν καὶ ζημιώσῃ τὴν κατασκευὴν τῶν τοιοῦτων πλοίων, δὲν θεωρεῖ ἑαυτὴν δεσμευμένην ὡς πρὸς τὰς ἀνωτέρω διατάξεις τῆς Συμβάσεως».

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἑνωμένης Ἀραβικῆς Δημοκρατίας :

A. LOUSTAN

(ὕπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Ἑνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ τῆς Βορείου Ἰρλανδίας :

GILMOUR ZENKINS

PERCY FAULKNER

DENNIS C. HASELGROVE

(ὕπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῶν Ἑνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς :

ALFRED C. RICHMOND

R. T. MERRILL

(ὕπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Βενεζουέλας :

IGNACIO IRIBARREN BORGES

A. PICARDI

A. DE PEDRAZA

(ὕπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ὁμοσπονδιακῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Γιουγκοσλαβίας :

LJUBISA VESELINOVIC

(ὕπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ I.—ΓΕΝΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΜΕΡΟΣ Α'.—ΕΦΑΡΜΟΓΑΙ, ΟΡΙΣΜΟΙ, κ.λ.π.

Κανονισμὸς I.

Ἐφαρμογή.

(α) Ὁ πρῶν Κανονισμὸς ἐφαρμόζεται μόνον ἐπὶ πλοίων ἐκτελούντων διεθνεῖς πλάσας, ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως ρητῶς προβλέπεται.

(β) Εἰς ἕκαστον κεφάλαιον καθορίζονται λεπτομερέστερον αἱ κατηγορίαι πλοίων ἐφ' ὧν ἐφαρμόζονται αἱ διατάξεις του, ὡς καὶ ἡ ἕκτασις τῆς ἐφαρμογῆς των.

Κανονισμός 2.

Όρισμοί.

Κατά την εφαρμογήν τῶν παρόντων Κανονισμῶν, ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως ρητῶς προβλέπεται :

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

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

(γ) «Ἐγκκριμένος» σημαίνει ἐγκκριμένος παρ' Ἀρχῆς τινος.

(δ) «Διεθνῆς πλοῦς» εἶναι ὁ πλοῦς ἀπὸ χώραν εἰς ἣν ἐφαρμόζεται ἡ παρούσα Σύμβασις, εἰς τινὰ 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 Συμβαλλόμενον τι Κράτος ἢ τὸ ἔδαφος τὸ εὕρισκόμενον ὑπὸ τὴν Διοίκησιν τοῦ Ὁργανισμοῦ Ἑνωμένων Ἐθνῶν.

(ε) Ἐπιβάτης θεωρεῖται πᾶν πρόσωπον ἐκτὸς :

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

(ii) τῶν κάτω τοῦ ἐνὸς ἔτους παιδίων.

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

(ζ) Φορτηγὸν πλοῖον εἶναι πᾶν πλοῖον μὴ ἐπιβατηγόν.

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

(θ) Ἀλιευτικὸν πλοῖον εἶναι τὸ πλοῖον ὅπερ χρησιμοποιεῖται διὰ τὴν ἀλιείαν ἰχθύων, φαλαινῶν, φωκῶν, θαλασσιῶν ἵππων ἢ ἄλλων ὑπάρξεων τοῦ ζωϊκοῦ βασιλείου ἐν θαλάσση.

(ι) Πυρηνόπλοιο 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.

Κανονισμός 3.

(α) Ἐὰν ἄλλως ρητῶς δὲν προβλέπεται, οἱ παρόντες Κανονισμοὶ δὲν ἐφαρμόζονται ἐπὶ :

(i) τῶν πολεμικῶν πλοίων καὶ ὀπλιταγωγῶν,

(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 Ἀλιευτικῶν πλοίων.

(β) Ἐξαιρουμένων τῶν διατάξεων τῶν προβλεπομένων εἰς τὸ Κεφάλαιον V, οὐδὲν τῶν ἀναφερομένων εἰς τοὺς παρόντας Κανονισμοὺς θὰ ἐφαρμόζεται εἰς τὰ πλοῖα τὰ ἀποκλειστικῶς ναυσιπλοοῦντα ἐντὸς τῶν Μεγάλων Λιμνῶν τῆς Βορείου Ἀμερικῆς καὶ τοῦ ποταμοῦ τοῦ Ἁγίου Λαυρεντίου, ἐντὸς ὁρίων, ὀριζομένων 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 Island διὰ τοῦ 63ου μεσημβρινοῦ.

Κανονισμός 4.

Ἐξαιρέσεις.

Ἐάν λόγω ἐξαιρετικῶν περιστάσεων, πλοῖον μὴ ἐκτελοῦν κανονικῶς διεθνεῖς πλόας διατεθῆ ὅπως ἐκτελέσῃ μεμονωμένον διεθνές ταξίδιον δύναται νὰ ἀπαλλαγῇ ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς διατάξεων τινῶν τῶν παρόντων Κανονισμῶν, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι συμμορφοῦται πρὸς τὰς διατάξεις Ἀσφαλείας, αἰτινες, κατὰ τὴν γνώμην τῆς Ἀρχῆς, ἐνδείκνυνται διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ταξιδίου τούτου.

Κανονισμός 5.

Ἴσοδύναμα.

(α) Ὅπου οἱ παρόντες Κανονισμοὶ ἀπαιτοῦν ὅπως εἰδικόν τι ἐξάρτημα, ὑλικόν, ὄργανον ἢ συσκευὴ ἢ ἀνάλογος τύπος τούτων ἐφαρμόζηται ἢ φέρεται ἐπὶ ἐνὸς πλοίου, ἢ ὅτι εἰδικὴ τις διατάξις πρέπει νὰ ἀκολουθηθῆται, δύναται ἡ Ἀρχὴ νὰ ἐπιτρέψῃ ἀντ' αὐτῶν πᾶν ἕτερον ἐξάρτημα, ὑλικόν, ὄργανον ἢ συσκευὴν ἢ ἀνάλογον τύπον τούτων, ὅπως ἐφαρμόζηται ἢ φέρεται ὡς καὶ ἄλλον τρόπον διατάξεως ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι ἡ Ἀρχὴ θὰ πεισθῆ διὰ καταλλήλου δοκιμῆς ἢ ἄλλως πως ὅτι, τὸ ἀντικαθιστῶν ἐξάρτημα, ὑλικόν, ὄργανον ἢ συσκευὴ ἢ ἀνάλογος τύπος ἢ ὁ νέος τρόπος διατάξεως εἶναι τοῦλάχιστον τῆς αὐτῆς ἀποδόσεως μετὰ τὴν ὑπὸ τῆς Συμβάσεως ἀπαιτουμένην.

(β) Ἡ Ἀρχὴ ἤτις κατὰ τὰ ἀνωτέρω ἀποδέχεται ἐξάρτημα, ὑλικόν, ὄργανον ἢ συσκευὴν ἢ ἀνάλογον τύπον τούτων ἢ εἰδικόν τρόπον διατάξεως, ὀφείλει νὰ γνωστοποιῇ εἰς τὸν Ὄργανισμὸν τὰ χαρακτηριστικὰ τούτων ὁμοῦ μετ' ἐκθέσεως ἐπὶ τῶν γενομένων δοκιμῶν καὶ ὁ Ὄργανισμὸς θὰ κοινοποιῆσῃ ταῦτα εἰς τὰ ἄλλα Συμβαλλόμενα Κράτη διὰ τὴν ἐνημέρωσιν τῶν Ὑπηρεσιῶν τῶν.

ΜΕΡΟΣ Β'.—ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ.

Κανονισμός 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 Ὄργανων τοῦ Κράτους, ἐν ᾧ τὸ πλοῖον εἶναι νηολογημένον, προβλεπομένου ὅτι ἡ Κυβέρνησις ἐκάστης Χώρας δύναται νὰ ἐμπιστευθῆ τὴν ἐπιθεώρησιν καὶ τὴν ἐξέτασιν εἴτε εἰς ἐντεταλμένους πρὸς τοῦτο Ἐπιθεωρητὰς εἴτε εἰς Ὄργανισμοὺς ἀνεγνωρισμένους παρ' αὐτῆς. Εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις ἢ ἐνδιαφερομένη Κυβέρνησις ἐγγυᾶται τὴν πληρότητα καὶ ἀριότητα τῆς ἐπιθεωρήσεως καὶ ἐξετάσεως.

Κανονισμός 7.

Ἀρχικαὶ καὶ Μεταγενέστεραι Ἐπιθεωρήσεις Ἐπιβατηγῶν Πλοίων.

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

- (i) Ἐπιθεωρήσις προτοῦ τὸ πλοῖον τεθῆ ἐν ὑπηρεσίᾳ.
- (ii) Περιοδικὴ Ἐπιθεωρήσις ἀνὰ δώδεκα μῆνας.
- (iii) Συμπληρωματικαὶ Ἐπιθεωρήσεις, ὡσάκις παρίσταται ἀνάγκη.

(β) Αί άνωτέρω Έπιθεωρήσεις δέον νά εκτελώνται ώς άκολουθως :

- (i) 'Η Έπιθεώρησις, προτού τó πλοίοιν τεθῆ έν ύπηρεσίᾳ, δέον νά περιλαμβάνη πλήρη έπιθεώρησιν του σκάφους, τών μηχανών και του έξαρτισμοῦ, περιλαμβανομένων του έξωτερικοῦ τῆς γάστρας, καθως και του έσωτερικοῦ και έξωτερικοῦ τών λεβήτων. 'Η έπιθεώρησις δέον νά είναι τοιαύτη ώστε νά έξασφαλίξη ότι αί διατάξεις, τó ποιόν του ύλικου και αί διαστάσεις του ύλικου του σκάφους, οί λέβητες και τά λοιπά σκεύη πιέσεως και τά έξαρτήματα αὐτῶν, αί κύριαι μηχαναί και τά βοηθητικά μηχανήματα, αί ηλεκτρικαί έγκαταστάσεις, αί ραδιοηλεγραφικαί έγκαταστάσεις, αί ραδιοηλεγραφικαί έγκαταστάσεις τών μετά κινητήρος σωσιβίων λέμβων, αί φορηταί ραδιοηλεγραφικαί συσκευαί τών σωσιβίων μέσων, τά σωστικά μέσα, τά μέσα έντοπισμοῦ και σβέσεως πυρκαϊᾶς, αί κλιμακες πλοηγῶν και τά λοιπά έφόδια, άνταποκρίνονται πλήρως πρὸς τὰς άπαιτήσεις τῆς παρούσης Συμβάσεως, ως και τών νόμων, διαταγῶν και κανονισμῶν τών εκδιδομένων έν υπό τῆς 'Αρχῆς εἰς έφαρμογήν τῆς Συμβάσεως άναλόγως τῆς κατηγορίας εἰς τήν όποίαν τó πλοίοιν τούτο ύπάγεται. 'Η έπιθεώρησις θά είναι έπίσης τοιαύτη ώστε νά έξασφαλίξηται ότι ή κατάστασις πάντων τών μερῶν του πλοίου και του έξαρτισμοῦ αὐτοῦ είναι καθ' όλα ικανοποιητική και ότι τó πλοίοιν είναι έφωδιασμένον διά πλοϊκῶν φῶτων, μέσων εκπομπῆς ήχητικῶν σημάτων και σημάτων κινδύνου καθως προβλέπεται έν υπό τῆς παρούσης Συμβάσεως και υπό τών Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς 'Αποφυγήν Συγκρούσεων.
- (ii) 'Η περιοδική έπιθεώρησις δέον νά περιλαμβάνη έπιθεώρησιν του σκάφους, τών λεβήτων και λοιπῶν σκευῶν πιέσεως, τών μηχανημάτων και του έξαρτισμοῦ, συμπεριλαμβανομένου και του έξωτερικοῦ τῆς γάστρας του πλοίου. 'Η έπιθεώρησις θά είναι τοιαύτη ώστε νά έξασφαλίξη ότι τó πλοίοιν από πάσης άπόψεως σκάφους, λεβήτων και λοιπῶν σκευῶν πιέσεως και τών έξαρτημάτων αὐτῶν, κυρίων μηχανῶν και βοηθητικῶν μηχανημάτων, ηλεκτρικῶν έγκαταστάσεων, ραδιοηλεγραφικῶν έγκαταστάσεων και ραδιοηλεγραφικῶν έγκαταστάσεων τών μετά κινητήρος σωσιβίων λέμβων, τών φορητῶν ραδιοηλεγραφικῶν συσκευῶν σωστικῶν μέσων, τών σωστικῶν μέσων, τών μέσων έντοπισμοῦ και σβέσεως πυρκαϊᾶς, τών κλιμάκων πλοηγῶν και λοιπῶν έφοδίων, εύρίσκειται εἰς ικανοποιητικήν κατάστασιν και είναι κατάλληλον διά τήν ύπηρεσίαν δι' ἣν προορίζεται, και ότι συμμορφοῦται πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως ως και τών Νόμων, Διαταγμάτων, Διαταγῶν και Κανονισμῶν τών εκδιδομένων έν υπό τῆς 'Αρχῆς διά τήν έφαρμογήν τῆς παρούσης Συμβάσεως. Τά πλοϊκὰ φῶτα και τά μέσα εκπομπῆς ήχητικῶν σημάτων και σημάτων κινδύνου τών φερομένων έπί του πλοίου, θά υπόκεινται έπίσης εἰς τήν άνωτέρω άναφερομένην έπιθεώρησιν ίνα έξασφαλισθῆ ότι άνταποκρίνονται πρὸς τὰς άπαιτήσεις τῆς παρούσης Συμβάσεως και τών Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς άποφυγήν Συγκρούσεων.
- (iii) 'Επιθεώρησις γενική ή μερική, άναλόγως τών περιστάσεων, δέον νά ένεργῆται εἰς πᾶσαν περίπτωσιν άτυχήματος ή άνακαλύψεως έλαττώματος έπηρεάζοντος τήν άσφάλειαν του πλοίου ή τήν άποδοτικότητα ή πληρότητα τών σωστικῶν αὐτοῦ μέσων ή άλλων έφοδίων ή όσάκις εκτελοῦνται σοβαραί έπισκευαί ή άντικαταστάσεις. 'Η έπιθεώρησις δέον νά είναι τοιαύτη ώστε νά έξασφαλίξηται ότι αί άπαραίτητοι έπισκευαί ή άντικαταστάσεις έξετελέσθησαν ικανοποιητικῶς, ότι τó ύλικόν και ή εκτέλεσις τῆς έργασίας τών τοιοῦτων έπισκευῶν ή άντικαταστάσεων είναι από πάσης άπόψεως ικανοποιητική και ότι τó πλοίοιν συμμορφοῦται από πάσης άπόψεως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως και τών Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς 'Αποφυγήν Συγκρούσεων και τών εἰς έφαρμογήν ταύτης νόμων, διαταγμάτων, διαταγῶν και κανονισμῶν τών εκδιδομένων έν υπό τῆς 'Αρχῆς.
- (γ) (i) Οί νόμοι, τά διατάγματα, αί διαταγαί και οί κανονισμοί, περί ὧν ή παράγραφος (β) του παρόντος Κανονισμοῦ δέον νά έξασφαλίξωσιν ότι από πάσης άπόψεως άσφαλείας τῆς άνθρωπίνης ζωῆς έν θαλάσση, τó πλοίοιν θά είναι κατάλληλον διά τήν ύπηρεσίαν δι' ἣν προορίζεται.

- (ii) Οί νόμοι, τὰ διατάγματα, αἱ διαταγαὶ καὶ οἱ κανονισμοὶ οὗτοι δεόν νὰ καθορίζουν, μεταξύ ἄλλων, τοὺς τηρητέους κανόνας κατὰ τὰς ἀρχικὰς 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 μεταξύ δύο διαδοχικῶν δοκιμῶν.

Κανονισμὸς 8.

Ἐπιθεωρήσεις Σωστικῶν Μέσων καὶ ἄλλων ἐφοδίων ἐξοπλισμοῦ τῶν Φορηγῶν Πλοίων

Τὰ σωστικά μέσα, ἐξαιρέσει τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς ἐγκαταστάσεως ἐπὶ τῶν μετὰ κινητήρος σωσιβίων λέμβων ἢ τῆς φορητῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συσκευῆς τῶν μετὰ κινητήρος σωστικῶν μέσων καὶ τῶν μέσων σβέσεως πυρκαϊᾶς τῶν φορηγῶν πλοίων δι' ἃ ἐφαρμόζονται τὰ Κεφάλαια II καὶ III τῶν παρόντων Κανονισμῶν, δεόν νὰ ὑποβάλλωνται εἰς ἀρχικὰς καὶ μεταγενεστέρας ἐπιθεωρήσεις, καθὼς προβλέπεται διὰ τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα εἰς τὸν Κανονισμὸν 7 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, με ἀντικατάστασιν τῶν δώδεκα μηνῶν διὰ 24 εἰς τὸ ἐδάφιον (α) (ii) τοῦ Κανονισμοῦ τούτου. Τὰ μέσα ἐλέγχου πυρκαϊᾶς εἰς τὰ νέα πλοῖα καὶ αἱ κλίμακες τῶν πλοηγῶν, τὰ πλοῖκα 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 Φορηγῶν Πλοίων.

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

Κανονισμὸς 10.

Ἐπιθεωρήσεις Σκάφους, Μηχανῆς καὶ Ἐξαρτισμοῦ Φορηγῶν Πλοίων

Τὸ σκάφος, αἱ μηχαναὶ καὶ ὁ ἐξαρτισμὸς (ἐκτὸς τῶν μερῶν ἐκείνων διὰ τὰ ὁποῖα ἔχουσιν ἐκδοθῆ Πιστοποιητικὰ Ἀσφαλείας Ἐξαρτισμοῦ Φορηγῶν Πλοίων, Πιστοποιητικὰ Ἀσφαλείας Ραδιοτηλεγραφίας ἢ Πιστοποιητικὰ Ἀσφαλείας Ραδιοτηλεφωνίας) ἑνὸς φορητοῦ πλοίου, θὰ ἐπιθεωροῦνται μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τῆς κατασκευῆς αὐτῶν, καὶ κατόπιν κατὰ τοιοῦτον τρόπον καὶ κατὰ χρονικὰ διαστήματα ὡς ἢ Ἀρχὴ ἤθελε κρίνει ἀναγκαῖον, ἵνα ἐξασφαλισθῇ ὅτι ἡ κατάστασις αὐτῶν εἶναι ἀπὸ πάσης ἀπόψεως ἱκανοποιητικὴ. Ἡ ἐπιθεωρήσις θὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐξασφαλισθῇ ὅτι ἡ διάταξις, τὸ ὑλικὸν καὶ αἱ διαστάσεις τοῦ ὑλικοῦ τῆς κατασκευῆς, οἱ λέβητες καὶ λοιπὰ σκευὴ πίεσεως καὶ τὰ ἐξαρτήματα αὐτῶν, αἱ κύρια 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 Ὁρῶν κατόπιν τῆς Ἐπιθεωρήσεως.

Μετὰ τὴν συμπλήρωσιν μιᾶς ἐπιθεωρήσεως κατὰ τὸν Κανονισμὸν 7 ἢ τοὺς Κανονισμοὺς 8, 9 καὶ 10, οὐδεμίαν μεταβολὴν ἐπιτρέπεται εἰς τὰς διατάξεις κατασκευῆς τοῦ σκάφους, τῶν μηχανῶν, τοῦ ἐξοπλισμοῦ κ.λ.π. τῶν ὁποίων ἐγένετο ἐπιθεωρήσις, ἀνεῦ ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.

Κανονισμός 12.

Έκδοσις Πιστοποιητικῶν.

- (α) (i) Πιστοποιητικὸν καλούμενον Πιστοποιητικὸν Ἀσφαλείας Ἐπιβατηγοῦ Πλοίου, θὰ ἐκδίδεται κατόπιν ἐξετάσεως καὶ ἐπιθεωρήσεως, διὰ πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον ὅπερ πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Κεφαλαίων II, III καὶ IV καὶ τὰς λοιπὰς σχετικὰς ἀπαιτήσεις τῶν παρόντων Κανονισμῶν.
- (ii) 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 ὅποιον πληροῖ τὰς ἐφαρμοστέας ἀπαιτήσεις τοῦ Κεφαλαίου II, ἐξαιρεῖσι τῶν σχετικῶν πρὸς τὰ μέσα ἐλέγχου καὶ σβέσεως πυρκαϊᾶς.
- (iii) Πιστοποιητικὸν καλούμενον Πιστοποιητικὸν Ἀσφαλείας Ἐξαρτισμοῦ Φορτηγοῦ πλοίου, θὰ ἐκδίδεται κατόπιν ἐπιθεωρήσεως, διὰ πᾶν φορτηγὸν πλοῖον τὸ ὅποιον πληροῖ τὰς σχετικὰς ἀπαιτήσεις τῶν Κεφαλαίων II καὶ III καὶ πᾶσαν ἄλλην σχετικὴν ἀπαίτησιν τῶν παρόντων Κανονισμῶν.
- (iv) 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 IV καὶ πᾶσαν ἄλλην σχετικὴν ἀπαίτησιν τῶν παρόντων Κανονισμῶν.
- (v) 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 IV καὶ πᾶσαν ἄλλην σχετικὴν ἀπαίτησιν τῶν παρόντων Κανονισμῶν.
- (vi) Ὄταν χορηγῆται ἐξαιρέσις εἰς πλοῖον δυνάμει καὶ συμφώνως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν παρόντων Κανονισμῶν, θὰ ἐκδίδεται πιστοποιητικὸν καλούμενον Πιστοποιητικὸν Ἀπαλλαγῆς, ἐπὶ πλεόν τῶν πιστοποιητικῶν τῶν καθοριζομένων εἰς τὴν παρούσαν παράγραφον.
- (vii) 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 ἐκδίδονται εἴτε ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς εἴτε ὑπὸ προσώπου ἢ Ὄργανισμοῦ 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 Θαλάσσει τοῦ 1948, ὅπερ εὐρίσκεται ἐν ἰσχύϊ καθ' ὃν χρόνον ἄρχειται ἡ ἰσχὺς τῆς παρούσης Συμβάσεως, διὰ τὴν Ἀρχὴν ἥτις τὸ ἐξέδωσε, θὰ παραμείνη ἐν ἰσχύϊ μέχρι λήξεως του κατὰ τοὺς ὅρους τοῦ Κανονισμοῦ 13 τοῦ Κεφαλαίου I τῆς Συμβάσεως ταύτης.

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

Κανονισμός 13.

Έκδοσις Πιστοποιητικοῦ παρ' ἄλλης Κυβερνήσεως.

Συμβαλλόμενον Κράτος, δύναται, αἰτήσῃ τῆς Ἀρχῆς, νὰ διατάξῃ τὴν ἐπιθεώρησιν πλοίου τινὸς καὶ ἐὰν πεισθῇ ὅτι πληροῦνται αἱ ἀπαιτήσεις τῶν παρόντων Κανονισμῶν, νὰ προβῇ εἰς τὴν ἐκδοσιν πιστοποιητικῶν διὰ τὸ πλοῖον τοῦτο, συμφώνως πρὸς τοὺς

παρόντας Κανονισμούς. Πάν πιστοποιητικὸν ἐκδιδόμενον κατὰ τὰ ἀνωτέρω δέον ν' ἀναφέρῃ ὅτι ἐξεδόθη τῇ αἰτήσῃ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Κράτους, εἰς ὃ τὸ πλοῖον εἶναι νηολογημένον ἢ θὰ νηολογηθῇ. Τὸ πιστοποιητικὸν τοῦτο θὰ ἔχη τὴν αὐτὴν ἰσχὺν καὶ ἀναγνώρισιν ἦν 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 Πιστοποιητικά Ἀσφαλείας Ἐξαρτισμοῦ Φορτηγοῦ πλοίου θὰ ἐκδίδωνται διὰ χρονικὴν περίοδον οὐχὶ μείζονα τῶν 24 μηνῶν. Τὰ Πιστοποιητικά Ἀπαλλαγῆς δὲν θὰ ἰσχύουσι διὰ χρονικὴν περίοδον μείζονα τῆς χρονικῆς περιόδου τῶν Πιστοποιητικῶν εἰς τὰ ὁποῖα ἀναφέρονται.

(β) Ἐὰν μία ἐπιθεώρησις λάβῃ χώραν ἐντὸς δύο μηνῶν πρὸ τῆς λήξεως τῆς χρονικῆς περιόδου διὰ τὴν ὁποῖαν ἐξεδόθη ἀρχικῶς Πιστοποιητικὸν Ἀσφαλείας Ραδιοτηλεγραφίας Φορτηγοῦ πλοίου ἢ Πιστοποιητικὸν Ἀσφαλείας Ραδιοτηλεφωνίας Φορτηγοῦ πλοίου, ἐκδοθὲν διὰ φορτηγὸν πλοῖον ὀλικῆς χωρητικότητος 300 κόρων καὶ ἄνω ἀλλὰ μικροτέρας τῶν 500 κόρων, τὸ Πιστοποιητικὸν τοῦτο δύναται νὰ ἀκυρωθῇ καὶ νὰ ἐκδοθῇ νέον Πιστοποιητικὸν τοῦ ὁποῖου ἡ ἰσχὺς θὰ λήγῃ 12 μῆνας μετὰ τὸ τέλος τῆς περιόδου ταύτης.

(γ) Ἐὰν πλοῖον τι κατὰ τὴν λήξιν τῆς ἰσχύος τοῦ Πιστοποιητικοῦ του δὲν εὑρίσκειται εἰς λιμένα τοῦ Κράτους εἰς ὃ εἶναι νηολογημένον, δύναται ἡ ἰσχὺς τοῦ Πιστοποιητικοῦ νὰ παραταθῇ ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, ἀλλὰ τοιαύτη παράτασις θὰ χορηγηθῇ μόνον πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως ἐπιτρέψῃ εἰς τὸ πλοῖον νὰ συμπληρώσῃ τὸν πλοῦν ἐπιστροφῆς εἰς τὸ Κράτος, εἰς ὃ εἶναι νηολογημένον, ἢ πρόκειται νὰ ἐπιθεωρηθῇ καὶ τοῦτο μόνον εἰς ἅς περιπτώσεις κρίνεται πρέπον καὶ λογικὸν νὰ χορηγηθῇ ἢ παράτασις αὕτη.

(δ) Οὐδενὸς Πιστοποιητικοῦ 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 Πιστοποιητικά δέον νὰ εἶναι συντεταγμένα εἰς τὴν ἐπίσημον γλώσσαν ἢ γλώσσας τοῦ Κράτους ὑπὸ τοῦ ὁποῖου ἐκδίδονται.

(β) Ὁ τύπος τῶν Πιστοποιητικῶν δέον νὰ εἶναι σύμφωνος πρὸς τὰ ἐν τῷ Παραρτήματι τῶν παρόντων Κανονισμῶν παρατιθέμενα ὑποδείγματα. Ἡ διάταξις τοῦ ἐντύπου μέρους τῶν ἐκδιδόμενων Πιστοποιητικῶν ἢ τῶν κεκυρωμένων ἀντιγράφων τούτων δέον νὰ εἶναι ἀκριβῶς ὅμοια πρὸς τὴν τῶν προτύπων Πιστοποιητικῶν, αἱ δὲ καταχωρούμεναι ἐνδείξεις τόσον εἰς τὰ ἐκδιδόμενα Πιστοποιητικά, ὅσον καὶ εἰς τὰ κεκυρωμένα ἀντίγραφα τούτων, δέον νὰ ἀναγράφονται διὰ λατινικῶν χαρακτήρων καὶ ἀραβικῶν ἀριθμῶν.

Κανονισμὸς 16.

Ἀνάρτησις Πιστοποιητικῶν.

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

Κανονισμός 17.

Παραδοχή Πιστοποιητικών.

Πιστοποιητικά εκδιδόμενα υπό τινος τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν θὰ ἀναγνωρίζονται ὑπὸ τῶν λοιπῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν εἰὰ πᾶν ὅ,τι ἀφορᾷ τὴν παροῦσαν Σύμβασιν. Ταῦτα δέον νὰ θεωροῦνται ὑπὸ τῶν λοιπῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν ὅτι ἔχουσι τὴν αὐτὴν ἰσχύν, ἣν καὶ τὰ Πιστοποιητικά τὰ ἐκδιδόμενα παρ' αὐτῶν.

Κανονισμός 18.

Παράρτημα Πιστοποιητικοῦ.

(α) Ἐὰν κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν ταξιδίου τινός, πλοῖόν τι φέρῃ ἀριθμὸν προσώπων μικρότερον τοῦ μεγίστου ἐπιτρεπομένου ἀριθμοῦ ὑπὸ τοῦ Πιστοποιητικοῦ Ἀσφαλείας Ἐπιβατηγοῦ πλοίου, καὶ ὡς ἐκ τούτου, κατὰ τὰς δατάξεις τῶν παρόντων Κανονισμῶν, τὸ πλοῖον δύναται νὰ φέρῃ μικρότερον ἀριθμὸν σωσιβίων λέμβων καὶ λοιπῶν σωστικῶν μέσων, ἀπὸ τὸν ἀναγραφόμενον εἰς τὸ Πιστοποιητικόν, ἢ Κυβέρνησις, τὸ πρόσωπον ἢ ὁ Ὄργανισμὸς 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 Πιστοποιητικόν καὶ ὑποκαθιστᾷ τοῦτο εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ τὰ σωστικά μέσα, ἰσχύει δὲ μόνον διὰ τὸ συγκεκριμένον ταξίδιον διὰ τὸ ὁποῖον ἐξεδόθη.

Κανονισμός 19.

Ἐλεγχος.

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 πιστοποιητικόν 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 ἐφείλει νὰ λάβῃ τὰ ἀναγκαῖα μέτρα, ὥστε νὰ παρεμποδισθῇ ὁ ἀπέπλους τοῦ πλοίου μέχρις ὅτου τοῦτο καταστῇ ἱκανὸν νὰ ἐκτελέσῃ πλοῦν ἀνευ κινδύνου διὰ τοὺς ἐπιβάτας ἢ τὸ πλήρωμα. Ἐὰν κατὰ τὴν ἐνέργειαν τοῦ ἐλέγχου τούτου γεννηθῇ ζήτημα οἰασθήποτε παρεμβάσεως, ὁ ἐνεργῶν τὸν ἔλεγχον ὑπάλληλος ὑποχρεοῦται νὰ εἰδοποιῇ τὸ ταχύτερον ἐγγράφως τὸν Πρόξενον τοῦ Κράτους, εἰς ὃ τὸ πλοῖον εἶναι νηολογημένον περὶ ὧν τῶν συνθηκῶν, ὑφ' ἃς ἡ τοιαύτη παρέμβασις κατέστη ἀναγκαῖα καὶ ἐπὶ πλέον ν' ἀναφέρῃ τὰ περιστατικά εἰς τὸν Ὄργανισμὸν.

Κανονισμός 20.

Προνόμια.

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

ΜΕΡΟΣ Γ'.—ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ.

Κανονισμός 21.

Ἀτυχήματα.

(α) Ἐκάστη Ἀρχὴ ἀναλαμβάνει τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἐπιλαμβάνεται ἀνακρίσεων ἐπὶ παντὸς σοβαροῦ ναυτικοῦ ἀτυχήματος, ἐπισυμβαίνοντος εἰς πλοῖον αὐτῆς, ὅπερ ὑπόκειται εἰς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως, ὅταν αὐτὴ κρίνῃ ὅτι αἱ ἀνακρίσεις αὗται δύνανται νὰ συμβάλλωσιν εἰς τὸν καθορισμὸν τῶν μεταβολῶν ἐκείνων αἰτίας θὰ ἦτο ἐπιθυμητὸν νὰ ἐπενεχθοῦν εἰς τοὺς παρόντας Κανονισμοὺς.

(β) Ἐκαστον Συμβαλλόμενον Κράτος ἀναλαμβάνει τὴν ὑποχρέωσιν νὰ μεταβιβάσῃ εἰς τὸν Ὅργανισμόν πᾶσαν κατάλληλον πληροφορίαν σχετικὴν πρὸς τὰ συμπεράσματα τῶν ἀνακρίσεων τούτων. Οὐδεμία ἔκθεσις ἢ σύστασις τοῦ Ὁργανισμοῦ βασιζομένη εἰς τὰς πληροφορίας ταύτας, θὰ ἀποκαλύπτῃ τὴν ταυτότητα ἢ τὴν ἐθνικότητα τῶν περὶ ὧν πρόκειται πλοίων, οὐδὲ θὰ καταλογίσῃ ἢ θὰ ἐπιρρίπτῃ καθ' οἶον-δήποτε τρόπον τὴν εὐθύνην τοῦ ἀτυχήματος εἰς πλοῖον ἢ πρόσωπόν τι.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙ. ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ.

ΜΕΡΟΣ Α'. ΓΕΝΙΚΑ.

Κανονισμὸς Ι.

Ἐφαρμογή.

(α)—(i) Τὸ παρὸν Κεφάλαιον ἐφαρμόζεται ἐπὶ καινουργῶν πλοίων ἐκτὸς ἕαν ἄλλως ρητῶς ὀρίζεται.

(ii) 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 Θαλάσσει τοῦ 1948 ἢ μεταγενεστέρως, ἡ Ἀρχὴ θὰ ἐξασφαλίσῃ ὅτι αἱ ἀπαιτήσεις αἱ ἐφαρμοζόμεναι συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κεφαλαίου ΙΙ τῆς Συμβάσεως ἐκείνης διὰ τὰ νέα πλοῖα πληροῦνται καθὼς αὐταὶ 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 ἐξασφαλίσῃ ὅτι αἱ ἀπαιτήσεις αἱ ἐφαρμοζόμεναι συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κεφαλαίου ΙΙ τῆς Συμβάσεως ἐκείνης διὰ τὰ ὑπάρχοντα πλοῖα πληροῦνται καθὼς αὐταὶ καθορίζονται εἰς ἐκεῖνο τὸ Κεφάλαιον. Ὅσον ἀφορᾷ ἐκεῖνας τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κεφαλαίου ΙΙ τῆς παρούσης Συμβάσεως, αἵτινες δὲν περιλαμβάνονται εἰς τὸ Κεφάλαιον Ι τῆς Συμβάσεως τοῦ 1948, ἡ Ἀρχὴ θὰ ἀποφασίσῃ τίνες τῶν ἀπαιτήσεων τούτων θὰ ἐφαρμόζονται εἰς τὰ ὑπάρχοντα πλοῖα ὡς αὐταὶ καθορίζονται εἰς τὴν παρούσαν Σύμβασιν.

(β) Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ Κεφαλαίου τούτου :

(i) 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.

(ii) 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 Ἀρχὴ, ἐφ' ὅσον ἤθελε κρίνει ὅτι αἱ συνθήκαι ἀσφαλείας καὶ αἱ γενικώτεραι συνθήκαι τοῦ ταξιδίου εἶναι τοιαῦται, ὥστε νὰ καθιστοῦν τὴν ἐφαρμογὴν εἰδικῶν τινῶν διατάξεων τοῦ Κεφαλαίου τούτου ἄσκοπον ἢ μὴ ἀναγκαίαν, δύναται νὰ ἐξαίρεσῃ τῆς ἐφαρμογῆς τούτων συγκεκριμένα πλοῖα ἢ κατηγορίας πλοίων ἀνηκόντων εἰς τὴν χώραν τῆς, ἐφ' ὅσον ταῦτα δὲν ἀπομακρύνονται κατὰ τὸν πλοῦν πλεον τῶν 20 μιλίων 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 ἕαν ἡ Ἀρχὴ, λαμβάνουσα ὑπ' ὄψιν τὴν φύσιν καὶ τὰς συνθήκας τοῦ ταξιδίου, θεωρήσῃ ἐπαρκῆ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἄλλων διατάξεων τῶν Κανονισμῶν τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(ε) Εἰς τὴν περίπτωσιν ἐπιβατηγῶν πλοίων χρησιμοποιουμένων δι' εἰδικὰς μεταφορὰς μεγάλου ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν 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 τῆς, τῆς ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τούτων ὑπὸ τοὺς κάτωθι ὅρους :

- (i) Ὅτι θὰ ἐφαρμοσθῶσιν εἰς μέγιστον βαθμόν, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν τῆς μεταφορᾶς, αἱ διατάξεις αἱ σχετικαὶ μὲ τὴν κατασκευὴν τῶν πλοίων.
- (ii) Ὅτι θὰ ληφθῇ μέριμνα διὰ τὴν ἔκδοσιν γενικῶν Κανονισμῶν οἱ ὁποῖοι θὰ ἐφαρμόζωνται εἰς τὰς εἰδικὰς περιπτώσεις τοιούτων μεταφορῶν. Οἱ κανονισμοὶ οὗτοι δεόν νὰ διατυπωθοῦν ἀπὸ συμφώνου μετ' ἄλλων Συμβαλλομένων Κρατῶν, τυχὸν ἐνδιαφερομένων ἀμέσως διὰ τὰς τοιαύτης φύσεως μεταφορᾶς ἐπιβατῶν.

Ἐνεξαρτήτως οἰασδῆποτε ἰντιθέτου διατάξεως τῆς παρούσης Συμβάσεως ὁ Κανονισμὸς SIMLA τοῦ 1931 θὰ παραμένῃ ἐν ἰσχύϊ μεταξὺ τῶν ὑπογραψάντων τὸν Κανονισμὸν τοῦτον Κρατῶν μέχρι τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῶν ἐκδοθησομένων διατάξεων κατὰ τὴν παράγραφον (ε) (ii) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

Κανονισμὸς 2.

Ὅρισμοί.

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

- (a)—(i) Ἐμπορτος ἴσαλος γραμμῆ ὑποδιαιρέσεως εἶναι ἡ ἴσαλος γραμμῆ ἡ λαμβανομένη ὑπ' ὄψιν κατὰ τὸν προσδιορισμὸν τῆς ὑποδιαιρέσεως τοῦ πλοίου.
- (ii) Ἡ ἀνωτάτη ἔμπορτος ἴσαλος γραμμῆ 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 ἐξῶτι τῶν νεμέων, μετρούμενον ἐπὶ ἢ κάτωθεν τῆς ἀνωτάτης ἐμφόρτου ἰσάλου γραμμῆς ὑποδιαιρέσεως.

(δ) Τὸ βύθισμα εἶναι ἡ κατακόρυφος ἀπόστασις εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου, μετρούμενη ἀπὸ τῆς ἄνω ὀψεως 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 ὀρίου 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 ἐνὸς χώρου εἶναι τὸ ποσοστὸν ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ χώρου τούτου, ὅπερ δύναται νὰ πληρωθῇ δι' ὕδατος. Ὁ ὄγκος ἐνὸς χώρου, ὅστις ἐκτείνεται ἄνωθεν τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως, θὰ μετᾶται μόνον μέχρι τοῦ ὕψους τῆς γραμμῆς ταύτης.

(η) Ὡς χώρος μηχανῶν λαμβάνεται ὁ ἐκτεινόμενος ἀπὸ τῆς ἄνω ὀψεως τῆς τρόπιδος μέχρι τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως καὶ μεταξὺ τῶν κυρίων ἐγκαρσίων στεγανῶν διαφραγμάτων ἅτινα ὀρίζουσι τοὺς χώρους τοὺς καταλαμβάνομένους ὑπὸ τῶν κυρίων καὶ βοηθητικῶν μηχανῶν πρῶσεως, τῶν λεβήτων τῶν χρησιμοποιουμένων διὰ τὴν πρόωσιν καὶ τῶν μονίμων γαιανθρακαποθηκῶν.

Εἰς περίπτωσιν ἀσυνήθους διατάξεως τῶν χώρων, ἡ Ἄρχὴ δύναται νὰ καθορίζη τὰ ὅρια τῶν χώρων μηχανῶν.

(δ) Χῶροι ἐπιβατῶν εἶναι οἱ χῶροι οἵτινες προορίζονται διὰ τὴν ἐνδίαίτησιν καὶ χρῆσιν τῶν ἐπιβατῶν, ἐξαιρουμένων τῶν χώρων ἀποσκευῶν, ἀποθηκῶν, τροφαποθηκῶν καὶ χώρων ταχυδρομείου. Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν Κανονισμῶν 4 καὶ 5, χῶροι εὐρισκόμενοι κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσεως καὶ προοριζόμενοι διὰ τὴν ἐνδίαίτησιν καὶ χρῆσιν τοῦ πληρώματος λογίζονται ὡς χῶροι ἐπιβατῶν.

(ι) Εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις οἱ ὄγκοι καὶ αἱ ἐπιφάνειαι θὰ ὑπολογίζονται μέχρι τῶν ἐξωτερικῶν τῶν νομέων καὶ ζυγῶν γραμμῶν τοῦ σκάφους.

ΜΕΡΟΣ Β΄—ΥΠΟΔΙΑΙΡΕΣΙΣ ΚΑΙ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ.

(Τὸ Μέρος Β΄ ἐφαρμόζεται μόνον ἐπὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων, ἐξαιρέσει τοῦ Κανονισμοῦ 19, ὅστις ἐφαρμόζεται καὶ ἐπὶ φορτηγῶν πλοίων).

Κανονισμὸς 3.

Κατακλύσιμον Μῆκος.

(α) Τὸ κατακλύσιμον μῆκος εἰς πᾶν σημεῖον τοῦ μήκους τοῦ πλοίου θέλει ὑπολογίζεσθαι διὰ μεθόδου ὑπολογισμοῦ, ἥτις λαμβάνει ὑπ' ὄψιν τὸ σχῆμα, τὸ βύθισμα καὶ ἄλλα χαρακτηριστικὰ τοῦ πλοίου.

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

(γ)—(i) Ἐπὶ πλοίου μὴ ἔχοντος συνεχῆς καταστρώμα στεγανῶν διαφραγμάτων τὸ κατακλύσιμον μῆκος εἰς οἰονδήποτε 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 στεγανά διαφράγματα καὶ τὸ ἐξωτερικὸν περίβλημα διατηροῦνται στεγανά.

(ii) Ὅταν τμήμα τῆς ὑποθετικῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσεως εἶναι αἰσθητῶς κάτωθεν τοῦ καταστρώματος μέχρι τοῦ ὁποίου ἐκτείνονται τὰ στεγανά διαφράγματα, ἡ Ἄρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ περιωρισμένην μείωσιν τῆς στεγανότητος τῶν τμημάτων ἐκείνων τῶν διαφραγμάτων, ἅτινα κείνται ἄνωθεν τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσεως καὶ ἀμέσως κάτωθεν τοῦ ἀνωτέρου καταστρώματος.

Κανονισμὸς 4.

Διαχωρητότης.

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

Κατὰ τὸν προσδιορισμὸν τοῦ κατακλύσιμου μήκους, δεόν νὰ λαμβάνηται μία μέση ὁμοιόμορφος διαχωρητότης καθ' ὅλον τὸ μήκος ἐκάστου τῶν ἀκολουθῶν τριῶν τμημάτων τοῦ πλοίου κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσεως.

(i) Τοῦ χώρου μηχανῶν ὡς οὗτος ὠρίσθη εἰς τὸν Κανονισμὸν 2 τοῦ Κεφαλαίου τούτου.

(ii) Τοῦ τμήματος πῶραθεν τοῦ χώρου μηχανῶν.

(iii) Τοῦ τμήματος πῦρμνηθεν τοῦ χώρου μηχανῶν.

(β)---(i) 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 = Ὅγκος τῶν χώρων ἐπιβατῶν, ὡς ὀρίζονται εἰς τὸν Κανονισμόν 2 τοῦ Κεφαλαίου τούτου, τῶν εὐρισκομένων κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως καὶ ἐντὸς τῶν ὀρίων τοῦ χώρου μηχανῶν.

C = Ὅγκος τῶν χώρων τῶν ὑποφραγμάτων κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως καὶ ἐντὸς τῶν ὀρίων τοῦ χώρου μηχανῶν, οἵτινες διατίθενται διὰ φορτίον, γαιάνθρακας ἢ ὑλικά.

V = Ὀλόκληρος ὁ ὄγκος τοῦ χώρου μηχανῶν κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως.

(ii) Ὅταν ἡ Ἀρχὴ πεισθῇ ὅτι ἡ μέση διαχωρητότης ὡς αὕτη προσδιωρίσθη διὰ λεπτομεροῦς ὑπολογισμοῦ, εἶναι μικροτέρα τῆς διὰ τοῦ τύπου διδομένης, τότε δύναται νὰ γίνῃ χρῆσις τῆς ὑπολογισθείσης διὰ λεπτομεροῦς ὑπολογισμοῦ. Διὰ τὸν ὑπολογισμόν 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 ὀρίζονται δι' ἕκαστην 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 εὐρισκομένου πῶραθεν (ἢ πρύμνηθεν) τοῦ χώρου μηχανῶν, θὰ προσδιορίζεται διὰ τοῦ τύπου :

$$\text{ἔνθα : } 63 + 35 \frac{a}{V}$$

a = Ὅγκος χώρων ἐπιβατῶν, ὡς ὀρίζεται εἰς τὸν Κανονισμόν 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, τῶν εὐρισκομένων κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως πῶραθεν (ἢ πρύμνηθεν) τοῦ χώρου μηχανῶν, καὶ

V = Ὀλόκληρος ὁ ὄγκος τοῦ τμήματος τοῦ πλοίου κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως πῶραθεν (ἢ πρύμνηθεν) τοῦ χώρου μηχανῶν.

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

$$\text{ἔνθα : } 95 - 35 \frac{\beta}{V}$$

β = Ὁ ὄγκος τῶν χώρων κάτωθι τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως καὶ ἄνωθεν τῆς ἄνω ὀψεως τῶν ἑδρῶν, τοῦ ἐσωτερικοῦ πυθμένος ἢ τῶν ἀκραίων δεξαμενῶν ζυγοσταθμίσεως (Peak Tanks), ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, οἵτινες διατίθενται καὶ χρησιμοποιοῦνται ὡς χώροι φορτίου, γαιανθρακαποθήκαι ἢ δεξαμεναὶ καυσίμου πετρελαίου, ἀποθήκαι, ἀποθήκαι ἀποσκευῶν, ταχυδρομικῶν σάκκων, φρεάτια ἀλύσεων καὶ δεξαμεναὶ γλυκεῶς ὕδατος πῶραθεν (ἢ πρύμνηθεν) τοῦ χώρου μηχανῶν, καὶ

V = Ὀλόκληρος ὁ ὄγκος τοῦ τμήματος τοῦ πλοίου κάτωθι τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως πῶραθεν (ἢ πρύμνηθεν) τοῦ χώρου μηχανῶν. Εἰς περιπτώσεις πλοίων χρησιμοποιουμένων εἰς μεταφοράς, καθ' ὅς τὰ κύτη φορτίου δὲν καταλαμβάνονται γενικῶς ὑπὸ ὀσημαντικῶν ποσοτήτων φορτίου, δὲν θὰ συμπεριλαμβάνεται κατὰ τὸν ὑπολογισμόν β οὐδὲν τμήμα τοῦ χώρου φορτίου.

(ε) Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν ἡ διαρρύθμισις τοῦ πλοίου εἶναι ἀσυνήθης, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ἢ ζητήσῃ λεπτομερῆ ὑπολογισμὸν τῆς μέσης διαχωρητικότητος διὰ τὰ τμήματα πρῶταθεν ἢ πρῦμνηθεν τῶν χώρων μηχανῶν. Διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦτον ἢ διαχωρητικότητος τῶν χώρων ἐπιβατῶν, ὡς ὀρίζονται ἐν τῷ Κανονισμῷ 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, θὰ λαμβάνηται ὡς 95, ἢ τῶν χώρων τῶν περιεχόντων τὰς μηχανὰς ὡς 85, ἢ τῶν χώρων τοῦ ὄλου φορτίου, γαιανθράκων καὶ ἀποθηκῶν ὡς 60 ἢ δὲ τῶν διπτυθμένων, τῶν δεξαμενῶν πετρελαίου, καυσίμου καὶ λοιπῶν δεξαμενῶν θὰ ὀρίζεται εἰς ἀριθμὸν ὅστις θὰ τυγχάνῃ τῆς ἐγκρίσεως εἰς ἐκάστην περίπτωσιν.

(στ) Ἐὰν ὑπόφραγμα τι εὐρισκόμενον μεταξύ δύο ἐγκαρσίων διαφραγμάτων περιλαμβάνῃ χώρον τινὰ ἐπιβατῶν ἢ πληρώματος, δλόκληρον τὸ ὑπόφραγμα τοῦτο θὰ λογίζεται ὡς χώρος ἐπιβατῶν, πλὴν παντὸς χώρου τελείως περιφραγμένου διὰ μονίμων χαλυβδίνων διαφραγμάτων καὶ προοριζομένου δι' ἄλλους σκοποῦς. Ἐάν, ἐν τούτοις, ὁ χώρος ἐπιβατῶν ἢ πληρώματος εἶναι τελείως περιφραγμένος διὰ μονίμων χαλυβδίνων διαφραγμάτων, μόνον ὁ οὕτω περιφραγμένος χώρος δέον νὰ λογίζεται ὡς χώρος ἐπιβατῶν.

Κανονισμὸς 5

Ἐπιτρεπόμενον μῆκος διαμερισμάτων.

(α) Τὰ πλοῖα δέον νὰ εἶναι ὅσον τὸ δυνατόν ἱκανοποιητικῶς ὑποδιηρημένα, λαμβανομένη 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 διαμερισμάτων τινος, ἔχοντος τὸ κέντρον αὐτοῦ εἰς οἰονδήποτε σημεῖον τοῦ μήκους τοῦ πλοίου, εὐρίσκεται ἐκ τοῦ κατακλισίμου μήκους πολλαπλασιαζομένου ἐπὶ συντελεστὴν τινὰ καλούμενον «συντελεστὴν ὑποδιαιρέσεως». Ὁ συντελεστὴς ὑποδιαιρέσεως ἐξαρτᾶται ἐκ τοῦ μήκους τοῦ πλοίου καὶ δι' ἐν 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 ἐνὸς συντελεστοῦ Α, ἐφαρμοζομένου ἐπὶ πλοίων πρωτίστως προοριζομένων διὰ μεταφορὰς φορτίων, εἰς συντελεστὴν Β ἐφαρμοζόμενον ἐπὶ πλοίων πρωτίστως προοριζομένων διὰ μεταφορὰς ἐπιβατῶν.

Αἱ μεταβολαὶ τῶν συντελεστῶν Α καὶ Β ἐκφράζονται διὰ τῶν κατωτέρω τύπων (I) καὶ (II), ἐνθα L εἶναι τὸ μῆκος τοῦ πλοίου, ὡς τοῦτο ὀρίζεται 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

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

L εἰς πόδας

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

L εἰς μέτρα

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

(γ) Κριτήριο υπηρεσίας : Δι' ἐν πλοῖον δεδομένου μήκους, ὁ ἀρμόζων συντελεστής ὑποδιαίρεσεως προσδιορίζεται τῇ βοηθείᾳ Δείκτου Κριτηρίου Ὑπηρεσίας (ἐφεξῆς καλουμένου «Δείκτου Κριτηρίου») συμφώνως πρὸς τοὺς κάτωθι τύπους (iii) καὶ (iv), ἔνθα :

Cs = Δείκτης Κριτηρίου.

L = Τὸ μήκος τοῦ πλοίου, ὡς ὀρίζεται ἐν τῷ Κανονισμῷ 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

M = Ὁ ὄγκος τοῦ χώρου μηχανῶν, ὡς ὀρίζεται ἐν τῷ Κανονισμῷ 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, σὺν τῇ προσθήκῃ τοῦ ὄγκου ὅλων τῶν μονίμων δεξαμενῶν καυσίμου πετρελαίου τῶν ὑπαρχουσῶν ἄνωθεν τοῦ ἐσωτερικοῦ πυθμένος καὶ πρῶραθεν ἢ πρῦμνηθεν τοῦ χώρου μηχανῶν.

P = Ὀλόκληρος ὁ ὄγκος τῶν χώρων ἐπιβατῶν κάτωθι τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως, ὡς ὀρίζεται ἐν τῷ Κανονισμῷ 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

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

P' = Τὸ γινόμενον ΚΝ ἔνθα :

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

K ἔχει τὰς ἐξῆς τιμὰς :

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

Ἐὰν τὸ γινόμενον τοῦ ΚΝ εἶναι μεγαλύτερον τοῦ ἀθροίσματος P καὶ τοῦ ὅλου ὄγκου τῶν πραγματικῶν χώρων ἐπιβατῶν, τῶν ἄνωθεν τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως, ὡς τιμὴ διὰ τὸ P' νὰ ληφθῇ τὸ ἀνωτέρω ἄθροισμα ἢ τὰ 2/3 ΚΝ, οἷονδήποτε ἐκ τῶν δύο εἶναι τὸ μεγαλύτερον.

Ὅταν τὸ P' εἶναι μεγαλύτερον τοῦ P.

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

καὶ εἰς τὰς λοιπὰς περιπτώσεις

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

Διὰ πλοῖα μὴ ἔχοντα συνεχῆς κατὰστρωμα στεγανῶν διαφραγμάτων, οἱ ὄγκοι λαμβάνονται μέχρι τῶν γραμμῶν ὀρίου βυθίσεως, αἵτινες ἐλήφθησαν ὑπ' ὄψιν κατὰ τὸν προσδιορισμὸν τῶν κατακλισίμων μηκῶν.

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

(i) Ἡ ὑποδιαίρεσις πρῦμνηθεν τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως τῶν πλοίων μήκους 430 ποδῶν (ἢ 131 μέτρων) καὶ ἄνω, τῶν ἐχόντων δείκτην κριτηρίου 23 ἢ μικρότερον, δεόν νὰ προσδιορίζεται ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συντελεστοῦ A τοῦ διδομένου διὰ τοῦ τύπου (I), τῶν ἐχόντων δείκτην κριτηρίου 123 καὶ ἄνω ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συντελεστοῦ B τοῦ δεδομένου διὰ τοῦ τύπου (II) καὶ τῶν ἐχόντων δείκτην κριτηρίου μεταξύ 23 καὶ 123 ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συντελεστοῦ F εὐρισκομένου διὰ γραμμικῆς παρεμβολῆς μεταξύ τῶν συντελεστῶν A καὶ B, τῇ βοηθείᾳ τοῦ τύπου :

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

Οὐχ ἦττον, ὅταν ὁ δείκτης κριτηρίου εἶναι ἴσος ἢ μεγαλύτερος τοῦ 45, συγκρόνως δὲ ὁ συντελεστὴς ὑποδιαίρεσεως ὅστις δίδεται ὑπὸ τοῦ τύπου (V) εἶναι μικρότερος ἢ ἴσος τοῦ 0,65, ἀλλὰ μεγαλύτερος τοῦ 0,5 ἢ ὑποδιαίρεσις τοῦ πλοίου πρῦμνηθεν τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως θὰ προσδιορίζεται μὲ συντελεστὴν ὑποδιαίρεσεως 0,5. Ἐὰν ὁ συντελεστὴς F εἶναι κατώτερος τοῦ 0,40 καὶ ἡ Ἀρχὴ

πεισθῆ ὅτι εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατον νὰ ἐφαρμοσθῆ ὁ συντελεστής F διὰ διαμέρισμα τοῦ χώρου μηχανῶν τοῦ πλοίου, ἢ ὑποδιαίρεσις τοῦ διαμερίσματος τούτου δύναται νὰ προσδιορισθῆ ἐπὶ τῆ βάσει ἐπηυξημένου συντελεστοῦ, ὅστις ὅμως δεόν νὰ μὴ εἶναι μεγαλύτερος τοῦ 0,40.

- (ii) Ἡ ὑποδιαίρεσις πρῦμνηθεν 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, ἐνθα :

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

δεόν νὰ προσδιορίζηται ἐπὶ τῆ βάσει συντελεστοῦ ἴσου πρὸς τὴν μονάδα, τῶν ἐχόντων δείκτην κριτηρίου 123 καὶ ἄνω ἐπὶ τῆ βάσει τοῦ συντελεστοῦ B διδομένου διὰ τοῦ τύπου (II), τῶν δὲ ἐχόντων δείκτην κριτηρίου μεταξύ S καὶ 123 ἐπὶ τῆ βάσει τοῦ συντελεστοῦ F εὐρισκομένου διὰ γραμμικῆς παρεμβολῆς μεταξύ τῆς μονάδος καὶ τοῦ συντελεστοῦ B, χρησιμοποιοῦμένου τοῦ τύπου :

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

- (iii) Ἡ ὑποδιαίρεσις πρῦμνηθεν 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 ὄλων τῶν πλοίων μήκους μικροτέρου τῶν 260 ποδῶν (ἢ 79 μέτρων), δεόν νὰ προσδιορίζηται ἐπὶ τῆ βάσει συντελεστοῦ ἴσου πρὸς τὴν μονάδα, ἐκτὸς ἐὰν ἡ Ἀρχή, εἰς τὴν μίαν ἢ τὴν ἄλλην περίπτωσιν, πεισθῆ ὅτι εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατον νὰ τηρηθῆ ὁ συντελεστής οὗτος εἰς ἓν οἰονδήποτε μέρος τοῦ πλοίου, ὅποτε ἡ Ἀρχή δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ παρέκκλισίν τινα, ἐφ' ὅσον ἡ παρέκκλισις αὕτη δικαιολογεῖται ὑπὸ τῶν περιστάσεων.

- (iv) Αἱ διατάξεις τοῦ ἑδαφίου (iii) τῆς παρουσίας παραγράφου θὰ ἐφαρμόζωνται ἐπίσης ἐπὶ πλοίων οἰουδήποτε μήκους, ἅτινα πρόκειται νὰ λάβουν πιστοποιητικὸν διὰ τὴν μεταφορὰν ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν ὑπερβαίνοντος τοῦς 12 ἀλλὰ μὴ ὑπερβαίνοντος τὸν μικρότερον ἐκ τῶν δύο ἐξῆς ἀριθμῶν :

$$\frac{L^2}{7000} \quad (L \text{ εἰς πόδας}) = \frac{L^2}{650} \quad (L \text{ εἰς μέτρα}) \quad \text{ἢ } 50 \text{ οἰοσδήποτε εἶναι ὁ μικρότερος.}$$

(ε) Εἰδικοί κανόνες ὑποδιαίρεσεως 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, ἢ ὑποδιαίρεσις πρῦμνηθεν τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως, δεόν νὰ προσδιορίζηται 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 πεισθῆ ὅτι εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατον νὰ τηρηθῆ ὁ τοιοῦτος συντελεστής εἰς ἓν διαμέρισμα, δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ὅπως τὸ μήκος τοῦ διαμερίσματος τούτου ὑπολογισθῆ ἐπὶ τῆ βάσει μεγαλύτερου συντελεστοῦ, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως ὁ χρησιμοποιούμενος συντελεστής εἶναι ὁ μικρότερος ἀπὸ ὅ,τι πρακτικῶς καὶ λογικῶς ἐπιτρέπουν αἱ περιστάσεις.

- (ii) Ἐὰν εἰς περίπτωσιν οἰουδήποτε πλοίου μήκους μικροτέρου ἢ οὐχὶ τῶν 300 ποδῶν (ἢ 91,5 μέτρων), ἢ ἀνάγκη μεταφορὰς σημαντικῶν ποσοτήτων φορτίου καθιστᾶ πρακτικῶς ἀδύνατον τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ὑποδιαίρε-

σεως πρύμνηθεν τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως ἐπὶ τῇ βάσει συντελεστοῦ μὴ ὑπερβαίνοντος τὸ 0,50, ὁ ἐφαρμοστέος βαθμὸς ὑποδιαιρέσεως θὰ ὑπολογισθῆ συμφώνως πρὸς τὰς ἐπομένους ὑποπαραγράφους (1) ἕως (5), ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι, ὅπου ἡ Ἀρχὴ ἤθελε πεισθῆ ὅτι ἡ ἔμμονή ἐπὶ τῆς αὐστηρᾶς ἐφαρμογῆς ἀπὸ οἰασθῆποτε ἀπόψεως εἶναι ἀδικαιολόγητος, δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ πᾶσαν ἄλλην διάταξιν τῶν στεγανῶν διαφραγμάτων δικαιολογούμενην ἐκ τῶν ἰδιοτήτων τῆς, 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', τὸ K δέον νὰ ἔχῃ, διὰ τοὺς ἐπιβάτας μετὰ κλίνης, τὴν μεγαλύτεραν ἐκ τῶν δύο ἐπομένων τιμῶν, δηλαδὴ εἴτε τὴν καθοριζομένην τιμὴν ἐν τῇ παραγράφῳ (γ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἢ 125 κυβικοῦς πόδας (ἢ 3,55 κυβικά 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 προκύπτοντος διὰ τοῦ ἐπομένου τύπου :

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

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

(3) Ἡ ὑποδιαιρέσεις πρύμνηθεν τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως πλοίων μήκους 430 ποδῶν (ἢ 131 μέτρων) καὶ ἄν τῶν ἐχόντων δείκτην κριτηρίου 23 ἢ λιγώτερον, 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 ἑδαφίου (ii) (2) τῆς παρούσης παραγράφου καὶ τῶν ἐχόντων δείκτην κριτηρίου μεταξύ 23 καὶ 123, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συντελεστοῦ F τοῦ εὐρισμοκένου διὰ γραμμικῆς παρεμβολῆς μεταξύ 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 εὐρισκόμενος 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 ὑποδιαιρέσεις 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 δ' ἔνθα :

$$\delta' = \frac{1950-4L}{10} \quad (L \text{ εἰς πόδας}).$$

$$\delta' = \frac{3,712-25L}{19} \quad (L \text{ εἰς μέτρα}).$$

θὰ προσδιορίζεται ἐπὶ τῇ βάσει συντελεστοῦ ἴσου πρὸς τὴν μονάδα, τῶν

έχόντων δείκτην κριτηρίου 123 και άνω επί τη βάσει του συντελεστού BB διδομένου δια του τύπου του έδαφίου (ii) (2) τής παρούσης παραγράφου των δέ έχόντων δείκτην κριτηρίου μεταξύ S' και 123 επί τη βάσει του συντελεστού F εύρισκομένου δια γραμμικής παρεμβολής μεταξύ τής μονάδος και του συντελεστού BB τη βοήθεια του τύπου :

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

υπό την επιφύλαξιν ότι εις έκαστην των δύο τελευταίων περιπτώσεων, εάν ο ούτω εύρεθησόμενος συντελεστής είναι κατώτερος του 0,50, η υποδιαίρεσις δύναται να προσδιορισθῆ δια συντελεστού μη υπερβαίνοντος το 0,50.

(5) Η υποδιαίρεσις πρύμνηθεν του διαφράγματος συγκρούσεως πλοίων μήκους μικροτέρου των 430 ποδών (ή 131 μέτρων) άλλ' ουχι μικροτέρου των 180 ποδών (ή 55 μέτρων) έχόντων δείκτην κριτηρίου κατώτερον του S' και όλων των πλοίων μήκους μικροτέρου των 180 ποδών (ή 55 μέτρων) θα προσδιορίζεται επί τη βάσει συντελεστού ίσου προς την μονάδα, εκτός εάν η Αρχή ήθελε πεισθῆ ότι είναι πρακτικώς αδύνατον να εφαρμοσθῆ ο συντελεστής ούτος εις ώρισμένα διαμερίσματα, όποτε αύτη δύναται να επιτρέψη παρέκκλισιν τινα, εν σχέσει με τα διαμερίσματα ταυτα, έφ' όσον η παρέκκλισις αύτη δικαιολογείται υπό των περιστάσεων, άλλ' υπό τον όρον όπως το ακρότατον προς πρύμνην διαμέρισμα και όσον το δυνατόν περισσότερα πρωραία διαμερίσματα (μεταξύ του διαφράγματος συγκρούσεως και του πρυμναίου άκρου των χώρων μηχανών) δέν θα έχωσι μήκος υπερβαίνον το κατακλύσιμον μήκος.

Κανονισμός 6.

Ειδικοί Κανόνες άφορώντες την υποδιαίρεσιν.

(α) Όταν εις έν η πλείονα τμήματα του πλοίου, τα στεγανά διαφράγματα έξικνούνται μέχρις ενός ύψηλοτέρου καταστρώματος η εις το υπόλοιπον τμήμα του πλοίου και είναι επιθυμητόν όπως προκύψη ώφέλεια εκ τής εις ύψος επεκτάσεως ταύτης των διαφραγμάτων, δύναται κατά τον ύπολογισμόν του κατακλύσιμου μήκους, να γίνη χρῆσις κεχωρισμένων γραμμών όριου βυθίσεως δι' έκαστον των τμημάτων τούτων του πλοίου, υπό τον όρον όπως :

- (i) Αί πλευραί του πλοίου επεκτείνονται καθ' όλον το μήκος του πλοίου μέχρι του καταστρώματος του αντιστοιχοῦντος εις την ανώτεραν γραμμην όριου βυθίσεως και όλα τα ανοίγματα επί του έξωτερικού περιβλήματος τα εύρισκόμενα κάτωθι του καταστρώματος τούτου καθ' όλον το μήκος του πλοίου, θεωρηθώσιν ότι εύρίσκονται εν τῆ έννοία του Κανονισμού 14 του Κεφαλαίου τούτου, κάτωθι τής γραμμής όριου βυθίσεως, και
- (ii) Τα δύο διαμερίσματα τα παρακείμενα εις την βαθμίδα του καταστρώματος στεγανών διαφραγμάτων είναι έκαστον έντός των όρίων του επιτρεπομένου μήκους του ανταποκρινομένου εις τας αντίστοιχους των γραμμών όριου βυθίσεως και επιπροσθέτως το συνδεδυασμένον μήκος των μη υπερβαίνη το διπλάσιον του επιτρεπομένου μήκους, ύπολογιζομένου επί τής κατωτέρας γραμμής όριου βυθίσεως.

(β)—(i) Διαμέρισμά τι δύναται να υπερβαίνη το επιτρεπομενον μήκος το όριζόμενον υπό των διατάξεων του Κανονισμού 5 του παρόντος Κεφαλαίου, υπό τον όρον ότι το συνδεδυασμένον μήκος έκαστου ζεύγους παρακειμένων διαμερισμάτων προς τα όποια το εν λόγω διαμέρισμα είναι κοινόν, δέν υπερβαίνει το κατακλύσιμον μήκος η το διπλάσιον του επιτρεπομένου μήκους, οίονδηποτε εκ των δύο είναι το μικρότερον.

(ii) Ἐάν τὸ ἐν ἐκ τῶν δύο παρακειμένων διαμερισμάτων εὐρίσκεται ἐντὸς τοῦ χώρου μηχανῶν, καὶ τὸ ἕτερον εὐρίσκεται ἐκτὸς τοῦ χώρου μηχανῶν, ἢ δὲ μέση διαχωρητικὴ τοῦ τμήματος τοῦ πλοίου ἐν ᾧ εὐρίσκεται τὸ δεύτερον διαφέρει τῆς τοῦ χώρου μηχανῶν, τὸ συνδεδεασμένον μήκος τῶν δύο διαμερισμάτων δεόν νὰ διορθοῦται, λαμβανομένης ὡς βάσεως τῆς μέσης τιμῆς τῶν διαχωρητικῶν τῶν δύο τμημάτων τοῦ πλοίου ἐντὸς τῶν ὁποίων κεῖνται τὰ δύο διαμερίσματα.

(iii) Ὅταν τὰ δύο παρακειμένα διαμερίσματα ἔχωσι διαφόρους συντελεστὰς ὑποδιαίρεσεως, τὸ συνδεδεασμένον μήκος τῶν δύο διαμερισμάτων προσδιορίζεται κατ' ἀναλογίαν.

(γ) Εἰς πλοῖα μήκους 330 ποδῶν (ἢ 100 μέτρων) καὶ ἄνω, ἐν τῶν κυρίων ἐγκαρσίων διαφραγμάτων πρῶμνηθεν τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως, δεόν νὰ τοποθετηθῶσι εἰς ἀπόστασιν ἀπὸ τῆς πρωραίας ὀρθίας μὴ ὑπερβαίνουσαν τὸ ἐπιτρεπόμενον μήκος.

(δ) Κύριον ἐγκάρσιον διάφραγμα δύναται νὰ ἔχη ἔσοχῆν, ὑπὸ τὸν ὄρον ὅπως, πάντα τὰ τμήματα τῆς ἔσοχῆς εὐρίσκονται ἐσωτερικῶς κατακορύφων ἐπιφανειῶν εἰς ἀμοτέρας τὰς πλευρὰς τοῦ πλοίου, εὐρισκομένων εἰς ἀπόστασιν ἀπὸ τῶν ἐλασμάτων τοῦ περιβλήματος ἴσην πρὸς τὸ ἐν πέμπτῳ τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου, ὡς τοῦτο ὀρίζεται ἐν τῷ Κανονισμῷ 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καὶ μετρούμενη καθέτως πρὸς τὸν ἄξονα τοῦ πλοίου εἰς τὸ ὕψος τῆς ἀνωτάτης ἐμφόρτου ἰσάλου γραμμῆς τῆς ὑποδιαίρεσεως.

Πᾶν τμήμα τῆς ἔσοχῆς εὐρισκόμενον ἐξωτερικῶς τῶν ὀρίων τούτων θὰ λογίζεται ὡς βαθμῖς, συμφῶνως πρὸς τὴν παράγραφον (ε) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

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

(i) Τὸ συνδεδεασμένον μήκος τῶν δύο διαμερισμάτων τῶν χωριζομένων ὑπὸ τοῦ ἐν προκειμένῳ διαφράγματος, μὴ ὑπερβαίνῃ τὰ 90 τοῖς ἑκατὸν τοῦ κατακλισίμου μήκους ἢ τὸ διπλάσιον τοῦ ἐπιτρεπομένου μήκους, ἐκτὸς ἐάν, προκειμένου περὶ πλοίων ἐχόντων συντελεστὴν ὑποδιαίρεσεως ἀνώτερον τοῦ 0,9 τὸ συνδεδεασμένον μήκος τῶν δύο ἐν προκειμένῳ διαμερισμάτων, δὲν ὑπερβαίνῃ τὸ ἐπιτρεπόμενον μήκος.

(ii) Ὑπάρχῃ πρόσθετος ὑποδιαίρεσις παρὰ τὴν βαθμίδα, εἰς τρόπον ὥστε νὰ τηρηθῇ ὁ αὐτὸς βαθμὸς ἀσφαλείας, οἷος θὰ ὑπῆρχε μετὰ ἐπιπέδου διαφράγματος.

(iii) Τὸ διαμέρισμα, ἄνωθεν τοῦ ὁποίου ἐκτείνεται ἡ βαθμῖς, μὴ ὑπερβαίνῃ τὸ ἐπιτρεπόμενον μήκος τὸ ἀντιστοιχοῦν πρὸς μίαν γραμμὴν ὀρίου βυθίσεως λαμβανομένην 3 δακτύλους (ἢ 76 χιλιοστόμετρα) κάτωθι τῆς βαθμίδος.

(στ) Ὅταν κύριον ἐγκάρσιον διάφραγμα παρουσιάσῃ ἔσοχῆν ἢ σχηματίζῃ βαθμίδα, δεόν διὰ τὸν ὑπολογισμόν τῆς ὑποδιαίρεσεως, νὰ λαμβάνηται ὑπ' ὄψιν ἐν ἰσοδύναμον ἐπίπεδον διάφραγμα.

(ζ) Ἐάν ἡ ἀπόστασις μεταξὺ δύο παρακειμένων κυρίων ἐγκαρσίων διαφραγμάτων ἢ τῶν ἰσοδυναμῶν πρὸς αὐτὰ ἐπιπέδων διαφραγμάτων, ἢ ἡ ἀπόστασις μεταξὺ τῶν ἐγκαρσίων ἐπιπέδων τῶν διερχομένων διὰ τῶν πλησιεστέρων σημείων τῶν βαθμίδων τῶν διαφραγμάτων εἶναι μικρότερα τῶν 10 ποδῶν (ἢ 3,05 μέτρων) σὺν 3 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τοῦ πλοίου, ἢ τῶν 35 ποδῶν (ἢ 10,67 μέτρων), οἷονδήποτε εἶναι τὸ μικρότερον, τότε μόνον ἐν ἐκ τῶν διαφραγμάτων τούτων θὰ λογίζεται ὡς ἀποτελοῦν μέρος τῆς ὑποδιαίρεσεως τοῦ πλοίου, συμφῶνως πρὸς τοὺς ὁρισμοὺς τοῦ Κανονισμοῦ 5 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(η) Ὅταν κύριον ἐγκάρσιον στεγανὸν διάφραγμα περιέχῃ τοπικὴν ὑποδιαίρεσιν καὶ ἢ 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) οἷονδήποτε εἶναι τὸ μικρότερον, ὁλόκληρος ὁ ὄγκος τοῦ κυρίου διαμερίσματος δὲν θέλει κατακλυσθῆ, δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ἀνάλογον ἐπαύξησιν τοῦ ἐπιτρεπομένου μήκους, ὅπερ θὰ ἀπαιτεῖτο ἄλλως διὰ τὸ ἐν λόγῳ διαμέρισμα. Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει ὁ ὄγκος τῆς ἐφεδρικῆς ἀντώσεως, ὁ

λαμβάνομενος ἐπὶ τῆς μὴ βεβλαμμένης πλευρᾶς, δὲν δύναται νὰ εἶναι μεγαλύτερος τοῦ ὄγκου τοῦ λαμβανομένου ἐπὶ τῆς βεβλαμμένης τοιαύτης.

(θ) Ὃταν ὁ ἀπαιτούμενος συντελεστῆς ὑποδιαιρέσεως εἶναι 0,50 ἢ μικρότερος, τὸ συνδεδυασμένον μῆκος δύο παρακειμένων διαμερισμάτων δέον νὰ μὴ ὑπερβαίῃ τὸ κατακλύσιμον μῆκος.

Κανονισμός 7.

Εὐστάθεια πλοίων ἐν περιπτώσει βλάβης

(α) Δέον νὰ προβλεφθῇ ἐπαρκῆς εὐστάθεια διὰ τὸ πλοῖον εἰς τὴν ἄθικτον κατάστασιν, ὥστε δι' ὅλας τὰς συνθήκας ὑπηρεσίας του νὰ δύναται νὰ ἀντιμετωπίζη τὸ τελικὸν στάδιον κατακλύσεως οἰουδήποτε κυρίου διαμερισματος τοῦ ὁποίου τὸ μῆκος ἀπαιτεῖται νὰ εἶναι ἐντὸς τοῦ κατακλυσίμου μῆκους.

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

Ὃταν ὁ ἀπαιτούμενος συντελεστῆς στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως εἶναι 0,50 ἢ μικρότερος, ἀλλὰ μεγαλύτερος τοῦ 0,33, ἡ εὐστάθεια εἰς τὴν ἄθικτον κατάστασιν δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ δύναται νὰ ἀνθῆξη τὴν κατάκλυσιν δύο οἰονδήποτε παρακειμένων κυρίων διαμερισμάτων.

Ὃταν ὁ ἀπαιτούμενος συντελεστῆς ὑποδιαιρέσεως εἶναι 0,33 ἢ μικρότερος, ἡ εὐστάθεια εἰς τὴν ἄθικτον κατάστασιν δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ δύναται νὰ ἀνθῆξη τὴν κατάκλυσιν τριῶν οἰωνδήποτε παρακειμένων κυρίων διαμερισμάτων.

(β)—(i) Αἱ ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θὰ προσδι-
ορίζονται δι' ὑπολογισμῶν συμφώνως πρὸς τὰς ἐπομένας παραγράφους (γ), (δ) καὶ (στ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, οἵτινες ὑπολογισμοὶ λαμβάνου-
σιν ὑπ' ὄψιν τὰς ἀναλογίας καὶ τὰ χαρακτηριστικὰ τοῦ σχεδίου τοῦ πλοίου, ὡς καὶ τὴν διάταξιν καὶ διαμόρφωσιν τῶν ὑποστάντων βλάβην διαμερισμά-
των. Κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ὑπολογισμῶν τούτων, τὸ πλοῖον δέον νὰ
θεωρῆται ὅτι εὐρίσκεται ὑπὸ τὰς χειρίστας προσδοκωμένας συνθήκας ὑπη-
ρεσίας ἀπὸ ἀπόψεως εὐσταθείας.

(ii) Ὃταν προτίθεται νὰ ἐγκατασταθοῦν καταστρώματα, ἐσωτερικὰ περιβλήμα-
τα, ἢ διαμήκη διαφράγματα ἐπαρκοῦς στεγανότητος πρὸς τὸν σκοπὸν νὰ
περιορίζωσι σημαντικῶς τὴν εἰσροὴν τοῦ ὕδατος, ἢ Ἀρχὴ δέον νὰ πείθεται
ὅτι κατὰ τοὺς ὑπολογισμοὺς ἐλήφθησαν ἐπαρκῶς ὑπ' ὄψιν οἱ τοιοῦτοι περι-
ορισμοί.

(iii) Εἰς περίπτωσιν κατὰ τὴν ὁποίαν ἡ Ἀρχὴ ἔχει ἀμφιβολίας ὡς πρὸς τὴν ἔκτα-
σιν, ἢτοι τὸ ὄριον τῆς εὐσταθείας κατόπιν βλάβης, δύναται νὰ ζητήσῃ τὴν
ἔρευναν ὡς πρὸς τὸ σημεῖον τοῦτο.

(γ) Διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς εὐσταθείας ἐν περιπτώσει βλάβης, αἱ διαχωρητό-
τητες ὄγκου καὶ ἐπιφανείας δέον νὰ εἶναι γενικῶς αἱ ἑξῆς :

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

Μεγαλύτεροι διαχωρητότητες ἐπιφανείας δέον νὰ λαμβάνονται διὰ τοὺς χώρους ἐκείνους οἵτινες εἶναι εἰς τὴν περιοχὴν τῆς ἐπιφανείας τοῦ ὕδατος μετὰ τὴν ζημίαν, καὶ δὲν περιέχουσι σημαντικὸν ἀριθμὸν ἐνδαιτημάτων ἢ μηχανῶν, καθὼς καὶ χῶροι οἵτινες δὲν καταλαμβάνονται γενικῶς ὑπὸ σημαντικῆς ποσότητος φορτίου ἢ ἐφο-
δίων.

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

(δ) Ἡ ὑποτιθεμένη ἕκτασις ζημίας δέον νὰ εἶναι ὡς ἐξῆς :

- (i) Διαμήκης ἕκτασις : 10 πόδες (ἢ 3,05 μέτρα) σὺν 3 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τοῦ πλοίου ἢ 35 πόδες (ἢ 10,67 μέτρα), οἰαδήποτε ἐκ τῶν δύο εἶναι ἡ μικροτέρα. Ὄταν ὁ ἀπαιτούμενος συντελεστῆς ὑποδιαίρεσεως εἶναι 0,33 ἢ μικρότερος, ἡ ὑποτιθεμένη διαμήκης ἕκτασις τῆς ζημίας θὰ αὐξάνεται ὅσον ἀπαιτεῖται, εἰς τρόπον ὥστε νὰ περιλάβῃ δύο συνεχόμενα κύρια ἐγκάρσια στεγανὰ διαφράγματα.
- (ii) Ἐγκαρσία ἕκτασις (μετρούμενη ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου κατ' ὀρθὰς γωνίας πρὸς τὴν μέσην γραμμὴν εἰς τὸ ὕψος τῆς ἀνωτάτης ἐμφόρτου ἰσάλου γραμμῆς τῆς ὑποδιαίρεσεως) : Ἡ ἀπόστασις τοῦ ἐνὸς πέμπτου τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου, ὡς τοῦτο καθορίζεται ἐν τῷ Κανονισμῷ 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, καὶ
- (iii) Κάθετος ἕκτασις : Ἀπὸ τῆς ἄνω ἀκμῆς τῆς τρόπιδος πρὸς τὰ ἄνω ἀπεριορίστως.
- (iv) Ἐὰν βλάβη μικροτέρας ἐκτάσεως τῆς ἀναφερομένης εἰς τὰ προηγούμενα ἐδάφια (i), (ii) καὶ (iii) τῆς παρουσίας παραγράφου (δ) ἤθελε συντελέσει εἰς τὴν δημιουργίαν σοβαρωτέρων συνθηκῶν ἀπὸ ἀπόψεως πλευρικῆς κλίσεως ἢ μειώσεως τοῦ μετακεντρικοῦ ὕψους, ἢ τοιαύτη βλάβη δέον νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν κατὰ τοὺς ὑπολογισμοὺς.

(ε) Ἡ ἀσύμμετρος κατάκλισις δέον νὰ μειοῦται εἰς τὸ ἐλάχιστον δι' ἰκανοποιητικῶν διατάξεων. Ὄταν 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 ὁμῶς τὰς περιπτώσεις ὅπου προβλέπονται χειριστήρια τῶν ἐξαρτημάτων διὰ τὴν ἀντίρροπον κατάκλισιν, ταῦτα θὰ χειρίζονται 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. Ὄταν ἀπαιτοῦνται ἐξαρτήματα διὰ τὴν ἀντίρροπον κατάκλισιν, ὁ χρόνος ἐπαναφορᾶς δέον νὰ μὴ ὑπερβαίνει τὰ 15 πρῶτα λεπτά. Κατάλληλοι ὁδηγίαι σχετικῶς μὲ τὴν χρῆσιν τῶν ἐξαρτημάτων ἀντίρροπου 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 λήψιν τῶν μέτρων ἐπαναφορᾶς, δέον νὰ πληροῖ τοὺς ἀκολουθούτους ὅρους :

- (i) Εἰς τὴν περίπτωσιν συμμετρικῆς κατακλύσεως, τὸ ἀπομένον μετακεντρικὸν ὕψος νὰ εἶναι θετικὸν καὶ τοῦλάχιστον ἴσον πρὸς 2 δακτύλους (ἢ 0,05 μέτρα). Τοῦτο θὰ ὑπολογίζεται διὰ τῆς μεθόδου σταθεροῦ ἐκτοπίσματος.
- (ii) Εἰς τὴν περίπτωσιν ἀσυμμέτρου κατακλύσεως, ἡ ὀλικὴ κλίσις δέον νὰ μὴ ὑπερβαίνει τὰς ἑπτὰ μοίρας, πλὴν εἰδικῶν περιπτώσεων, δι' ἃς ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ἐπιπρόσθετον κλίσιν προκύπτουσαν ἐκ τῆς ἀσυμμέτρου κατακλύσεως, ἐν οὐδεμίᾳ ὁμῶς περιπτώσει ἡ τελικὴ κλίσις δύναται νὰ ὑπερβαίνει τὰς δεκαπέντε μοίρας.
- (iii) Εἰς οὐδεμίαν περίπτωσιν ἡ γραμμὴ ὄριου βυθίσεως δύναται νὰ βυθισθῇ κατὰ τὸ τελικὸν στάδιον κατακλύσεως. Ἐὰν θεωρηθῇ ὅτι ἡ γραμμὴ ὄριου βυθίσεως εἶναι δυνατόν νὰ βυθισθῇ κατ' ἐνδιάμεσον στάδιον κατακλύσεως, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ ὅπως γίνουσι ὅλαι αἱ σχετικαὶ ἐρευναι καὶ αἱ διατάξεις, ἃς αὕτη κρίνει ἀναγκαίας διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου.

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

- (η)—(i) Ἡ Ἀρχὴ δὲν δύναται νὰ φανῆ ἐλαστικὴ ὡς πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις σχετικῶς μὲ τὴν εὐστάθειαν εἰς περιπτώσιν βλάβης, ἐκτὸς ἐὰν ἀποδειχθῇ ὅτι τὸ μετακεντρικὸν ὕψος τοῦ πλοίου εἰς ἀθικτον κατάστασιν εἰς οἰανδήποτε συνθήκην ὑπηρεσίας, τὸ ἀπαιτούμενον διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τὰς ἀνωτέρω ἀπαιτήσεις, εἶναι ὑπεραρκετὸν διὰ τὴν προβλεπομένην συνθήκην ὑπηρεσίας.
- (ii) Παρεκκλίσεις ὡς πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις σχετικῶς μὲ τὴν εὐστάθειαν ἐν περιπτώσει βλάβης, ἐπιτρέπονται μόνον εἰς ἐξαιρετικὰς περιπτώσεις καὶ ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι ἡ Ἀρχὴ θέλει πεισθῆ ὅτι αἱ ἀναλογίαι, αἱ διατάξεις καὶ τὰ λοιπὰ χαρακτηριστικὰ τοῦ πλοίου εἶναι τὰ πλέον εὐνοϊκὰ διὰ τὴν εὐστάθειαν ἐν περιπτώσει βλάβης καὶ δύναται πρακτικῶς καὶ λογικῶς νὰ γίνωσι παραδεκτὰ εἰς τὰς εἰδικὰς περιπτώσεις.

Κανονισμὸς 8.

Ἑρματισμός.

Ὅταν ἀπαιτῆται ἑρματισμὸς 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 δυνατόν νὰ ἀποφευχθῆ ἡ τοποθέτησις ὕδατος ἐντὸς τῶν πετρελαιποθηκῶν, θὰ ἐγκαθίσταται ἀποχωριστὴρ τοῦ ὕδατος καὶ πετρελαίου κατὰ τρόπον ἱκανοποιούντα τὴν Ἀρχήν, ἢ θὰ προβλέπωνται ἕτερα μέσα δεκτὰ ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς διὰ τὴν ἐκκένωσιν τοῦ ἀναμίκτου ὑδατινοῦ ἔρματος.

Κανονισμὸς 9.

Ἄκραῖα διαφράγματα, Διαφράγματα Χώρου Μηχανῶν, Σήραγγες ἐλικοφόρων ἀτράκτων κ.λ.π.

- (α)—(i) Πᾶν πλοῖον δέον νὰ ἔχη διάφραγμα πρῶταις δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως ἢ συγκρούσεως, τὸ ὁποῖον δέον νὰ εἶναι στεγανὸν μέχρι τοῦ καταστρώματος στεγανῶν διαφραγμάτων. Τὸ διάφραγμα τοῦτο δέον νὰ εἶναι τοποθετημένον εἰς ἀπόστασιν οὐχὶ μικροτέραν τῶν 5 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τοῦ πλοίου καὶ οὐχὶ μεγαλυτέρα τῶν 10 ποδῶν (ἢ 3,05 μέτρων) σὺν 5 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς πρῶταις ὀρθίας.
- (ii) Ἐὰν τὸ πλοῖον ἔχη μακρὸν πρῶταιον ὑπερκατασκευάσμα, τὸ διάφραγμα συγκρούσεως δέον νὰ ἐπεκτείνεται στεγανῶς μέχρι τοῦ καταστρώματος ἀμέσως ἀνωθεν τοῦ καταστρώματος τῶν στεγανῶν διαφραγμάτων. Ἡ ἐπέκτασις δὲν εἶναι ἀπαραίτητον νὰ εὐρίσκεται ἀμέσως ἀνωθεν τοῦ ὑποκειμένου διαφράγματος, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅμως ὅπως ἡ ἐπέκτασις αὕτη ἀπέχη τοῦλάχιστον ἀπόστασιν ἴσην πρὸς τὰ 5 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς πρῶταις ὀρθίας καὶ τὸ τμήμα τοῦ καταστρώματος τῶν στεγανῶν ὅπερ σχηματίζει τὴν βαθμίδα, εἶναι ἀποτελεσματικῶς ἀδιαπέραστον ὑπὸ ὑδάτων κακοκαιρίας.
- (β) Ἐπίσης πᾶν πλοῖον δέον νὰ ἔχη διάφραγμα πρυμναίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως, ὡς καὶ διαφράγματα χωρίζοντα τὸν χώρον μηχανῶν, ὡς καθορίζεται εἰς τὸν Κανονισμὸν 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἀπὸ τοὺς χώρους φορτίου καὶ ἐπιβατῶν πρῶραθεν καὶ πρὺμνηθεν. Τὰ διαφράγματα ταῦτα θὰ εἶναι στεγανὰ μέχρι τοῦ καταστρώματος στεγανῶν. Οὐχ' ἦττον ὅμως, τὸ διάφραγμα τῆς πρυμναίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως δύναται νὰ μὴ ἐξικινηθῆ 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 ἐλικοφόρων ἀτράκτων δέον νὰ εἶναι ἐγκεκλεισμέναι ἐντὸς στεγανῶν χώρων, περιορισμένου ὄγκου. Ὁ στυπιοθλίπτῆς τῆς ἐλικοφόρου ἀτράκτου δέον νὰ τοποθετῆται ἐντὸς στεγανῆς σήραγγος ἢ ἄλλου στεγανοῦ χώρου κεχωρισμένου ἀπὸ τοῦ χώρου τῆς χοάνης τῆς ἐλικοφόρου ἀτράκτου. Ὁ χώρος ὅμως οὗτος δέον νὰ εἶναι τοιοῦτου ὄγκου ὥστε, ἐὰν κατακλυσθῆ οὗτος λόγῳ διαρροῆς τοῦ στυπιοθλίπτου, ἢ γραμμῆ ὀρίου βυθίσεως νὰ μὴ κατέλθῃ ὑπὸ τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης.

Κανονισμός 10.

Διπύθμενα.

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

- (i) Εἰς πλοῖα μήκους 165 ποδῶν (ἢ 50 μέτρων) καὶ κάτω τῶν 200 ποδῶν (ἢ 61 μέτρων), δέον νὰ ὑπάρχη διπύθμενον τοῦλάχιστον ἀπὸ τοῦ χώρου μηχανῶν μέχρι τοῦ διαφράγματος τῆς πρῶραίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως, ἢ ὅσον τὸ πρακτικῶς δυνατόν ἐγγὺς πρὸς αὐτό.
- (ii) Εἰς πλοῖα μήκους 200 ποδῶν (ἢ 61 μέτρων), καὶ κάτω τῶν 249 ποδῶν (ἢ 76 μέτρων) δέον νὰ ὑπάρχη διπύθμενον τοῦλάχιστον ἐκτὸς τοῦ χώρου μηχανῶν καὶ νὰ ἐκτείνηται μέχρι τῶν διαφραγμάτων τῆς πρῶραίας καὶ πρυμναίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως, ἢ ὅσον τὸ πρακτικῶς δυνατόν ἐγγὺς πρὸς αὐτά.
- (iii) Εἰς πλοῖα μήκους 249 ποδῶν (ἢ 76 μέτρων) καὶ ἄνω, δέον νὰ ὑπάρχη διπύθμενον εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου καὶ νὰ ἐκτείνηται μέχρι τοῦ διαφράγματος τῆς πρῶραίας καὶ πρυμναίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως ἢ ὅσον τὸ πρακτικῶς δυνατόν ἐγγὺς πρὸς αὐτά.

(β) Ὅπου ἀπαιτεῖται ἡ ὑπαρξὶς διπυθμένου, τὸ ὕψος τούτου θὰ ὀρίζηται κατὰ τρόπον ἱκανοποιούντα 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 εὐρίσκειται εἰς οἰονδήποτε σημεῖον χαμηλότερον ἐνὸς ὀριζοντίου ἐπιπέδου διερχομένου διὰ τοῦ σημείου τομῆς εἰς τὸν μέσον νομέα μετὰ ἐγκαρσίας διαγωνίου γραμμῆς κεκλιμένης κατὰ 25 μοίρας ὡς πρὸς τὸ ὀριζόντιον ἐπίπεδον τὸ διερχόμενον διὰ τῆς ἄνω ὀψέως τῆς τρύπιδος καὶ τεμνοῦσης τὸ ἐπίπεδον εἰς σημεῖον εὐρισκόμενον 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 κ.λ.π. 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 ὀριζοντίου ἐπιπέδου τοῦ ἀναφερομένου εἰς τὴν παράγραφον (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. Εἰς τὸ πρυμναῖον ἐν τούτοις ἄκρον τῆς σήραγγος τῶν ἐλικοκινήτων πλοίων, ἐπιτρέπεται ἡ ὑπαρξὶς φρεατίου ἐκτεινόμενου μέχρι τοῦ ἐξωτερικοῦ πυθμένος. Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ἕτερα φρεάτια (π.χ. διὰ λιπαντικὸν ἔλαιον κάτωθεν τῶν κυρίων μηχανῶν) ἐὰν ἤθελε πεισθῆ ὅτι αἱ διατάξεις τοῦ συνόλου παρέχουσι προστασίαν ἰσοδύναμον πρὸς τὴν παρεχομένην ὑπὸ διπυθμένου συμφώνου πρὸς τὸν παρόντα Κανονισμόν.

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

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

Κανονισμός 11.

Προσδιορισμός, Χάραξιν και Έγγραφή τών Γραμμών Υποδιαίρέσεως.

(α) Πρὸς τὸν σκοπὸν τήρησεως τοῦ ἀπαιτουμένου βαθμοῦ υποδιαίρέσεως, δέον νὰ προσδιορισθῆ καὶ χαραχθῆ ἐπὶ τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου γραμμὴ φορτώσεως ἀντιστοιχοῦσα πρὸς τὸ ὑπὸ τοῦ βαθμοῦ υποδιαίρέσεως προβλεπόμενον βύθισμα. Πλοῖον διαθέτον χώρους εἰδικῶς διεσκευασμένους διὰ τὴν ἐναλλάξ μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ φορτίου δύναται, κατόπιν ἐπιθυμίας τοῦ πλοιοκτῆτου, νὰ σημανθῆ διὰ μιᾶς ἢ πλειόνων ἐπιπροσθέτων γραμμῶν φορτώσεως ἀντιστοιχουσῶν πρὸς τὰ βυθίσματα υποδιαίρέσεως ἅτινα ἢ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐγκρίνη, διὰ τὰς περιπτώσεις τῶν ἐναλλακτικῶν συνθηκῶν ὑπηρεσίας τοῦ πλοίου.

(β) Αἱ προσδιοριζόμεναι καὶ σημαίνόμεναι γραμμαὶ φορτώσεως τῆς υποδιαίρέσεως ἐγγράφονται ἐν τῷ Πιστοποιητικῷ Ἀσφαλείας Ἐπιβατηγοῦ Πλοίου καὶ διακρίνονται διὰ τῆς ἐνδείξεως C1 ἐμφαινούσης ὅτι τὸ πλοῖον εἶναι πρωτίστως ἐπιβατηγόν καὶ C2, C3 κ.λ.π. ἐμφαινουσῶν τὰς ἐναλλακτικὰς συνθήκας ὑπηρεσίας.

(γ) Τὸ ὕψος τῶν ἐξάλων τὸ ἀντιστοιχοῦν εἰς ἑκάστην τῶν ὡς ἄνω γραμμῶν φορτώσεως θὰ μετρηθῆ 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 υποδιαίρέσεως, ὡς καὶ αἱ συνθήκαι ὑπηρεσίας δι' ἃς ἐνεκρίθη τοῦτο, δέον νὰ ἀναγράφωνται σαφῶς ἐν τῷ Πιστοποιητικῷ Ἀσφαλείας Ἐπιβατηγοῦ Πλοίου.

(ε) Ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει, ἢ χάραξιν οἰασθῆποτε γραμμῆς φορτώσεως τῆς υποδιαίρέσεως θὰ γίνεται ἄνωθεν τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως διὰ θαλάσσιον ὕδωρ, ὡς αὕτη προσδιορισθῆ εἴτε ἐν συναρτήσει πρὸς τὴν ἀντοχὴν τοῦ πλοίου ἢ πρὸς τὴν ἐν ἰσχύϊ Διεθνῆ Σύμβασιν περὶ Γραμμῶν Φορτώσεως.

(στ) Οἰαδῆποτε καὶ ἂν εἶναι ἢ θέσιν χαράξεως τῶν γραμμῶν φορτώσεως τῆς υποδιαίρέσεως, τὸ πλοῖον ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει θέλει φορτωθῆ κατὰ τρόπον ὥστε νὰ βυθισθῆ ἢ πρὸς τὴν ἐποχὴν τοῦ ἔτους καὶ τὴν περιοχὴν ἀντιστοιχοῦσα γραμμὴ φορτώσεως, ὡς αὕτη προσδιορίζεται ἐν τῇ ἐν ἰσχύϊ Διεθνῆ Συμβάσει περὶ Γραμμῶν Φορτώσεως.

(ζ) Πλοῖον τι, ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει δύναται νὰ φορτωθῆ κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε ὅταν εὐρίσκεται ἐν θαλασσίῳ ὕδατι, νὰ βυθίζεται ἢ γραμμὴ φορτώσεως τῆς υποδιαίρέσεως ἢ ἀντιστοιχοῦσα πρὸς τὸν εἰδικὸν πλοῦν ἢ πρὸς τὰς συνθήκας τῆς ὑπηρεσίας τοῦ πλοίου.

Κανονισμός 12.

Κατασκευὴ καὶ Ἀρχικὴ Δοκιμὴ Στεγανῶν Διαφραγμάτων.

(α) Πᾶν στεγανὸν διάφραγμα τῆς υποδιαίρέσεως 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 ὁποῖαν δυνατόν νὰ ὑποστῆ εἰς περίπτωσιν βλάβης τοῦ πλοίου, τοῦλάχιστον δέ, τὴν πίεσιν τὴν ὀφειλομένην εἰς στήλην ὕδατος ἐξικνουμένην εἰς τὸ ὕψος τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως.

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

(β)—(i) Αἱ βαθμίδες καὶ αἱ ἐσοχαὶ τῶν διαφραγμάτων δέον νὰ εἶναι στεγανά καὶ ἴσης ἀντοχῆς πρὸς τὰ διαφράγματα εἰς τὰ σημεῖα εἰς ἃ ἑκάστη εὐρίσκεται.

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

(γ) Ἡ δοκιμὴ στεγανότητος τῶν κυρίων διαμερισμάτων διὰ πληρώσεως τούτων δι' ὕδατος δὲν εἶναι ὑποχρεωτικὴ. Ὄταν δὲν ἐκτελεῖται ἡ δοκιμὴ διὰ πληρώσεως δι' ὕδατος, ἡ δοκιμὴ δι' ἐκσφενδονίσεως ὕδατος δι' εὐκάμπτου σωλήνος εἶναι ὑποχρεωτικὴ. Ἡ δοκιμὴ αὕτη θὰ ἐκτελεῖται κατὰ τὸ πλέον προχωρημένον στάδιον τῆς συμπληρώσεως τοῦ πλοίου. Ἐν πάσῃ περιπτώσει, θὰ ἐκτελεῖται λεπτομερῆς ἐπιθεώρησις τῶν στεγανῶν διαφραγμάτων.

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

(ε) Δεξαμεναὶ προοριζόμεναι δι' ὑγρὰ καὶ ἀποτελοῦσαι μέρος τῆς ὑποδιαίρέσεως τοῦ πλοίου, δεόν νὰ δοκιμάζωνται ὡς πρὸς τὴν στεγανότητα, δι' ὕδατος καὶ στήλης μέχρι τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαίρέσεως ἢ μέχρι τῶν δύο τρίτων τοῦ ὕψους ἀπὸ τῆς ἀνω ὀψεως τῆς τρόπιδος μέχρι τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως εἰς τὴν περιοχὴν τῶν δεξαμενῶν, λαμβανομένης τῆς μεγαλύτερας ἐκ τῶν δύο. Ἐν πάσῃ ὁμῶς περιπτώσει τὸ ὕψος τῆς στήλης δεόν 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 ὑποδιαίρέσεως καὶ δεόν νὰ μὴ θεωροῦνται ὡς δοκιμαὶ τῆς καταλληλότητος διαμερίσματός τινος δι' ἐναποθήκευσιν ὑγρῶν καυσίμων ἢ δι' ἄλλους εἰδικοὺς σκοποὺς, διὰ τοὺς ὁποίους δύναται νὰ ἀπαιτῆται δοκιμὴ αὐστηροτέρου χαρακτήρος, ἐξαρτωμένη ἐκ τοῦ ὕψους εἰς τὸ ὁποῖον δυνατόν νὰ ἀνέλθῃ τὸ ὑγρὸν ἐν τῇ δεξαμενῇ ἢ εἰς τὰς συνδέσεις τῆς.

Κανονισμὸς 13.

Ἀνοίγματα εἰς στεγανὰ διαφράγματα.

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

(β)—(i) Εἰς τὰ σημεῖα διελεύσεως σωλήνων εὐδαιίων, ἠλεκτρικῶν καλωδίων κ.λ.π. διὰ τῶν διαφραγμάτων τῆς στεγανῆς ὑποδιαίρέσεως, δεόν νὰ λαμβάνωνται κατάλληλα μέτρα διὰ τὴν ἀπόλυτον ἐξασφάλισιν τῆς στεγανότητος τῶν διαφραγμάτων.

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

(iii) Μόλυβδος ἢ ἄλλα ὕλικά ἐπηρεαζόμενα ὑπὸ τῆς θερμότητος δὲν θὰ χρησιμοποιῶνται εἰς συστήματα ἅτινα διέρχονται διὰ τῶν στεγανῶν διαφραγμάτων τῆς ὑποδιαίρέσεως, ὅποτε ἡ βλάβη τούτων ἐν περιπτώσει πυρκαϊᾶς, θὰ ἐξέθετε τὴν στεγανότητα τῶν διαφραγμάτων.

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

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

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

(ii) Ἐκτὸς τῶν προβλεπομένων κατωτέρω ὑπὸ τοῦ ἐδαφίου (iii) τῆς παρούσης παραγράφου, ἐπιτρέπεται ὅπως τὸ διάφραγμα συγκρούσεως διαπερᾶται κάτωθι τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως ὑπὸ ἐνὸς τοῦ πολὺ σωλήνος διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς πρῶραίας 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 δεόν νὰ εἶναι στερεωμένον ἐντὸς τῆς πρῶραίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως ἐπὶ τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως.

- (iii) Ἐὰν ἡ πρῶραία δεξαμενὴ ζυγοσταθμίσεως εἶναι διηρημένη κατὰ τρόπον ὥστε νὰ περιλαμβάνῃ δύο διάφορα εἶδη ὑγρῶν, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ὅπως τὸ διάφραγμα συγκρούσεως διαπερασθῇ κάτωθι τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως ὑπὸ δύο σωλῆνων ἐκάστου πληροῦντος τοὺς ὄρους τοῦ ἔδαφίου (ii) τῆς παρούσης παραγράφου ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως ἡ Ἀρχὴ πεισθῇ ὅτι δὲν ὑπάρχει ἄλλος τρόπος ἐγκαταστάσεως τοῦ τοιοῦτου δευτέρου σωλῆνος καὶ ὅτι, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς προβλεπομένης προσθέτου ὑποδιαίρέσεως ἐν τῇ πρῶραία δεξαμενῇ ζυγοσταθμίσεως ἡ ἀσφάλεια τοῦ πλοίου διατηρεῖται.
- (δ)—(i) Στεγανὰ θύρα διαφραγμάτων χωρίζοντων μονίμους καὶ ἐφεδρικούς ἀποθήκας καυσίμου, δέον νὰ εἶναι πάντοτε προσιταί, ἐκτὸς τῶν προβλεπομένων ἐν τῷ ἔδαφίῳ (ii) τῆς παραγράφου (1α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ διὰ θύρας ἀποθηκῶν καυσίμου ἐντὸς ὑποφραγμάτων.
- (ii) Κατάλληλα μέτρα δέον νὰ λαμβάνωνται διὰ προφυλακτῆρων ἢ ἄλλων μέσων, ἵνα ἀποφεύγεται ἡ ὑπὸ τῶν γαιανθράκων παρεμπόδις τοῦ κλεισίματος τῶν στεγανῶν θυρῶν τῶν ἀνθρακαποθηκῶν.
- (ε) Ἐντὸς τῶν χώρων τῶν περιλαμβανόντων τὰς κυρίας καὶ βοηθητικὰς μηχανὰς πρόωσσεως, περιλαμβανομένων τῶν λεβήτων τῶν χρησιμοποιουμένων διὰ τὴν πρόωσιν καὶ πασῶν τῶν μονίμων ἀποθηκῶν καυσίμων, δὲν ἐπιτρέπεται ἡ ὑπαρξίς πλέον τῆς μιᾶς θύρας ἐπικοινωνίας ἐπὶ ἐκάστου στεγανοῦ διαφράγματος, ἐξαιρουμένων τῶν θυρῶν τῶν ἀνθρακαποθηκῶν καὶ τῶν θυρῶν τῶν σηράγγων τῶν ἐλικοφόρων ἀτράκτων. Ἐὰν ὑπάρχουσι δύο ἢ περισσότεραι ἐλικοφόροι ἀτράκτοι, αἱ σήραγγες θὰ ἐπικοινωνοῦσι διὰ διαδρόμου ἐσωτερικῆς ἐπικοινωνίας. Ἐὰν ὑπάρχουσι δύο ἐλικοφόροι ἀτράκτοι θὰ τοποθετῆται μία μόνον θύρα μετὰ τοῦ χώρου μηχανῶν καὶ τῶν χώρων τῶν σηράγγων, ὅταν δὲ 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 ἔχῃσι τὰ κατώφλια αὐτῶν ὅσον τὸ δυνατόν ὑψηλά. Ὁ χειροκίνητος μηχανισμὸς διὰ τὸν χειρισμὸν τῶν θυρῶν τούτων ἀνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν θὰ τοποθετῆται ἔξωθι τῶν χώρων τῶν περιλαμβανόντων τὰς μηχανὰς, ἐὰν τοῦτο συμβιβάζεται μετὰ τὴν ἱκανοποιητικὴν διάταξιν τοῦ ἀπαιτουμένου μηχανισμοῦ.
- (στ)—(i) Αἱ στεγανὰ θύρα θὰ εἶναι ὀλισθαίνουσαι (συρταρωταί) ἢ γιγγλυμωταί ἢ ἄλλου ἰσοδυνάμου τύπου. Ἐλασμάτιναι θύρα στερεοῦμεναι ἀπλῶς διὰ κοχλιῶν, ὡς καὶ θύρα αἰτίνες κλείουσι διὰ τῆς βαρύτητος ἢ διὰ τῆς ἐνεργείας πίπτοντος βάρους δὲν ἐπιτρέπονται.
- (ii) Αἱ ὀλισθαίνουσαι θύρα δύναται νὰ εἶναι :
Χειροκίνητοι μόνον.
Μηχανοκίνητοι καὶ ἐπὶ πλέον χειροκίνητοι.
- (iii) Αἱ ἐπιτρεπόμεναι στεγανὰ θύρα δύναται συνεπῶς νὰ καταταχθῶσιν εἰς τρεῖς κλάσεις :
Κλάσις 1: Γιγγλυμωταί θύρα.
Κλάσις 2: Ὀλισθαίνουσαι θύρα χειροκίνητοι.
Κλάσις 3: Ὀλισθαίνουσαι θύρα μηχανοκίνητοι καὶ ἐπὶ πλέον χειροκίνητοι.
- (iv) Τὰ μέσα χειρισμοῦ οἰασδήποτε στεγανῆς θύρας μηχανοκινήτου ἢ μὴ θὰ εἶναι ἱκανὰ νὰ κλείωσι τὴν θύραν καὶ ὅταν τὸ πλοῖον λαμβάνῃ κλίσιν 15 μοιρῶν πρὸς ἑκατέραν πλευράν.
- (v) Δι' ὅλας τὰς κλάσεις στεγανῶν θυρῶν θὰ τοποθετοῦνται δεῖκται οἷτινες θὰ δεικνύουσιν εἰς ὅλους τοὺς σταθμοὺς χειρισμοῦ ἐκ τῶν ὀπίωιν αἱ θύρα δὲν εἶναι θεαταί, ἐὰν αἱ θύρα εἶναι ἀνοικταί ἢ κλεισταί. Ἐὰν στεγανὴ θύρα οἰασδήποτε κλάσεως δὲν ἔχη διάταξιν τοιαύτην ὥστε νὰ δύναται αὕτη νὰ κλεισθῇ ἐξ ἑνὸς κεντρικοῦ σταθμοῦ χειρισμῶν, δέον νὰ προβλέπεται μηχανικόν, ἠλεκτρικόν, τηλεφωνικόν ἢ οἰονδήποτε ἄλλο κατάλληλον μέσον ἀπ' εὐθείας ἐπικοινωνίας, διὰ τοῦ ὁποῖου ὁ ἀξιωματικὸς φυλακῆς θὰ δύναται νὰ ἐπικοινωνήσῃ ταχέως μετὰ τοῦ ὑπευθύνου διὰ τὸ κλείσιμον τῆς ἐν λόγῳ θύρας κατόπιν προηγουμένων διαταγῶν.

(ζ) Αί γιγγλυμωταί θύραι (Κλάσεως 1) θα ἐφοδιάζωνται διὰ μέσων ταχέως κλεισίματος, ὡς σφιγκτήρων χειριζομένων ἐξ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τοῦ διαφράγματος.

(η) Αἱ χειροκίνητοι ὀλισθαίνουσαι θύραι (Κλάσεως 2) δύνανται νὰ ἔχωσιν ὀριζόντιαν ἢ κατακόρυφον κίνησιν. Ὁ μηχανισμὸς τῆς θύρας θα δύναται νὰ χειρισθῆ ἐπιτοπίως ἐξ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς θύρας καὶ ἐπιπροσθέτως ἀπὸ προσιτῆς θέσεως ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν διὰ κινήσεως περιστρεφομένου στροφάλου ἢ δι' ἐτέρας 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 πλήρες κλείσιμον τῆς θύρας, ὅταν τὸ πλοῖον εἶναι εἰς κατακόρυφον θέσιν, δὲν θα ὑπερβαίῃ τὰ 90 δευτερόλεπτα.

(θ)—(i) Αἱ μηχανοκίνητοι ὀλισθαίνουσαι θύραι (Κλάσεως 3) δύνανται νὰ ἔχωσιν κατακόρυφον ἢ ὀριζόντιαν κίνησιν. Ἐὰν προβλέπεται θύρα τις νὰ λειτουργῆ 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 ἠνοίχθῃ 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 συνδεδόμεναι μὲ τὸν μηχανισμὸν τὸν κινούμενον διὰ μηχανικῆς ἐνεργείας δέον νὰ προβλέπωνται ἐφ' ἐκάστης πλευρᾶς τοῦ διαφράγματος καὶ νὰ εἶναι οὕτω πως διατεταγμένοι ὥστε, πρόσωπα διερχόμενα διὰ τοῦ ἀνοίγματος τῆς θύρας νὰ δύνανται νὰ κρατήσωσι τὰς δύο λαβὰς εἰς τὴν θέσιν ἀνοίγματος καὶ νὰ μὴ δύνανται νὰ θέσωσιν ἀκουσίως εἰς λειτουργίαν τὸν μηχανισμὸν κλεισίματος. Ὀλισθαίνουσαι θύραι λειτουργοῦσαι διὰ μηχανικῆς ἐνεργείας δέον ἐπὶ πλέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένοι διὰ χειροκινήτου μηχανισμοῦ λειτουργοῦντος τόσον παρ' αὐταῖς ταῖς θύραις, ὅσον καὶ ἀπὸ προσιτοῦ σημείου κειμένου ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, διὰ κινήσεως περιστρεφομένου στροφάλου ἢ δι' ἐτέρας κινήσεως ἥτις παρουσιάζει τὴν αὐτὴν ἐγγύησιν ἀσφαλείας καὶ τυγχάνει τύπου ἐγκεκριμένου. Δέον νὰ λαμβάνωνται μέτρα ὥστε νὰ δίδεται ἀπαιτούμενος δείκτας τοῦς ἐπιτρέποντας τὴν ἐπαλήθευσιν ὅτι, ἐκάστη καὶ νὰ συνεχίζεται μέχρι τοῦ πλήρους κλεισίματος. Ἡ διάρκεια τοῦ κλεισίματος τῆς θύρας δέον νὰ εἶναι ἀρκετὴ πρὸς ἐξασφάλισιν χρονικοῦ διαστήματος ἀσφαλείας.

(ii) Δέον νὰ ὑπάρχουσι δύο τουλάχιστον ἀνεξάρτητοι πηγαὶ ἐνεργείας, ἱκαναὶ διὰ τὸ σύγχρονον ἀνοίγμα καὶ κλείσιμον ἀπασῶν τῶν ἐξυηρητουμένων θυρῶν. Αἱ δύο αὗται πηγαὶ ἐνεργείας θα ἐλέγχωνται ἐκ τοῦ ἐπὶ τῆς γεφύρας κεντρικοῦ σταθμοῦ, ὅστις θα περιλαμβάνῃ πάντας τοὺς ἀπαιτούμενους δείκτας τοὺς ἐπιτρέποντας τὴν ἐπαλήθευσιν ὅτι, ἐκάστη τῶν δύο πηγῶν ἐνεργείας εἶναι ἱκανὴ νὰ ἐξασφαλίσῃ ἱκανοποιητικῶς τὴν ἀπαιτουμένην ἐξυηρήτησιν.

(iii) Εἰς τὴν περίπτωσιν ὑδραυλικοῦ χειρισμοῦ, ἐκάστη πηγὴ ἐνεργείας θα ἀποτελῆται ἐκ μιᾶς ἀντλίας ἱκανῆς νὰ κλείῃ ἀπάσας 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 τουλάχιστον διαδοχικῶν κινήσεων τοῦ συνόλου τῶν θυρῶν, ἥτοι: κλείσιμον—ἀνοίγμα—κλείσιμον. Τὸ χρησιμοποιούμενον ρευστὸν δέον νὰ μὴ πήγνυται εἰς τὰς θερμοκρασίας αἰτίνες ἐνδεχομένως θα παρουσιασθῶσι κατὰ τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ πλοίου.

(i) (i) Γιγγλυμωταὶ στεγαναὶ θύραι (Κλάσεως 1) ἐντὸς χώρων ἐπιβατῶν, πληρώματος καὶ χώρων ἐργασίας, ἐπιτρέπονται μόνον ἐφ' ὅσον εὐρίσκονται ἄνωθεν καταστρώματος τοῦ ὁποίου ἢ κάτω ὀψις καὶ εἰς τὸ χαμηλότερον

σημείον εἰς τὴν πλευρὰν τοῦ πλοίου εἶναι τοῦλάχιστον 7 πόδες (ἢ 2.13 μέτρα) ἄνωθεν τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαίρεσεως.

- (ii) Στεγαναὶ θύραι τῶν ὁποίων τὰ κατώφλια κεῖνται ἄνωθεν τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαίρεσεως καὶ κάτωθεν τῆς εἰς τὸ προηγούμενον ἐδάφιον καθοριζομένης γραμμῆς θὰ εἶναι ὀλισθαίνουσαι καὶ δύνανται νὰ εἶναι χειροκίνητοι (Κλάσεως 2), ἐξαιρέσεως γενομένης διὰ πλοῖα ἐκτελοῦντα βραχεῖς διεθνεῖς πλόδας καὶ ἔχοντα συντελεστήν ὑποδιαίρεσεως 0,50 ἢ μικρότερον, ὅποτε ἅπασαι αἱ θύραι αὐταὶ θὰ χειρίζονται διὰ μηχανικῆς ἐνεργείας. Ὄταν ὄχετοὶ ἐπικοινωνίας ἐψυγμένου φορτίου καὶ ἀγωγοὶ ἀερισμοῦ ἢ τεχνητοῦ ἔλκυσμοῦ διέρχωνται διὰ περισσοτέρων τοῦ ἑνὸς κυρίων στεγανῶν διαφραγμάτων τῆς ὑποδιαίρεσεως, αἱ θύραι τῶν ἀνοιγμάτων τούτων ἐπὶ τῶν διαφραγμάτων θὰ χειρίζονται διὰ μηχανικῆς ἐνεργείας.
- (ia)—(i) Στεγαναὶ θύραι αἰτινες δυνατόν νὰ ἀνοίγουνται ἐνίοτε ἐν πλῶ καὶ τῶν ὁποίων τὰ κατώφλια κεῖνται κάτωθεν τῆς κατωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαίρεσεως θὰ εἶναι ὀλισθαίνουσαι. Θὰ ἐφαρμόζονται ἐν προκειμένῳ οἱ ἀκόλουθοι κανόνες :
- (1) Ὄταν ὁ ἀριθμὸς τῶν θυρῶν τούτων (ἐξαιρουμένων τῶν θυρῶν εἰσόδου εἰς σήραγγας ἐλικοφόρων ἀτράκτων) ὑπερβαίῃ τὰς πέντε, ἅπασαι αἱ θύραι αὐταὶ, καθὼς καὶ ἐκεῖναι εἰς τὴν εἰσοδὸν τῶν σηράγγων ἢ ἀγωγῶν ἀερισμοῦ ἢ τεχνητοῦ ἔλκυσμοῦ, θὰ χειρίζονται διὰ μηχανικῆς ἐνεργείας (Κλάσεως 3) καὶ θὰ δύνανται νὰ κλείωνται συγχρόνως ἀπὸ κεντρικοῦ σταθμοῦ ἐπὶ τῆς γεφύρας τοῦ πλοίου.
- (2) Ὄταν ὁ ἀριθμὸς τῶν θυρῶν τούτων (ἐξαιρουμένων τῶν θυρῶν εἰσόδου εἰς σήραγγας ἐλικοφόρων ἀτράκτων) εἶναι μεγαλύτερος τοῦ ἑνὸς ἀλλὰ δὲν ὑπερβαίνει τὰς πέντε, τότε—
- (α) Ὄταν τὸ πλοῖον δὲν διαθέτῃ χώρους ἐπιβατῶν κάτωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, ἅπασαι αἱ ἄνωτέρω ἀναφερόμεναι θύραι δύνανται νὰ εἶναι χειροκίνητοι (Κλάσεως 2).
- (β) Ὄταν τὸ πλοῖον διαθέτῃ χώρους ἐπιβατῶν κάτωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, ἅπασαι αἱ ἄνωτέρω ἀναφερόμεναι θύραι θὰ χειρίζονται διὰ μηχανικῆς ἐνεργείας (Κλάσεως 3) καὶ θὰ δύνανται νὰ κλείωνται συγχρόνως ἀπὸ κεντρικοῦ σταθμοῦ ἐπὶ τῆς γεφύρας τοῦ πλοίου.
- (3) Ἐπὶ παντὸς πλοίου, ἐὰν ὑπάρχουν μόνον δύο τοιαῦται στεγαναὶ θύραι εὐρίσκονται δὲ, ἐντὸς τοῦ χώρου μηχανῶν καὶ ἐπὶ τῶν διαφραγμάτων τῶν περικλειόντων τοῦτον, ἢ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ὅπως αἱ δύο αὐταὶ θύραι χειρίζονται μόνον διὰ τῆς χειρὸς (Κλάσεως 2).
- (ii) Στεγαναὶ θύραι, αἰτινες εἶναι ἐνδεχόμενον νὰ ἀνοίγουνται ἐν πλῶ πρὸς διευθέτησιν γαιανθράκων, εὐρισκόμεναι μεταξὺ ἀνθρακαποθηκῶν εἰς ὑποφράγματα κάτωθι τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, δεόν νὰ λειτουργῶσι διὰ μηχανικῆς δυνάμεως. Τὸ ἀνοίγμα καὶ κλείσιμον τῶν θυρῶν τούτων δεόν νὰ καταχωροῦνται εἰς ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου, ὡς τοῦτο ἤθελε καθορισθῆ ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.
- (ιβ)—(i) Εἰς περίπτωσιν κατὰ τὴν ὁποίαν ἢ Ἀρχὴ πεισθῆ 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 αὐταὶ δύνανται νὰ εἶναι γιγγλυμῶται, κυλιόμεναι ἢ ὀλισθαίνουσαι, ἀλλὰ δὲν θὰ χειρίζονται ἐξ ἀποστάσεως. Θὰ τοποθετοῦνται εἰς τὸ ἀνώτατον ὕψος καὶ εἰς ὅσον τὸ δυνατόν μεγαλύτεραν ἀπόστασιν ἀπὸ τὰς πλευρὰς τοῦ πλοίου, ἀλλὰ εἰς οὐδεμίαν περίπτωσιν αἱ ἐξωτερικαὶ κατακόρυφοι ἀκμαὶ τῶν θυρῶν τούτων (παραστάται) θὰ εὐρίσκωνται 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 ὑποδιαίρεσεως.

(ii) Αἱ θύραι αὐταὶ δεόν νὰ κλείωνται πρὸ τοῦ ἀπόπλου καὶ νὰ παραμένωσι κλεισταὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ, αἱ δὲ ὥραι τοῦ ἀνοίγματος τῶν θυρῶν τούτων κατὰ τὴν ἄφιξιν εἰς τὸν λιμένα, ὡς καὶ τοῦ κλεισίματος αὐτῶν πρὸ τοῦ ἀπόπλου, δεόν νὰ καταχωροῦνται εἰς τὸ ἡμερολόγιον. Ἐὰν μία οἰαδήποτε τῶν θυρῶν τούτων παραμένη προσιτὴ κατὰ τὸν πλοῦν, δεόν αὕτη νὰ εἶναι ἐφωδιασμένη διὰ μέσου τοιοῦτου διὰ τοῦ ὁποίου θὰ ἐμποδίζεται τὸ ἀνοίγμα ἄνευ ἀδείας. Ὅσακις προτείνεται ἡ ἐγκατάστασις τοιοῦτων 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 δεόν νὰ εὐρίσκωνται εἰς τὴν θέσιν των πρὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου καὶ δὲν θὰ ἀφαιροῦνται κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ εἰμὴ μόνον ἐν ἐσχάτῃ ἀνάγκῃ. Κατὰ τὴν ἐπανατοποθέτησιν των δεόν νὰ λαμβάνωνται πᾶσαι αἱ δέουσαι προφυλάξεις διὰ τὴν στεγανότητα τῶν ἀρμῶν.

(ιδ) Ὅλαι αἱ στεγναὶ θύραι δεόν νὰ τηρῶνται κλεισταὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ καὶ νὰ ἀνοίγωνται μόνον δι' ὑπηρεσιακὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου, νὰ εἶναι δὲ πάντοτε ἔτοιμα διὰ τὸ ἄμεσον κλείσιμον αὐτῶν.

(ιε)—(i) Ὅταν κύρια ἐγκάρσια στεγανὰ διαφράγματα διαπερῶνται ὑπὸ ὀχετῶν ἢ σηράγγων διὰ τὴν ἐπικοινωνίαν τῶν ἐνδωιτημάτων πληρώματος πρὸς τὰ λεβητοστάσια ἢ διὰ τὴν δίοδον σωλήνων ἢ δι' ἄλλους σκοπούς, οἱ τοιοῦτοι ὀχετοὶ ἢ σήραγγες δεόν νὰ εἶναι στεγανοί, συμφῶνως πρὸς τὸν Κανονισμόν 16 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. Ἡ εἴσοδος εἰς τὸ ἐν τοῦλάχιστον ἄκρον ἐκάστου τῶν ἐν λόγῳ ὀχετῶν ἢ σηράγγων, ἐφ' ὅσον χρησιμοποιοῦνται κατὰ τὸν πλοῦν ὡς δίοδος, δεόν νὰ εὐρίσκεται ἐπὶ στεγανοῦ φρέατος ἐπαρκοῦς ὕψους, ὥστε νὰ ἐπιτρέπη τὴν εἴσοδον εἰς σημεῖον ἄνωθεν τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως. Ἡ εἴσοδος εἰς τὸ ἕτερον ἄκρον τοῦ ὀχετοῦ ἢ τῆς σήραγγος δύναται νὰ εἶναι ἐφωδιασμένη διὰ στεγανῆς θύρας τοῦ ἀπαιτουμένου τύπου, ἀναλόγως τῆς θέσεως αὐτῆς ἐν τῷ πλοίῳ. Τοιοῦτοι ὀχετοὶ ἢ σήραγγες δὲν ἐπιτρέπεται νὰ διαπερῶσι τὸ πρῶτον διάφραγμα ὑποδιαιρέσεως, τὸ εὐρισκόμενον ἄμεσως μετὰ τὸ διάφραγμα συγκρούσεως.

(ii) Ὅσακις πρόκειται νὰ τοποθετηθῶσι σήραγγες ἢ ὀχετοὶ τεχνητοῦ ἔλκυσμοῦ διερχόμενοι διὰ τῶν κυρίων στεγανῶν διαφραγμάτων, ἢ περιπτώσεις τούτων δεόν νὰ ἐξετάζηται ἰδιαιτέρως ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

Κανονισμὸς 14.

Ἀνοίγματα εἰς τὸ ἐξωτερικὸν περίβλημα τοῦ πλοίου κάτωθι τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως.

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

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

(γ)—(i) Ἐὰν εἰς ἓν ὑπόφραγμα, τὸ κάτω μέρος οἰασδήποτε παραφωτίδος, εὐρίσκεται χαμηλότερον μιᾶς γραμμῆς χαρασσομένης παραλλήλως πρὸς τὸ ἐξωτερικὸν ἴχνος τοῦ καταστρώματος στεγανῶν καὶ ἐχούσης τὸ κατώτατον αὐτῆς σημεῖον εἰς ὕψος $2\frac{1}{2}$ τοῖς ἑκατὸν τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου ὑπεράνω τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαιρέσεως, ὅλαι αἱ παραφωτίδες τοῦ ὑποφράγματος τούτου δεόν νὰ εἶναι τοῦ μονίμως κλειστοῦ τύπου.

(ii) Ὅλαι αἱ παραφωτίδες τῶν ὁποίων τὸ κάτω μέρος εὐρίσκεται χαμηλότερον τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως, ἐκτὸς ἐκείνων αἵτινες συμφῶνως πρὸς τὸ ἐδάφιον (i) τῆς παρουσίας παραγράφου εἶναι κλειστοῦ τύπου, δεόν νὰ εἶναι κατεσκευασμένοι κατὰ τοιοῦτον τρόπον, ὥστε οὐδεὶς νὰ δύναται νὰ τὰς ἀνοίξη ἄνευ τῆς συναινέσεως τοῦ πλοιάρχου.

(iii)—(1) Ἐὰν εἰς ἓν ὑπόφραγμα, τὸ κάτω μέρος οἰωνδήποτε παραφωτίδων, περιῶν τὸ ἐδάφιον (ii) τῆς παρούσης παραγράφου, εὐρίσκεται χαμηλότερον μιᾶς γραμμῆς χαρασσομένης παραλλήλως πρὸς τὸ ἐξωτερικὸν ἴχνος τοῦ καταστρώματος στεγανῶν καὶ ἐχούσης τὸ κατώτατον αὐτῆς σημεῖον εἰς ὕψος $4\frac{1}{2}$ ποδῶν (ἢ 1,37 μ.) σὺν $2\frac{1}{2}$ τοῖς ἑκατὸν τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου ὑπεράνω τῆς ἰσάλου γραμμῆς κατὰ τὸν ἀπόπλου τοῦ πλοίου ἐξ οἰουδήποτε λιμένος, ὅλαι αἱ παραφωτίδες τοῦ ὑποφράγματος δεῖον νὰ κλείωνται στεγανῶς διὰ κλειδὸς πρὸ τοῦ ἀπόπλου καὶ νὰ μὴ ἀνοίγωνται πρὸ τοῦ κατάπλου τοῦ πλοίου εἰς τὸν ἐπόμενον λιμένα. Ὄταν τὸ πλοῖον εὐρίσκεται εἰς γλυκέα ὕδατα, δύναται, κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἐδαφίου τούτου, νὰ γίνῃ ἀνάλογος ἔκπτωσις, ἐφ' ὅσον αὕτη εἶναι ἐφικτή.

(2) Αἱ ὠραι ἀνοίγματος τῶν παραφωτίδων τούτων ἐν λιμένι καὶ κλεισίματος αὐτῶν διὰ κλειδὸς, πρὸ τοῦ ἀπόπλου, δεῖον νὰ καταχωροῦνται εἰς τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου, ὡς θὰ προβλέπεται ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(3) Ἐπὶ πλοίου εἰς τὸ ὁποῖον μία ἢ πλείονες παραφωτίδες εἶναι τοποθετημέναι κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε νὰ ἔχωσιν ἐφαρμογὴν αἱ διατάξεις τοῦ ἐδαφίου (iii) (1) τῆς παρούσης παραγράφου (γ) ὅταν τὸ πλοῖον εὐρίσκεται εἰς τὴν ἀνωτάτην γραμμὴν φορτώσεως τῆς ὑποδιαίρέσεως, ἢ Ἀρχὴ δύναται νὰ προσδιορίσῃ τὸ ὄριον μέσου βυθίσματος εἰς τὸ ὁποῖον αἱ παραφωτίδες αὐταὶ θὰ ἔχωσιν τὸ κάτω μέρος αὐτῶν ἀνωθεν γραμμῆς χαρασσομένης παραλλήλως πρὸς τὸ ἐξωτερικὸν ἴχνος τοῦ καταστρώματος στεγανῶν καὶ ἐχούσης τὸ κατώτατον αὐτῆς σημεῖον εἰς ὕψος $4\frac{1}{2}$ ποδῶν (ἢ 1,37 μέτρων) σὺν $2\frac{1}{2}$ τοῖς ἑκατὸν τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου ὑπεράνω τῆς ἰσάλου γραμμῆς τῆς ἀντιστοιχοῦσης εἰς τὸ ὄριον τοῦ μέσου βυθίσματος καὶ μέχρι τοῦ ὁποίου συνεπῶς θὰ ἐπιτρέπεται ὁ ἀπόπλους ἄνευ προηγουμένου κλεισίματος τῶν παραφωτίδων τούτων διὰ κλειδὸς καὶ νὰ ἀνοίγωνται ἐν πλῶ ὑπ' εὐθύνην τοῦ πλοιάρχου κατὰ τὸν πλοῦν πρὸς τὸν ἐπόμενον λιμένα. Εἰς τροπικὰς ζώνας, ὡς καθορίζονται ἐν τῇ ἐν ἰσχύϊ Διεθνεί Συμβάσει Γραμμῶν Φορτώσεως, τὸ ὄριον τοῦτο τοῦ βυθίσματος δύναται νὰ ἀυξηθῇ κατὰ ἓνα πόδα (ἢ 0,305 μ.).

(δ) Ἐφ' ὅλων τῶν παραφωτίδων, δεῖον νὰ τοποθετοῦνται ἰσχυρὰ ἐσωτερικὰ γιγγλυμωτὰ καλύμματα, τὰ ὁποῖα νὰ δύνανται εὐκόλως καὶ ἀποτελεσματικῶς νὰ κλείωνται ὕδατοστεγανῶς. Κατ' ἐξαιρέσιν, πρὺμνηθεν τοῦ ἐνὸς ὀγδόου τοῦ μήκους τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς προωραίας ὀρθίας καὶ ἀνωθεν 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 $2\frac{1}{2}$ τοῖς ἑκατὸν τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου ἀνωθεν τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαίρέσεως, τὰ καλύμματα δύνανται νὰ εἶναι ἀφαιρετὰ εἰς τὰ ἐνδαιτήματα ἐπιβατῶν, οὐχὶ δὲ καὶ εἰς τὰ ἐνδαιτήματα τὰ προοριζόμενα δι' ἐπιβάτας καταστρώματος, ἐκτὸς ἐὰν τὰ καλύμματα, συμφῶνως πρὸς τὴν ἐν ἰσχύϊ Διεθνῆ Σύμβασιν περὶ Γραμμῶν Φορτώσεως, δεῖον νὰ εἶναι μονίμως τοποθετημένα εἰς τὰς οἰκείας θέσεις των. Τοιαῦτα ἀφαιρετὰ καλύμματα δεῖον νὰ εὐρίσκωνται ἐγγὺς τῶν παραφωτίδων, ἃς εἶναι προωρισμένα νὰ ἐξυπηρετώσι.

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

(στ)—(i) Παραφωτίδες δεῖον νὰ μὴ τοποθετοῦνται ἐντὸς χώρων ἀποκλειστικῶς προοριζομένων διὰ φορτίον ἢ γαιάνθρακας.

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

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

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

(η) Ὁ ἀριθμὸς τῶν εὐδαιῶν ἐξαγωγῶν ὑγιεινῆς καὶ ἄλλων ὁμοίας φύσεως ἀνοιγμάτων εἰς τὸ ἐξωτερικὸν περιβλήμα δέον νὰ περιορίζηται εἰς τὸ ἐλάχιστον, εἴτε διὰ τῆς ἐξυπηρετήσεως ὑπὸ ἐκάστης ἐξαγωγῆς ὅσον τὸ δυνατόν πλείονων ἐκβολικῶν σωλῆνων ὑγιεινῆς ἢ ἄλλων, εἴτε καὶ δι' οἴουδήποτε ἄλλου ἱκανοποιητικοῦ τρόπου.

(θ)—(i) Ὅλαι αἰ λήψεις ὕδατος καὶ αἰ ἐξαγωγαὶ ἐπὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ περιβλήματος, δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένοι δι' ἀποτελεσματικῶν καὶ προσιτῶν ρυθμίσεων, ὥστε νὰ ἀποκλείεται ἡ αἰφνιδια εἰσροῆ 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' οἴανδήποτε ἄλλην χρῆσιν διὰ τὴν ὁποίαν ἡ βλάβη τῶν σωλῆνων τούτων ἐν περιπτώσει πυρκαϊᾶς ἤθελε προκαλέσει κίνδυνον κατακλύσεως.

(ii)—(1) Ἐξαιρέσει τῶν προβλεπομένων ἐν ἐδαφίῳ (iii) τῆς παρούσης παραγράφου, ἐκάστη κεχωρισμένη ἐξαγωγή ἐκ χώρων εὐρισκομένων κάτωθι τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως καὶ διερχομένη διὰ τοῦ ἐξωτερικοῦ περιβλήματος, δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένη εἴτε δι' ἐνὸς αὐτομάτου ἀντεπιστρεπτικοῦ ἐπιστομίου ἐφωδιασμένου διὰ ἀποτελεσματικοῦ μέσου κλεισίματος αὐτοῦ, χειριζομένου ἐκ σημείου ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, εἴτε ἐναλλακτικῶς, διὰ δύο αὐτομάτων ἀντεπιστρεπτικῶν ἐπιστομίων, μὴ ἐφωδιασμένων διὰ τοιοῦτου μέσου κλεισίματος, τὸ ἀνώτερον τῶν ὁποίων θὰ εἶναι οὔτω τοποθετημένον ἄνωθεν τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαίρέσεως, ὥστε νὰ εἶναι πάντοτε προσιτὸν πρὸς ἐπιθεώρησιν ὑπὸ τὰς συνθήκας ὑπηρεσίας, καὶ θὰ εἶναι τύπου κανονικῶς κλειομένου.

(2) Ὅσακις τοποθετεῖται ἐπιστόμιον μετ' ἀποτελεσματικοῦ μέσου κλεισίματος, ἢ θέσις χειρισμοῦ αὐτοῦ ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, δέον νὰ εἶναι πάντοτε εὐκόλως προσιτῆ, ἐπὶ πλέον δὲ δέον νὰ ὑπάρχωσι μέσα ἐνδείξεως ἂν τὸ ἐπιστόμιον εἶναι ἀνοικτὸν ἢ κλειστὸν.

(iii) Αἱ κύριαί καὶ βοηθητικαὶ λήψεις θαλάσσης καὶ ἐξαγωγαὶ αἰ σχετικαὶ μετὰς μηχανᾶς δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένοι διὰ κρουῶν ἢ ἐπιστομίων εἰς θέσεις εὐκόλως προσιτὰς; μεταξύ τῶν σωλῆνων καὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ περιβλήματος, ἢ μεταξύ τῶν σωλῆνων καὶ τῶν κιβωτιδίων τῶν προσηρμοσμένων ἐπὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ περιβλήματος.

(ι)—(i) Θυρίδες ἐπιβιβάσεως, φορτοθυρίδες καὶ θυρίδες ἀνθρακεύσεως εὐρισκόμεναι κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως δέον νὰ εἶναι ἐπαρκοῦς ἀνοχῆς. Αὐταὶ δέον νὰ κλείνεται στεγανῶς πρὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου καὶ νὰ διατηροῦνται κλειστὰ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ.

(ii) Αἰ ἀνωτέρω θυρίδες ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει θὰ εἶναι τοποθετημένα κατὰ τρόπον ὥστε τὸ κατώτατον αὐτῶν σημεῖον νὰ εὐρίσκηται κάτωθεν τῆς ἀνωτάτης ἐμφόρτου ἰσάλου τῆς ὑποδιαίρέσεως.

(ia)—(i) Τὰ ἐσωτερικὰ στόμια τῶν ἐκβολῶν τέφρας, ἀπορριμάτων κ.λ.π. δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ καταλλήλου πώματος.

(ii) Ἐὰν τὸ ἐσωτερικὸν στόμιον εὐρίσκηται κάτωθι τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσεως, τὸ πῶμα δέον νὰ εἶναι ὕδατοστεγανὸν καὶ προσθέτως ὁ ὄχετός τοῦ ἐκβολῆος δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένος δι' αὐτομάτου ἀντεπιστρεπτικοῦ ἐπιστομίου, εἰς προσιτὸν σημεῖον ἄνωθεν τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαίρέσεως. Ὅταν ὁ ἐκβολεὺς δὲν εἶναι ἐν χρῆσει, τόσον τὸ πῶμα ὅσον καὶ τὸ ἐπιστόμιον δέον νὰ τηρῶνται κλειστὰ καὶ ἐξησφαλισμένα.

Κανονισμός 15.

Κατασκευή και Ἀρχικαὶ Δοκιμαὶ Στεγανῶν Θυρῶν, Παραφωτίδων κ.λ.π.

- (α)—(i) Τὸ σχέδιον, τὰ ὑλικά καὶ ὁ τρόπος κατασκευῆς ὄλων τῶν στεγανῶν θυρῶν, παραφωτίδων, θυρίδων ἐπιβιβάσεως, φορτοθυρίδων καὶ θυρίδων ἀνθρακεύσεως, ἐπιστομίων, σωλήνων, ἐκβολέων τεφρῶν καὶ ἀπορριμάτων, περὶ ὧν οἱ παρόντες Κανονισμοί, δεόν νὰ τυγχάνωσι τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.
- (ii) Τὰ πλαίσια τῶν κατακορύφων στεγανῶν θυρῶν δεόν νὰ μὴ παρουσιάζωσι εἰς τὸ κατώτατον αὐτῶν μέρος οὐδεμίαν ἀυλάκωσιν ἐντὸς τῆς ὁποίας θὰ ἦτο δυνατόν νὰ συσσωρευθῶσιν ἀκαθαρσίαι ἐμποδιζούσαι τὴν θύραν νὰ κλείη καλῶς.
- (iii) Ὅλοι οἱ κρουνοὶ καὶ τὰ ἐπιστόμια τῶν λήψεων θαλάσσης καὶ τῶν ἐξαγωγῶν κάτωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν καὶ ὅλα τὰ ἐξαρτήματα τῶν τοιούτων κρουνῶν καὶ ἐπιστομίων, καθὼς καὶ αἱ συνδέσεις αὐτῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου θὰ εἶναι κατεσκευασμένα ἐκ χάλυβος, ὀρειχάλκου ἢ ἐτέρου ἐγκεκριμένου ἐλατοῦ ὑλικοῦ. Δὲν θὰ χρησιμοποιῆται ὁ κοινὸς χυτοσίδηρος ἢ τὰ ὅμοια ὑλικά.

(β) Πᾶσα στεγανὴ θύρα δεόν νὰ δοκιμάζηται δι' ὑδραυλικῆς πιέσεως ὑδατοστήλης ὕψους μέχρι τοῦ καταστρώματος στεγανῶν. Ἡ δοκιμὴ αὕτη δεόν νὰ ἐκτελεῖται προτοῦ τὸ πλοῖον τεθῆ ἐν ὑπηρεσίᾳ εἴτε πρὸ τῆς τοποθετήσεως τῆς θύρας, εἴτε μετὰ τὴν τοποθέτησιν αὐτῆς.

Κανονισμός 16.

Κατασκευή καὶ Ἀρχικαὶ Δοκιμαὶ Στεγανῶν Καταστρωμάτων, Ὀχετῶν κ.λ.π.

(α) Στεγανὰ καταστρώματα, ὀχετοὶ, σήραγγες, κοῖλαι τρόπιδες καὶ ἀεραγωγοί, ὅταν εἶναι στεγανῆς κατασκευῆς, δεόν νὰ εἶναι ἀντοχῆς ἴσης πρὸς τὴν τῶν στεγανῶν διαφραγμάτων εἰς τὰ ἀντίστοιχα ὕψη. Τὰ χρησιμοποιούμενα μέσα διὰ τὴν ἐπίτευξιν στεγανότητος καὶ αἱ υἰοθετούμεναι διατάξεις διὰ τὸ κλείσιμον τῶν ἀνοιγμάτων αὐτῶν δεόν νὰ τυγχάνωσι τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς. Οἱ στεγανοὶ ἀεραγωγοὶ καὶ οἱ ὀχετοὶ δεόν νὰ ἐξικνούνηται τούλαχιστον μέχρι τοῦ καταστρώματος στεγανῶν.

(β) Μετὰ τὸ πέρας τῆς κατασκευῆς, δεόν νὰ ἐκτελεῖται ἐπὶ τῶν στεγανῶν καταστρωμάτων δοκιμὴ δι' ἐκσφενδονίσεως ὕδατος δι' εὐκάμπτου σωλήνος ἢ διὰ κατακλύσεως αὐτῶν δι' ὕδατος, καθὼς ἐπίσης καὶ δοκιμὴ δι' ἐκσφενδονίσεως ὕδατος δι' εὐκάμπτου σωλήνος ἐπὶ τῶν στεγανῶν ὀχετῶν, σήραγγων καὶ ἀεραγωγῶν.

Κανονισμός 17.

Στεγανότης ἄνωθεν τῆς Γραμμῆς Ὀρίου Βυθίσεως.

(α) Δύναται νὰ ἀπαιτηθῆ ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ὅπως λαμβάνωνται πάντα τὰ λογικὰ καὶ πρακτικὰ μέτρα διὰ τὸν περιορισμὸν τῆς εἰσορῆς καθὼς καὶ τῆς ροῆς τοῦ ὕδατος ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν. Τοιαῦτα μέτρα δύναται νὰ περιλαμβάνωσι τμηματικὰ διαφράγματα ἢ πλαίσια. Ὄταν τοποθετοῦνται οὕτω στεγανὰ τμηματικὰ διαφράγματα ἢ πλαίσια ἐπὶ τοῦ καταστρώματος στεγανῶν ὑπεράνω ἢ εἰς ἄμεσον γειτνίασιν τῶν κυρίων στεγανῶν διαφραγμάτων, ταῦτα δεόν 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 ἔχη ἐγκαρσίαν κλίσιν. Ὄταν τὸ τμηματικὸν στεγανὸν διάφραγμα δὲν τοποθετῆται ἐν εὐθυγραμμίᾳ πρὸς τὸ ὑποκάτω στεγανὸν διάφραγμα, τότε τὸ τμήμα τοῦ καταστρώματος στεγανῶν τὸ περιλαμβανόμενον μεταξύ αὐτῶν θὰ κατασκευάζεται ὑδατοστεγῶς.

(β) Τὸ κατάστρωμα στεγανῶν ἢ τὸ ἄνωθεν αὐτοῦ κατάστρωμα δεόν νὰ εἶναι ἀδιapέραστον ὑπὸ εἰσρέοντων ὕδατων, ὑπὸ τὴν ἔννοιαν ὅτι ὑπὸ συνήθεις συνθήκας πλεύσεως δὲν θὰ εἰσδύσῃ ὕδωρ πρὸς τὰ κάτω. Ὅλα τὰ ἐπὶ τοῦ ἐκτεθειμένου καταστρώματος ἀνοίγματα δεόν νὰ περιβάλλωνται ὑπὸ τοιχωμάτων ἐπαρκoῦς ὕψους καὶ ἀντοχῆς καὶ νὰ εἶναι ἐφωδιασμένα με ἐπαρκῆ μέσα ἐπιτρέποντα τὸ ταχὺ κλείσιμον αὐτῶν ὑδατοστεγῶς ὑπὸ ὕδατων θαλάσσης. Θυρίδες ἐκροῆς ὕδατος εἰς τὸ δρύφακτον, ἀνοικτὰ κυκλιδῶματα καὶ οἱ εὐδίαιοι δεόν νὰ τοποθετοῦνται ὡς ἀπαιτεῖται διὰ ταχεῖαν ἐκροὴν τοῦ ὕδατος ἐξ ἐκτιθεμένου καταστρώματος ὑφ' οἰασδήποτε καιρικὰς συνθήκας.

(γ) Παραφωτίδες, θυρίδες επιβίβασης, φορτοθυρίδες και θυρίδες άνθρακείσεως, ως και άλλα μέσα κλεισίματος ανοιγμάτων επί του έξωτερικού περιβλήματος άνωθεν τής γραμμής όριου βυθίσεως, δέον να είναι καταλλήλως έσχεδιασμένοι και κατεσκευασμένοι και έπαρκους άντοχής, λαμβανομένων ύπ' όψιν τών χώρων επί τών όποιων είναι τοποθετημένοι και τών θέσεών των έν σχέσει προς την άνωτάτην γραμμήν φορτώσεως τής ύποδιαίρέσεως.

(δ) Θα προβλέπωνται κατάλληλα έσωτερικά καλύμματα παραφωτίδων διατεθειμένα εις τρόπον ώστε να δύνανται να κλείωσιν εύκόλως και τελεσφόρως και να στερεοϋνται ύδατοστεγώς, δι' άπάσας τās παραφωτίδας τās τοποθετημένας κάτωθεν του πρώτου καταστρώματος του κειμένου άμέσως άνωθεν του καταστρώματος στεγανών.

Κανονισμός 18.

Διατάξεις Άπαντλήσεως Κυτών εις Έπιβατηγά Πλοία.

(α) Τα πλοία δέον να είναι έφωδιασμένα με ίκανοποιητικήν έγκατάστασιν άπαντλήσεως κύτους, ίκανήν δι' την άπάντλησιν και την άποστράγγισιν οίουδήποτε στεγανού διαμερίσματος, ύφ' όλας τās έν τή πράξει συνθήκας κατόπιν βλάβης, είτε κατακόρυφον είναι το πλοϊον είτε κεκλιμένον, έξαιρουμένων τών διαμερισμάτων εκείνων άτινα προορίζονται μονίμως δι' πετρέλαιον ή ύδωρ. Προς τόν σκοπόν τουτον είναι γενικώς αναγκαία ή ύπαρξις πλευρικών άναρροφήσεων, έξαιρέσει τών στενών διαμερισμάτων τών εύρισκομένων εις τ' άκρα του πλοίου, ένθα μία μόνον άναρροφήσις δύναται να θεωρηθ' έπαρκής. Είς διαμερίσματα άσυνήθους σχήματος, δύναται να άπαιτηθώσιν επιπρόσθετοι άναρροφήσις. Δέον να ύπάρχη κατάλληλος διάταξις επιτρέπουσα εις τ' ύδωρ να ρέη έλευθέρως προς τούς άναρροφητικούς σωλήνας του διαμερίσματος. Έάν ή Άρχή παραδεχθ' ότι δι' ώρισμένα διαμερίσματα δέν άπαιτοϋνται διατάξεις άπαντλήσεως, δύναται να επιτρέψη την μη έφαρμογήν ταύτης, εάν οι γενόμενοι ύπολογισμοί συμφώνως προς τούς όρους τής παραγράφου (β) του Κανονισμού 7 του παρόντος Κεφαλαίου άποδεικνύουσιν ότι δέν θα μειωθ' ή ασφάλεια του πλοίου. Θα προβλέπωνται άποτελεσματικά μέσα άποστραγγίσεως τών ύδάτων εις κύτη φέροντα μόνωσιν.

(β)—(i) Τα πλοία θα είναι έφωδιασμένα δι' τριών τουλάχιστον μηχανοκινήτων άντλιών συνδεδεμένων μετά του κυρίου άγωγού άπαντλήσεως κύτους, έκ τών όποιων ή μία δύναται να λαμβάνη κίνησιν από την προωστήριον μηχανήν. Έάν ο δείκτης κριτηρίου είναι 30 και άνω, δέον να ύπάρχη μία επιπρόσθετος ανεξάρτητος μηχανοκίνητος άντλία.

(ii) Ό κατωτέρω πίναξ δίδει τόν αριθμόν τών άπαιτουμένων άντλιών :

Δείκτης κριτηρίου	Μικρότερος του 30	30 και άνω
Άντλία κινουμένη εκ τής κυρίας μηχανής (δύναται να αντικατασταθ' ύπό μιάς ανεξαρτήτου μηχανοκινήτου άντλίας)	1	1
Άνεξάρτητοι μηχανοκίνητοι άντλίες	2	3

(iii) Άντλίες ύγιεινής, έρματος και γενικής χρήσεως δύναται να θεωρώνται ως ανεξάρτητοι μηχανοκίνητοι άντλίες, όταν είναι συνδεδεμένοι προς τ' όκτυον άπαντλήσεως κυτών.

(γ) Όπου είναι πρακτικώς δυνατόν, αί μηχανοκίνητοι άντλίες κύτους δέον να τοποθετοϋνται εις κεχωρισμένα στεγανά διαμερίσματα οϋτω πως διατεταγμένα ή τοποθετημένα, ώστε ταϋτα να μη κατακλύζονται άμέσως συνεπεία τής αύτης βλάβης. Έάν αί μηχαναι και οι λέβητες εύρίσκονται εις δύο ή πλείονα στεγανά διαμερίσματα, αί δι' την άπάντλησιν τών κυτών διαθέσιμοι άντλίες δέον να είναι κατά τ' δυνατόν διανεμημένοι εις τ' διαμερίσματα ταϋτα.

(δ) Ἐπὶ πλοίων μήκους 300 ποδῶν (ἢ 91,5 μέτρων) ἢ ἐχόντων δείκτην κριτηρίου 30 καὶ ἄνω, ἢ διατάξεις δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε μία τοῦλάχιστον μηχανοκίνητος ἀντλία νὰ εἶναι διαθέσιμος πρὸς χρῆσιν ὑφ' ὅλας τὰς συνήθεις συνθήκας, ὑφ' ἃς τὸ πλοῖον θὰ ἦτο δυνατόν νὰ κατακλυσθῇ ἐν πλῶ. Ἡ ἀπαιτήσις αὕτη θὰ θεωρηθῇ ἐκπληρωθεῖσα ἔαν :

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

(ii) αἱ ἀντλῖαι καὶ αἱ πηγαὶ ἐνεργείας διὰ τὴν κίνησιν των εἶναι οὕτω πῶς διατεταγμένοι καθ' ὅλον τὸ μήκος τοῦ πλοίου ὥστε, ὑπὸ οἰασθῆποτε συνθήκας κατακλύσεως, ἃς τὸ πλοῖον ἀπαιτεῖται νὰ ἀντιμετωπίσῃ, μία τοῦλάχιστον ἀντλία, εὐρισκομένη εἰς μὴ βλαβὲν διαμέρισμα, νὰ δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ.

(ε) Ἐξαιρέσει τῶν προσθέτων ἀντλιῶν τῶν προοριζομένων μόνον διὰ τὴν ἀποκλειστικὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἀκραίων δεξαμενῶν ζυγοσταθμίσεως, ἐκάστη ἀπαιτουμένη ἀντλία κύτους δέον νὰ εἶναι διατεταγμένη κατὰ τρόπον ἐπιτρέποντα τὴν ὑπ' αὐτῆς ἀναρρόφῃσιν ἐξ οἰουδῆποτε διαμερίσματος τοῦ ὁποῦ ἢ ἀπάντησις ἀπαιτεῖται ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(στ)—(i) Ἐκάστη ἀνεξάρτητος μηχανοκίνητος ἀντλία κύτους δέον νὰ εἶναι ἱκανὴ νὰ προσδίδῃ ταχύτητα εἰς τὸ ὕδωρ, ἐντὸς τοῦ ἀπαιτουμένου κυρίου ἀγωγοῦ ἀπαντλήσεως κύτους, οὐχὶ μικροτέραν τῶν 400 ποδῶν (ἢ 122 μέτρων) ἀνὰ λεπτόν. Ἀνεξάρτητοι μηχανοκίνητοι ἀντλῖαι κύτους ἐγκατεστημένοι εἰς χώρους μηχανῶν δέον νὰ ἔχωσιν ἀπ' εὐθείας ἀναρροφήσεις ἐκ τῶν χώρων τούτων, ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν ὅτι δὲν θὰ ἀπαιτηθῶσι περισσότεραι τῶν δύο ἀναρροφήσεων δι' ἕκαστον τῶν χώρων τούτων. Ὄταν ὑπάρχωσι δύο ἢ περισσότεραι τοιαῦται ἀναρροφήσεις θὰ προβλέπεται μία τοῦλάχιστον εἰς τὴν ἀριστερὰν πλευρὰν καὶ μία εἰς τὴν δεξιάν. Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ ὅπως ἀνεξάρτητοι μηχανοκίνητοι ἀντλῖαι κύτους ἐγκατεστημένοι εἰς ἄλλους χώρους ἔχωσι κεχωρισμένως ἀπ' εὐθείας ἀναρροφήσεις. Αἱ ἀπ' εὐθείας ἀναρροφήσεις δέον νὰ εἶναι καταλλήλως διατεταγμένοι καὶ αἱ ἐκ τούτων εὐρισκόμεναι εἰς χώρον μηχανῶν δέον νὰ ἔχωσι διάμετρον οὐχὶ μικροτέραν τῆς τοῦ κυρίου ἀγωγοῦ ἀπαντλήσεως κύτους.

(ii) Εἰς πλοῖα καιόντα γαιάνθρακας, δέον νὰ ὑπάρχῃ εἰς τὸ λεβητοστάσιον, ἐπὶ πλεόν τῶν ἄλλων ἀναρροφήσεων τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, εἰς εὐκαμπτος ἀναρροφητικὸς σωλὴν καταλλήλου διαμέτρου καὶ ἀρκετοῦ μήκους ὁ ὁποῖος νὰ δύναται νὰ συνδεθῇ εἰς τὴν ἀναρρόφῃσιν μιᾶς ἀνεξαρτήτου μηχανοκινήτου ἀντλίας.

(ζ)—(i) Ἐπὶ πλεόν τῆς ἀπ' εὐθείας ἀναρροφήσεως ἢ ἀναρροφήσεων τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τῆς παραγράφου (στ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, θὰ ὑπάρχῃ ἐντὸς τοῦ χώρου μηχανῶν μία ἀπ' εὐθείας ἀναρρόφῃσις ἀπὸ τῆς κυρίας ἀντλίας κυκλοφορίας μέχρι τοῦ σημείου ἀποστραγγίσεως τῶν χώρων μηχανῶν ἐφωδιασμένη δι' ἐνὸς ἀντεπιστρεπτικοῦ ἐπιστομίου. Ἡ διάμετρος τοῦ σωλῆνος τῆς ἀπ' εὐθείας ταύτης ἀναρροφήσεως θὰ εἶναι τοῦλάχιστον τὰ $\frac{2}{3}$ τῆς διαμέτρου ἀναρροφήσεως τῆς ἀντλίας εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ἀτμοπλοίων, τῆς αὐτῆς δὲ διαμέτρου πρὸς τὴν ἀναρρόφῃσιν τῆς ἀντλίας εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν δηζελοπλοίων.

(ii) Ἐὰν κατὰ τὴν γνώμην τῆς Ἀρχῆς, ἢ κυρία ἀντλία κυκλοφορίας δὲν εἶναι κατάλληλος πρὸς τὸν σκοπὸν τούτον, τότε θὰ ἄγεται μία ἀπ' εὐθείας ἀναρρόφῃσις 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 ὑπερβαίνει κατὰ ποσότητα, ἱκανοποιούσαν τὴν Ἀρχὴν, τὴν παροχὴν τὴν ἀπαιτουμένην διὰ μίαν ἀντλίαν κύτους τῆς ἐγκαταστάσεως.

- (iii) Τὰ βάρτρα τῶν ἐπιστομίων λήψεως θαλάσσης καὶ τῶν ἀπ' εὐθείας ἀναρροφήσεων δέον νὰ ἐπεκτείνωνται ἀρκετὰ ὑπεράνω τοῦ δαπέδου τοῦ μηχανοστασίου.
- (iv) Ἐὰν τὸ χρησιμοποιούμενον καύσιμον εἶναι ἢ δύναται νὰ εἶναι γαιάνθραξ καὶ ἐὰν δὲν ὑπάρχη στεγανὸν διάφραγμα μεταξὺ τῶν μηχανῶν καὶ τῶν λεβήτων, δέον νὰ τοποθετῆται εἰς πᾶσαν ἀντλίαν κυκλοφορίας χρησιμοποιουμένην κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ ἔδαφιου(1) τῆς παρούσης παραγράφου, εἴτε μία ἀπ' εὐθείας κατάθλιψις ἐκτὸς πλοίου, εἴτε διαζευκτικῶς μία συνδεδεμένη μετὰ τὴν κατάθλιψιν τῆς ἀντλίας κυκλοφορίας.
- (η)—(i) Ὅλοι αἱ σωληνώσεις αἱ ἐξυπηρετοῦσαι τὴν ἀπάντησιν χώρων φορτίου ἢ μηχανῶν, δέον νὰ εἶναι ἐντελῶς κεχωρισμένοι τῶν σωληνώσεων αἱ ὁποῖαι χρησιμεύουν διὰ τὴν πλήρωσιν ἢ ἐκκένωσιν τῶν δεξαμενῶν ὕδατος ἢ πετρελαίου.
- (ii) Ὅλοι οἱ σωλήνες 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 ὕλικου.

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

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

ἐνθα,

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

ἢ,

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

ἐνθα,

- 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.

(1) 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 πληρωθῆ ἐξ ἀβλεψίας διὰ θαλασσίου ὕδατος, ὅταν περιέχῃ φορτίον, ἢ νὰ ἐκκενωθῆ διὰ τινος σωλήνος ἀπαντλήσεως κύτους, ὅταν περιέχῃ ὕδατινον ἔρμα.

(1α) Δέον να λαμβάνεται μέριμνα, ώστε διαμέρισμά τι έξυπηρετούμενον υπό άναρροφητικού σωλήνος άπαντλήσεως κύτους, να μή δύναται να κατακλυσθη έάν ό σωλήν ούτος άποκοπή ή ύποστή βλάβην εις έτερον διαμέρισμα, συνεπεία συγκρούσεως ή προσαράξεως. Προς τόν σκοπόν τούτον, όπου ό σωλήν ούτος εύρίσκεται εις άπόστασιν από τής πλευράς του πλοίου έγγυτέραν του ένός πέμπτου του πλάτους του πλοίου (μετρουμένην κατ' όρθήν γωνίαν προς τόν διαμήκη άξονα του πλοίου εις τό ύψος τής άνωτάτης γραμμής φορτώσεως τής ύποδιαιρέσεως) ή έάν διέρχεται διά κοίλης τρόπιδος, δέον να ύπάρχη επί του σωλήνος άντεπιστρεπτικών έπιστόμιον τοποθετημένον εις τό διαμέρισμα τό περιέχον τό άνοικτόν άκρον του σωλήνος.

(1β) Όλα τα κιβώτια διανομής, οι κρουνοί και τα έπιστόμια του συστήματος άπαντλήσεως κυτών δέον να εύρίσκωνται εις θέσεις προσιτάς έν παντί χρόνω και υπό πάσας τάς συνθήεις συνθήκας. Η διάταξις αυτών δέον να είναι τοιαύτη ώστε εις περίπτωση κατακλύσεως, ή μία των άντλιών κύτους να δύναται να άναρροφήση έξ οίουδήποτε διαμερίσματος. Επί πλέον, έάν ήθελε λάβει χώραν ζημία εις μίαν άντλίαν ή εις τόν σωλήνα αυτής τόν συνδεόμενον προς τόν κύριον άγωγόν άπαντλήσεως, όταν ταύτα εύρίσκωνται εις άπόστασιν μικροτέραν του ένός πέμπτου του πλάτους του πλοίου από τής πλευράς του πλοίου, να μή δύναται αύτη να έμποδίση τήν λειτουργίαν του συστήματος τής άπαντλήσεως των κυτών. Έάν ύπάρχη έν μόνον δικτυον σωληνώσεων κοινόν εις όλας τάς άντλίας, ό χειρισμός των άναγκαίων κρουών ή έπιστομίων δέον να δύναται να εκτεληται από σημείου εύρισκομένου άνωθεν του καταστρώματος στεγανών. Έάν, πλην του κυρίου δικτύου άπαντλήσεως κυτών, ύπάρχη δικτυον κινδύνου τούτο δέον να είναι ανεξάρτητον του κυρίου δικτύου και να είναι ούτω πως διατεταγμένον ώστε μία άντλία να δύναται να έξυπρετή οίονδήποτε διαμέρισμα διατελοϋν έν κατακλύσει. Εις τήν τελευταίαν ταύτην περίπτωση, απαιτείται μόνον όπως οι κρουνοί και τα έπιστόμια τα άναγκαία διά τόν χειρισμόν του δικτύου κινδύνου δύνανται να χειρίζωνται άνωθεν του καταστρώματος στεγανών.

(1γ) Όλοι οι κρουνοί και τα έπιστόμια τα άναφερόμενα εις τήν παράγραφον (1β) του παρόντος Κανονισμού, άτινα δύναται να χειρίζωνται άνωθεν του καταστρώματος στεγανών, θα έχωσι τα χειριστήρια αυτών εις τόν σταθμόν χειρισμού εύκρινώς σημειούμενα και θα έφοδιάζωνται διά μέσων ένδειξέως έάν είναι άνοικτά ή κλειστά.

Κανονισμός 19.

Κατατοπιστικά Στοιχεία Εύσταθείας Έπιβατηγών και Φορτηγών Πλοίων.

(α) Τα έπιβατηγά και φορτηγά πλοία δέον να ύφίστανται μετά τήν συμπλήρωσιν αυτών, δοκιμήν εύσταθείας διά τόν καθορισμόν των στοιχείων εύσταθείας αυτών. Ο πλοίαρχος δέον να έφοδιάζεται δι' όλων των σχετικών θετικών στοιχείων των άναγκαιούτων όπως δύναται ούτος να καθοδηγηθη διά τρόπου άπλου και ταχέος, επί τής εύσταθείας του πλοίου υπό διαφόρους συνθήκας ύπηρεσίας. Αντίγραφον των άνωτέρω θα ύποβάλλεται εις τήν Άρχήν.

(β) Έάν εις έν πλοϊον λάβωσι χώραν μετατροπαι τοιαύται ώστε να μεταβάλλωσιν ούσιωδώς τα χαρακτηριστικά στοιχεία εύσταθείας τα χορηγηθέντα εις τόν πλοίαρχον, δέον να χορηγηθώσιν αυτώ νέα διωρθωμένα στοιχεία εύσταθείας. Έάν κρίνεται άναγκαϊον, θα εκτελεσθη νέα δοκιμή εύσταθείας του πλοίου.

(γ) Η Άρχή δύναται να άπαλλάξη ώρισμένον πλοϊον τής τοιαύτης δοκιμής εύσταθείας, υπό τόν όρον ότι ύπάρχουσι διαθέσιμα βασικά στοιχεία προκύπτοντα εκ δοκιμής εύσταθείας έτέρου άδελφού πλοίου, ή δε Άρχή ήθελε πεισθη ότι πάντα τα στοιχεία, τα σχετικά διά τήν εύστάθειαν του άπαλλασσομένου πλοίου, δύναται να ληφθώσιν εκ των τοιούτων βασικών στοιχείων.

(δ) Ἡ Ἀρχὴ δύναται ἐπίσης νὰ ἀπαλλάξη τῆς δοκιμῆς εὐσταθείας ὠρισμένον πλοῖον ἢ κλάσιν πλοίων, εἰδικῶς κατεσκευασμένα διὰ τὴν μεταφορὰν ὑγρῶν ἢ μεταλλεύματος χυμῶν, ὅταν τὰ ὑπάρχοντα δεδομένα ὁμοίων πλοίων ἀποδεικνύωσι σαφῶς ὅτι δεδομένων τῶν διαστάσεων καὶ τῶν διατάξεων τοῦ πλοίου, θὰ ὑπάρχη 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 κατάκλισιν. Ἐπὶ πλέον, θὰ χορηγοῦνται εἰς τοὺς ἀξιωματικούς βιβλίρια 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 ἐβδομάδος γυμνάσια χειρισμοῦ τῶν στεγανῶν θυρῶν, παραφωτίδων, ἐπιστομιῶν καὶ μηχανισμῶν κλεισίματος εὐδιαίων, ἐκβολέων τεφρῶν καὶ ἀπορριμμάτων. Εἰς πλοῖα ἐκτελοῦντα πλόας, διαρκείας μείζονος τῆς μιᾶς ἐβδομάδος, πλήρες γυμνάσιον δέον νὰ λαμβάνη χώραν πρὸ τοῦ ἀπόπλου, ἕτερα δὲ γυμνάσια νὰ ἐπακολουθοῦν διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ τοῦλάχιστον ἅπαξ τῆς ἐβδομάδος. Εἰς ὅλα τὰ πλοῖα αἱ μηχανοκίνητοι στεγαναὶ θύραι καὶ αἱ γιγγλυμῶται θύραι ἐπὶ τῶν κυρίων ἐγκαρσίων διαφραγμάτων, ὅσαι χρησιμοποιοῦνται ἐν πλῶ, θὰ δοκιμάζωνται καθημερινῶς.

(γ)—(i) Αἱ στεγαναὶ θύραι 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 πλῶ περιοδικὴν ἐπιθεώρησιν τοῦλάχιστον ἅπαξ τῆς ἐβδομάδος.

(ii) Τὰ ἐπιστόμια ταῦτα, αἱ θύραι καὶ οἱ μηχανισμοὶ αὐτῶν, θὰ σημαίνονται 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 γιγγλυμῶται θύραι, τὰ ἀφαιρετὰ ἐλάσματα, αἱ παραφωτίδες, αἱ θυρίδες ἐπιβιβάσεως, αἱ φορτοθυρίδες, αἱ θυρίδες ἀνθρακείσεως καὶ τὰ λοιπὰ ἀνοίγματα, τὰ ὁποῖα συμφῶνως πρὸς τοὺς παρόντας Κανονισμοὺς δέον νὰ εἶναι κλειστὰ κατὰ τὸν πλοῦν, δέον νὰ κλείωνται πρὸ τοῦ ἀπόπλου. Αἱ ὥραι τοῦ κλεισίματος καὶ αἱ ὥραι τοῦ ἀνοίγματος (ἐφ' ὅσον ἐπιτρέπεται ὑπὸ τῶν παρόντων Κανονισμῶν) δέον νὰ καταχωροῦνται εἰς τὸ Ἡμερολόγιον, ὡς θὰ προβλέπεται, ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(γ) Μνεῖα 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 δεόν νὰ εἶναι τοιαῦται ὥστε :

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

(ii) Ἡ ἀσφάλεια τῶν ἐπιβατῶν, τοῦ πληρώματος καὶ τοῦ πλοίου νὰ ἐξασφαλί-
ζεται ἐξ ἀτυχημάτων προερχομένων ἐξ ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας.

(β) Τὰ φορτηγὰ πλοῖα δεόν 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 ὁποῖου ἡ ἠλεκτρικὴ ἐνέργεια ἀποτελεῖ τὸ μόνον μέσον ἐξασφάλισης τῶν βοηθητικῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ἀπαραιτήτων διὰ τὴν πρόωσιν καὶ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου, δεόν νὰ εἶναι ἐφωδισμένον διὰ δύο τοῦλάχιστον κυρίων ἠλεκτροπαραγωγῶν ζευγῶν. Ἡ ἰσχὺς τῶν ζευγῶν τούτων δεόν νὰ εἶναι τοιαύτη, ὥστε νὰ εἶναι εἰσέτι δυνατόν νὰ ἐξασφαλισθῇ ἡ λειτουργία τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ἀναφερομένων εἰς τὸ ἐδάφιον (α) (i) τοῦ Κανονισμοῦ 23 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν ἐν τῶν ἠλεκτροπαραγωγῶν τούτων ζευγῶν παύσῃ ἡ λειτουργίῃ.

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

Κανονισμὸς 25.

Πηγὴ ἠλεκτρικῆς Ἐνεργείας Κινδύνου εἰς Ἐπιβατηγὰ Πλοῖα.

(α) Μία αὐτόνομος πηγὴ ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας κινδύνου θὰ ὑπάρχη 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 ἐξασφαλιζέται, κατὰ τρόπον ἱκανοποιούντα τὴν Ἀρχὴν, ὅτι πυρκαϊὰ ἢ ἄλλη ζημία ἐντὸς τοῦ χώρου μηχανῶν, ὡς οὗτος καθορίζεται εἰς τὴν παράγραφον (η) τοῦ Κανονισμοῦ 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, δὲν θὰ ἐπιδρᾷ ἐπὶ τῆς τροφοδοτήσεως ἢ τῆς διανομῆς τῆς ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας κινδύνου. Δὲν θὰ τοποθετῆται αὐτὴ πρῶραθεν τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως.

(β) Ἡ διαθέσιμος ἐνέργεια δεόν νὰ εἶναι ἀρκετὴ διὰ νὰ τροφοδοτήσῃ πάσας τὰς ὑπηρεσίας ἅς 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 ταυτόχροτως. Ἰδιαιτέρα προσοχὴ δεόν 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 σημάσεως ἡμέρας ἐὰν τροφοδοτοῦνται ὑπὸ τῆς κυρίας πηγῆς ἐνεργείας. Ἡ ἐνέργεια δεόν νὰ εἶναι ἐπαρκῆς διὰ περιόδον 36 ὥρων, ἐκτὸς ἐὰν πρόκειται περὶ πλοίων ἐκτελούντων κανονικῶς βραχεῖς πλόας, ὅποτε ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ δεχθῇ βραχυτέραν περίοδον, ἐὰν κρίνῃ ὅτι καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην ἐπιτυγχάνεται ὁ αὐτὸς βαθμὸς ἀσφαλείας.

- (γ) Ἡ πηγή ἐνεργείας κινδύνου δύναται νὰ εἶναι, εἴτε—
- (i) Μία ἠλεκτρογεννήτρια κινουμένη ὑπὸ καταλλήλου τύπου κινητήρος, μὲ ἀνεξάρτητον τροφοδότησιν καὶ μὲ ἐγκεκριμένον σύστημα ἐκκινήσεως. Τὸ χρησιμοποιούμενον καύσιμον δέον νὰ μὴ ἔχη σημεῖον ἀναφλέξεως κατώτερον τῶν 110 °F (ἢ 43 °C), ἢ
- (ii) Μία συστοιχία συσσωρευτῶν, ἱκανὴ νὰ ὑπηρετήσῃ τὸ φορτίον κινδύνου χωρὶς νὰ χρῆσῃ νέας φορτίσεως καὶ ἄνευ ὑπερβολικῆς πτώσεως τῆς τάσεως.
- (δ)—(i) Ὅταν ἡ ἠλεκτρικὴ ἐνέργεια κινδύνου λαμβάνεται ἐκ μιᾶς ἠλεκτρογεννητρίας, δέον νὰ γίνῃ πρόβλεψις καὶ διὰ τὴν ὑπαρξίν προσωρινῆς πηγῆς ἐνεργείας κινδύνου διὰ συστοιχίας συσσωρευτῶν ἐπαρκοῦς χωρητικότητος :
- (1) Διὰ τὴν τροφοδότησιν τοῦ δικτύου φωτισμοῦ κινδύνου συνεχῶς ἐπὶ ἡμίσειαν ὥραν.
- (2) Διὰ τὸ κλείσιμον τῶν στεγανῶν θυρῶν (ἐὰν αὗται λειτουργοῦν δι' ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας), ἀλλὰ χωρὶς νὰ εἶναι ἀναγκαῖον νὰ κλεισθῶσιν ὅλαι ταυτοχρόνως.
- (3) Διὰ τὴν λειτουργίαν τῶν ἐνδεικτῶν (ἐὰν λειτουργοῦσι δι' ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας) οἵτινες δεικνύουσιν ἐὰν αἱ μηχανοκίνητοι στεγαναὶ θύραι εἶναι ἀνοικταὶ ἢ κλεισταί, καὶ
- (4) Διὰ τὴν λειτουργίαν τῶν ἠχητικῶν σημάτων (ἐὰν λειτουργοῦσι δι' ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας) ἅτινα εἰδοποιοῦσιν ὅτι αἱ μηχανοκίνητως λειτουργοῦσαι στεγαναὶ θύραι πρόκειται νὰ κλείσωσι.
- Ἡ διάταξις δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε ἡ προσωρινὴ πηγὴ ἐνεργείας κινδύνου νὰ δύναται νὰ τεθῇ ἐν λειτουργίᾳ αὐτομάτως ἐν περιπτώσει βλάβης τῆς κυρίας πηγῆς ἐνεργείας.
- (ii) 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)—(i) Ὁ πίναξ διανομῆς κινδύνου θὰ τοποθετῆται, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, πλησίον τῆς πηγῆς ἐνεργείας κινδύνου.
- (ii) 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 ἐπιρεάζεται ἐπιβλαβῶς ἡ λειτουργία τοῦ πίνακος.
- (iii) Συστοιχία συσσωρευτῶν ἐγκατεστημένη συμφώνως πρὸς τὸν παρόντα Κανονισμόν δὲν θὰ τοποθετῆται ἐντὸς τοῦ αὐτοῦ χώρου ὅπου ὑπάρχει ὁ κύριος πίναξ κινδύνου.
- (iv) 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 22½ 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.

Κανονισμός 26.

Πηγή Ηλεκτρικής Ένεργειας Κινδύνου εις τὰ Φορτηγὰ Πλοία.

(α) Φορτηγὰ πλοία 5000 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος καὶ ἄνω :

(i) Εἰς φορτηγὰ πλοία 5000 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος καὶ ἄνω, θὰ ὑπάρχη μία αὐτόνομος πηγή 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 ἐτέρου συμβεβηκότος, ὅπερ ἤθελε προκαλέσει βλάβην τῆς κυρίας ἠλεκτρικῆς ἐγκαταστάσεως.

(ii) Ἡ διαθέσιμος ἐνέργεια θὰ εἶναι ἐπαρκῆς διὰ τὴν τροφοδότησιν πασῶν τῶν ὑπηρεσιῶν τὰς ὁποίας ἡ Ἀρχὴ κρίνει ἀναγκαίας διὰ τὴν ἀσφάλειαν ἀπάντων τῶν προσώπων ἐπὶ τοῦ πλοίου εἰς περίπτωσιν κινδύνου, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν ὑπηρεσιῶν ἐκείνων αἰτινες δέον νὰ λειτουργήσωσι συγχρόνως. Ἰδιαιτέρα προσοχὴ δέον νὰ δοθῇ 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 ἂν εἶναι ἀποκλειστικῶς ἠλεκτρικοὶ καὶ εἰς τὸν φανὸν σημάσεως ἡμέρας, ἂν οὗτος τροφοδοτῆται ἐκ τῆς κυρίας πηγῆς ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας.

Ἡ ἐνέργεια αὕτη θὰ εἶναι ἐπαρκῆς διὰ περίοδον 6 ὥρων.

(iii) Ἡ πηγὴ ἐνεργείας κινδύνου δύναται νὰ εἶναι, εἴτε—

(1) Μία συστοιχία συσσωρευτῶν ἱκανὴ νὰ ὑπηρετήσῃ τὸ φορτίον κινδύνου, χωρὶς νὰ χρῆζῃ 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 ἔχη σημεῖον ἀναφλέξεως κατώτερον τῶν 110 °F (ἢ 43 °C).

(iv) Θὰ λαμβάνωνται μέτρα ὅπως τὸ σύνολον τῆς ἐγκαταστάσεως κινδύνου δύναται νὰ λειτουργῇ ὅταν τὸ πλοῖον λάβῃ ἐγκαρσίαν κλίσιν 22½ μοιρῶν καὶ (ἦ) διαμήκη κλίσιν 10 μοιρῶν.

(v) Θὰ ὑπάρχη πρόβλεψις διὰ τὴν δοκιμὴν περιοδικῶς τῆς πλήρους ἐγκαταστάσεως κινδύνου.

(β) Φορτηγὰ πλοία ὀλικῆς χωρητικότητος κατωτέρας τῶν 5000 κόρων :

(i) Εἰς φορτηγὰ πλοία ὀλικῆς χωρητικότητος κατωτέρας τῶν 5000 κόρων θὰ ὑπάρχη μία αὐτόνομος πηγὴ ἐνεργείας κινδύνου τοποθετημένη εἰς θέσιν ἐγκεκριμένην ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς καὶ ἱκανὴ νὰ τροφοδοτῇ τὸν φωτισμὸν εἰς τὰς θέσεις χειρισμῶν καθελκύσεως καὶ ἐνθέσεως τῶν σωσιβίων λέμβων, τῶν καθοριζομένων εἰς τὰ ἐδάφια (α) (ii), (β) (ii) καὶ (β) (iii) τοῦ Κανονισμοῦ 19 τοῦ Κεφαλαίου Γ', ἐπὶ πλέον δὲ εἰς ἐτέρας ὑπηρεσίας ὡς ἡ Ἀρχὴ ἤθελε κρίνει ἀναγκαῖον, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν τοῦ Κανονισμοῦ 38 τοῦ Κεφαλαίου III.

(ii) Ἡ διαθέσιμος ἐνέργεια δέον νὰ εἶναι ἐπαρκῆς διὰ περίοδον τοῦλάχιστον 3 ὥρων.

(iii) Τὰ πλοία ταῦτα ὑπόκεινται ἐπίσης εἰς τὰς διατάξεις τῶν ἐδαφίων (iii), (iv) καὶ (v) τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

Κανονισμός 27.

Προφυλάξεις διὰ τὴν Ἠλεκτροπληξίαν, Πυρκαϊᾶν καὶ Λοιποῦς Κινδύνους Ἠλεκτρικῆς Προελεύσεως.

(α) Ἐπιβατηγὰ καὶ Φορτηγὰ Πλοῖα :

- (i) — (1) Ὅλα τὰ ἐκτεθειμένα μεταλλικὰ μέρη τῶν ἠλεκτρικῶν μηχανῶν καὶ ἠλεκτρικοῦ ἔξαρτισμοῦ ἅτινα δὲν προορίζονται νὰ εὐρίσκωνται ὑπὸ τάσιν, ἀλλ' ἐνδέχεται λόγω σφάλματος νὰ εὐρεθῶσιν ὑπὸ τάσιν, δεόν νὰ εἶναι προσγειωμένα. Πᾶσα συσκευὴ δεόν νὰ εἶναι οὕτω πῶς κατεσκευασμένη καὶ ἐγκατεστημένη, ὥστε νὰ ἀποκλειέται πᾶς κίνδυνος ἀτυχήματος ὑπὸ ὁμαλᾶς συνθήκας χρησιμοποίησεως.
- (2) Τὰ μεταλλικὰ πλαίσια ὄλων τῶν φορητῶν ἠλεκτρικῶν λυχνιῶν, ἐργαλείων καὶ ὁμοίων συσκευῶν, ἅτινα ἀποτελοῦσι μέρος τοῦ ἠλεκτρικοῦ ἔξαρτισμοῦ καὶ ἅτινα λειτουργοῦσιν ὑπὸ τάσιν ἀνωτέραν μιᾶς τάξεως ἀσφαλείας καθοριζομένης ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, δεόν νὰ εἶναι προσγειωμένα διὰ καταλλήλου ἀγωγοῦ, ἐκτὸς ἐὰν ληφθοῦν ἰσοδύναμοι προφυλάξεις, καθὼς ἢ διὰ διπλῆς μονώσεως ἢ ἢ διὰ μετασχηματισμοῦ μονώσεως. Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ προσθέτους εἰδικὰς προφυλάξεις διὰ τὰς φορητὰς ἠλεκτρικὰς λυχνίας, ἐργαλεῖα ἢ ὁμοίας συσκευὰς ὅταν χρησιμοποιοῦνται ἐντὸς ὑγρῶν χώρων.
- (ii) Οἱ κύριοι πίνακες διανομῆς καὶ οἱ πίνακες διανομῆς κινδύνου δεόν νὰ εἶναι οὕτω πῶς ἐγκατεστημένοι ὥστε νὰ εἶναι εὐκόλως προσίτοι ἔμπροσθεν καὶ ὀπισθεν, ἄνευ κινδύνου διὰ τὸ ὑπηρετοῦν προσωπικόν. Αἱ πλευραὶ, τὸ ὀπισθεν μέρος καὶ ὅπου ἀπαιτεῖται τὸ ἔμπρόσθιον μέρος αὐτῶν, θὰ εἶναι ἐπαρκῶς προστατευμένα. Θὰ ὑπάρχωσι μονωτικοὶ τάπητες ἢ δικτυωτὰ ἔμπροσθεν καὶ ὀπισθεν ὅπου ἀπαιτεῖται. Ἐκτεθειμένα μέρη τῶν ἠλεκτροφόρων ἀγωγῶν προσγειώσεως, τῶν ὁποίων ἡ τάσις ὑπερβαίνει τὴν καθορισθεσομένην τάσιν ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, δεόν νὰ μὴ ἐγκαθίστανται ἐπὶ τοῦ ἔμπροσθιου μέρους οἰοῦδήποτε πίνακος διανομῆς ἢ πίνακος χειρισμοῦ.
- (iii) — (1) Ὅταν χρησιμοποιῆται σύστημα διανομῆς μετ' ἐπιστροφῆς διὰ τοῦ σκάφους, θὰ λαμβάνωνται εἰδικαὶ προφυλάξεις ἱκανοποιούσαι τὴν Ἀρχὴν.
- (2) Ἡ ἐπιστροφή διὰ τοῦ σκάφους δὲν θὰ χρησιμοποιῆται εἰς τὰ δεξαμενόπλοια.
- (iv) — (1) Πᾶσαι αἱ μεταλλικαὶ ἐπενδύσεις καὶ ὁ ὄπλισμός τῶν καλωδίων θὰ εἶναι ἠλεκτρικῶς συνεχεῖς καὶ προσγειωμένα.
- (2) Ἐὰν τὰ καλώδια εἶναι ἄνευ ἐπενδύσεως ἢ ὄπλισμοῦ καὶ δύναται νὰ ὑπάρξῃ κίνδυνος πυρκαϊᾶς λόγω σφάλματος ἐξ ἠλεκτρικῆς αἰτίας, ἢ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ εἰδικὰς προφυλάξεις.
- (v) Τὰ ἐξαρτήματα φωτισμοῦ θὰ εἶναι διατεταγμένα οὕτω πῶς, ὥστε νὰ ἀποφεύγεται ἡ ὑψωσις θερμοκρασίας ἣτις θὰ ἠδύνατο νὰ προξενήσῃ ζημίαν εἰς τὰ καλώδια, καθὼς καὶ νὰ ἐμποδίζεται ἡ ὑπερβολικὴ θέρμανσις τῶν γειτονικῶν ὕλικῶν.
- (vi) Τὰ καλώδια θὰ ὑποστηρίζωνται κατὰ τρόπον ὥστε νὰ ἀποφεύγεται ἡ φθορὰ ἐκ τριβῆς ἢ ἄλλης ζημίας.
- (vii) Ἐκαστον χωριστὸν κύκλωμα θὰ προφυλάσσεται ἐκ βραχυκυκλώματος. Ἐκαστον χωριστὸν κύκλωμα θὰ προφυλάσσεται ἐπίσης ἐναντὶ ὑπερφορτίσεως, ἐκτὸς ἐὰν πρόκειται νὰ ἐφαρμοσθῇ ὁ Κανονισμός 30 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου ἢ ὅταν ἡ Ἀρχὴ ἐπιτρέπῃ ἐξαίρεσιν. Ἡ ἐπιτρεπομένη ἔντασις ἐκάστου κυκλώματος θὰ ἐνδείκνυται μονίμως ὁμοῦ μετὰ τὰ χαρακτηριστικὰ ἢ τὴν τοποθέτησιν τοῦ καταλλήλου μέσου προστασίας ἐναντὶ ὑπερφορτίσεως.
- (viii) Αἱ συστοιχίαι συσσωρευτῶν θὰ εἶναι καταλλήλως προφυλαγμένα, 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 ἀπαιτήσις αὕτη θὰ θεωρῆται ὡς πληρουμένη ἐὰν τὰ κύρια κυκλώματα καὶ τὰ κυκλώματα κινδύνου ἅτινα διέρχονται διὰ μιᾶς οἰασθήποτε ζώνης, διαχωρίζονται συγχρόνως κατακορύφως καὶ ὀριζοντίως δι' ὅσον τὸ δυνατόν 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 ὠρισμένων χώρων τοῦ πλοίου πρὸς πρόληψιν πυρκαϊᾶς ἢ ἐκρήξεως.
- (iii) Εἰς χώρους ἐντὸς τῶν ὁποίων δυνατόν νὰ συγκεντροῦνται εὐφλεκτα μίγματα ἀερίων, δὲν θὰ τοποθετῆται οἰαδήποτε συσκευή ἠλεκτρισμοῦ, ἐκτὸς ἐὰν εἶναι τύπου μὴ δυναμένου νὰ προκαλέσῃ τὴν ἀνάφλεξιν τοῦ ἐν λόγω μίγματος, ὡς ἐπὶ παραδείγματι μία συσκευή ἀλεξιφλογος (ἀντιεκρηκτικῆ).
- (iv) Κύκλωμα φωτισμοῦ ἐντὸς ἀνθρακαποθήκης ἢ κύτους φορτίου θὰ ἐφωδιάζεται διὰ μόνωμένου διακόπτου τοποθετουμένου ἐξωτερικῶς τοῦ χώρου τούτου.
- (v) Αἱ ἐνώσεις ὄλων τῶν ἀγωγῶν, ἐξαιρέσει τῶν κυκλωμάτων μεταδόσεως ὑπὸ χαμηλὴν τάσιν, θὰ γίνονται μόνον ἐντὸς κιβωτίων ἐνώσεων ἢ ἐντὸς κιβωτίων διακλαδώσεων. Πάντα τὰ κιβώτια ταῦτα ἢ ἕτερα ἐξαρτήματα καλωδίων θὰ εἶναι οὕτω πως κατεσκευασμένα ὥστε νὰ ἐμποδίζωσι τὴν ἐξάπλωσιν φλογός ἐκ τοῦ κιβωτίου ἢ τοῦ ἐξαρτήματος. Ὅταν χρησιμοποιηθῶσι ἔνωσις καλωδίου διὰ συγκολλήσεως, θὰ ἐκτελῆται αὕτη δι' ἐγκεκριμένου τρόπου, οὕτως ὥστε τὸ καλώδιον νὰ διατηρῆ τὰς ἀρχικὰς μηχανικὰς καὶ ἠλεκτρικὰς ιδιότητας.

(γ) Διὰ Φορτηγὰ Πλοῖα μόνον :

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

Κανονισμὸς 28.

Μέσα Ἀναποδίσεως Πλοίου.

(α) Ἐπιβατηγὰ καὶ Φορτηγὰ Πλοῖα :

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

(β) Ἐπιβατηγὰ πλοῖα μόνον :

Ἡ ἰκανότης τῶν μηχανῶν τοῦ πλοίου διὰ τὴν ἀναστροφὴν τῆς διευθύνσεως ὡσεὺς τῆς ἕλικος ἐντὸς ἐπαρκοῦς χρόνου ὑπὸ κανονικὰς συνθήκας χειρισμῶν, εἰς τρόπον ὥστε νὰ φέρῃ τὸ πλοῖον εἰς ἀκινήσιαν ἐκ τῆς μεγίστης ταχύτητος τοῦ πρόσω, θὰ ἐξακριβουῖται κατὰ τὴν ἀρχικὴν δοκιμὴν.

Κανονισμὸς 29.

Μηχανισμὸς Κινήσεως Πηδαλίου.

(α) Ἐπιβατηγὰ καὶ Φορτηγὰ Πλοῖα :

- (i) Πᾶν πλοῖον δεόν νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ κυρίου καὶ βοηθητικοῦ μηχανισμοῦ κινήσεως τοῦ πηδαλίου ἐγκεκριμένου ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.
- (ii) Ὁ κύριος μηχανισμὸς κινήσεως πηδαλίου δεόν νὰ εἶναι ἐπαρκοῦς ἀντοχῆς καὶ ἰκανὸς 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.

- (iii) Ὁ βοηθητικὸς μηχανισμὸς κινήσεως πηδαλίου δέον νὰ εἶναι ἐπαρκοῦς ἀντοχῆς καὶ δυνάμεως ἱκανῆς, ὥστε τὸ πλοῖον νὰ κυβερνᾶται μὲ ταχύτητα πλεῦσιμον καὶ νὰ εἶναι εἰς θέσιν νὰ τεθῆ ταχέως εἰς λειτουργίαν ἐν περιπτώσει ἀνάγκης.
- (iv) Ἡ ἀκριβὴς θέσις τοῦ πηδαλίου, ἐὰν τοῦτο κινῆται διὰ μηχανικῆς ἐνεργείας, θὰ ἐνδείκνυται ἐντὸς τοῦ κυρίου σταθμοῦ πηδαλιουχίας.
- (β) Ἐπιβατηγὰ Πλοῖα μόνον :
- (i) Ὁ κύριος μηχανισμὸς κινήσεως πηδαλίου θὰ εἶναι ἱκανὸς ὅπως θέτῃ τὸ πηδάλιον ἀπὸ 35 μοίρας τῆς μιᾶς πλευρᾶς εἰς τὰς 35 μοίρας τῆς ἐτέρας 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 πλευρᾶς ἐντὸς 28 δευτερολέπτων μὲ τὴν μεγίστην ταχύτητα ὑπηρεσίας τοῦ πλοίου.
- (ii) Ὁ βοηθητικὸς μηχανισμὸς κινήσεως πηδαλίου θὰ λειτουργῇ διὰ μηχανικῆς ἐνεργείας ἐπὶ παντὸς πλοίου διὰ τὸ ὅποιον ἡ Ἀρχὴ ἀπαιτεῖ κορμὸν πηδαλίου τοῦ ὁποίου ἡ διάμετρος εἰς τὸ ὕψος τοῦ οἴακος εἶναι ἀνωτέρα τῶν 9 δακτύλων (ἢ 22,86 ἑκατοστομέτρων).
- (iii) Ὅταν αἱ κινήριαι μονάδες καὶ αἱ ἀπαιτούμεναι συνδέσεις τοῦ κυρίου μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου ἔχουσιν ἐγκατασταθῆ εἰς διπλοῦν κατὰ τρόπον ἱκανοποιούντα τὴν Ἀρχὴν, καὶ ἐκάστη μονὰς ἐπιτρέπει εἰς τὸν μηχανισμὸν κινήσεως πηδαλίου νὰ ἱκανοποιῇ τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ ἐδαφίου (i) τῆς παρούσης παραγράφου, δὲν θὰ ἀπαιτῆται βοηθητικὸς μηχανισμὸς κινήσεως πηδαλίου.
- (iv) Ὅταν ἡ Ἀρχὴ ἀπαιτῇ κορμὸν πηδαλίου τοῦ ὁποίου ἡ διάμετρος εἰς τὸ ὕψος τοῦ οἴακος ὑπερβαίνει τοὺς 9 δακτύλους (ἢ 22,86 ἑκατοστόμετρα), δέον ὅπως ἐγκαθίσταται δεύτερος σταθμὸς πηδαλιουχίας εἰς θέσιν ἱκανοποιούσαν τὴν Ἀρχὴν. Τὰ συστήματα τοῦ χειριστηρίου μηχανισμοῦ ἐξ ἀποστάσεως ἐκ τοῦ κυρίου καθὼς καὶ ἐκ τοῦ δευτέρου σταθμοῦ θὰ εἶναι οὕτω πως διατεταγμένα καὶ κατὰ τρόπον ἱκανοποιούντα τὴν Ἀρχὴν, ὥστε ἐὰν τὸ ἐν σύστημα ἀχρηστευθῆ, τοῦτο δὲν θὰ συνεπάγεται τὴν ἀδυναμίαν κυβερνήσεως τοῦ πλοίου διὰ τοῦ ἐτέρου συστήματος.
- (v) Θὰ προβλέπωνται μέσα ἱκανοποιούντα τὴν Ἀρχὴν διὰ τὴν μεταβίβασιν διαταγῶν ἐκ τῆς γεφύρας εἰς τὸν δεῦτερον σταθμὸν πηδαλιουχίας.
- (γ) Φορτηγὰ Πλοῖα μόνον :
- (i) Ὁ βοηθητικὸς μηχανισμὸς πηδαλίου θὰ λειτουργῇ διὰ μηχανικῆς ἐνεργείας εἰς πᾶν πλοῖον διὰ τὸ ὅποιον ἡ Ἀρχὴ ἀπαιτεῖ κορμὸν πηδαλίου τοῦ ὁποίου ἡ διάμετρος εἰς τὸ ὕψος τοῦ οἴακος ὑπερβαίνει τοὺς 14 δακτύλους (ἢ 35,56 ἑκατοστόμετρα).
- (ii) Ὅταν αἱ κινήριαι μονάδες καὶ αἱ συνδέσεις τῶν μηχανισμῶν κινήσεως ὑπάρχουν ἐγκατεστημένα εἰς διπλοῦν κατὰ τρόπον ἱκανοποιούντα τὴν Ἀρχὴν, καὶ ἕκαστος τούτων πληροῖ τὸ ἐδάφιον (iii) 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 (ii) τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

Κανονισμὸς 30.

Ἡλεκτρικοὶ καὶ Ἡλεκτροϋδραυλικοὶ Μηχανισμοὶ Κινήσεως Πηδαλίου.

(α) Ἐπιβατηγὰ καὶ Φορτηγὰ Πλοῖα :

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

(β) Πάντα τα Έπιβατηγά Πλοία (οιασδήποτε όλικής χωρητικότητας) και τα Φορτηγά Πλοία Όλικής Χωρητικότητας 5000 κόρων και άνω.

- (i) Ηλεκτρικοί και ηλεκτροϋδραυλικοί μηχανισμοί κινήσεως πηδαλίου θα τροφοδοτούνται υπό δύο κυκλωμάτων άγομένων έκ του κυρίου πίνακος διανομής. Έν έκ των κυκλωμάτων δύναται νά διέρχηται διά του πίνακος διανομής κινδύνου, εάν ύπάρχη τοιοϋτος. Έκαστον κύκλωμα θα είναι ίκανόν νά τροφοδοτή πάντας τούς κινητήρας οΐτινες κανονικώς εύρηται συνδεδεμένοι μετ' αϋτου και οΐτινες λειτουργοϋν συγχρόνως. Όταν προβλέπωνται διατάξεις έναλλαγής έντός του οΐακιαστηρίου, αίτινες επιτρέπουσιν είς έκάτερον των κυκλωμάτων νά τροφοδοτή ένα κινητήρα ή συνδυασμόν κινητήρων, ή ίκανότης έκάστου κυκλώματος θα έπαρκη διά τας αϋστηροτέρας συνθήκας φορτίου. Τα κυκλώματα θα χωρίζωνται καθ' όλον τó μηκος αϋτων δι' άποστάσεως όσον τó δυνατόν μεγαλυτέρας.
- (ii) Τα προαναφερόμενα κυκλώματα και οί κινητήρες δέν θα προστατεύωνται παρά μόνον έναντίον βραχυκυκλώματος.
- (γ) Φορτηγά Πλοία Όλικής χωρητικότητας μικροτέρας των 5000 κόρων.
- (i) Όταν ή ηλεκτρική ένέργεια είναι ή μόνη πηγή ένεργείας διά τόν κύριον μηχανισμόν και τόν βοηθητικόν μηχανισμόν κινήσεως πηδαλίου, θα τηροϋνται αί διατάξεις αί προβλεπόμεναι υπό των έδαφίων (i) και (ii) τής παραγράφου (β) του παρόντος Κανονισμού. Έν τούτοις, όταν ό βοηθητικός μηχανισμός κινήσεως πηδαλίου κινήται υπό κινητήρος όστις κυρίως χρησιμοποιείται δι' άλλας ύπηρεσίας, αί διατάξεις τής παραγράφου (β) (ii) δύναται νά μη εφαρμόζωνται άπ' εύθείας, υπό τόν όρον ότι ή Αρχή μένει ίκανοποιημένη έκ των διατάξεων προστασίας.
- (ii) Οί κινητήρες κυρίου μηχανισμού κινήσεως πηδαλίου ηλεκτρικού ή ηλεκτροϋδραυλικού, καθώς και τὰ κυκλώματα τὰ τροφοδοτοϋντα αϋτούς δέν θα προστατεύωνται παρά μόνον έναντίον βραχυκυκλώματος.

Κανονισμός 31.

Πετρέλαιον Καύσεως χρησιμοποιούμενον είς Έπιβατηγά Πλοία.

Δέν θα χρησιμοποιήται κινητήρ έσωτερικής καύσεως διά μόνιμον έγκατάστασιν επί έπιβατηγοϋ πλοίου διά την λειτουργίαν του όποίου απαιτείται καύσιμον έχον σημείον αναφλέξεως ίσον ή μικρότερον των 110 °F (ή 43 °C).

Κανονισμός 32

Θέσις των Έγκαταστάσεων Κινδύνου επί των Έπιβατηγών Πλοίων

Η ηλεκτρική πηγή ένεργείας κινδύνου, αί άντλίας πυρκαϊάς κινδύνου, αί άντλίας κύτους κινδύνου, αί συστοιχίαι φυαλών διοξειδίου του άνθρακος διά την σθέσιν πυρκαϊάς, καθώς και αί λοιπαι έγκαταστάσεις κινδύνου, ουσιώδεις διά την ασφάλειαν του πλοίου, δέν θα έγκαθίστανται είς έπιβατηγόν πλοίον πρώραθεν του διαφράγματος συγκρούσεως.

Κανονισμός 33

Έπικοινωνία μεταξύ Γεφύρας και Μηχανοστασίου.

Πάντα τὰ πλοία δέον νά έφοδιάζωνται διά δύο μέσων άτινα θα επιτρέπουν την διαβίβασιν διαταγών άπό τής γεφύρας πρós τó μηχανοστάσιον. Τó έν των μέσων τούτων θα είναι ό τηλεγράφος μηχανής.

ΜΕΡΟΣ Δ'—ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΠΥΡΚΑΪΑΣ

Οί Κανονισμοί 34 μέχρι 52 του Μέρους Δ' εφαρμόζονται εις έπιβατηγά πλοία μεταφέροντα περισσότερους τών 36 έπιβατών. Οί Κανονισμοί 35 και 53 εφαρμόζονται εις έπιβατηγά πλοία μεταφέροντα ουχι περισσότερους τών 36 έπιβατών. Οί Κανονισμοί 35 και 54 εφαρμόζονται εις φορτηγά πλοία δλικής χωρητικότητας 4000 κόρων και άνω.

Κανονισμός 34

Γενικά

(α) Ό σκοπός του Μέρους τούτου είναι ή έπίτευξις του μεγίστου πρακτικώς δυνατού βαθμού προστασίας τών πλοίων κατά της πυρκαϊάς διά κανονισμού τών λεπτομερειών της διατάξεως και της κατασκευής αυτών. Αί τρεις βασικαί άρχαί εις τας όποιας υπόκεινται οί κανονισμοί ούτοι είναι :

- (I) ό διαχωρισμός τών χώρων ένδικοιτήσεως έκ του λοιπού πλοίου δι' όριακών διαφραγμάτων έχόντων θερμικήν και κατασκευαστικήν άντοχήν,
- (II) ό έντοπισμός, ή σθέσις ή ό έλέγχος οίασδήποτε πυρκαϊάς έντός του χώρου όπου αύτη έξεδηλώθη,
- (III) ή προστασία τών μέσων διαφυγής.

(β) Τό σκάφος, τά ύπερκατασκευάσματα και τά ύπερστεγάσματα θά διαιρούνται εις κυρίας κατακορύφους ζώνας διά διαφραγμάτων Κλάσεως «Α» (ώς ταύτα περιγράφονται εις την παράγραφον (γ) του Κανονισμού 35 του παρόντος Κεφαλαίου) και αίτινες ύποδιαιρούνται περαιτέρω δι' όμοίων διαφραγμάτων, τά όποια σχηματίζουν τά όριακά προστατευτικά χωρίσματα τών χώρων και άτινα συνιστούν τας κατακορύφους προσβάσεις και τά όριακά χωρίσματα τών χώρων ένδικοιτήσεως από τούς χώρους τών μηχανών, φορτίου, ύπηρετικών χώρων και άλλων. Έπιπροσθέτως, και εις συμπλήρωσιν τών συστημάτων περιπόλλας, τών συστημάτων άναγγελίας πυρκαϊάς και τών συσκευών σθέσεως πυρκαϊάς τών καθοριζομένων υπό του Μέρους Ε' του παρόντος Κεφαλαίου, είτε μία τών άκολουθών μεθόδων προστασίας, είτε εις συνδυασμός τών μεθόδων τούτων κατά την έγκρισιν της Άρχης, θά εφαρμόζεται έντός τών χώρων ένδικοιτήσεως και τών ύπηρετικών χώρων, προς τόν σκοπόν άποφυγής της διάδοσεως άρξαμένης πυρκαϊάς έκτός του χώρου εις όν αύτη έξεδηλώθη.

Μέθοδος I. Κατασκευή έσωτερικών διαχωριστικών διαφραγμάτων Κλάσεως «B» (καθώς ταύτα καθορίζονται εις την παράγραφον (δ) του Κανονισμού 35 του παρόντος Κεφαλαίου) γενικώς άνευ έγκαταστάσεως συστήματος έλέγχου ή αυτόματου συστήματος ραντιστήρος (σπρίνκλερ) έντός τών χώρων ένδικοιτήσεως και τών ύπηρετικών χώρων.

Μέθοδος II. Έγκατάστασις αυτόματου συστήματος ραντιστήρος και αυτόματου συστήματος άναγγελίας, πυρκαϊάς διά τόν έλεγχον και σθέσιν της πυρκαϊάς εις πάντα τά διαμερίσματα όπου ύπάρχει πιθανότης να έκδηλωθή πυρκαϊά, άνευ ουδενός γενικώς περιορισμού όσον άφορᾷ τόν τύπον τών έσωτερικών διαχωριστικών διαφραγμάτων έντός τών ούτω προστατευομένων χώρων.

Μέθοδος III. Σύστημα ύποδιαιρέσεως εις τό έσωτερικόν έκάστης κυρίας κατακορύφου ζώνης διά χρησιμοποίησεως διαφραγμάτων Κλάσεως «Α» ή «B», κατανεμημένων αναλόγως της σπουδαιότητος, τών διαστάσεων και της φύσεως τών διαφόρων διαμερισμάτων, μετ' αυτόματου συστήματος έλέγχου της πυρκαϊάς εις όλα τά διαμερίσματα όπου ύπάρχει πιθανότης έκδηλώσεως πυρκαϊάς και μετά περιορισμένης χρησιμοποίησεως εύκαύστων και λίαν εύφλέκτων ύλικών και έπιπλώσεων, αλλά, γενικώς, άνευ έγκαταστάσεως αυτόματου συστήματος ραντιστήρος.

Όταν συντρέχη λόγος, εις τούς τίτλους ή τούς ύποτίτλους τών Κανονισμών του Μέρους τούτου του παρόντος Κεφαλαίου έμφαίνεται εις τίνα ή τίνας Μεθόδους εφαρμόζονται αί διατάξεις του Κανόνος.

Κανονισμός 35

Όρισμοί

“Όπου ἐν τῷ παρόντι Κεφαλαίῳ ἀναφέρονται αἱ κατωτέρω ἐκφράσεις, δέον νὰ ἐρμηνεύωνται ὡς ἀκολούθως :

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

(β) Δοκιμὴ πυρός 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 δυνατόν περισσότερο πρὸς τὴν προβλεπομένην κατασκευὴν καὶ περιλαμβανόντων, ἐὰν εἶναι πρόσφορον, ἓνα τοῦλάχιστον ἄρμόν, ἐκτίθενται ἐντὸς δοκιμαστικοῦ κλιβάνου εἰς σειρὰν μεταβολῶν τῆς θερμοκρασίας, αἵτινες, συναρτήσῃ τοῦ χρόνου, εἶναι περίπου αἱ ἑξῆς :

Εἰς τὸ τέλος τῶν πρώτων 5 α' λεπτῶν	1000° F (ἢ 538° C)
» » » » » 10 »	1300° F (ἢ 704° C)
» » » » » 30 »	1550° F (ἢ 843° C)
» » » » » 60 »	1700° F (ἢ 927° C)

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

(I) Νὰ εἶναι κατεσκευασμένα ἐκ χάλυθος ἢ ἕξ ἄλλου ἰσοδυνάμου ὑλικοῦ.

(II) Νὰ εἶναι ἐπαρκῶς ἐνισχυμένα.

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

(IV) Νὰ ἔχωσι τὸν ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς καθοριζόμενον βαθμὸν μονώσεως, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς φύσεως τῶν γειτνιαζόντων χώρων. Ἐν γένει, ὁσάκις τοιαῦτα διαφράγματα καὶ καταστρώματα ἀπαιτεῖται νὰ σχηματίζωσι πυρίμαχα τμήματα μεταξὺ χώρων, ἐκότερος τῶν ὁποίων περιέχει γειτνιαζούσας ξυλῖνας κατασκευάς, ξυλῖνας ἐπενδύσεις ἢ ἄλλο εὐκαυστον ὑλικόν, δέον νὰ εἶναι οὕτω πως μονωμένα, ὥστε οἰαδήποτε ὄψις καὶ ἂν ἐκτεθῇ εἰς τὴν τυποποιημένην δοκιμὴν πυρός ἐπὶ μίαν ὥραν, ἢ μέση θερμοκρασίᾳ τῆς μὴ ἐκτεθειμένης ὀψεως νὰ μὴ ὑψωθῇ εἰς οἰαδήποτε στιγμήν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς δοκιμῆς περισσότερο τῶν 250° F (ἢ 139° C) ὑπὲρ τὴν ἀρχικὴν θερμοκρασίαν, καὶ οὔτε ἡ θερμοκρασία εἰς οἰαδήποτε σημείον τῆς ὀψεως, περιλαμβανομένου οἰουδήποτε ἄρμου, νὰ ὑψωθῇ περισσότερο τῶν 325° F (ἢ 180° C) ὑπὲρ τὴν ἀρχικὴν θερμοκρασίαν. Ἡ μόνωσις δύνανται νὰ μειωθῇ ἢ νὰ καταργηθῇ ἐντελῶς εἰς μέρη ὅπου ἡ Ἀρχὴ θεωρεῖ ὅτι ὑπάρχει μειωμένος κίνδυνος πυρκαϊᾶς.

Ἡ Ἀρχὴ δύνανται 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 ὑψωσίν τῆς θερμοκρασίας αὐτοῦ.

(δ) Τμήματα κλάσεως «Β» ἢ ἐπιβραδυντικά τῆς μεταδόσεως τοῦ πυρός εἶναι τὰ τμήματα τὰ ἀποτελούμενα ἐκ διαφραγμάτων ἅτινα εἶναι οὕτω πως κατεσκευασμένα, ὥστε νὰ δύνανται νὰ παρεμποδίζουν τὴν διόδον φλογός μέχρι τοῦ τέλους τῆς πρώτης ἡμισείας ὥρας τῆς δοκιμῆς πυρός στάνταρτ. Ἐπὶ πλέον, δέον νὰ ἔχουν ἓνα βαθμὸν μονώσεως, κατὰ τὴν ἔγκρισιν τῆς Ἀρχῆς, λαμβανο-

μένης ὑπ' ὄψιν τῆς φύσεως τῶν γειτνιαζόντων χώρων. Ἐν γένει, δασάκις ἀπαιτεῖται ὅπως τοιαῦτα διαφράγματα σχηματίζουν τμήματα ἐπιβραδυντικά τοῦ πυρός μεταξύ τῶν διαμερισμάτων, δέον νὰ εἶναι κατεσκευασμένα ἐκ τοιούτου ὕλικου ὥστε οἰαδήποτε ὄψις καὶ ἂν ἐκτεθῆ κατὰ τὴν πρώτην ἡμίσειαν ὥραν τῆς δοκιμῆς πυρός στάνταρντ, ἢ μέση θερμοκρασία ἐπὶ τῆς μὴ ἐκτεθειμένης ὄψεως νὰ μὴ ὑψωθῆ εἰς οἰαδήποτε στιγμήν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς δοκιμῆς περισσότερον τῶν 250° F (ἢ 139° C) ὑπὲρ τὴν ἀρχικὴν θερμοκρασίαν καὶ οὔτε ἡ θερμοκρασία εἰς οἰοδήποτε σημεῖον τῆς ὄψεως, περιλαμβανομένου οἰοδήποτε ἄρμου θὰ ὑψωθῆ περισσότερον τῶν 405° F (ἢ 225° C) ὑπὲρ τὴν ἀρχικὴν θερμοκρασίαν. Διὰ τὰ φατνώματα τὰ ὁποῖα εἶναι κατεσκευασμένα ἐξ ἀκαύστου ὕλικου θὰ ἀπαιτῆται ὅπως ὁ ἀνωτέρω περιορισμὸς τῆς ὑψώσεως τῆς θερμοκρασίας ἐφαρμόζηται κατὰ τὰ πρῶτα δεκαπέντε λεπτά τῆς δοκιμῆς πυρός στάνταρντ, ἀλλ' ἡ δοκιμὴ θὰ ἐξακολουθήσῃ μέχρι συμπληρώσεως τῆς ἡμισείας ὥρας κατὰ τὸν συνήθη τρόπον, ἵνα δοκιμασθῆ ἡ ἀντοχὴ τοῦ φατνώματος. Πάντα τὰ ὕλικά τὰ χρησιμοποιούμενα διὰ τὴν κατασκευὴν καὶ τὴν ἀνέγερσιν τῶν ἀκαύστων τμημάτων κλάσεως «B» θὰ εἶναι ἐξ ἀκαύστου ὕλικου. Ἡ μόνωσις δύνатаи νὰ μειωθῆ ἢ νὰ καταργηθῆ ἐντελῶς εἰς μέρη ὅπου ἡ Ἄρχὴ θεωρεῖ ὅτι ὑπάρχει μειωμένος κίνδυνος πυρκαϊᾶς. Ἡ Ἄρχὴ δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ τὴν δοκιμὴν ἐνὸς προτύπου διαφράγματος ἵνα βεβαιωθῆ ὅτι ἀνταποκρίνεται εἰς τοὺς ἀνωτέρω ἀναφερομένους ὄρους, ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἀντοχὴν καὶ τὴν ὑψώσιν 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 «A», τῶν ὁποίων τὸ μέσον μήκος ἄνωθεν οἰοδήποτε καταστρώματος δὲν ὑπερβαίνει γενικῶς τοὺς 131 πόδας (ἢ 40 μέτρα).

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

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

(η) Κοινόχρηστοι Χῶροι εἶναι οἱ χώροι ἐνδιαιτήσεως, οἵτινες χρησιμοποιοῦνται ὡς προθάλαμοι, τραπεζαρίαι, αἵθουσαι καὶ παρόμοιοι μόνιμως περικλειστοὶ χώροι.

(θ) Χῶροι Ὑπηρετικοὶ εἶναι οἱ χρησιμοποιούμενοι διὰ μαγειρεῖα, τὰ κυλικεῖα, αἱ ἀποθήκαι (ἐξαιρέσει τῶν ἀπομονωμένων κυλικείων καὶ ἐρμαρίων), οἱ χώροι ταχυδρομείου καὶ ἀξιῶν καὶ παρόμοιοι χώροι καὶ οἱ προσβάσεις εἰς τοιοῦτους χώρους.

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

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

(ιβ) Χάλυψ ἢ ἄλλα ἰσοδύναμα Ὑλικά. Ὅπου ἀπαντᾶται ἡ φράσις «Χάλυψ ἢ ἄλλα ἰσοδύναμα ὕλικά», αἱ λέξεις «ἰσοδύναμα ὕλικά» σημαίνουν πᾶν ὕλικόν, τὸ ὁποῖον ἄφ' ἑαυτοῦ ἢ κατόπιν γενομένης μονώσεως, παρουσιάζει ἰδιότητα κατασκευαστικὰς καὶ ἀντοχῆς ἰσοδυνάμου πρὸς τὰς τοῦ χάλυθος κατὰ τὸ τέλος τῆς ἐφαρμοζομένης δοκιμῆς πυρός (π.χ. τὸ ἀλουμίνιον μετὰ καταλλήλου μονώσεως).

(1γ) Χαμηλή εξέπλωσις φλογός σημαίνει ότι ή ούτω περιγραφόμενη επίφαινεια θά άνθίσταται έπαρκώς εις την εξέπλωσιν τής φλογός λαμβανομένου ύπ' όψιν τοϋ κινδύνου πυρκαϊάς έντός τών άφορώντων διαμερισμάτων, τούτου καθοριζομένου διά καταλλήλου τρόπου δοκιμής τής έγκρίσεως τής Άρχής.

Κανονισμός 36

Κατασκευή (Μέθοδοι I, II και III)

(α) Μέθοδος I

Τό σκάφος, τά ύπερκατασκευάσματα, τά διαφράγματα τοϋ σκάφους, τά καταστρώματα και τά ύπεροστεγάσματα θά κατασκευάζονται έκ χάλυθος ή έξ άλλου ίσοδυνάμου ύλικού.

(β) Μέθοδος II

(1) Τό σκάφος, τά ύπερκατασκευάσματα, τά διαφράγματα τοϋ σκάφους, τά καταστρώματα και τά ύπεροστεγάσματα θά κατασκευάζονται έκ χάλυθος ή έξ άλλου ίσοδυνάμου ύλικού.

(II) "Όταν έφαρμόζεται προστασία κατά πυρκαϊάς, συμφώνως πρός την Μέθοδον II, τά ύπερκατασκευάσματα δύνανται, παραδείγματος χάριν, νά κατασκευάζονται έκ κράμματος άλουμινίου, ύπό τόν όρον ότι :

(1) Κατά την ύψωσιν τής θερμοκρασίας τοϋ μεταλλικού σώματος τών διαφραγμάτων κλάσεως «Α», όταν ταϋτα ύπόκεινται εις την δοκιμήν πυρός σάνταρντ, θά λαμβάνονται ύπ' όψιν αί μηχανικαί ιδιότητες τοϋ ύλικού.

(2) Θά έγκαθίσταται σύστημα αυτόματου ραντιστήρος πληροϋν τούς όρους τής παραγράφου (ζ) τοϋ Κανονισμού 59 τοϋ παρόντος Κεφαλαίου.

(3) Θά λαμβάνονται μέτρα, ώστε έν περιπτώσει πυρκαϊάς, αί διατάξεις διά την στοιθασίαν, την καθέλκυσιν και την επιβίθασιν έντός τών σωσιβίων λέμβων παραμένουν τόσοσ άποτελεσματικά όσον εις την περίπτωσιν κατασκευής τών ύπερκατασκευασμάτων έκ χάλυθος.

(4) Αί άναφωτίδες και οί φωταγωγοί τών λεβητοστασίων και μηχανοστασίων θά είναι κατεσκευασμένοι έκ χάλυθος μέ έπαρκή μόνωσιν, τά δέ έπ' αυτών άνοιγματα, εάν ύπάρχουν τοιαϋτα, θά είναι καταλλήλως διατεθειμένα και προφυλαγμένα ίνα έμποδίζουν την εξέπλωσιν τοϋ πυρός.

(γ) Μέθοδος III

(1) Τό σκάφος, τά ύπερκατασκευάσματα, τά διαφράγματα τοϋ σκάφους, τά καταστρώματα και τά ύπεροστεγάσματα θά κατασκευάζονται έκ χάλυθος ή έξ άλλου ίσοδυνάμου ύλικού.

(II) "Όταν έφαρμόζεται προστασία κατά πυρκαϊάς συμφώνως πρός την Μέθοδον III, τά ύπερκατασκευάσματα δύνανται, παραδείγματος χάριν, νά κατασκευάζονται έκ κράμματος άλουμινίου, ύπό τόν όρον ότι :

(1) Κατά την ύψωσιν τής θερμοκρασίας τοϋ μεταλλικού σώματος τών διαφραγμάτων κλάσεως «Α», όταν ταϋτα ύπόκεινται εις την δοκιμήν πυρός σάνταρντ, θά λαμβάνονται ύπ' όψιν αί μηχανικαί ιδιότητες τοϋ ύλικού.

(2) Ή ποσότης τοϋ χρησιμοποιουμένου εύκαύστου ύλικού εις τά αντίστοιχα μέρη τοϋ πλοίου θά μειούται καταλλήλως κατά τρόπον ίκανοποιούντα την Άρχήν. Αί όροφαί (δηλ. αί επενδύσεις τών καταστρωμάτων) θά είναι έξ άκάουστου ύλικού.

(3) Θά λαμβάνονται μέτρα ώστε, έν περιπτώσει πυρκαϊάς, αί διατάξεις διά την στοιθασίαν, την καθέλκυσιν και την επιβίθασιν έντός τών σωσιβίων λέμβων, παραμένουν τόσοσ άποτελεσματικά όσον εις την περίπτωσιν κατασκευής τών ύπερκατασκευασμάτων έκ χάλυθος.

(4) Αί άναφωτίδες και οί φωταγωγοί τών λεβητοστασίων και μηχανοστασίων θά είναι κατεσκευασμένοι έκ χάλυθος μέ έπαρκή μόνωσιν, τά δέ έπ' αυτών άνοιγματα, εάν ύπάρχουν τοιαϋτα, θά είναι καταλλήλως διατεθειμένα και προφυλαγμένα ίνα έμποδίζουν την εξέπλωσιν τοϋ πυρός.

Κανονισμός 37

Κατακόρυφοι Κύριαι Ζώναι (Μέθοδοι I, II και III)

(α) Τò σκάφος, τὰ ὑπερκατασκευάσματα καὶ τὰ ὑπερστεγάσματα θὰ διαιροῦνται εἰς κατακόρυφους κυρίας ζώνας. Αἱ βαθμίδες καὶ αἱ ἔσοχαὶ θὰ ἐλαττοῦνται εἰς τὸ ἐλάχιστον, ἀλλ' ὅταν αὐτὰ ἀπαιτοῦνται ἢ κατασκευῆ των θὰ εἶναι ἢ τῶν διαφραγμάτων Κλάσεως «Α».

(β) Ἐφ' ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, τὰ διαφράγματα τὰ περικλείοντα τὰς κατακόρυφους κυρίας ζώνας ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, θὰ εἶναι ἐν συνεχείᾳ πρὸς τὰ στεγανὰ διαφράγματα ὑποδιαίρεσεως, 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 ὀρίων.

(δ) Ἐπὶ πλοίων προοριζομένων δι' εἰδικούς σκοπούς, καθὼς τὰ μεταφέροντα αὐτοκίνητα ἢ σιδηροδρομικὰ ὀχήματα, ἐπὶ τῶν ὁποίων ἢ κατασκευῆ τοιοῦτων 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.

Κανονισμός 38

Ἀνοίγματα εἰς διαφράγματα Κλάσεως «Α»

(Μέθοδος I, II καὶ III)

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

(β) Εἰς ἀεραγωγούς καὶ ὀχετοὺς διερχομένους διὰ διαφραγμάτων τῆς κατακόρυφου κυρίας ζώνης, θὰ τοποθετοῦνται φράκται ἐφωδιασμένοι διὰ καταλλήλων μέσων ἔλεγχου, δυναμένων νὰ χειρίζωνται ἐπιτοπίως ἐξ ἀμφοτέρων τῶν ὀψεων τῶν διαφραγμάτων. Αἱ θέσεις χειρισμοῦ θὰ εἶναι εὐπρόσιτοι καὶ σεσημασμένοι 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 προσηρητημένων μέσων κλεισίματος, τῶν ὁποίων ἢ ἀντόχῃ εἰς τὸ πῦρ θὰ εἶναι τόσον τοῦλάχιστον ἀποτελεσματικῆ, ὅση ἢ τῶν τμημάτων ἐπὶ τῶν ὁποίων εὐρίσκονται. Ὅταν τὰ διαφράγματα Κλάσεως «Α» διαπερῶνται ὑπὸ ἀνοιγμάτων καταμετρήσεως, τὰ μέσα κλεισίματος αὐτῶν 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 δυνατόν πρακτικῶς ἰσοδύναμον πρὸς τὴν προσφερομένην ὑπὸ τῶν διαφραγμάτων ἐπὶ τῶν ὁποίων αἱ θύραι εὐρίσκονται. Δὲν ἀπαιτεῖται ὅπως αἱ στεγανὰὶ θύραι φέρουν μόνωσιν.

(ε) Ἐκάστη θύρα δεόν νὰ δύναται νὰ ἀνοίγηται ἐξ ἑκατέρας πλευρᾶς ὑπὸ ἐνὸς μόνον προσώπου. Αἱ θύραι πυρκαϊᾶς ἐπὶ τῶν διαφραγμάτων ἐντὸς τῆς κατακόρυφου κυρίας ζώνης, ἐκτὸς τῶν στεγανῶν θυρῶν, θὰ εἶναι αὐτοκλειομένου τύπου μετὰ ἀπλοῦ καὶ εὐκόλου μέσου ἀπελευθερώσεως αὐτῶν ἀπὸ τῆς ἀνοικτῆς θέσεως. Αἱ θύραι αὐταὶ δεόν νὰ εἶναι ἐγκεκριμένου τύπου καὶ σχεδίου, ὃ δὲ μηχανισμὸς αὐτομάτου κλεισίματος θὰ εἶναι ἰκανὸς νὰ κλείῃ τὴν θύραν ἐναντίον κλίσεως 3½ μοιρῶν ἀνθισταμένης εἰς τὸ κλεισίμον.

Κανονισμός 39

Διαφράγματα κείμενα εντός των Κατακορύφων Κυρίων Ζωνών

(Μέθοδοι I και III)

(α) Μέθοδος I

(I) "Όλα τὰ περικλείοντα διαφράγματα, εντός τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως, ἐκτός ἐκείνων τὰ ὁποῖα ἀπαιτοῦνται νὰ εἶναι διαφράγματα Κλάσεως «Α», θὰ κατασκευάζονται ὡς τμήματα Κλάσεως «Β» ἐξ ἀκαύστων ὕλικῶν, τὰ ὁποῖα ὁμῶς δύνανται νὰ ἐπικαλύπτονται ὑπὸ εὐκαύστων ὕλικῶν, 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 ὁποῖου εὐρίσκονται.

(II) "Όλα τὰ διαφράγματα τῶν διαδρόμων θὰ ἐκτείνονται ἀπὸ καταστρώματος εἰς κατάστρωμα. Ἀνοίγματα ἀερισμοῦ δύνανται νὰ ἐπιτρέπῳνται εἰς τὰς θύρας ἐπὶ τῶν διαφραγμάτων κλάσεως «Β» καὶ κατὰ προτίμησιν εἰς τὸ κάτω μέρος. "Όλα τὰ λοιπὰ περικλείοντα διαφράγματα θὰ ἐκτείνονται κατακορύφως ἀπὸ καταστρώματος εἰς κατάστρωμα καὶ ἐγκαρσίως μέχρι τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου ἢ μέχρι ἄλλων ἐγκαρσίων ὀρίων, ἐκτός ἐὰν ὑπάρχουν ἐπιστρώσεις ἢ ἐπενδύσεις ἐξ ἀκαύστου ὕλικοῦ, αἵτινες ἐξασφαλίζουν τὴν συνέχισιν προστασίας ἀπὸ πυρκαϊᾶς, ὅποτε εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην δύνανται νὰ καταλήγουν εἰς τὰς ἐπιστρώσεις ἢ τὰς ἐπενδύσεις.

(β) Μέθοδος III

(I) Ἐντός τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως, τὰ περικλείοντα διαφράγματα, ἐκτός ἐκείνων τὰ ὁποῖα ἀπαιτοῦνται νὰ εἶναι τμημάτων κλάσεως «Α», θὰ κατασκευάζονται ὡς τμήματα κλάσεως «Β» καὶ θὰ εἶναι ἐξ ἀκαύστου ὕλικοῦ, ἀλλὰ δύνανται νὰ ἐπικαλύπτονται δι' εὐκαύστου ὕλικοῦ, συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 48 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. Τὰ διαφράγματα ταῦτα θὰ σχηματίζουν ἐν συνεχῆς δίκτυον διαφραγμάτων ἐπιθροδυντικῶν τῆς μεταδόσεως πυρκαϊᾶς, εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τοῦ ὁποῖου ἢ ἐπιφάνεια οὐδὲποτε διαμερίσματος δὲν θὰ ὑπερβαίνει γενικῶς τοὺς 1300 τετραγωνικοὺς πόδας (ἢ 120 τετραγωνικὰ μέτρα) μὲ ἀνώτατον ὄριον τοὺς 1600 τετραγωνικοὺς πόδας (ἢ 150 τετραγωνικὰ μέτρα). Ταῦτα θὰ ἐκτείνονται 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 ὁποῖου εὐρίσκονται.

(II) Ἐκαστος κοινόχρηστος χώρος ἐπιφανείας μεγαλυτέρας τῶν 1600 τετραγωνικῶν ποδῶν (ἢ 150 τετραγωνικῶν μέτρων) θὰ περικλείεται ὑπὸ τμημάτων κλάσεως «Β» ἐξ ἀκαύστου ὕλικοῦ.

(III) Ἡ μόνωσις τῶν τμημάτων κλάσεως «Α» καὶ κλάσεως Β, ἐκτός ἐκείνων ἅτινα συνιστοῦν τὸν διαχωρισμὸν τῶν κατακορύφων κυρίων ζωνῶν, τῶν σταθμῶν ἐλέγχου, τῶν περιφραγμάτων τῶν κλιμάκων καὶ τῶν διαδρόμων, δύνανται νὰ παραλειφθῆ ἐκεῖ ὅπου τὰ τμήματα ἀποτελοῦν τὸ ἐξωτερικὸν μέρος τοῦ πλοίου ἢ ὅταν τὸ παρακείμενον διαμέρισμα δὲν παρουσιάζη κίνδυνον πυρκαϊᾶς.

- (IV) "Όλα τὰ διαφράγματα τῶν διαδρόμων θὰ εἶναι τῶν τμημάτων κλάσεως «B» καὶ θὰ ἐκτείνωνται ἀπὸ καταστρώματος εἰς κατάστρωμα. Αἱ ἐπιστρώσεις αὐτῶν, ἐὰν ὑπάρχουν, θὰ εἶναι ἐξ ἀκαύστου ὕλικου. Δύνανται νὰ ἐπιτρέπωνται ἀνοίγματα ἀερισμοῦ ἐπὶ τῶν θυρῶν, κατὰ προτίμησιν εἰς τὸ κάτω μέρος. Πάντα τὰ λοιπὰ διαχωριστικά διαφράγματα θὰ ἐκτείνωνται ἐπίσης κατακορύφως ἀπὸ καταστρώματος εἰς κατάστρωμα καὶ ἐγκαρσίως μέχρι τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου ἢ μέχρι ἄλλων ἐγκαρσίων ὀρίων, ἐκτὸς ἐὰν ὑπάρχουν ἐπιστρώσεις ἢ ἐπενδύσεις ἐξ ἀκαύστου ὕλικου ὁπότε εἰς τὴν περιπτώσιν ταύτην τὰ διαφράγματα δύνανται νὰ καταλήγουν εἰς τὰς ἐπιστρώσεις ἢ τὰς ἐπενδύσεις.
- (V) Τὰ τμήματα κλάσεως «B», ἐκτὸς ἐκείνων διὰ τὰ ὁποῖα ἀπαιτεῖται νὰ εἶναι ἐξ ἀκαύστου ὕλικου, θὰ ἔχουν πυρῆνα ἐξ ἀκαύστου ὕλικου ἢ θὰ εἶναι συνθέτου τύπου περιέχοντος ἐσωτερικὰ στρώματα ἐκ φύλλων ἀμιάντου ἢ ἐκ παρομοίου ἀκαύστου ὕλικου. Ἡ Ἀρχὴ δύνανται ὁμοίως νὰ ἐγκρίνη ἄλλα ὕλικά ἀνευ ἀκαύστων πυρῆνων ὑπὸ τὴν πρόβλεψιν ὅτι ἐξασφαλίζονται ἰσοδύναμοι ἰδιότητες ἐπιβραδυντικαὶ τῆς μεταδόσεως τοῦ πυρός.

Κανονισμὸς 40

Διαχωρισμὸς τῶν Χώρων Ἐνδιαιτήσεως ὑπὸ τοῦς Χώρους Μηχανῶν,
Φορτίου καὶ Ὑπηρετικῶς
(Μέθοδοι I, II καὶ III)

Τὰ περικλείοντα διαφράγματα καὶ τὰ καταστρώματα ἅτινα χωρίζουν τοὺς χώρους ἐνδιαιτήσεως ἀπὸ τοὺς χώρους μηχανῶν, φορτίου καὶ ὑπηρετικῶς, θὰ κατασκευάζωνται ὡς τμήματα κλάσεως «A». 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 I, II καὶ III)

Αἱ πρῶται στρώσεις τῆς ἐπιστρώσεως τῶν καταστρωμάτων ἐντὸς τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως, τῶν σταθμῶν ἐλέγχου, τῶν κλιμάκων καὶ τῶν διαδρόμων θὰ εἶναι ἐξ ἐγκεκριμένου ὕλικου μὴ εὐκόλως ἀναφλεγόμενου.

Κανονισμὸς 42

Προστασία Κλιμάκων ἐντὸς Χώρων Ἐνδιαιτήσεως καὶ Ὑπηρετικῶν
(Μέθοδοι I, II καὶ III)

(α) Μέθοδοι I καὶ III

- (1) "Όλαι αἱ κλίμακες θὰ ἔχουν χαλύβδινον σκελετόν, ἐκτὸς ἐὰν ἡ Ἀρχὴ ἐγκρίνη τὴν χρῆσιν ἄλλου ἰσοδύναμου ὕλικου καὶ θὰ εὐρίσκονται ἐντὸς περιφράκτων χώρων ἀποτελουμένων ἐκ τμημάτων κλάσεως «A» μετ' ἀποτελεσματικῶν μέσων κλεισίματος εἰς ὅλα τὰ ἀνοίγματα ἀπὸ τοῦ κατωτάτου καταστρώματος ἐνδιαιτήσεως μέχρι τοῦλάχιστον ἑνὸς ὕψους ἀπὸ τοῦ ὁποῖου εἶναι ἀπ' εὐθείας εὐπρόσιτον τὸ ἀνοικτὸν κατάστρωμα, ἐκτὸς τῶν ἀκολούθων ἐξαιρέσεων :

(1) Κλίμαξ μεταξὺ δύο μόνων καταστρωμάτων δὲν ἀπαιτεῖται νὰ εἶναι περίφρακτος ὑπὸ τὴν πρόβλεψιν ὅτι ἡ ἀκεραιότης τοῦ καταστρώματος ἐξασφαλίζεται διὰ καταλλήλων διαφραγμάτων ἢ θυρῶν εἰς τὸ ἐν κατάστρωμα.

(2) Κλίμακες δύνανται νὰ ἐγκαθίστανται ἀνευ περιφράγματος ἐντὸς κοινοχρήστου χώρου, ὑπὸ τὴν πρόβλεψιν ὅτι θὰ εὐρίσκονται ἐξ ὀλοκλήρου ἐντὸς τοῦ χώρου τούτου.

(II) Τὰ περιφράγματα τῶν κλιμάκων θὰ ἔχουν ἀπ' εὐθείας ἐπικοινωνίαν μετὰ τῶν διαδρόμων καὶ θὰ εἶναι 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 ἐνδiciaτήσεως ἢ ἄλλον χώρον περικλειστον, ἐντὸς τοῦ ὁποῦ δύναται νὰ ἐκδηλωθῇ πυρκαϊά.

(III) 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 τουλάχιστον ἀντοχὴν εἰς τὸ πῦρ, ὅσην τὰ διαφράγματα ἐπὶ τῶν ὁποίων εὐρίσκονται τὰ ἀνοίγματα. Αἱ θύραι, ἐκτὸς τῶν στεγανῶν θυρῶν, θὰ εἶναι αὐτοκλειστοῦ τύπου, ὡς ἀπαιτεῖται διὰ τὰ διαφράγματα τῆς κατακόρυφου κυρίας ζώνης, συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 38 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(6) Μέθοδος II

Αἱ κύρια κλίμακες θὰ ἔχουν χαλύβδινον σκελετόν, ἐκτὸς ἐὰν ἡ Ἀρχὴ ἐγκρίνη τὴν χρῆσιν ἄλλων καταλλήλων ὑλικῶν, τὰ ὁποῖα ὁμοῦ μετὰ συμπληρωματικῶν μέσων προστασίας ἀπὸ πυρκαϊᾶς καὶ (ἢ) μέσων σθέσεως πυρκαϊᾶς, εἶναι κατὰ τὴν γνώμην τῆς Ἀρχῆς ἰσοδύναμα πρὸς τοιαύτην κατασκευὴν, θὰ περιλαμβάνονται δὲ ἐντὸς περιφραγμάτων ἀποτελουμένων ἐκ διαφραγμάτων Κλάσεως «Α» καὶ μετὰ ἀποτελεσματικῶν μέσων κλεισίματος πάντων τῶν ἀνοιγμάτων ἀπὸ τοῦ κατωτάτου καταστρώματος ἐνδiciaτήσεως μέχρι τοῦλάχιστον ἐνὸς ὕψους ἀπὸ τοῦ ὁποῦ εἶναι ἀπ' εὐθείας εὐπρόσιτον τὸ ἀνοικτὸν κατὰστρωμα, ἐκτὸς τῶν ἀκολουθῶν ἐξαιρέσεων :

(1) Κλίμαξ μεταξὺ δύο μόνον καταστρωμάτων δὲν ἀπαιτεῖται νὰ εἶναι περίφρακτος, ὑπὸ τὴν πρόβλεψιν ὅτι ἡ ἀκεραιότης τοῦ καταστρώματος ἐξασφαλίζεται διὰ καταλλήλων διαφραγμάτων ἢ θυρῶν εἰς τὸ ἐν κατὰστρωμα.

(2) Κλίμακες δύνανται νὰ ἐγκαθίστανται ἀνευ περιφράγματος ἐντὸς κοινοχρήστου χώρου, ὑπὸ τὴν πρόβλεψιν ὅτι θὰ εὐρίσκονται ἐξ ὀλοκλήρου ἐντὸς τοῦ χώρου τούτου.

(II) Τὰ περιφράγματα τῶν κλιμάκων θὰ ἔχουν ἀπ' εὐθείας ἐπικοινωνίαν μετὰ τῶν διαδρόμων καὶ θὰ εἶναι 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 ἐνδiciaτήσεως ἢ ἄλλον χώρον περικλειστον ἐντὸς τοῦ ὁποῦ δύναται νὰ ἐκδηλωθῇ πυρκαϊά.

(III) 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 τουλάχιστον ἀντοχὴν εἰς τὸ πῦρ, ὅσην τὰ διαφράγματα ἐπὶ τῶν ὁποίων εὐρίσκονται τὰ ἀνοίγματα. Αἱ θύραι, ἐκτὸς τῶν στεγανῶν θυρῶν, θὰ εἶναι αὐτοκλειστοῦ τύπου, ὡς ἀπαιτεῖται διὰ τὰ διαφράγματα τῆς κατακόρυφου κυρίας ζώνης, συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 38 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

- (IV) Βοηθητικά κλίμακες, συγκεκριμένως εκείναι αίτινες δέν αποτελοῦν μέρος τῶν μέσων διαφυγῆς τῶν ἀπαιτουμένων ὑπό τοῦ Κανονισμοῦ 68 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καί αίτινες συνδέουν δύο μόνον καταστρώματα, θά ἔχουν χαλύβδινον σκελετόν, ἐκτός ἐάν ἡ Ἄρχῃ ἐγκρίνη, εἰς εἰδικάς περιστάσεις, τήν χρήσιν ἄλλου ὕλικου, δέν ἀπαιτεῖται ὁμως νά εὐρίσκωνται ἐντός περιφραγμάτων ὑπό τήν πρόβλεψιν ὅτι ἡ ἀκεραιότης τοῦ καταστρώματος διατηρεῖται διά τῆς ἐγκαταστάσεως αὐτομάτου συστήματος ραντιστήρος εἰς τὰς βοηθητικάς κλίμακας.

Κανονισμός 43

Προστασία Ἀνελκυστήρων (Ἐπιβατῶν καί Ὑπηρεσίας) Κατακορύφων Ὀχετῶν Φωτισμοῦ καί Ἀερισμοῦ κ.λ.π., ἐντός Χώρων Ἐνδιαιτήσεως καί Ὑπηρετικῶν (Μέθοδοι I, II καί III)

(α) Οἱ ὀχετοὶ ἀνελκυστήρων ἐπιβατῶν καί ὕπηρεσίας, οἱ κατακόρυφοι ὀχετοὶ διά τὸν φωτισμόν καί ἀερισμόν τῶν χώρων ἐπιβατῶν κ.λ.π., θά αποτελοῦνται ἐκ τμημάτων Κλάσεως «Α». Αἱ θύραι θά εἶναι ἐκ χάλυθος ἢ ἐξ ἄλλου ἰσοδυνάμου ὕλικου καί ὅταν κλειῶνται θά ἐξασφαλίζεται ἀντοχή εἰς τὸ πῦρ τὴν τοῦλάχιστον ὀση ἢ τῶν σχετικῶν ἐπὶ τῶν ὁποίων εὐρίσκονται.

(β) Οἱ ὀχετοὶ ἀνελκυστήρων θά εἶναι διατεταγμένοι κατὰ τρόπον ὥστε νά ἐμποδίζεται ἡ διέλευσις καπνοῦ καί φλογῶν ἐξ ἑνὸς ὑποφράγματος εἰς ἕτερον καί θά εἶναι ἐφωδιασμένοι διά μέσων κλεισίματος ἅτινα θά ἐπιτρέπουν τὸν ἔλεγχον διελεύσεως ρεύματος ἀέρος καί καπνοῦ. Ἡ μόνωσις τῶν ὀχετῶν ἀνελκυστήρων οἷτινες εὐρίσκονται ἐντός τῶν περιφραγμάτων κλιμάκων δέν εἶναι ὑποχρεωτική.

(γ) Ὅταν ὁ ὀχετὸς φωτισμοῦ ἢ ἀερισμοῦ συγκοινωνῇ μεθ' ἑνὸς ἢ περισσοτέρων ὑποφραγμάτων καί κατὰ τήν γνώμην τῆς Ἄρχῆς εἶναι ἐνδεχόμενον καπνὸς καί φλόγες νά διέλθουν ἐξ ἑνὸς ὑποφράγματος εἰς ἕτερον, δέον νά ἐγκατασταθῶν καπνοφράκται καταλλήλως τοποθετημένοι, εἰς τρόπον ὥστε ἕκαστος χώρος νά δύναται νά ἀπομονωθῇ εἰς περίπτωσιν πυρκαϊᾶς.

(δ) Πάντες οἱ ἄλλοι ὀχετοὶ (π.χ. δι' ἠλεκτρικά καλώδια) θά εἶναι κατασκευασμένοι εἰς τρόπον ὥστε νά μὴ ἐπιτρέπουν τὴν δίοδον εἰς τὸ πῦρ ἀπὸ ἑνὸς ὑποφράγματος ἢ διαμερίσματος εἰς ἕτερον.

Κανονισμός 44

Προστασία Σταθμῶν Ἐλέγχου (Μέθοδοι I, II καί III)

Οἱ σταθμοὶ ἐλέγχου θά εἶναι κεχωρισμένοι ἀπὸ τοῦ ὑπολοίπου πλοίου διά διαφραγμάτων Κλάσεως «Α» καί καταστρωμάτων.

Κανονισμός 45

Προστασία Ἀποθηκῶν κ.λ.π. (Μέθοδοι I, II καί III)

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

Κανονισμός 46

Παράθυρα καί Παραφωτίδες (Μέθοδοι I, II καί III)

(α) Ὅλα τὰ παράθυρα καί αἱ παραφωτίδες ἐπὶ τῶν διαφραγμάτων τῶν διαχωρίζοντων χώρους ἐνδιαιτήσεως ἀπὸ τὸ ὑπαιθρον, θά κατασκευάζωνται μετὰ χαλύβδινων πλαισίων ἢ ἐξ ἄλλου ἰσοδυνάμου ὕλικου. Ἡ ὕελος θά συγκρατηθεῖ διά μεταλλικῆς ἀρμοκαλύπτρας.

(β) "Όλα τὰ παράθυρα καὶ αἱ παραφωτίδες ἐπὶ τῶν διαφραγμάτων ἐντὸς χώρων ἐνδικοιτήσεως θὰ κατασκευάζονται κατὰ τρόπον ὥστε νὰ διατηροῦνται αἱ ἀπαιτήσεις ἀκεραιότητος τοῦ τύπου τῶν διαφραγμάτων ἐπὶ τῶν ὁποίων εἶναι τοποθετημένα.

(γ) Ἐντὸς χώρων περιλαμβανόντων (1) κυρίας μηχανᾶς προώσεως, ἢ (2) πετρελαιολέβητας, ἢ (3) βοηθητικὰς μηχανᾶς ἐσωτερικῆς καύσεως ὀλικῆς ἰσοδυναμῶς 1000 ἵππων ἢ περισσοτέρων, θὰ λαμβάνονται τὰ ἀκόλουθα μέτρα :

- (I) Αἱ ἀναφωτίδες θὰ δύνανται νὰ κλείωνται ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ τοῦ χώρου.
- (II) Αἱ ἀναφωτίδες αἱ ἔχουσαι ὑέλινα φατνώματα θὰ ἐφοδιάζονται δι' ἐξωτερικῶν χαλυβδίνων καλυμμάτων, ἢ ἐξ ἄλλου ὑλικοῦ, μονίμως προσηρητημένων.
- (III) 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 ἰσοδυναμοῦ ὑλικοῦ μονίμως προσηρητημένου.
- (IV) Εἰς τὰ παράθυρα καὶ τὰς ἀναφωτίδας τὰς ἀναφερομένας εἰς τὰ ἐδάφια (I), (II) καὶ (III) τῆς παρούσης παραγράφου, θὰ χρησιμοποιηθῶνται ὑέλινος ἐνισχυμένου διὰ σύρματος τύπου.

Κανονισμός 47

Συστήματα Ἀερισμοῦ (Μέθοδοι I, II καὶ III)

(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 ἀνεμιστήρες θὰ εἶναι διατεταγμένοι εἰς τρόπον ὥστε οἱ ὀχετοὶ ἀερισμοῦ, οἱ καταλήγοντες εἰς διαφόρους χώρους, νὰ εὐρίσκονται ἐντὸς τῆς κατακορύφου κυρίας ζώνης.

(β) "Όλος ὁ τεχνητὸς ἀερισμὸς, ἐξαιρουμένου τοῦ ἀερισμοῦ τῶν χώρων φορτίου καὶ τῶν μηχανῶν καὶ οἰονδήποτε ἐναλλακτικῶν συστήμα ἀερισμοῦ τὸ ὁποῖον δύναται νὰ ἀπαιτηθῆ ὑπὸ τῆς παραγράφου (δ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, θὰ ἐφοδιάζεται διὰ κυρίων διακοπτῶν εἰς τρόπον ὥστε πάντες οἱ ἀνεμιστήρες νὰ δύνανται νὰ κρατηθοῦν ἐκ μιᾶς ἐκ τῶν δύο χωριστῶν θέσεων, αἵτινες θὰ κεῖνται εἰς ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατὸν μεγαλυτέραν μεταξὺ αὐτῶν ἀπόστασιν. Δύο κύριοι διακόπται θὰ προβλέπωνται διὰ τὸν τεχνητὸν ἀερισμὸν τὸν ἐξυπηρετοῦντα τοὺς χώρους μηχανῶν, ἐκ τῶν ὁποίων ὁ εἰς θὰ δύναται νὰ χειρισθῆ ἐκ θέσεως κειμένης ἐξωτερικῶς τοῦ χώρου μηχανῶν.

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

(δ) Θὰ λαμβάνονται πάντα τὰ μέτρα ἅτινα εἶναι πρακτικῶς δυνατὰ, σχετικῶς πρὸς τοὺς σταθμοὺς ἐλέγχου τοὺς κειμένους ὑπὸ τὸ κατὰστροφμα καὶ ἐξωτερικῶς τῶν χώρων μηχανῶν, ἵνα ἐξασφαλίζεται ἡ διατήρησις τοῦ ἀερισμοῦ, τῆς ὀρατότητος 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 διατεταγμένα εἰς τρόπον ὥστε νὰ ἐλαττοῦνται εἰς τὸ ἐλάχιστον ὁ κίνδυνος ἀναρροφήσεως καπνοῦ συγχρόνως ὑπὸ ἀμφοτέρων. Κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς, δὲν θὰ ἀπαιτῆται νὰ ἐφαρμοζῶνται αἱ ἀπαιτήσεις αὗται εἰς χώρους κειμένους ἐπὶ ἀνοικτοῦ καταστρώματος καὶ ἐξάγονται εἰς τοῦτο, ἢ ἐὰν προβλέπωνται διατάξεις ἐπιτοπίου κλεισίματος ἴσης ἀποδόσεως.

Κανονισμός 48

Λεπτομέρειαι κατασκευής (Μέθοδοι I και III)

(α) Μέθοδος I

Ἐξαιρέσει τῶν χώρων φορτίου, ταχυδρομείου, ἀποσκευῶν, ἢ ἐφυγμένων διαμερισμάτων ὑπηρετικῶν χώρων, πᾶσαι αἱ ἐπενδύσεις αἱ ὑποκείμεναι πῆχεις, αἱ ἐπιστρώσεις καὶ αἱ μονώσεις θὰ εἶναι ἐξ ἀκαύστου ὕλικου. Ὁ ὀλικὸς ὄγκος τῶν εὐκαύστων ἐπιφανειακῶν ἐπενδύσεων, σκαλισμάτων, διακοσμῆσεως καὶ διακοσμητικῶν ἐπιστρώσεων ἐντὸς χώρου ἐνδιστήσεως ἢ ἐντὸς κοινοχρήστου χώρου δὲν θὰ ὑπερβαίνει ὄγκον ἰσοδύναμον πρὸς τὸν μιᾶς διακοσμητικῆς ἐπιστρώσεως πάχους ἐνὸς δεκάτου τοῦ δακτύλου (ἢ 2,54 χιλιοστόμετρα), καλυπτοῦσης τὴν ὀλικὴν ἐπιφάνειαν τῶν τοιχωμάτων καὶ τῆς ὀροφῆς. Πᾶσαι αἱ ἐκτεθειμέναι ἐπιφάνειαι ἐντὸς διαδρόμων ἢ ἐντὸς περιφραγμάτων κλιμάκων καὶ ἐντὸς κρυπτῶν καὶ δυσπροσίτων χώρων, θὰ εἶναι ἐξ ὕλικου ἔχοντος χαρακτηριστικὰ χαμηλῆς ἐξαπλώσεως φλογός.

(β) Μέθοδος III

Ἡ χρῆσις παντὸς εἶδους εὐκαύστων ὕλικῶν, ὡς ξύλων, μὴ ὑποστάντων ἀντιφλεκτικῆν κατεργασίαν, διακοσμητικῶν ἐπιστρώσεων, ἐπενδύσεων, παραπετασμάτων, ταπήτων κ.λ.π., θὰ περιορίζεται ὅσον εἶναι εὐλογον καὶ πρακτικόν. Εἰς μεγάλους κοινοχρήστους χώρους, αἱ ὑποκείμεναι πῆχεις καὶ τὰ ὑποστηρίγματα εἰς τὰς ἐπενδύσεις καὶ ἐπιστρώσεις θὰ εἶναι ἐκ χάλυβος ἢ ἐξ ἰσοδύναμου ὕλικου. Ὅλαι αἱ ἐκτεθειμέναι ἐπιφάνειαι ἐντὸς διαδρόμων ἢ ἐντὸς περιφραγμάτων κλιμάκων καὶ εἰς κρυπτῶν ἢ δυσπροσίτους χώρους θὰ εἶναι ἐξ ὕλικου ἔχοντος χαρακτηριστικὰ χαμηλῆς ἐξαπλώσεως φλογός.

Κανονισμός 49

Διάφοροι Λεπτομέρειαι (Μέθοδοι I, II καὶ III)

Ἀπαιτήσεις ἐφαρμοζόμεναι εἰς ὄλα τὰ μέρη τοῦ πλοίου

(α) Χρώματα, θερνίκια καὶ παρεμφερῆ παρασκευάσματα ἔχοντα θάσιν τὴν νιτροκυτταρίνην ἢ ἄλλην λίαν εὐφλεκτον θάσιν δὲν θὰ χρησιμοποιοῦνται.

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

Ἀπαιτήσεις ἐφαρμοζόμεναι εἰς τοὺς χώρους ἐνδιστήσεως καὶ τοὺς ὑπηρετικούς.

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

(II) Κατὰ τὴν κατακόρυφον διεύθυνσιν οἱ χώροι οἷτι, περιλαμβάνοντες καὶ τοὺς χώρους ὀπισθεν τῶν ἐπενδύσεων τῶν κλιμάκων, ὀχέτων κ.λ.π., θὰ κλείωνται εἰς ὄλα τὰ καταστρώματα.

(δ) Ἡ κατασκευὴ τῶν ὀροφῶν καὶ τῶν διαφραγμάτων θὰ εἶναι τοιαύτη, ὥστε νὰ ἐπιτρέπη 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 ὑπάρχη κίνδυνος ἐκδηλώσεως πυρκαϊᾶς εἰς τοὺς χώρους τούτους.

(ε) Αἱ κρυπταὶ ἐπιφάνειαι πάντων τῶν διαφραγμάτων, ἐπενδύσεων, φατνωμάτων, κλιμάκων, ὑποκειμένων ξυλίνων πῆχων κ.λ.π. ἐντὸς τῶν χώρων ἐνδιαίτησεως θὰ ἔχουν χαρακτηριστικὰ βραδείας ἐξαπλώσεως φλογός.

(στ) Ἡλεκτρικὰ σώματα θερμάνσεως, ἐὰν χρησιμοποιοῦνται, δεόν 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 ὑλικά νὰ δύνανται νὰ περικαίονται ἢ νὰ ἀναφλεγῶσιν ἐκ τῆς θερμότητος τοῦ στοιχείου.

Κανονισμὸς 50

Κινηματογραφικαὶ Ταινίαι (Μέθοδοι I, II καὶ III)

Ταινίαι ἔχουσαι ὡς θάσιν τὴν κυτταρίνην δὲν θὰ χρησιμοποιοῦνται εἰς τὰς ἐπιπλοίων κινηματογραφικὰς ἐγκαταστάσεις.

Κανονισμὸς 51

Αὐτόματον Σύστημα Ραντιστήρος καὶ Συστήματα Ἀναγγελίας καὶ Ἐλέγχου Πυρκαϊᾶς

Ἐπὶ πλοίων ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐφαρμόζεται ἡ Μέθοδος II, θὰ ἐγκαθίσταται αὐτόματον σύστημα ραντιστήρος (σπρίνκλερ) καὶ σύστημα ἀναγγελίας πυρκαϊᾶς, τύπου ἐγκεκριμένου καὶ πληροῦντος τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 59 τοῦ Κεφαλαίου τούτου καὶ τὰ συστήματα ταῦτα θὰ ἔχουν τοιαύτην διάταξιν εἰς τρόπον ὥστε νὰ προστατεύουν ἀπαντας 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 III)

Ἐπὶ πλοίων ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐφαρμόζεται ἡ Μέθοδος III θὰ ἐγκαθίσταται αὐτόματον ἐλέγχου πυρκαϊᾶς ἐγκεκριμένου τύπου καὶ ἔχον τοιαύτην διάταξιν ὥστε νὰ εἶναι δυνατόν νὰ ἐλεγχθῇ ἡ ὑπαρξὶς 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 δύνανται αὐτομάτως νὰ ἐπισημαίνῃ εἰς ἓν ἢ περισσότερα σημεία ἢ σταθμοὺς ὅπου οἱ ἀξιώματικοὶ καὶ τὰ μέλη τοῦ πληρώματος δύνανται νὰ ἀντιληφθοῦν ὅσον τὸ δυνατόν ταχύτερον τὴν πυρκαϊάν ἢ τὴν ἐπισημάνει πυρκαϊᾶς, καθὼς καὶ τὴν θέσιν αὐτῆς.

Κανονισμὸς 53

Ἐπιβατηγὰ πλοῖα μεταφέροντα οὐχὶ περισσότερους τῶν 36 Ἐπιβατῶν

(α) Πλοῖα μεταφέροντα οὐχὶ περισσότερους 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 τμήματα Κλάσεως «Α», ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐγκρίνῃ μείωσιν τοῦ βαθμοῦ μονώσεως, κάτωθεν τοῦ καθοριζομένου ὑπὸ ἑδαφίου (γ) (IV) τοῦ Κανονισμοῦ 35 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(6) Ἐπιπροσθέτως πρὸς τὴν συμμόρφωσιν πρὸς τοὺς Κανονισμοὺς τοῦς ἀναφερομένους εἰς τὴν παράγραφον (α), θὰ ἐφαρμόζονται καὶ αἱ κατωτέρω διατάξεις:

- (1) Ὅλαί αἱ κλίμακες καὶ τὰ μέσα διαφυγῆς ἐντὸς τῶν χώρων ἐνδιαίτησεως καὶ τῶν ὑπηρετικῶν, θὰ εἶναι ἐκ χάλυθος ἢ ἐξ ἄλλου καταλλήλου ὕλικου.
- (11) Ὁ τεχνητὸς ἀερισμὸς τῶν χώρων μηχανῶν θὰ δύναται νὰ κρατῆται ἐκ μιᾶς εὐκόλως προσιτῆς θέσεως ἔξωθεν τῶν χώρων μηχανῶν.
- (111) Ἐξαιρέσει ὅπου ὅλα τὰ περιφράσσοντα διαφράγματα ἐντὸς τῶν χώρων ἐνδιαίτησεως εἶναι συμφώνως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Κανονισμῶν 39 (α) καὶ 48 (α) τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, τὰ ἐν λόγῳ πλοῖα θὰ ἐφοδιάζονται δι' ἑνὸς αὐτομάτου συστήματος ἐλέγχου πυρκαϊᾶς συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 52 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἐντὸς δὲ τῶν χώρων ἐνδιαίτησεως τὰ διαφράγματα τῶν διαδρόμων θὰ εἶναι χαλύβδινα ἢ θὰ κατασκευάζονται ἐκ φατνωμάτων Κλάσεως «B».

Κανονισμὸς 54

Φορτηγὰ Πλοῖα Ὀλικῆς Χωρητικότητος 4000 κόνων καὶ ἄνω

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

(β) Ἐντὸς τῶν χώρων ἐνδιαίτησεως, τὰ διαφράγματα τῶν διαδρόμων θὰ εἶναι ἐκ χάλυθος ἢ δύναται νὰ κατασκευάζονται φατνώματα Κλάσεως «B».

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

(δ) Αἱ ἐσωτερικαὶ κλίμακες κάτωθεν τοῦ ἐκτεθειμένου εἰς τὸ ὑπαιθρον καταστρώματος θὰ εἶναι ἐκ χάλυθος ἢ ἐξ ἄλλου καταλλήλου ὕλικου. Οἱ ὄχιοι τῶν ἀνελκυστήρων πληρώματος ἐντὸς τῶν χώρων ἐνδιαίτησεως θὰ εἶναι ἐκ χάλυθος ἢ ἐξ ἄλλου ἰσοδυνάμου ὕλικου.

(ε) Τὰ διαφράγματα τῶν μαγειρείων, τῶν ἀποθηκῶν χρωμάτων, φανῶν, ὑλικῶν ναυκλήρου, θὰ κατασκευάζονται ἐκ χάλυθος ἢ ἐξ ἰσοδυνάμου ὕλικου, ὅταν γεινιάζουσι πρὸς τοὺς χώρους ἐνδιαίτησεως καὶ πρὸς τοὺς χώρους τῆς ἠλεκτρογεννητρίδας κινδύνου, ἐὰν ὑπάρχη τοιαύτη.

(στ) Ἐντὸς τῶν χώρων ἐνδιαίτησεως καὶ τῶν χώρων μηχανῶν, δὲν θὰ χρησιμοποιῶνται χρώματα, θερνίκια καὶ παρεμφερῆ παρασκευάσματα ἔχοντα θάσιν τὴν νιτροκυτταρίνην ἢ ἄλλην λίαν εὐφλεκτον θάσιν.

(ζ) Σωλήνες διοχετεύοντες πετρέλαιον ἢ εὐφλεκτα ὕγρα θὰ εἶναι ἐξ ὕλικου ἐγκεκριμένου ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν τοῦ κινδύνου πυρκαϊᾶς. Διὰ τὴν κατασκευὴν εὐδαιῶν ἐξαγόντων εἰς τὴν θάλασσαν, ἐξαγωγῶν ὑγιεινῆς καὶ ἄλλων σωλήνων οἵτινες ἐξάγουσι πλησίον τῆς ἰσάλου γραμμῆς, δὲν θὰ χρησιμοποιῶνται ὕλικά προσθαλλόμενα ὑπὸ τῆς θερμότητος, ὅπου ἡ φθορὰ τοῦ ὕλικου εἰς περίπτωσιν πυρκαϊᾶς δύναται νὰ προκαλέσῃ κίνδυνον κατακλύσεως.

(η) Ἡλεκτρικὰ σώματα θερμάνσεως, ἐὰν χρησιμοποιῶνται, δεόν νὰ εἶναι προσηρμοσμένα εἰς μόνιμον θέσιν καὶ κατεσκευασμένα κατὰ τρόπον ὥστε νὰ περιορίζουσι εἰς τὸ ἐλάχιστον τοὺς κινδύνους πυρκαϊᾶς. Τὰ σώματα ταῦτα θερμάνσεως δὲν θὰ ἔχουσι τὸ θερμαῖνον στοιχεῖον ἐκτεθειμένον εἰς τρόπον ὥστε ἱματισμὸς, παραπετάσματα ἢ ἄλλα παρεμφερῆ ὑλικά νὰ δύναται νὰ περικαίονται ἢ νὰ ἀναφλεγῶσιν ἐκ τῆς θερμότητος τοῦ στοιχείου.

(θ) Ταῖνια κινηματογραφικὰ ἔχουσαι ὡς θάσιν τὴν κυτταρίνην, δὲν θὰ χρησιμοποιῶνται εἰς τὰς ἐπὶ τῶν 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 .-ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΙ ΣΒΕΣΙΣ ΠΥΡΚΑΪΑΣ ΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ
ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ

(Το Μέρος Ε' εφαρμόζεται εις επιβατηγά και εις φορτηγά πλοία, εξαιρέσει του, ότι οι Κανονισμοί 59 και 64 εφαρμόζονται μόνον εις τα επιβατηγά πλοία και ο Κανονισμός 65 εφαρμόζεται μόνον εις τα φορτηγά πλοία).

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ. Οι Κανονισμοί 56 μέχρι 63 περιλαμβανομένου, καθορίζουν τους δρους τους οποίους δέον να πληροῦν αι συσκευαί αι αναφερόμεναι εις τους Κανονισμούς 64 και 65.

Κανονισμός 55

Όρισμοί

Εις το μέρος τουτου του παρόντος Κεφαλαίου, εκτός εάν άλλως ειδικώς προ-βλέπεται :

- (α) Το μήκος του πλοίου είναι το μετρούμενον μήκος μεταξύ των ὀρθίων.
(β) Ό δρος «ἀπαιτούμενος» σημαίνει ότι απαιτείται υπό του μέρους τουτου του παρόντος Κεφαλαίου.

Κανονισμός 56

Άντλία, Σωληνώσεις Θαλασσίου Ύδατος, Λήψεις Πυρκαϊᾶς
και Εὔκαμπτοι Σωληνες

(α) Όλική Παροχή Άντλιῶν Πυρκαϊᾶς.

- (I) Έπι επιβατηγοῦ πλοίου, αι ἀπαιτούμεναι ἀντλια πυρκαϊᾶς θα είναι ικαναι ὅπως παρέχουν δια τον σκοπον σβέσεως πυρκαϊᾶς, και υπό κατάλληλον πίεσιν, ως αὔτη καθορίζεται κατωτέρω, ποσότητα ὕδατος οὐχι μικροτέραν των δύο τρίτων της ποσότητος την ὁποιαν δέον να παρέχουν αι ἀντλια κύτους ὅταν αὔται χρησιμοποιουνται δια την ἀπάντησιν των κυτῶν.
(II) Έπι φορτηγοῦ πλοίου, αι ἀπαιτούμεναι ἀντλια πυρκαϊᾶς, εκτός της ἀντλιας κινδύνου (εάν ὑπάρχη τοιαύτη), θα είναι ικαναι να παρέχουν δια τον σκοπον σβέσεως πυρκαϊᾶς, υπό την κατάλληλον καθοριζο-μένην πίεσιν, ποσότητα ὕδατος οὐχι μικροτέραν των τεσσάρων τρίτων της συμφώνως προς τον Κανονισμον 18 του παρόντος Κεφαλαίου ἀπαι-τουμένης ποσότητος δι' ἐκάστην των ἀνεξαρτήτων ἀντλιῶν κύτους ἑνὸς επιβατηγοῦ πλοίου των αὔτων διαστάσεων, ὅταν αὔτη χρησιμοποιηται δια την ἀπάντησιν των κυτῶν. Άντι των ὀρισμῶν L, B και D των αναφερομένων εις την παράγραφον (θ) του Κανονισμοῦ 18 του παρόν-τος Κεφαλαίου, θα εφαρμόζωνται οι ἀκόλουθοι :

L = μήκος μεταξύ ὀρθίων.

B = μέγιστον πλάτος ἐξωτερικῶς των νομέων.

D = πλευρικὸν ὕψος του καταστρώματος στεγανῶν μετρούμενον εις τὸ μέσον του μήκους του πλοίου.

Έν πάση περιπτώσει ἐπι των φορτηγῶν πλοίων δὲν απαιτείται ὅπως ἡ ὀλική παροχή των ἀντλιῶν πυρκαϊᾶς ὑπερβαίη τους 180 τόνους ὠριαίως.

(β) Άντλια Πυρκαϊᾶς.

- (I) Αι Άντλια πυρκαϊᾶς θα ἔχουν ἀνεξάρτητον κίνησιν. Αι ἀντλια ὕγει-νῆς, ἔρματος, ἀπαντήσεως κυτῶν ἢ ἀντλια γενικῆς χρήσεως, δύναν-ται να θεωρηθῶσιν ως ἀντλια πυρκαϊᾶς, υπό τον δρον ότι δὲν θα χρη-σιμοποιουνται κανονικῶς δια την ἀντλησιν πετρελαίου και ἐάν χρησι-μοποιουνται ἐνίοτε δια την μετάγγισιν ἢ την ἀντλησιν πετρελαίου καυ-σίμου, θα τοποθετούνται κατάλληλα μέσα δια την ἐναλλαγῆν.

(II) Ἡ παροχή ἐκάστης ἀντλίας πυρκαϊᾶς (ἐκτός τῆς ἀντλίας κινδύνου τῆς ἀπαιτουμένης ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 65 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου) δεόν νὰ εἶναι τοῦλάχιστον ἴση πρὸς τὰ 80 τοῖς ἑκατὸν τοῦ πηλίκου τοῦ προκύπτοντος ἐκ τῆς διαιρέσεως τῆς ὀλικῆς ἀπαιτουμένης παροχῆς διὰ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀπαιτουμένων ἀντλιῶν πυρκαϊᾶς. Ἐν πάσῃ περιπτώσει ἐκάστη ἀντλία θὰ εἶναι ἱκανὴ νὰ τροφοδοτῇ τὰς δύο τοῦλάχιστον ἀπαιτουμένας προβολὰς ὕδατος. Αἱ ἀντλίας αὗται πυρκαϊᾶς θὰ εἶναι ἱκαναὶ νὰ τροφοδοτοῦν τὸ κύριον δίκτυον πυρκαϊᾶς ὑπὸ τὰς ἀπαιτουμένας συνθήκας. Ὄταν ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐγκατεστημένων ἀντλιῶν εἶναι μεγαλύτερος τοῦ ἀπαιτουμένου, ἡ παροχὴ αὐτῶν θὰ τυγχάνῃ τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.

(III) Ὅλαι αἱ ἀντλίας πυρκαϊᾶς θὰ ἐφοδιάζονται δι' ἀσφαλιστικῶν βαλβίδων, ὅταν αὗται δύνανται νὰ ἀναπτύξουν πίεσιν ὑπερβαίνουσαν τὴν ὑπολογισθεῖσαν πίεσιν τῶν σωληνώσεων ὕδατος, τῶν λήψεων πυρκαϊᾶς καὶ τῶν εὐκάμπτων σωλῆνων. Αἱ βαλβίδες αὗται θὰ εἶναι τοποθετημένοι καὶ ρυθμισμένοι κατὰ τρόπον ὥστε νὰ προλαμβάνουν τὴν ὑπερβολικὴν πίεσιν εἰς οἰονδήποτε μέρος τῆς κυρίας σωληνώσεως πυρκαϊᾶς.

(γ) Πίεσις ἐντὸς τῆς Κυρίας Σωληνώσεως Πυρκαϊᾶς.

(I) Ἡ διάμετρος τῆς κυρίας σωληνώσεως καὶ τῶν σωλῆνων τοῦ δικτύου πυρκαϊᾶς θὰ εἶναι ἀρκετὴ ὥστε νὰ ἐξασφαλίζεται ἡ ἱκανοποιητικὴ διοχέτευσις τῆς μεγίστης ἀπαιτουμένης παροχῆς δύο ἀντλιῶν πυρκαϊᾶς συγχρόνως λειτουργουσῶν, ἐκτός τῆς περιπτώσεως φορητῶν πλοίων διὰ τὰ ὁποῖα ἡ διάμετρος ἀπαιτεῖται νὰ εἶναι ἀρκετὴ μόνον διὰ τὴν παροχὴν 140 τόννων ὠριαίως.

(II) Ὄταν δύο ἀντλίας καταθλίβουν συγχρόνως διὰ τῶν ἀκρῶ σωληνίων, τῶν καθοριζομένων εἰς τὴν παράγραφον (ζ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, τὴν ποσότητα τοῦ ὕδατος τὴν καθοριζομένην εἰς τὸ ἐδάφιον (I) τῆς παρούσης παραγράφου, μέσῳ οἰονδήποτε παρακειμένων λήψεων πυρκαϊᾶς, δεόν νὰ τηρῶνται αἱ κατωτέρω ἐλάχισται πιέσεις εἰς ὅλας τὰς λήψεις :

Ἐπιβατηγὰ πλοῖα.

4000 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος καὶ ἄνω.

45 λίτραι ἀνὰ τετραγ. δάκτυλον (ἢ 3,2 χιλιόγραμμα ἀνὰ τετραγ. ἑκατοστόμετρον).

1000 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος καὶ ἄνω, ἀλλὰ κάτω τῶν 4000 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος.

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

Κάτω τῶν 1000 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος.

Κατὰ τὴν ἐγκρισιν τῆς Ἀρχῆς.

Φορητὰ πλοῖα.

6000 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος καὶ ἄνω.

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

1000 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος καὶ ἄνω, ἀλλὰ κάτω τῶν 6000 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος.

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

Κάτω τῶν 1000 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος.

Κατὰ τὴν ἐγκρισιν τῆς Ἀρχῆς.

(δ) Ἀριθμὸς καὶ θέσις Λήψεων Πυρκαϊᾶς.

Ὁ ἀριθμὸς καὶ ἡ θέσις τῶν λήψεων πυρκαϊᾶς θὰ εἶναι τοιαῦται, ὥστε δύο τοῦλάχιστον προβολαὶ ὕδατος, μὴ παρεχόμεναι ἐκ τῆς αὐτῆς λήψεως πυρκαϊᾶς, ἐκ τῶν ὁποῖ-

ων ή μία θα έκτοξεύεται δι' ενός άπλου τεμαχίου εύκάμπτου σωλήνος, να δύνανται να φθάσουν εις οιονδήποτε μέρος του πλοίου κανονικώς προσιτόν εις τους επιβάτας ή τὸ πλήρωμα, όταν τὸ πλοῖον εύρίσκεται ἐν πλῶ.

(ε) Σωληνώσεις και Λήψεις Πυρκαϊᾶς.

(i) Διὰ τὰς κυρίας σωληνώσεις πυρκαϊᾶς δὲν θὰ χρησιμοποιοῦνται ὑλικά ἄτινα προσβάλλονται ὑπὸ τῆς θερμότητος, ἐκτὸς ἐὰν αὐταὶ προστατεύωνται ἱκανοποιητικῶς. Αἱ σωληνώσεις και αἱ λήψεις πυρκαϊᾶς θὰ τοποθετοῦνται κατὰ τρόπον ὥστε οἱ εὐκάμπτοι σωληνες νὰ δύνανται εύκόλως νὰ συνδέωνται ἐπ' αὐτῶν. Ἐπὶ πλοίων, ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐνδέχεται νὰ φορτωθῆ φορτίον ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, αἱ θέσεις τῶν λήψεων πυρκαϊᾶς θὰ εἶναι τοιαῦται ὥστε, νὰ εἶναι πάντοτε εύκόλως προσιταί, αἱ δὲ σωληνώσεις θὰ εἶναι διατεταγμέναι, εις τρόπον ὥστε νὰ ἀποφεύγεται, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, ὁ κίνδυνος βλάβης των ἐκ τοῦ φορτίου τούτου. Ἐκτὸς και ἐὰν προβλέπεται εὐκάμπτος σωλὴν και ἀκροσωληνιον δι' ἐκάστην λήψιν πυρκαϊᾶς ἐπὶ τοῦ πλοίου, δέον νὰ ὑπάρχη πλήρης ἀνταλλακτικὴς μεταξὺ τῶν συνδέσμων τῶν εύκάμπτων σωλήνων και ἀκροσωληνίων.

(ii) Κρουνοὶ ή επιστόμια θὰ τοποθετοῦνται ἐπὶ τῶν σωληνώσεων εις τοιαύτας θέσεις, ὥστε νὰ δύνανται νὰ ἀποσυνδεθῆ οἰσοδήποτε εύκάμπτος σωλὴν καθ' ὃν χρόνον ἀντλία πυρκαϊᾶς εἶναι ἐν λειτουργίᾳ.

(στ) Εὐκάμπτοι Σωλῆνες Πυρκαϊᾶς.

Οἱ εὐκάμπτοι σωλῆνες πυρκαϊᾶς θὰ κατασκευάζωνται ἐξ ὑλικῆς ἐγκεκριμένου ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς και θὰ εἶναι ἀρκετοῦ μήκους, ὥστε νὰ ἐκσφενδονίζουσι προβολὴν ὕδατος εις οιονδήποτε χωρον εις τὸν ὁποῖον ἀπαιτεῖται νὰ χρησιμοποιηθοῦν. Τὸ μέγιστον μήκος αὐτῶν θὰ εἶναι τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς. Ἐκαστος εὐκάμπτος σωλὴν θὰ ἐφοδιάζεται δι' ἀκροσωληνίου και τῶν ἀπαιτουμένων συνδέσμων. Οἱ εὐκάμπτοι σωλῆνες οἵτινες ἀναφέρονται εις τοὺς παρόντας Κανονισμοὺς ὡς «εὐκάμπτοι σωλῆνες πυρκαϊᾶς», δέον ὁμοῦ μετα τῶν ἀναγκαίων ἐξαρτημάτων και ἐργαλείων νὰ εἶναι ἔτοιμοι πρὸς χρῆσιν και τοποθετημένοι εις ἐμφανεῖς θέσεις πλησίον τῶν λήψεων πυρκαϊᾶς ή τῶν συνδέσμων πυρκαϊᾶς.

(ζ) Ἀκροσωλήνια.

(i) Διὰ τοὺς σκοποὺς τοῦ παρόντος Μέρους, αἱ τυποποιημένοι διάμετροι τῶν ἀκροσωληνίων θὰ εἶναι 1/2 δακτύλου (ή 12 χιλιοστόμετρα), 5/8 δακτύλου (ή 16 χιλιοστόμετρα) και 3/4 δακτύλου (ή 20 χιλιοστόμετρα) ή διαμέτρου ὅσον τὸ δυνατόν πλησιεστέρας πρὸς ταύτας. Δύνανται νὰ ἐπιτραπῆ ή χρησιμοποιήσῃς μεγαλειτέρων διαμέτρων, ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν ὅτι θὰ πληροῦνται οἱ ὅροι τοῦ ἔδαφίου (β) (ii) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(ii) Διὰ τοὺς χώρους ἐνδικοιτήσεως και τοὺς ὑπηρετικούς, δὲν ἀπαιτεῖται νὰ χρησιμοποιοῦνται ἀκροσωλήνια διαμέτρου μεγαλειτέρας τοῦ 1/2 δακτύλου (ή 12 χιλιοστομέτρων).

(iii) Διὰ τοὺς χώρους μηχανῶν και τὰς ἐκτεθειμένας εις τὸ ὑπαιθρον θέσεις, ή διάμετρος τοῦ ἀκροσωληνίου θὰ εἶναι τοιαύτη, ὥστε νὰ ἐπιτυγχάνεται ή μεγίστη δυνατὴ παροχή ἐκ δύο προβολῶν ἐκτοξευομένων ὑπὸ τῆς μικροτέρας ἀντλίας και ὑπὸ τὴν ἀναφερομένην εις τὴν παράγραφον (γ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ πίεσιν.

(η) Σύνδεσμος διεθνούς τύπου Συνδέσεως μετὰ τῆς Ξηρᾶς.

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

Ἐξωτερικὴ διάμετρος : 7 δάκτυλοι (ή 178 χιλιοστόμετρα).

Ἐσωτερικὴ διάμετρος : 2.1/2 δάκτυλοι (ή 64 χιλιοστόμετρα).

Διάμετρος κύκλου κοχλιῶν : 5.1/4 δάκτυλοι (ή 132 χιλιοστόμετρα).

Όπαι: 4 όπαι διαμέτρου $3/4$ δακτύλοι (ή 19 χιλιοστομέτρων), ίσαπέχουσαι, συνεχιζόμεναι δι' έγκοπής 19 χιλιοστ. πλάτους μέχρι τής περιφέρειας του περιαιχενίου.

Πάχος περιαιχενίου: $9/16$ δακτύλου (ή 14,5 χιλιοστόμετρα) κατ' ελάχιστον.

Κοχλίοι: 4, έκαστος διαμέτρου $5/8$ δακτύλου (ή 16 χιλιοστομέτρων) και μήκους 2 δακτύλων (ή 50 χιλιοστομέτρων).

Επιφάνεια περιαιχενίου: Επίπεδος

Υλικόν: Οιονδήποτε κατάλληλον διά πίεσιν λειτουργίας 150 λιτρών ανά τετρ. δάκτυλον (ή 10,5 χιλιογράμμων ανά τετρ. έκαστοστόμετρον).

Παρέμβυσμα: Οιονδήποτε κατάλληλον διά πίεσιν λειτουργίας 150 λιτρών ανά τετρ. δάκτυλον (ή 10,5 χιλιογράμμων ανά τετρ. έκαστοστόμετρον).

Ο σύνδεσμος θα κατασκευάζεται έξ ύλικού καταλλήλου διά πίεσιν λειτουργίας 150 λιτρών ανά τετρ. δάκτυλον (ή 10,5 χιλιογράμμων ανά τετρ. έκαστοστόμετρον). Το περιαιχένιον θα έχη επιφάνειαν επίπεδον επί τής μίας πλευράς και επί τής άλλης πλευράς θα έχη μονίμως στερεωμένον επ' αυτής σύνδεσμον όστις θα έφαρμόζη επί των λήψεων πυρκαϊάς ή επί των εύκάμπτων σωλήνων του πλοίου. Ο σύνδεσμος θα φυλάσσεται επί του πλοίου όμοι μεθ' ένός παρεμβύσματος καταλλήλου διά πίεσιν λειτουργίας 150 λιτρών ανά τετρ. δάκτυλον (ή 10,5 χιλιογράμμων ανά τετρ. έκαστοστόμετρον), καθώς και τεσσάρων κοχλιών διαμέτρου $5/8$ δακτύλου ή 16 χιλιοστομέτρων μήκους 2 δακτύλων (ή 50 χιλιοστομέτρων) και όκτώ παρακύκλων.

Κανονισμός 57.

Πυροσβεστήρες (Φορητοί και Σταθεροί).

(α) Πάντες οι πυροσβεστήρες θα είναι έγκεκριμένων τύπων και σχεδίων.

(i) Η περιεκτικότης των απαιτουμένων φορητών πυροσβεστήρων ύγρου δέν θα είναι μεγαλύτερα των 3 γαλλονίων (ή $13.1/2$ λίτρων) και ούχι μικρότερα των 2 γαλλονίων (ή 9 λίτρων). Οι πυροσβεστήρες έτέρου τύπου δέν θα ύπερβαίνουν την ίσοδύναμον δυνατότητα μεταφοράς του πυροσβεστήρος ύγρου των 3 γαλλονίων (ή $13.1/2$ λίτρων) και θα είναι τουλάχιστον ίσοδύναμοι ως προς την απόδοσιν σβέσεως πυρκαϊάς προς τον πυροσβεστήρα τύπου ύγρου των 2 γαλλονίων (ή 9 λίτρων).

(ii) Η Αρχή θα καθορίζη τα ίσοδύναμα των πυροσβεστήρων.

(β) Ο αριθμός των άνταλλακτικών γομώνσεων θα προβλέπεται συμφώνως προς τας ύπό τής Αρχής καθοριζόμενας απαιτήσεις.

(γ) Δέν θα έπιτρέπωνται πυροσβεστήρες περιέχοντες μέσον σβέσεως πυρκαϊάς, τό όποιον είτε άφ' έαυτού ή κατά την χρήσιν άναδίδει άέρια έπιπλαβή εις τα πρόσωπα. Έντός των θαλάμων άσυρμάτων και των χώρων των πινάκων διανομής δύνανται να έπιτρέπωνται πυροσβεστήρες περιέχοντες ούχι περισσότερο του $1/4$ γαλλοίου (1,136 λίτρα) τετραχλωριούχου άνθρακος ή παρεμφερούς μέσου σβέσεως πυρκαϊάς κατά την έγκρισιν τής Αρχής ύπό τον όρον ότι οι πυροσβεστήρες ούτοι θα είναι επί πλέον των έτέρων, των απαιτουμένων ύπό του Μέρους τούτου του παρόντος Κεφαλαίου.

(δ) Οι πυροσβεστήρες θα έξεταζωνται περιοδικώς και θα ύποβάλλωνται εις τας δοκιμάς τας απαιτουμένας ύπό τής Αρχής.

(ε) Έκαστος φορητός πυροσβεστήρ, προοριζόμενος να χρησιμοποιηθῆ εις ώρισμένον χώρον, θα τοποθετῆται πλησίον τής εισόδου του χώρου τούτου.

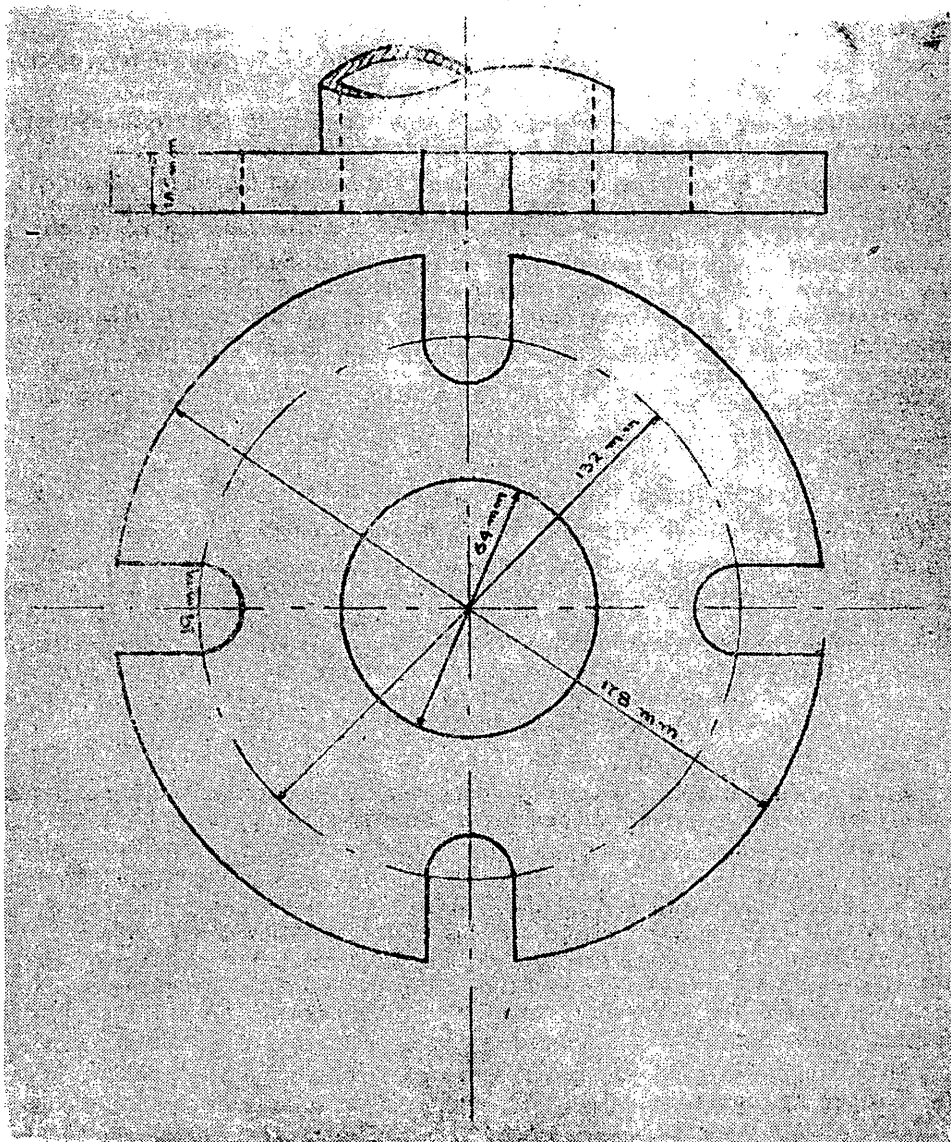
Κανονισμός 58.

Σβέσις Πυρκαϊάς δι' Αερίου ή Ατμού έντός των Χώρων Μηχανών και Φορτίου.

(α) Όταν προβλέπεται έγχυσις άερίου ή άτμου έντός των χώρων μηχανών ή φορτίου προς σβέσιν πυρκαϊάς, αι απαιτούμεναι σωληνώσεις διά την διοχέτευσιν άερίου ή άτμου θα έφοδιάζωνται δι' έπιστομίωv ή κρουνών έλέγχου, άτινα θα το-

ποθετούνται εις 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 ὀδηγοῦνται αἱ σωληνώσεις. Θὰ λαμβάνεται κατάλληλος πρόβλεψις πρὸς

Σύνδεσμος διεθνοῦς τύπου Συνδέσεως μετὰ τῆς ξηρᾶς (Τμήμα πλοίων).



παρεμπόδισιν διοχετεύσεως ἐξ ἀπροσεξίας ἀερίου ἢ ἀτμοῦ εἰς οἰονδήποτε ἄλλο διαμέρισμα. Ὄταν χώροι φορτίου, ἐφωδιασμένοι διὰ μέσου σβέσεως πυρκαϊᾶς, χρησιμοποιοῦνται ὡς χώροι ἐπιβατῶν, ἢ σύνδεσις τούτων μετὰ τοῦ ἀερίου ἢ ἀτμοῦ θὰ ἀπομονοῦται κατὰ τὸν χρόνον χρησιμοποίησεώς των ὡς χώρου ἐπιβατῶν.

(β) Ἡ σωληνώσις θὰ ἔχη τοιαύτην διάταξιν ὥστε νὰ ἐξασφαλίζῃ ἀποτελεσματικὴν διανομὴν τοῦ πυροσβεστικοῦ ἀερίου ἢ ἀτμοῦ. Ὄταν χρησιμοποιῆται ἀτμός ἐντὸς μεγάλων κυτῶν φορτίου θὰ ἐγκαθίστανται δύο τοῦλάχιστον σωλῆνες, ἐκ

των οποίων ό εις εις τό πρωραϊόν και ό έτερος εις τό πρυμναϊόν μέρος του κύτους. Οί σωληνες θα φθάνουν πολύ χαμηλά έντός του κύτους και όσον τό δυνατόν εις απόστασιν από τής πλευράς του πλοίου.

(γ) (i) Όταν χρησιμοποιήται διοξειδίου του άνθρακος ως μέσον σβέσεως πυρκαϊάς έντός χώρων φορτίου, ή διαθέσιμος ποσότης αερίου θα είναι έπαρκής ώστε να διδη ελάχιστον όγκον έλευθέρου αερίου ίσον πρός τὰ 30 τοίς έκατόν του όλικού όγκου του μεγαλύτερου έν τώ πλοίω διαμερίσματος φορτίου του δυναμένου να άπομονωθη διά κλεισίματος.

(ii) Όταν χρησιμοποιήται διοξειδίου του άνθρακος ως μέσον σβέσεως πυρκαϊάς έντός χώρων περιεχόντων λέβητας ή μηχανάς τύπου έσωτερικής καύσεως, ή ποσότης του διοχετευομένου αερίου θα είναι έπαρκής ώστε να διδη ελάχιστην ποσότητα έλευθέρου αερίου ίσην πρός τήν μεγαλύτεραν των άκολουθών ποσοτήτων, είτε :

(1) 40 τοίς έκατόν του όλικού όγκου του μεγίστου διαμερίσματος, όστις όγκος θα περιλαμβάνη τόν φωταγωγόν μέχρι του ύψους εις τό όποϊόν ή όριζοντία έπιφάνεια του φωταγωγού είναι ίση πρός τὰ 40 τοίς έκατόν ή όλιγώτερον τής έπιφανείας του έν λόγω διαμερίσματος, είτε

(2) 35 τοίς έκατόν του όλικού χώρου του μεγίστου διαμερίσματος περιλαμβανομένου του φωταγωγού. Τα άνωτέρω αναφερόμενα ποσοστά δύνανται να μειωθούν άντιστοίχως εις 35 τοίς έκατόν και 30 τοίς έκατόν διά φορτηγά πλοία όλικής χωρητικότητος μικροτέρας των 2.000 κόρων. Επίσης, εάν δύο ή περισσότεροι χώροι περιέχοντες λέβητας ή μηχανάς τύπου έσωτερικής καύσεως δέν είναι έντελώς χωριστοί, θα θεωρούνται ως άποτελούντες έν διαμέρισμα.

(iii) Όταν χρησιμοποιήται διοξειδίου του άνθρακος ως μέσον σβέσεως πυρκαϊάς δι άμφοτέρους τους χώρους φορτίου και χώρους περιέχοντας λέβητας ή μηχανάς τύπου έσωτερικής καύσεως, ή ποσότης του αερίου δέν είναι αναγκαϊόν να είναι μεγαλύτερα τής απαιτουμένης μεγίστης, είτε διά τό μέγιστον διαμέρισμα φορτίου, είτε διά τόν χώρον μηχανών.

(iv) Διά τήν έφαρμογήν τής παρούσης παραγράφου (γ), ό όγκος του αερίου θα υπολογίζεται πρός 9 κυβικούς πόδας ανά λίβραν (ή 0,56 κυβικά μέτρα ανά χιλιόγραμμον).

(v) Όταν χρησιμοποιήται διοξειδίου του άνθρακος ως μέσον σβέσεως πυρκαϊάς διά τους χώρους τους περιέχοντας λέβητας ή μηχανάς τύπου έσωτερικής καύσεως, τό σταθερόν σύστημα σωληνώσεων θα είναι τοιοϋτον ώστε τὰ 85 τοίς έκατόν του αερίου να δύνανται να διοχετεύονται εις τόν χώρον έντός δύο πρώτων λεπτών τής ώρας.

(δ) Όταν χρησιμοποιήται γεννήτρια παραγωγής αδρανούς αερίου εις μίαν σταθεράν έγκατάστασιν παροχής αερίου εις τους χώρους φορτίου, αύτη θα είναι ικανή να παράγη ώριαίως όγκον έλευθέρου αερίου ίσον τουλάχιστον πρός τὰ 25 τοίς έκατόν του όλικού όγκου του οϋτω προστατευομένου μεγίστου διαμερίσματος και διά περίοδον 72 ώρων.

(ε) Όταν χρησιμοποιήται άτμός ως μέσον σβέσεως πυρκαϊάς έντός χώρων φορτίου, ό διατιθέμενος λέβης ή λέβητες πρός παροχήν άτμού θα έχουν ικανότητα άτμοπαραγωγής τουλάχιστον 1 λίβρας άτμού καθ' ώραν ανά 12 κυβικούς πόδας (ή 1 χιλιόγραμμον ανά 0,75 κυβικά μέτρα) του όλικού όγκου του μεγίστου διαμερίσματος φορτίου του πλοίου. Επί πλέον, ή Αρχή δέον να βεβαιωθη ότι ό άτμός θα δύναται να διατεθη άμέσως και δέν θα έξαρτάται τοϋτο εκ τής άφής των λεβήτων και ότι θα δύναται να χορηγήται συνεχώς μέχρι τέλους του πλου εις τήν απαιτουμένην ποσότητα, έπιπροσθέτως του απαιτουμένου άτμού διά τας κανονικάς ανάγκας του πλοίου, περιλαμβανομένης τής προώσεως, και, τέλος, ότι έχει γίνει πρόβλεψις διά τό αναγκαϊόν επί πλέον τροφοδοτικόν ύδωρ πρός άντιμετώπισιν τής απαιτήσεως ταϋτης.

(στ) Θα προβλέπεται ήχητικόν μέσον προειδοποιήσεως περι τής διοχετεύσεως του αερίου εις οϊονδήποτε χώρον έργασίας.

Κανονισμός 59.

Αυτόματον Σύστημα Ραντιστήρος επί Έπιβατηγών Πλοίων.

(α) Πάν αυτόματον σύστημα ραντιστήρος δια την προστασίαν έναντίον πυρκαϊᾶς, ἀπαιτούμενον συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 51 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, θὰ εἶναι εἰς οἰανδήποτε στιγμὴν ἔτοιμον δι' ἄμεσον χρῆσιν καὶ δὲν θὰ ἀπαιτῆται οἰαδήποτε ἐνέργεια ἐκ μέρους τοῦ πληρώματος διὰ τὴν θέσιν εἰς λειτουργίαν. Ὄταν εἶναι ἐγκατεστημένον τοιοῦτον σύστημα, θὰ τηρῆται φορτισμένον εἰς τὴν ἀναγκαίαν πίεσιν καὶ θὰ ὑπάρχη πρόβλεψις διὰ τὴν συνεχῆ παροχὴν ὕδατος.

(β) Τὸ σύστημα θὰ ὑποδιαιρῆται εἰς ἀριθμὸν τμημάτων ἐγκεκριμένων ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς καὶ θὰ προβλέπωνται αὐτόματοι ἀναγγελτήρες, ἵνα ἀναγγέλλουν εἰς ἓνα ἢ περισσότερα κατάλληλα σημεῖα ἢ σταθμούς τὴν ὑπαρξιν ἢ ἔνδειξιν πυρκαϊᾶς, καθὼς καὶ τὴν θέσιν αὐτῆς.

(γ) Ἡ ἀντλία ἢ αἱ ἀντλίαι αἱ τροφοδοτοῦσαι τοὺς ραντιστήρας θὰ εἶναι συνδεδεμέναι κατὰ τρόπον ὥστε νὰ τίθενται αὐτομάτως εἰς λειτουργίαν ὅταν λάβῃ χώραν πῶσις πίεσεως ἐντὸς τοῦ συστήματος. Θὰ ὑπάρχη σύνδεσις μετὰ τῆς κυρίας σωληνώσεως πυρκαϊᾶς τοῦ πλοίου δι' ἑνὸς κοχλιωτοῦ ἐπιστομίου δυναμέου νὰ κλειδωθῇ καὶ ἐνὸς ἀνεπιστρεπτικοῦ ἐπιστομίου.

(δ) Ἐκάστη ἀντλία θὰ εἶναι ἰκανὴ 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 εὐρίσκεται ἐν λειτουργίᾳ.

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

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

(ζ) Ὄταν χρησιμοποιῆται ἡ Μέθοδος II προστασίας ἐναντίον πυρκαϊᾶς εἰς ἐπιβατηγὸν πλοῖον τοῦ ὁποίου τὰ ὑπερκατασκευάσματα εἶναι κατασκευασμένα ἐκ κράματος ἀλουμινίου, τὸ σύνολον τῆς μονάδος, περιλαμβανοῦσης 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 λέβητων 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.

Κανονισμός 60.

Σταθερὸν Σύστημα Σβέσεως Πυρκαϊᾶς δι' Ἄφρου.

(α) Πάν σταθερὸν σύστημα σβέσεως πυρκαϊᾶς δι' ἀφροῦ θὰ πρέπει νὰ παρέχῃ ποσότητα ἀφροῦ ἀρκετὴν ὥστε νὰ καλύπτῃ εἰς πᾶχος 6 δακτύλων (ἢ 15 ἐκατοστομέτρων) τὴν μεγίστην ἐπιφάνειαν ἐπὶ τῆς ὁποίας δύναται νὰ διαχυθῇ πετρελαϊον 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 μετὰ τὴν ἐναρξιν πυρκαϊᾶς.

Κανονισμός 61.

Συστήματα Έλέγχου Πυρκαϊάς.

(α) Πάντα τὰ απαιτούμενα συστήματα έλέγχου πυρκαϊάς θά πρέπει νά δεικνύουν αὐτομάτως τήν ύπαρξιν ή ένδειξιν πυρκαϊάς, καθώς και τήν θέσιν αὐτῆς. Οί ένδεικται θά εἶναι συγκεντρωμένοι, είτε επί τῆς γεφύρας κυβερνήσεως, είτε εἰς άλλους σταθμούς έλέγχου έχοντας άμεσα επικοινωνίαν μετά τῆς γεφύρας. Ἡ Ἄρχή δύναται νά έπιτρέψη τήν κατανομήν τών ένδεικτῶν εἰς διαφόρους σταθμούς.

(β) Εἰς τὰ έπιβατηγά πλοία αἱ ήλεκτρικαί συσκευαί αἱ χρησιμοποιούμεναι διά τήν λειτουργίαν τών απαιτουμένων συστημάτων έλέγχου πυρκαϊάς, θά έχουν δύο χωριστάς πηγάς ένεργείας, ή μία τών όποίων θά εἶναι μία πηγή ένεργείας κινδύνου.

(γ) Τό σύστημα άναγγελίας πυρκαϊάς θά μεταδίδη τόσον φωτεινά όσον και ήχητικά σήματα εἰς τούς κυρίους σταθμούς τούς άναφερομένους εἰς τήν παράγραφον (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. Τά συστήματα έλέγχου διά τούς χώρους φορτίου δέν απαιτεῖται νά έχουν ήχητικά σήματα άναγγελίας πυρκαϊάς.

Κανονισμός 62.

Σταθερά Συστήματα Ραντίσεως Ὑδατος ὑπό Πίεσιν εἰς τὰ Μηχανοστάσια και τὰ Λεβητοστάσια.

(α) Τά σταθερά συστήματα ραντίσεως ὕδατος ὑπό πίεσιν εἰς τὰ λεβητοστάσια τών πετρελαιολεβήτων και τὰ μηχανοστάσια τών μηχανῶν έσωτερικῆς καύσεως θά έφοδιάζονται δι' άκροφυσίων έγκεκριμένου τύπου.

(β) Ὁ αριθμός και ή διάταξις τών άκροφυσίων θά εἶναι τῆς έγκρίσεως τῆς Ἄρχῆς και θά εἶναι τοιαῦτα ὥστε νά εξασφαλίζεται ή άποτελεσματική παροχή ὕδατος εἰς τὰ ὑπό προστασίαν διαμερίσματα. Τά άκροφύσια θά τοποθετοῦνται άνωθεν τών παραπυθμενίδων, τῆς έντερονείας και τών άλλων έπιφανειῶν επί τών όποίων καύσιμον πετρέλαιον δύναται νά διαχυθῆ, καθώς και άνωθεν θέσεων όπου ὑπάρχει σοβαρός κίνδυνος πυρκαϊάς έντός τών λεβητοστασίων και μηχανοστασίων.

(γ) Τό σύστημα δύναται νά ὑποδιαιρηται εἰς τμήματα τών όποίων τὰ κιβώτια διανομῆς θά χειρίζονται έξ εύκόλως προσιτῶν θέσεων κειμένων έξωτερικῶς τών ὑπό προστασίαν χώρων και αίτινες δέν θά άπομονοῦνται ταχέως έξ έκδηλώσεως πυρκαϊάς.

(δ) Τό σύστημα θά τηρηται φορτισμένον εἰς τήν απαιτουμένην πίεσιν και ή τροφοδοτοῦσα άντλία δι' ὕδατος τό σύστημα θά τίθεται αὐτομάτως εἰς λειτουργίαν συνεπεία πτώσεως τῆς πίεσεως έντός τοῦ συστήματος.

(ε) Ἡ άντλία θά εἶναι ίκανή νά τροφοδοτῆ συγχρόνως, εἰς τήν απαιτουμένην πίεσιν, πάντα τὰ τμήματα τοῦ συστήματος έντός οίουδήποτε τών ὑπό προστασίαν διαμερισμάτων. Ἡ άντλία και τὰ μέσα χειρισμοῦ αὐτῆς θά εγκαθίστανται έξωτερικῶς τοῦ ὑπό προστασίαν χώρου ή χώρων. Ἡ ὑπαρξις πυρκαϊάς έντός τοῦ χώρου ή χώρων τών προστατευομένων διά τοῦ συστήματος ραντίσεως δι' ὕδατος, δέν νά μή δύναται νά θέσῃ τό σύστημα έκτός λειτουργίας.

(στ) Θά λαμβάνονται ειδικαί προφυλάξεις αίτινες θά έμποδίζουν τό κλείσιμον τών άκροφυσίων έξ άκαθαρσιῶν τοῦ ὕδατος ή έξ όξειδώσεως τών σωληνώσεων, τών άκροφυσίων, τών έπιστομιῶν και τῆς άντλίας.

Κανονισμός 63.

Ἐξάρτυσις Πυροσβέστου.

(α) Ἡ έξάρτυσις πυροσβέστου θά άποτεληται έκ μιᾶς άναπνευστικῆς συσκευῆς, ένός σωσιβίου ρυματίου, μιᾶς λυχνίας άσφαλείας και ένός πελέκews, ὡς ταῦτα περιγράφονται εἰς τόν παρόντα Κανονισμόν.

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

- (i) Κράνος καπνοῦ ἢ προσωπὶς καπνοῦ, τὰ ὁποῖα θὰ εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ καταλλήλου ἀεραντλίας καὶ σωλῆνος ἀέρος ἐπαρκoῦς μῆκους ὥστε νὰ φθάνη ἀπὸ τοῦ ἀνοικτοῦ καταστρώματος καὶ εἰς ἀρκετὴν ἀπόστασιν ἀπὸ τοῦ στομίου κύτους ἢ θύρας μέχρι οἴουδῆποτε σημείου τῶν κυτῶν φορτίου ἢ τῶν χώρων μηχανῶν. Ἐὰν πρὸς ἐπίτευξιν τούτου ἀπαιτῆται σωλῆν ἀέρος μῆκους ὑπερβαίνοντος τοὺς 120 πόδας (ἢ 36 μέτρα), θὰ ἀντικαθίσταται διὰ μιᾶς αὐτόνομου ἀναπνευστικῆς συσκευῆς ἢ θὰ ἐφοδιάζεται διὰ ταύτης συμπληρωματικῶς κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς, εἴτε
 - (ii) Μία αὐτόνομος ἀναπνευστικὴ συσκευὴ δυναμένη νὰ λειτουργῇ διὰ χρονικὸν διάστημα καθορισθησόμενον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.
- (γ) Ἐκάστη ἀναπνευστικὴ συσκευὴ θὰ ἔχη προσηρτημένον εἰς τὴν ζώνην ἢ εἰς τὸν ἱμάντα δι' εἰδικοῦ κόρακος ἐν σωσίβιον ρυμάτιον ἐπαρκoῦς μῆκους καὶ ἀντοχῆς.
- (δ) Ἡ λυχνία ἀσφαλείας (φορητῆ) θὰ εἶναι ἐγκεκριμένου τύπου. Αἱ λυχνίαι ἀσφαλείας θὰ εἶναι ἠλεκτρικαὶ καὶ θὰ ἔχουν ἐλαχίστην περίοδον καύσεως τριῶν ὥρῶν.
- (ε) Ὁ πέλεκυς θὰ εἶναι τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.

Κανονισμὸς 64.

Διατάξεις Ἀπαιτούμεναι διὰ τὰ Ἐπιβατηγὰ Πλοῖα.

- (α) Περιπολία καὶ ἐλεγχος.
 - (i) 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 ἐνδαιτήσεως ἐπιβατῶν καὶ πληρώματος, ἵνα δύναται οἱ περιπολοῦντες νὰ δίδουν ἀμέσως ἀναγγελίαν εἰς τὴν γέφυραν ἢ εἰς τὸν σταθμὸν ἐλέγχου πυρκαϊᾶς.
 - (ii) Θὰ προβλέπεται ἐγκεκριμένον σύστημα ἀναγγελίας ἢ σύστημα ἐλέγχου πυρκαϊᾶς, τὸ ὁποῖον θὰ ἀναγγέλλῃ αὐτομάτως εἰς ἓνα ἢ περισσότερα σημεῖα ἢ σταθμοὺς ἐλέγχου, ὅπου οἱ ἀξιωματικοὶ καὶ τὸ πλήρωμα θὰ δύναται νὰ ἀντιληφθῶσιν ὅσον τὸ δυνατόν ταχύτερον τὴν ὑπαρξιν ἢ ἐκδήλωσιν πυρκαϊᾶς καὶ τὴν θέσιν αὐτῆς εἰς οἴονδῆποτε μέρος τοῦ πλοίου, τὸ ὁποῖον κατὰ τὴν γνώμην τῆς Ἀρχῆς δὲν εἶναι προσιτὸν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν περιπολίας, ἐκτὸς ἐὰν ἤθελον ἀποδειχθῆ, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς, ὅτι τὸ πλοῖον ἐκτελεῖ πλόας τοιαύτης μικρᾶς διαρκείας, ὥστε νὰ μὴ δικαιολογῆται ἡ ἐφαρμογὴ τῆς παρούσης διατάξεως.
- (β) Ἀντλίας Πυρκαϊᾶς καὶ Σωληνώσεις Ὑδατος.

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

 - (i) Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον ὀλικῆς χωρητικότητος 4.000 κόρων καὶ ἄνω, θὰ ἐφοδιάζεται διὰ τριῶν τοῦλάχιστον ἀντλιῶν πυρκαϊᾶς ἐχουσῶν ἀνεξάρτητον κίνησιν, ἕκαστον δὲ ἐπιβατηγὸν πλοῖον ὀλικῆς χωρητικότητος μικροτέρας τῶν 4.000 κόρων διὰ δύο τοῦλάχιστον τοιοῦτων ἀντλιῶν πυρκαϊᾶς.
 - (ii) Εἰς ἐπιβατηγὸν πλοῖον ὀλικῆς 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 ἐν οἴονδῆποτε διαμέρισμα δὲν θὰ θέσῃ ἐκτὸς λειτουργίας πάσας τὰς ἀντλίας πυρκαϊᾶς.
 - (iii) Εἰς ἐπιβατηγὸν πλοῖον ὀλικῆς χωρητικότητος μικροτέρας τῶν 1.000 κόρων, αἱ διατάξεις θὰ εἶναι κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς.

(γ) Λήψεις Πυρκαϊάς, Εύκαμπτοι Σωλήνες και Ἀκροσωλήνια.

- (i) Πάν ἐπιβατηγὸν πλοῖον θὰ ἐφοδιάζεται δι' ἀριθμοῦ εὐκάμπτων σωλήνων, ὅσους ἡ Ἀρχὴ ἤθελε κρίνει ἐπαρκεῖς. Θὰ ὑπάρχη εἰς τοῦλάχιστον εὐκάμπτος σωλήν δι' ἐκάστην τῶν λήψεων πυρκαϊᾶς τῶν ἀπαιτουμένων ὑπὸ τῆς παραγράφου (δ) τοῦ Κανονισμοῦ 56 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καὶ οἱ εὐκάμπτοι οὗτοι σωλήνες θὰ χρησιμοποιοῦνται μόνον διὰ τὸν σκοπὸν σβέσεως πυρκαϊᾶς ἢ διὰ τὴν δοκιμὴν τῶν συσκευῶν σβέσεως πυρκαϊᾶς κατὰ τὰ γυμνάσια πυρκαϊᾶς καὶ τὰς ἐπιθεωρήσεις.
- (ii) Εἰς τοὺς χώρους ἐνδαιτήσεως, ὑπηρετικῶν καὶ μηχανῶν, ὁ ἀριθμὸς καὶ ἡ θέσις τῶν λήψεων πυρκαϊᾶς θὰ εἶναι τοιαῦτα ὥστε νὰ πληροῦνται αἱ ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (δ) τοῦ Κανονισμοῦ 56 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ὅταν πᾶσαι αἱ στεγαναὶ θύραι καὶ πᾶσαι αἱ θύραι ἐπὶ τῶν διαφραγμάτων τῶν κατακορύφων κυρίων ζωνῶν πυρκαϊᾶς εἶναι κλεισταί.
- (iii) Εἰς πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον ἢ διάταξις θὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε δύο τοῦλάχιστον προβολαὶ ὕδατος νὰ δύναται νὰ φθάνουν εἰς οἷονδῆποτε σημεῖον χώρου φορτίου ὅταν οὗτος εἶναι κενός.
- (iv) Πᾶσαι αἱ λήψεις πυρκαϊᾶς ἐντὸς τῶν μηχανοστασίων τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, ἐχόντων πετρελαιολέβητας ἢ μηχανὰς προώσεως τύπου ἐσωτερικῆς καύσεως, θὰ εἶναι ἐφωδιασμένοι 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 διεθνoῦς τύπου Συνδέσεως μετὰ τῆς Ξηρᾶς.

- (i) Πάν ἐπιβατηγὸν πλοῖον ὀλικῆς χωρητικότητος 1.000 κόρων καὶ ἄνω, θὰ ἐφοδιάζεται δι' ἐνὸς τοῦλάχιστον διεθνoῦς συνδέσμου συνδέσεως μετὰ ξηρᾶς, πληροῦντος τὸν Κανονισμὸν 56 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.
- (ii) Θὰ ὑπάρχη δυνατότης ὥστε ἡ σύνδεσις αὕτη νὰ χρησιμοποιηθῆται εἰς ἑκατέραν τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου.

(ε) Φορητοὶ Πυροσβεστήρες ἐντὸς Χώρων Ἐνδαιτήσεως καὶ Ὑπηρετικῶν.

Πάν ἐπιβατηγὸν πλοῖον θὰ ἐφοδιάζεται ἐντὸς τῶν χώρων ἐνδαιτήσεως καὶ τῶν ὑπηρετικῶν χώρων, διὰ φορητῶν πυροσβεστήρων ἐγκεκριμένου τύπου, τὸν ὁποῖον ἡ Ἀρχὴ κρίνει κατάλληλον, καὶ εἰς ἐπαρκῆ ἀριθμὸν.

(στ) Σταθερὸν Σύστημα Σβέσεως Πυρκαϊᾶς δι' Ἀερίου ἐντὸς Χώρων Φορτίου.

- (i) Οἱ χώροι φορτίου τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος 1.000 κόρων καὶ ἄνω θὰ προστατεύωνται διὰ σταθεροῦ συστήματος σβέσεως πυρκαϊᾶς δι' ἀερίου, πληροῦντος τοὺς ὅρους τοῦ Κανονισμοῦ 58 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.
- (ii) Ὅταν ἀποδεικνύεται, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς, ὅτι ἐπιβατηγὸν πλοῖον ἐκτελεῖ πλόας μικρᾶς διαρκείας, ὥστε νὰ μὴ κρίνεται εὐλόγος ἡ ἐφαρμογὴ τῶν ἀπαιτουμένων ὑπὸ τοῦ ἐδαφίου (i) τῆς παρούσης παραγράφου, καθὼς καὶ εἰς ἐπιβατηγὰ πλοῖα ὀλικῆς χωρητικότητος μικροτέρας τῶν 1.000 κόρων, αἱ ἀντιστοιχοὶ διατάξεις ἐντὸς τῶν χώρων φορτίου θὰ τυγχάνουν τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.

(ζ) Συσκευαὶ Σβέσεως Πυρκαϊᾶς ἐντὸς Λεβητοστασίων κ.λ.π.

Ἐπὶ τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, οἱ χώροι ἐντὸς τῶν ὁποίων εὐρίσκονται οἱ κύριοι ἢ οἱ βοηθητικοὶ πετρελαιολέβητες ἢ οἱ χώροι οἱ περιέχοντες τὰ μηχανήματα διὰ τὴν καῦσιν τοῦ πετρελαίου ἢ τὰς δεξαμενὰς κατακαθίσεως τοῦ πετρελαίου, θὰ διέπωνται ὑπὸ τῶν κατωτέρω διατάξεων :

- (i) Θὰ ὑπάρχη μία οἰαδήποτε τῶν κατωτέρω σταθερῶν ἐγκαταστάσεων σβέσεως πυρκαϊᾶς :

(1) Ἐν σύστημα ραντίσεως ὕδατος ὑπὸ πίεσιν πληροῦν τοὺς ὅρους τοῦ Κανονισμοῦ 62 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(2) Μία ἐγκατάστασις σβέσεως πυρκαϊᾶς δι' ἀερίου πληροῦσα τοὺς ὅρους τοῦ Κανονισμοῦ 58 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(3) Μία σταθερά εγκατάσταση σβέσεως πυρκαϊάς δι' άφροϋ πληροϋσα τους όρους του Κανονισμού 60 του παρόντος Κεφαλαίου. (Η Άρχη δύναται να απαιτήσει σταθεράν ή φορητήν διάταξιν δια ράντισιν υπό πίεσιν ή δι' άφροϋ προς αντιμετώπισιν πυρκαϊάς άνωθεν των έλασμάτων του δαπέδου του κύτους).

Είς εκάστην περίπτωσιν, εάν τα μηχανοστάσια και τα λεβητοστάσια δέν είναι έντελώς κεχωρισμένα, ή εάν πετρέλαιον καύσιμον δύναται να διαρρεύση εκ του λεβητοστασίου έντός των κυτών του μηχανοστασίου, τó σύνολον των μηχανοστασίων και λεβητοστασίων θα θεωρηται ως έν διαμέρισμα.

- (ii) Θα υπάρχουν δύο τουλάχιστον φορητοί πυροσβεστήρες, έγκεκριμένου τύπου, παρέχοντες άφρον ή έτερον έγκεκριμένον κατάλληλον μέσον δια την σβέσιν πυρκαϊάς πετρελαίου, είς έκαστον χώρον ύπηρετήσεως λεβήτων εκάστου λεβητοστασίου και είς έκαστον χώρον είς τόν όποιον ύπάρχει μέρος τής εγκαταστάσεως καύσεως πετρελαίου. Θα ύπάρχη είς τουλάχιστον πυροσβεστήρ άφροϋ, έγκεκριμένου τύπου, περιεκτικότητος τουλάχιστον 30 γαλλονίων (ή 136 λίτρων) ή ίσοδυνάμου, έντός εκάστου λεβητοστασίου. Οί πυροσβεστήρες οϋτοι θα έφοδιάζωνται δι' εύκάμπτων σωλήνων επί εξελίκτρων δια να δύνανται να φθάνουν είς οιονδήποτε μέρος του λεβητοστασίου και είς τους χώρους τους περιλαμβάνοντας οιονδήποτε μέρος των εγκαταστάσεων, σχετικών προς τó πετρέλαιον καύσεως.
- (iii) Έντός εκάστου χώρου ύπηρετήσεως λεβήτων θα ύπάρχη δοχείον περιέχον άμμον, πριονίδια έμβεβαπτισμένα είς νάτριον ή άλλο έγκεκριμένον ξηρόν ύλικόν και είς ποσότητα την όποιαν ήθελε καθορίσει ή Άρχη. Έναλλακτικώς, δύναται τούτο να αντικατασταθί δι' ένός φορητού πυροσβεστήρος έγκεκριμένου τύπου.

(η) Συσκευαί Σβέσεως Πυρκαϊάς έντός Χώρων περιεχόντων Μηχανάς Τύπου έσωτερικής Καύσεως.

Όταν χρησιμοποιούνται μηχαναί τύπου έσωτερικής καύσεως, είτε (1) δια κυρίαν πρόωσιν ή (2) δια βοηθητικούς σκοπούς, όλικής ίπποδυνάμεως οϋχι μικροτέρας των 1.000 b.h.p. επί έπιβατηγών πλοίων, θα προβλέπωνται αί κατωτέρω διατάξεις :

- (i) Θα ύπάρχη μία των σταθερών εγκαταστάσεων των απαιτουμένων υπό του έδαφίου (ζ) (1) του παρόντος Κανονισμού.
- (ii) Θα ύπάρχη έντός εκάστου χώρου μηχανών είς πυροσβεστήρ άφροϋ, έγκεκριμένου τύπου, περιεκτικότητος οϋχι μικροτέρας των 10 γαλλονίων (ή 45 λίτρων) ή ίσοδυνάμου, καθώς επίσης ανά είς φορητός πυροσβεστήρ άφροϋ έγκεκριμένου τύπου ανά 1.000 b.h.p. των μηχανών ή μέρος τής ισχύος ταύτης. Ό όλικός όμως αριθμός των φορητών πυροσβεστήρων τούτων δέν θα είναι κατώτερος των δύο και δέν απαιτείται να ύπερβαίνη τους έξ.

(θ) Διατάξεις σβέσεως Πυρκαϊάς έντός Χώρων περιεχόντων Άτμοστροβίλους και μη απαιτούντων Σταθεράς Έγκαταστάσεις.

Η Άρχη θα εξατάση ειδικώς τας απαιτουμένας διατάξεις σβέσεως πυρκαϊάς έντός χώρων περιλαμβανόντων άτμοστροβίλους οίτινες χωρίζονται από τα λεβητοστάσια δια στεγανών διαφραγμάτων.

(1) Έξαρτήσεις Πυροσβέστου.

Πάν έπιβατηγόν πλοϊον θα φέρη δύο τουλάχιστον έξαρτήσεις πυροσβέστου, εκάστης πληρούσης τας απαιτήσεις του Κανονισμού 63 του παρόντος Κεφαλαίου. Όταν τó πλοϊον έχη όλικήν χωρητικότητα ύπερβαίνουσαν τους 10.000 κόρους, θα φέρωνται τρεις τουλάχιστον έξαρτήσεις και όταν ύπερβαίνη τους 20.000 κόρους θα φέρωνται τέσσαρες τουλάχιστον έξαρτήσεις. Αί έξαρτήσεις αϋται θα εύρίσκωνται είς θέσεις έπαρκώς άπομεμακρυσμένας μεταξύ των και θα είναι έτοιμαί προς χρήσιν.

Κανονισμός 65.

Απαιτήσεις δια Φορτηγά Πλοία.

(α) Έφαρμογή.

Όταν λόγω του όριου της ελάχιστης όλικης χωρητικότητας τα μικρότερα πλοία εις τα οποία εφαρμόζονται οι παρόντες Κανονισμοί, δέν καλύπτονται υπό ειδικών απαιτήσεων, αι διατάξεις δια τόν έλεγχον και την σβέσιν πυρκαϊᾶς θα είναι κατά την κρίσιν τῆς Ἀρχῆς.

(β) Ἄντλια Πυρκαϊᾶς και Σωληνώσεις Πυρκαϊᾶς.

Πάν φορτηγόν πλοῖον θα έφοδιάζεται δι' άντλιών, σωληνώσεων ύδατος, λήψεων πυρκαϊᾶς και εύκάμπτων σωλήνων πληρούντων τόν Κανονισμόν 56 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, καθώς και τας κατωτέρω απαιτήσεις :

- (i) Πάν φορτηγόν πλοῖον όλικῆς χωρητικότητας 1.000 κόρων και άνω θα έφοδιάζεται δια δύο άντλιών έχουσών ανεξάρτητον κίνησιν.
- (ii) Ἐπί φορτηγοῦ πλοίου όλικῆς χωρητικότητας 1.000 κόρων και άνω, έάν πυρκαϊά εις οίονδήποτε διαμέρισμα δύναται να θέση πάσας τας άντλιας έκτός λειτουργίας, δέον να ύπάρχη έτερον έναλλακτικόν μέσον επί τοῦ πλοίου δια την σβέσιν τῆς πυρκαϊᾶς. Εἰς φορτηγόν πλοῖον όλικῆς χωρητικότητας 2.000 κόρων και άνω τó έναλλακτικόν τοῦτο μέσον θα εἶναι μία μόνιμος άντλία κινδύνου, έχουσα ανεξάρτητον κίνησιν. Ἡ άντλία αὔτη κινδύνου θα εἶναι ικανή να έκτοξεύη δύο προβολᾶς ύδατος κατά την έγκρισιν τῆς Ἀρχῆς.

(γ) Λήψεις Πυρκαϊᾶς, Εύκαμπτοι Σωλήνες και Ἀκροσωλήνια.

- (i) Εἰς φορτηγά πλοία όλικῆς χωρητικότητας 1.000 κόρων και άνω, ó αριθμός τών εύκάμπτων σωλήνων δια τών οποίων θα έφοδιάζωνται, έκάστου πλήρους μετά τών συνδέσεων και τών άκροσωληνίων, θα εἶναι εις άνα 100 πόδας μήκους πλοίου και εις άνταλλακτικός, αλλά εις ουδεμίαν περίπτωση μικρότερος τών πέντε έν συνόλω. Ὁ αριθμός οὔτος δέν περιλαμβάνει τούς εύκάμπτους σωλήνας τούς απαιτουμένους εις οίονδήποτε μηχανοστάσιον ἢ λεβητοστάσιον. Ἡ Ἀρχή δύναται να αύξηση τόν αριθμόν τών απαιτουμένων εύκάμπτων σωλήνων ώστε να εξασφαλίζεται ότι ύπάρχει, έν παντί χρόνω, άρκετός αριθμός τοιούτων και εις προσιτήν θέσιν, λαμβανομένου υπ' όψιν τοῦ τύπου τοῦ πλοίου και τῆς φύσεως τῆς έκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου.
 - (ii) Ἐντός τών χώρων ένδιαιτήσεως και τών μηχανών, ó αριθμός και ἡ θέση λήψεων πυρκαϊᾶς θα εἶναι τοιαῦτα ώστε να πληροῦν τας απαιτήσεις τῆς παραγράφου (δ) τοῦ Κανονισμοῦ 56 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.
 - (iii) Εἰς τα φορτηγά πλοία αι διατάξεις θα εἶναι τοιαῦται ώστε δύο τουλάχιστον προβολαί ύδατος να δύνανται να φθάσουν εις οίονδήποτε μέρος παντός χώρου φορτίου όταν οὔτος εἶναι κενός.
 - (iv) Ὅλαι αι λήψεις πυρκαϊᾶς έντός τών χώρων μηχανών τών φορτηγών πλοίων έχόντων πετρελαιολέβητας ἢ προωπηρίους μηχανᾶς τύπου έσωτερικῆς καύσεως, θα έφοδιάζωνται δι' εύκάμπτων σωλήνων έχόντων, επί πλέον τών άκροσωληνίων τών απαιτουμένων υπό τῆς παραγράφου (ς) τοῦ Κανονισμοῦ 56 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, άκροσωλήνια κατάλληλα δια την έκτόξευσιν ύδατος επί πετρελαίου, ἢ έναλλακτικώς άκροσωλήνια δι' άμφοτέρους τούς σκοπούς.
- (δ) Σύνδεσμος διεθνούς τύπου Συνδέσεως μετά τῆς Ξηράς.
- (i) Πάν φορτηγόν πλοῖον όλικῆς χωρητικότητας 1.000 κόρων και άνω θα έφοδιάζεται δι' ένός τουλάχιστον συνδέσμου διεθνούς τύπου συνδέσεως μετά τῆς ξηράς, όστις θα πληροῖ τούς όρους τοῦ Κανονισμοῦ 56 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.
 - (ii) Θα ύπάρχη δυνατότης ώστε ἡ σύνδεσις αὔτη να χρησιμοποιήται εις έκατέραν τών πλευρῶν τοῦ πλοίου.

(ε) Φορητοί Πυροσβεστήρες εντός Χώρων Ένδειατήσεως και Ύπηρετικών.

Πάν φορητόν πλοῖον θὰ ἐφοδιάζεται ἐντὸς τῶν χώρων ἐνδειατήσεως 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 ὀλικῆς χωρητικότητος 1.000 κόρων καὶ ἄνω.

(στ) Σύστημα Μονίμου Ἐγκαταστάσεως Σβέσεως Πυρκαϊᾶς δι' Ἀερίου ἐντὸς Χώρου Φορτίου.

- (i) Οἱ χώροι φορτίου πλοίων ὀλικῆς 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.
- (ii) Εἰς τὰ δεξαμενόπλοια, ἐγκαταστάσεις διοχετεύουσαι ἀφρόν ἐσωτερικῶς καὶ ἐξωτερικῶς τῶν πετρελαιοδεξαμενῶν, δύναται νὰ γίνουσι παραδεκταὶ ὡς κατάλληλον ἐναλλακτικὸν τοῦ ἀερίου ἢ τοῦ ἀτμοῦ. Αἱ λεπτομέρειαι τοιαύτης ἐγκαταστάσεως θὰ τυγχάνουσι τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.
- (iii) Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἀπαλλάξῃ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ἀπαιτήσεων τῶν ἐδαφίων (i) καὶ (ii) τῆς παραγράφου ταύτης εἰς τὰ κύτῃ 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 κύτῃ φορτίου.
 - (2) Ἐὰν τὸ πλοῖον ἔχῃ κατασκευασθῆ καὶ προορίζεται ἀποκλειστικῶς διὰ μεταφορὰν τοιούτων φορτίων, ὡς μεταλλεύματα, γαϊάνθρακας ἢ σιτηρά.
 - (3) Ὅταν ἀποδεικνύεται κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς ὅτι τὸ πλοῖον ἐκτελεῖ πλόας τοιαύτης μικρᾶς διάρκειας ὥστε νὰ μὴ θεωρητῆαι εὐλόγος ἢ ἐφαρμογὴ τῆς ἀπαιτήσεως ταύτης.
- (iv) Ἐπὶ πλέον τῆς ὑποχρέωσεως νὰ πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ τούτου, πᾶν φορητόν 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 ἀκολουθούσας ἀπαιτήσεις:
 - (1) Δὲν θὰ χρησιμοποιεῖται ἀτμὸς πρὸς τὸν σκοπὸν σβέσεως πυρκαϊᾶς ἐντὸς οἰουδήποτε 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 ἄνωθεν αὐτοῦ. Ὅλος ὁ χώρος ὑποφράγματος σέλτερντεκ, ὅστις δὲν ὑποδιαιρεῖται δι' ἐγκαρσίων χαλυβδίνων διαφραγμάτων, τῶν ὁποίων τὰ ἀνοίγματα δύναται νὰ κλείωνται διὰ χαλυβδίνων ἐλασμάτων, θεωρεῖται ὡς ἐν διαμέρισμα διὰ τὸν σκοπὸν ἐφαρμογῆς τοῦ ἐδαφίου τούτου. Ὅταν ὑπάρχουσι ἐγκάρσια χαλύβδινα διαφράγματα μετὰ ἀνοιγμάτων κλειομένων διὰ χαλυβδίνων ἐλασμάτων, οἱ περιλαμβανόμενοι χώροι εἰς τὸ κατὰστρωμα σέλτερντεκ δύναται 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 χώρον φορτίου.

(^α) Συσκευαί Σβέσεως Πυρκαϊᾶς ἐντὸς Λεβητοστασιῶν κ.λ.π.

Εἰς τὰ φορητὰ πλοῖα ὀλικῆς χωρητικότητος 1.000 κόρων καὶ ἄνω καὶ εἰς τοὺς χώρους εἰς τοὺς ὁποίους εἶναι ἐγκατεστημένοι κύριοι ἢ βοηθητικοὶ πετρελαιο-λέβητες ἢ εἰς τοὺς χώρους τοὺς περιέχοντας τὰ μηχανήματα καύσεως πετρελαίου θὰ προβλέπωνται αἱ ἀκόλουθοι διατάξεις :

(i) Θὰ ὑπάρχη μία οἰαδήποτε τῶν κατωτέρω μονίμων ἐγκαταστάσεων σβέσεως πυρκαϊᾶς :

(1) Ἐν σύστημα ραντίσεως ὕδατος ὑπὸ πίεσιν, τὸ ὁποῖον θὰ πληροῖ τοὺς ὅρους τοῦ Κανονισμοῦ 62 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(2) Μία ἐγκατάστασις σβέσεως πυρκαϊᾶς δι' ἀερίου, ἢ ὁποία θὰ πληροῖ τοὺς ὅρους τοῦ Κανονισμοῦ 58 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(3) Μία μόνιμος ἐγκατάστασις ἀφροῦ, ἣτις 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 ἐκάστην 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 μηχανοστασίου καὶ λεβητοστασίου θὰ θεωρῆται ὡς ἓν διαμέρισμα.

(ii) Θὰ ὑπάρχουν δύο τοῦλάχιστον φορητοὶ πυροσβεστήρες ἐγκεκριμένου τύπου, ἀφροῦ ἢ ἄλλου ἐγκεκριμένου καταλλήλου μέσου διὰ τὴν σβέσιν πυρκαϊᾶς πετρελαίου, εἰς ἕκαστον χώρον ὑπηρετήσεως λεβήτων ἐκάστου λεβητοστασίου καὶ εἰς ἕκαστον χώρον εἰς τὸν ὁποῖον ὑπάρχει μέρος τῆς ἐγκαταστάσεως καύσεως πετρελαίου. Ἐπιπροσθέτως, θὰ ὑπάρχη εἰς τοῦλάχιστον πυροσβεστήρ τῶν αὐτῶν χαρακτηριστικῶν, περιεκτικότητος 2 γαλλονίων (ἢ 9 λίτρων) δι' ἕκαστον καυστήρα, ἢ δὲ ὀλικῇ περιεκτικότητος τοῦ ἐπιπροσθέτου ἢ ἐπιπροσθέτων πυροσβεστήρων δὲν ἀπαιτεῖται νὰ ὑπερβαίῃ τὰ 10 γαλλόνια (ἢ 45 λίτρα) δι' ἕκαστον λεβητοστάσιον.

(iii) Ἐντὸς ἐκάστου χώρου ὑπηρετήσεως λεβήτων θὰ ὑπάρχη δοχεῖον περιέχον ἄμμον, πριονίδια ἐμβεβαπτισμένα εἰς νάτριον ἢ ἄλλον ἐγκεκριμένον ζηρὸν ὑλικὸν καὶ εἰς ποσότητα τὴν ὁποίαν ἤθελε καθορίσει ἡ Ἀρχή. Ἐναλλακτικῶς, δύναται τοῦτο νὰ ἀντικατασταθῇ δι' ἐνὸς φορητοῦ πυροσβεστήρος ἐγκεκριμένου τύπου.

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

Ὅταν χρησιμοποιοῦνται μηχαναὶ ἐσωτερικῆς καύσεως, εἴτε (1) διὰ κυρίαν πρόωσιν ἢ (2) διὰ βοηθητικούς σκοποὺς ὀλικῆς ἰπποδυναμείας οὐχὶ μικροτέρας τῶν 1.000 h.p. εἰς φορητὸν πλοῖον ὀλικῆς χωρητικότητος 1.000 κόρων καὶ ἄνω, θὰ προβλέπωνται αἱ κατωτέρω διατάξεις :

(i) Θὰ ὑπάρχη μία τῶν Μονίμων ἐγκαταστάσεων τῶν ἀπαιτουμένων ὑπὸ τοῦ ἐδαφίου (ζ) (i) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(ii) Θὰ ὑπάρχη ἐντὸς ἐκάστου χώρου μηχανῶν εἰς πυροσβεστήρ ἀφροῦ ἐγκεκριμένου τύπου, περιεκτικότητος οὐχὶ μικροτέρας τῶν 10 γαλλονίων (ἢ 45 λίτρων) ἢ ἰσοδυναμοῦ, καθὼς ἐπίσης εἰς φορητὸς πυροσβεστήρ ἀφροῦ ἐγκεκριμένου τύπου, ἀνὰ 1.000 h.p. τῶν μηχανῶν ἢ μέρος τῆς ἰσχύος ταύτης. Ὁ ὀλικὸς ὅμως ἀριθμὸς τῶν φορητῶν πυροσβεστήρων τούτων δὲν θὰ εἶναι κατώτερος τῶν δύο καὶ δὲν ἀπαιτεῖται νὰ ὑπερβαίῃ τοὺς ἕξ.

(θ) Διατάξεις Σβέσεως Πυρκαϊᾶς ἐντὸς Χώρων περιεχόντων Ἀτμοστροβίλους καὶ μὴ ἀπαιτούντων Μονίμους ἐγκαταστάσεις.

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

(ι) Ἐξάρτυσις Πυροσβέστου.

Πᾶν φορτηγὸν πλοῖον θὰ φέρῃ μίαν τοῦλάχιστον ἐξάρτυσιν πυροσβέστου πληροῦσαν τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 63 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

Κανονισμὸς 66.

Δυνατότης Ἀμέσου Χρησιμοποίησεως τῶν Συσκευῶν Σβέσεως Πυρκαϊᾶς.

Αἱ συσκευαὶ σβέσεως πυρκαϊᾶς ἐπὶ τῶν νέων καὶ τῶν ὑπαρχόντων ἐπιβατηγῶν πλοίων καὶ ἐπὶ φορτηγῶν πλοίων θὰ τηροῦνται εἰς καλὴν κατάστασιν καὶ θὰ εἶναι ἔτοιμα πρὸς ἄμεσον χρῆσιν ἀνὰ πάντα χρόνον κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ.

Κανονισμὸς 67.

Ἀποδοχὴ Ἴσοδυνάμων.

Ὅπου εἰς τὸ παρὸν Μέρος τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καθορίζεται εἰδικὸς τύπος συσκευῆς, ἐφοδίου, μέσου σβέσεως πυρκαϊᾶς ἢ διατάξεως, δύναται νὰ ἐπιτραπῇ ἕτερος τύπος συσκευῆς κ.λ.π., ὑπὸ τὴν πρόβλεψιν ὅτι ἡ Ἀρχὴ ἤθελε πεισθῆ ὅτι ταῦτα δὲν εἶναι μικροτέρας ἀποδόσεως.

ΜΕΡΟΣ ΣΤ'.—ΓΕΝΙΚΑΙ ΠΡΟΦΥΛΑΞΕΙΣ ΠΥΡΚΑΪΑΣ

(Τὸ Μέρος ΣΤ' ἐφαρμόζεται εἰς τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα καὶ τὰ φορτηγὰ πλοῖα).

Κανονισμὸς 68.

Μέσα διαφυγῆς.

(α) Ἐπιβατηγὰ Πλοῖα.

(i) Ἐντὸς καὶ ἐξ ὄλων τῶν χώρων ἐνδικοιτήσεως 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 κατὰστρωμα ἐπιβιβάσεως ἐπὶ τῶν σωσιβίων λέμβων. Ἰδιαιτέρως θὰ λαμβάνωνται αἱ κάτωθι προφυλάξεις:

(1) Δύο μέσα διαφυγῆς, τὸ ἐν τοῦλάχιστον τῶν ὁποίων θὰ εἶναι ἐλεύθερον στεγανῶν θυρῶν, θὰ προβλέπωνται δι' ἕκαστον στεγανὸν διαμέρισμα ἢ ὁμοίως περιορισμένου χώρου ἢ συγκροτήματος χώρων κάτωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν. Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἀπαλλάξῃ τοῦ ἐνός ἐκ τῶν μέσων τούτων, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς φύσεως καὶ τῆς θέσεως τῶν ἀφορώντων χώρων καὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν προσώπων τὰ ὁποῖα κανονικῶς δύναται νὰ ἐνδικοιτῶνται ἢ νὰ ἀπασχολοῦνται ἐκεῖ.

(2) Ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν θὰ ὑπάρχουν δύο τοῦλάχιστον μέσα διαφυγῆς ἐξ ἑκάστης κυρίας κατακόρυφου ζώνης ἢ ἄλλου ὁμοίως περιορισμένου χώρου ἢ συγκροτήματος χώρων, ἐκ τῶν ὁποίων τὸ ἐν τοῦλάχιστον θὰ δίδῃ πρόσβασιν εἰς κλίμακα ἥτις συνιστᾷ κατακόρυφον διέξοδον.

(3) Τὸ ἐν τοῦλάχιστον μέσον διαφυγῆς θὰ εἶναι διὰ μέσου μιᾶς εὐκόλως προσιτῆς κλίμακος μετὰ περιφράγματος, τὸ ὁποῖον θὰ προβλέπη, 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.

- (ii) Ἐντὸς τῶν χώρων μηχανῶν θὰ προβλέπωνται δύο μέσα διαφυγῆς, ἐξ ἑκάστου μηχανοστασίου, σήραγγος ἀξόνων καὶ λεβητοστασίου, τὸ ἓν ἐκ τῶν ὁποίων δύναται νὰ εἶναι μία στεγανὴ θύρα. Ἐντὸς τῶν χώρων μηχανῶν, ὅταν δὲν ὑπάρχη στεγανὴ θύρα, τὰ δύο μέσα διαφυγῆς θὰ συνίστανται ἐκ δύο συγκροτημάτων κλιμάκων χαλυβδίνων, εἰς ὅσον τὸ δυνατόν μεγαλειτέραν μεταξὺ αὐτῶν ἀπόστασιν, αἰτίνες θὰ ἄγουν εἰς τὰς θύρας ἐπὶ τοῦ φωταγωγοῦ τοῦ μηχανοστασίου, ὁμοίως κεχωρισμένων μεταξὺ των καὶ διὰ τῶν ὁποίων θὰ προβλέπεται διαφυγὴ πρὸς τὸ κατὰστρωμα ἐπιβιβάσεως ἐπὶ τῶν λέμβων. Εἰς τὴν περίπτωσιν πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος μικροτέρας τῶν 2.000 κόρων, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἀπαλλάξῃ τῆς παρούσης ἀπαιτήσεως, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν τοῦ πλάτους καὶ τῆς διατάξεως τοῦ φωταγωγοῦ.
- (β) Φορητὰ πλοῖα.
- (i) Ἐντὸς καὶ ἐκ πάντων τῶν χώρων ἐνδιστήσεως 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 κατὰστρωμα ἐπιβιβάσεως ἐπὶ τῶν σωσιβίων λέμβων.
- (ii) Ἐντὸς τῶν χώρων μηχανῶν θὰ ἐφαρμόζονται αἱ ἀπαιτήσεις τοῦ ἑδαφίου (α) (ii) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

Κανονισμὸς 69.

Μέσα Κρατήσεως Μηχανῶν καὶ Κλεισίματος τῶν Σωληνώσεων Ἀναρροφήσεως Πετρελαίου Καυσίμου.

(α) Θὰ προβλέπωνται μέσα διὰ τὴν κράτησιν τῶν ἀνεμιστήρων τῶν ἐξυπηρετούμενων τοῦς 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 χειρίζονται ἐξωτερικῶς τῶν χώρων τούτων εἰς τὴν περίπτωσιν πυρκαϊᾶς.

(β) Τὰ μηχανήματα τὰ κινουῦντα τοῦς ἀνεμιστήρας βεβιασμένης παροχῆς καὶ βεβιασμένης ἀπορροφήσεως, αἱ ἀντλῖαι μεταγωγίσεως πετρελαίου καυσίμου, αἱ πετρελαιαντλῖαι τοῦ συγκροτήματος καύσεως πετρελαίου καὶ αἱ λοιπαὶ ὅμοιαι πετρελαιαντλῖαι καυσίμου, θὰ ἐφοδιάζονται 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 ἐγκατεστημένα.

(γ) Ἐκάστη σωλήνωσις ἀναρροφήσεως πετρελαίου καυσίμου ἀγομένη ἐκ πετρελαιοδεξαμενῆς, πετρελαιοδεξαμενῆς κατακάθισεως ἢ ὑπηρετικῆς πετρελαιοδεξαμενῆς, κειμένων ἄνωθεν τῶν διπυθμένων, θὰ ἐφοδιάζεται διὰ κρουνοῦ ἢ ἐπιστομίου δυναμένου νὰ κλείεται ἐξωθεν τοῦ ἀντιστοίχου χώρου εἰς τὴν περίπτωσιν ἐκδηλώσεως πυρκαϊᾶς ἐντὸς τοῦ χώρου ἐντὸς τοῦ ὁποίου εὐρίσκονται αὐταί. Εἰς τὴν εἰδικὴν περίπτωσιν πετρελαιοδεξαμενῶν κύτους (ντηπτάνκ) κειμένων ἐντὸς οἰασδήποτε σήραγγος ἀξόνων ἢ σήραγγος σωληνώσεων, θὰ τοποθετοῦνται ἐπιστόμια ἐπὶ τῶν πετρελαιοδεξαμενῶν τούτων, ἀλλὰ, εἰς τὴν περίπτωσιν πυρκαϊᾶς, θὰ δύνανται νὰ κλείωνται διὰ μέσου ἐπιπροσθέτου ἐπιστομίου κειμένου ἐπὶ τῆς σωληνώσεως ἢ τῶν σωληνώσεων, ἐξωθεν τῆς σήραγγος ἢ τῶν σηράγγων.

Κανονισμὸς 70.

Σχεδιαγράμματα Ἐλέγχου Πυρκαϊᾶς.

Εἰς πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον καὶ ἐφ' ὅσον δύναται νὰ ἐφαρμοσθῇ εἰς πᾶν φορηγὸν πλοῖον, θὰ ὑπάρχουν μονίμως ἐκτεθειμένα, διὰ τὴν καθοδήγησιν τῶν Ἀξιωματικῶν τοῦ πλοίου, σχεδιαγράμματα γενικῆς διατάξεως, δεικνύοντα, εὐκρινῶς δι' ἕκαστον κατὰστρωμα, τοὺς σταθμοὺς ἐλέγχου πυρκαϊᾶς, τὰς ζώνας πυρκαϊᾶς τὰς περιλαμβανομένας μεταξὺ πυριμάχων διαφραγμάτων, τὰς ζώνας τὰς περικλειομένας ὑπὸ διαφραγμάτων ἐπιβραδυντικῶν τῆς μεταδόσεως πυρὸς (ἐὰν ὑπάρχουν)

καθώς και τὰς λεπτομερείας τῶν ἀναγγελτήρων πυρκαϊᾶς, τὰ συστήματα ἐλέγχου πυρκαϊᾶς, τὴν ἐγκατάστασιν αὐτομάτου ραντίσεως (ἐὰν ὑπάρχει), τὰς συσκευὰς σβέσεως πυρκαϊᾶς, τὰ μέσα προσβάσεως εἰς τὰ διάφορα διαμερίσματα, καταστρώματα κ.λ.π., καὶ τὸ σύστημα ἀερισμοῦ, περιλαμβανομένων τῶν στοιχείων τῶν κυρίων χειριστηρίων τῶν ἀνεμιστήρων, τὴν θέσιν τῶν ἀεροφρακτῶν καὶ τοὺς χαρακτηριστικούς ἀριθμοὺς τῶν ἀνεμιστήρων τῶν ἐξυπηρετούντων ἐκάστην ζώνην. Ἐναλλακτικῶς, τὰ ἀνωτέρω ἀναφερόμενα στοιχεῖα δύνανται, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς, νὰ περιλαμβάνωνται εἰς τεῦχος, ἐν ἀντίτυπον τοῦ ὁποίου θὰ διατίθεται εἰς ἕκαστον Ἀξιωματικόν, καὶ ἐν ἀντίτυπον θὰ εὐρίσκεται ἀνά πᾶσαν στιγμὴν διαθέσιμον εἰς εὐπρόσιτον θέσιν ἐπὶ τοῦ πλοίου.

Τὰ σχεδιαγράμματα καὶ τὰ τεύχη θὰ κρατοῦνται ἐνημερωμένα καὶ πᾶσα μετατροπὴ θὰ καταχωρῆται ἐπ' αὐτῶν ὅσον τὸ ταχύτερον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙΙ.—ΣΩΣΙΒΙΑ ΜΕΣΑ κ.λ.π.

Κανονισμὸς 1.

Ἐφαρμογή.

(α) Τὸ Κεφάλαιον τοῦτο, ἐκτὸς ὅπου ἄλλως ρητῶς ὀρίζεται, ἐφαρμόζεται ὡς ἀκολουθῶς 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 εὐλόγον καὶ ὅσον τὸ δυνατόν ἐνωρίτερον ἢ οὐσιώδης συμμόρφωσις πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. Ἡ ρήτρα τοῦ ἐδαφίου (β) (i) τοῦ Κανονισμοῦ 27 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου δύναται ἐν τούτοις νὰ ἐφαρμόζεται εἰς τὰ ὑπάρχοντα πλοῖα μόνον ἔάν :

- (i) Οἱ ὅροι τῶν Κανονισμῶν 4, 8, 14, 18, καὶ 19 καὶ αἱ παράγραφοι (α) καὶ (β) τοῦ Κανονισμοῦ 27 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου πληροῦνται.
- (ii) Αἱ 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
- (iii) Ὁ μέγιστος ἀριθμὸς τῶν προσώπων ἐπὶ τοῦ πλοίου δὲν θὰ αὐξηθῇ ἔνεκα 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.

Ὅρισμοί.

(α) Εἰς τὸ Κεφάλαιον τοῦτο ὁ ὅρος «βραχὺς διεθνῆς πλοῦς» σημαίνει διεθνή πλοῦν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ὁποίου τὸ πλοῖον δὲν ἀπομακρύνεται πλέον τῶν 200 μιλίων ἀπὸ λιμένας 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 ταξίδιον καὶ τοῦ τελικοῦ λιμένος προορισμοῦ δὲν ὑπερβαίνει τὰ 600 μίλλια.

(β) Ὁ ὅρος «σωσίβιος σχεδιά» εἰς τὸ παρὸν Κεφάλαιον σημαίνει σχεδιάν ἣτις πληροὶ εἴτε τὸν Κανονισμόν 15 εἴτε τὸν Κανονισμόν 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 σχεδιάν ἐντελῶς ἔμφορτον μὲ τὸν ἐγκεκριμένον νὰ φέρῃ ἀριθμὸν ἀτόμων καὶ μὲ τὸν ἐξαρτισμὸν αὐτῆς.

(δ) Ὁ ὅρος «πτυχιῦχος σωσιβίου λέμβου» εἰς τὸ παρὸν Κεφάλαιον σημαίνει οἰονδήποτε μέλος τοῦ πληρώματος τὸ ὁποῖον ἔχει πτυχίον ἱκανότητος ἐκδιδόμενον κατὰ τοὺς ὅρους τοῦ Κανονισμοῦ 32 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(ε) Ὁ ὅρος «πλευστική συσκευή» εἰς τὸ παρὸν Κεφάλαιον σημαίνει ἐφόδιον ἐπιπλεύσεως (ἐντὸς τῶν σωσιβίων λέμβων, σωσιβίων σχεδίων, κυκλικῶν σωσιβίων καὶ σωσιβίων ζωνῶν), προωρισμένον νὰ βαστάξῃ ὠρισμένον ἀριθμὸν ἀτόμων ἅτινα εὐρίσκονται ἐντὸς τοῦ ὕδατος καὶ τοιαύτης κατασκευῆς, ὥστε νὰ διατηρῇ τὸ σχῆμά του καὶ τὰς ιδιότητάς του.

Κανονισμὸς 3.

Ἐξαιρέσεις.

(α) Ἐὰν ἡ Ἀρχὴ θεωρῇ ὅτι τὸ προστατευμένον τῆς περιοχῆς καὶ αἱ συνθήκαι τοῦ ταξιδίου εἶναι τοιαῦται, ὥστε νὰ καθιστοῦν τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ συνόλου τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Κεφαλαίου μὴ εὐλογον ἢ μὴ ἀναγκαίαν, δύναται ἀναλόγως νὰ ἐξαιρέσῃ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ἀπαιτήσεων τοῦ παρόντος Κεφαλαίου συγκεκριμένα πλοῖα ἢ κατηγορίας πλοίων ἅτινα κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ταξιδίου τῶν δὲν ἀπομακρύνονται πλέον τῶν 20 μιλίων ἀπὸ τῆς πλησιεστέρας ζηρᾶς.

(β) Εἰς τὴν περίπτωσιν ἐπιβατηγῶν πλοίων ἐκτελούντων διεθνεῖς πλόας καὶ χρησιμοποιουμένων διὰ εἰδικὰ ταξίδια μεταφορᾶς μεγάλου ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν ἄνευ κλίνης, ὡς ἐπὶ παραδείγματι διὰ μεταφορὰν προσκυνητῶν, ἡ Ἀρχὴ, ἐὰν πεισθῇ ὅτι δὲν εἶναι πρακτικῶς δυνατόν νὰ ἐπιβάλῃ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἀπαιτήσεων τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, δύναται νὰ ἐξαιρέσῃ τὰ πλοῖα ταῦτα τῶν ἀπαιτήσεων τούτων ὑπὸ τοὺς κάτωθι ὅρους:

- (i) Ὅτι θὰ ἐφαρμοσθῶσιν εἰς τὸν μέγιστον βαθμὸν, ὅσον αἱ περιστάσεις τοῦ ταξιδίου ἐπιτρέπουν, αἱ διατάξεις αἱ σχετικαὶ πρὸς τὰς σωσιβίους λέμβους καὶ λοιπὰ σωσίβια μέσα καὶ τὰ μέσα προστασίας ἐκ τῆς πυρκαϊᾶς.
- (ii) Ὅτι ἅπασαι αἱ λέμβοι αὐταὶ καὶ συσκευαὶ θὰ εἶναι ἀμέσως διαθέσιμοι κατὰ τὴν ἔννοιαν τοῦ Κανονισμοῦ 4 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.
- (iii) Ὅτι θὰ προβλέπεται μία σωσίβιος ζώνη δι' ἕκαστον ἐπιβαῖνον ἄτομον.
- (iv) 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 παραμένουν ἐν ἰσχύϊ μετὰ τῶν προσχωρησάντων εἰς αὐτοὺς Κρατῶν μέχρι τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῶν κανόνων τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τοῦ ἐδαφίου (β) (iv) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

Κανονισμὸς 4.

Ἐτοιμότης Σωσιβίων Λέμβων, Σωσιβίων Σχεδίων καὶ Πλευστικῶν Συσκευῶν.

(α) Ἡ γενικὴ ἀρχὴ ἢ ρυθμιζούσα τὰ τοῦ ἐφοδιασμοῦ τῶν σωσιβίων λέμβων, σωσιβίων σχεδίων καὶ πλευστικῶν συσκευῶν ἐνὸς πλοίου, ἐπὶ τοῦ ὁποίου ἐφαρμόζεται τὸ Κεφάλαιον τοῦτο, εἶναι ὅτι ταῦτα θὰ εἶναι ἀμέσως διαθέσιμα εἰς περίπτωσιν ἀνάγκης.

(β) Διὰ νὰ εἶναι ἀμέσως διαθέσιμοι αἱ σωσίβιοι λέμβοι, αἱ σωσίβιοι σχεδία καὶ αἱ πλευστικά συσκευαί, δέον αὐτὰ νὰ πληροῦν τοὺς κάτωθι ὅρους :

- (i) Θὰ δύνανται νὰ καθαιρεθῶσιν εἰς τὴν θάλασσαν ἀσφαλῶς καὶ ταχέως καὶ ὑπὸ δυσμενεῖς ἔτι συνθήκας διαγωγῆς τοῦ πλοίου καὶ ὑπὸ πλευρικήν κλίσιν 15 μοιρῶν.
 - (ii) Θὰ εἶναι δυνατὴ ἡ ἐπιβίβασις ἐπὶ τῶν σωσιβίων λέμβων καὶ τῶν σωσιβίων σχεδιῶν ταχέως καὶ ἐν πλήρει τάξει.
 - (iii) Ἡ διάταξις ἐκάστης σωσιβίου λέμβου, σωσιβίου σχεδίας καὶ παντὸς εἶδους πλευστικῆς συσκευῆς θὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ μὴ παρακωλύεται ὁ χειρισμὸς τῶν ἄλλων λέμβων, σχεδιῶν καὶ πλευστικῶν συσκευῶν.
- (γ) Ὅλα τὰ σωσίβια μέσα θὰ τηροῦνται εἰς κατάστασιν λειτουργίας καὶ θὰ εἶναι ἔτοιμα πρὸς ἀμεσον χρῆσιν πρὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου ἐκ τοῦ λιμένος καὶ εἰς πάντα χρόνον κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ.

Κανονισμὸς 5.

Κατασκευὴ τῶν Σωσιβίων Λέμβων.

(α) Ὅλαι αἱ σωσίβιοι λέμβοι θὰ εἶναι καλῶς κατασκευασμένοι καὶ θὰ εἶναι τοιοῦτου σχήματος καὶ ἀναλογιών, ὥστε νὰ ἔχουν ἐπαρκῆ εὐστάθειαν κατὰ τὴν πλευρὴν καὶ ἐπαρκῆς ὕψος ἐξάλων ὑπὸ πλήρη φόρτον ἀτόμων καὶ ἐφοδίων. Ὅλαι αἱ σωσίβιοι λέμβοι θὰ εἶναι ἱκαναὶ νὰ διατηροῦν θετικὴν εὐστάθειαν ὅταν εἶναι ἐκτεθειμένοι εἰς τὴν θάλασσαν ὑπὸ πλήρη φόρτον ἀτόμων καὶ ἐφοδίων.

(β) Ὅλαι αἱ σωσίβιοι λέμβοι θὰ ἔχουν ἰσχυρὸν περίβλημα καὶ ἐσωτερικὴν μόνον πλευστότητα. Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐγκρίνη σωσιβίους λέμβους μετὰ στερεοῦ στεγάσματος, ὑπὸ τὴν πρόβλεψιν ὅτι θὰ δύναται τοῦτο εὐκόλως νὰ ἀνοίγη 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.

(i) Αἱ μετὰ κινητήρος σωσίβιοι λέμβοι δύνανται νὰ ἐφοδιάζωνται, ὑπὸ τὴν ἐγκρίσιν τῆς Ἀρχῆς, διὰ μέσων ἄτινα θὰ ἐμποδίζουν τὴν εἰσροὴν τοῦ θαλασσίου ὕδατος εἰς τὸ πρῶταιόν ἄκρον.

(ii) 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 θεωρήσῃ τὴν χρῆσιν τοιοῦτων σωσιβίων λέμβων ὡς μὴ εὐλόγον ἢ μὴ πρακτικὴν. Εἰς οὐδὲν πλοῖον αἱ σωσίβιοι λέμβοι θὰ εἶναι μήκους μικροτέρου τῶν 16 ποδῶν (ἢ 4,9 μέτρων).

(γ) Δὲν δύναται νὰ ἐγκριθῇ σωσίβιος λέμβος τὸ βάρος τῆς ὁποίας, ὅταν εἶναι πλήρως ἔμφορτος μετὰ τὰ ἄτομα καὶ τὸν ἐξαρτισμὸν, ὑπερβαίνει τοὺς 20 τόνους (ἢ 20.300 χιλιόγραμμα) ἢ ἡ ἔχουσα μεταφορικὴν ἰκανότητα, 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 ἐφωδιασμένοι 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 κινητήρος, πληροῦσαι τὸν Κανονισμὸν 9 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(ε) Ὅλαι αἱ σωσίβιοι λέμβοι θὰ εἶναι ἐπαρκεῖς 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 τοὺς ἑκατὸν ὑπερφόρτωσιν.

(στ) Ὅλαι αἱ σωσίβιοι λέμβοι θὰ ἔχουν μέσση σιμιότητα τοῦλάχιστον 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 άτομα, ὁ ὄγκος τῆς ἐφεδρικής πλευστότητος θὰ ἐπαυξάνεται κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς.

(η) Ὅλοι αἱ σωσιβιοὶ λέμβοι θὰ ἔχουν ἰδίαν πλευστότητα ἢ θὰ ἐφοδιάζονται δι' ὕδατοστεγῶν ἀεροκιβωτίων ἢ δι' ἐτέρου ἀδιαβρόχου ὑλικοῦ πλευστότητος ἰσοδυνάμου, τὸ ὁποῖον δὲν θὰ προσβάλλεται ἐπιζημίως ὑπὸ τοῦ πετρελαίου ἢ ὑπὸ τῶν παραγῶγων τοῦ πετρελαίου, ἐπαρκῆ δὲ ὥστε ἡ λέμβος μετὰ τῶν ἐφοδίων αὐτῆς, νὰ ἐπιπλῆ ὅταν αὐτὴ κατακλυσθῆ καὶ εἶναι ἐκτεθειμένη εἰς τὴν θάλασσαν. Θὰ προβλέπεται ἐπιπρόσθετος ὄγκος ἀεροκιβωτίων ἢ ἐτέρου ἰσοδυνάμου ἀδιαβρόχου ὑλικοῦ πλευστότητος, μὴ προσβαλλομένου ἐπιζημίως ὑπὸ τοῦ πετρελαίου ἢ ὑπὸ τῶν παραγῶγων τοῦ πετρελαίου, ἴσος τοῦλάχιστον πρὸς τὸ ἐν δέκατον τῆς κυβικῆς χωρητικότητος τῆς λέμβου. Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέπη ὅπως τὰ ὕδατοστεγῆ ἀεροκιβώτια πληροῦνται διὰ ἀδιαβρόχου ὑλικοῦ πλευστότητος τὸ ὁποῖον δὲν θὰ προσβάλλεται ἐπιζημίως ὑπὸ τοῦ πετρελαίου ἢ τῶν παραγῶγων τοῦ πετρελαίου.

(θ) Ὅλα τὰ σέλματα καὶ τὰ πλευρικά καθίσματα θὰ τοποθετοῦνται, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, χαμηλότερον ἐντὸς τῆς σωσιβίου λέμβου.

(ι) Ὁ συντελεστὴς κυβικῆς χωρητικότητος πασῶν τῶν σωσιβίων λέμβων, ὡς οὗτος καθορίζεται συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμόν 6 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἐξαιρέσει τῶν ξυλίνων σωσιβίων λέμβων κατεσκευασμένων ἐξ ἐπηγκενίδων, δὲν θὰ εἶναι μικρότερος τοῦ 0,64.

Κανονισμός 6.

Κυβικὴ Χωρητικότης Σωσιβίων Λέμβων.

(α) Ἡ κυβικὴ χωρητικότης σωσιβίου λέμβου θὰ καθορίζεται διὰ τοῦ Κανόνος Στέρλιγκ (Σύμφωνος) ἢ δι' ἄλλης μεθόδου διδούσης τὸν αὐτὸν βαθμὸν ἀκριβείας. Ἡ χωρητικότης σωσιβίου λέμβου μετὰ πρύμνης σχήματος ἄβακος θὰ ὑπολογίζεται ὡς ἐὰν ἡ σωσιβίος λέμβος εἶχε πρύμνην σφηνοειδοῦς σχήματος.

(β) Ἐπὶ παραδείγματι, ἡ χωρητικότης εἰς κυβικοὺς πόδας (ἢ κυβικὰ μέτρα) μιᾶς σωσιβίου λέμβου, ὑπολογιζομένη τῇ βοήθειᾳ τοῦ Κανόνος Στέρλιγκ, δύναται νὰ θεωρηθῆ ὅτι δίδεται ὑπὸ τοῦ κατωτέρω τύπου :

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

Ἐνθα, Λ εἶναι τὸ μῆκος τῆς σωσιβίου λέμβου εἰς πόδας (ἢ μέτρα μετρούμενον ἀπὸ τὸ ἐσωτερικὸν τῶν ἐπηγκενίδων ἢ τῶν ἐλασμάτων εἰς τὴν στείραν μέχρι τοῦ ἀντιστοίχου σημείου εἰς τὸ ποδόστημα. Εἰς τὴν περίπτωσιν σωσιβίου λέμβου μετὰ ἄβακος, τὸ μῆκος μετράται ἔσωθεν τοῦ ἄβακος.

A, B, C εἶναι αἱ ἐπιφάνειαι τῶν ἐγκαρσίων τομῶν εἰς τὸ τέταρτον τοῦ μήκους ἀπὸ πρῶρας, εἰς τὸ μέσον καὶ εἰς τὸ τέταρτον τοῦ μήκους ἀπὸ πρύμνης, αἵτινες ἀντιστοιχοῦν εἰς τὰ τρία σημεία τὰ ἐπιτυγχανόμενα διὰ τῆς διαιρέσεως τοῦ μήκους Λ 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' ἐκάστην τῶν τριῶν ἐγκαρσίων τομῶν.

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

Ἐνθα, h εἶναι τὸ βάθος μετρούμενον εἰς πόδας (ἢ εἰς μέτρα) ἔσωθεν τῶν ἐπηγκενίδων ἢ τῶν ἐλασμάτων ἀπὸ τῆς τρύπιδος μέχρι τοῦ ὕψους τῆς κουπαστῆς ἢ, εἰς τινὰς περιπτώσεις, μέχρι κατωτέρου ὕψους, ὡς ὀρίζεται κατωτέρω.

α, β, γ, δ, ε είναι τὰ ὀριζόντια 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 α καὶ ε 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, ὑπερβαῖνῃ τὸ ἐν τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τῆς σωσιβίου λέμβου, τὸ βάθος τὸ χρησιμοποιηθέν διὰ τὸν ὑπολογισμόν τῆς ἐπιφανείας τῶν ἐγκαρσίων τομῶν A καὶ C θὰ θεωρηθῇ ὅτι εἶναι τὸ βάθος εἰς τὸ μέσον τῆς σωσιβίου λέμβου πλέον ἐν τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τῆς σωσιβίου λέμβου.

(δ) Ἐὰν τὸ βάθος τῆς σωσιβίου λέμβου εἰς τὸ μέσον ὑπερβαῖνῃ τὰ 45 τοῖς ἑκατὸν τοῦ πλάτους, τὸ βάθος τὸ χρησιμοποιούμενον διὰ τὸν ὑπολογισμόν τῆς ἐπιφανείας τῆς μεσαίας ἐγκαρσίας τομῆς B θὰ θεωρηθῇ ἴσον πρὸς τὰ 45 τοῖς ἑκατὸν τοῦ πλάτους καὶ τὰ βάθη τὰ χρησιμοποιούμενα διὰ τὸν ὑπολογισμόν τῶν ἐπιφανειῶν τῶν ἐγκαρσίων τομῶν A καὶ C εἰς τὰ τέταρτα τοῦ μήκους, λαμβάνονται διὰ τῆς ἐπαυξήσεως τοῦ τελευταίου τούτου ἀριθμοῦ κατὰ τὸ ἐν τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τῆς σωσιβίου λέμβου, ὑπὸ τὴν πρόβλεψιν ὅτι εἰς οὐδεμίαν περίπτωσιν τὰ χρησιμοποιηθέντα διὰ τὸν ὑπολογισμόν βάθη ὑπερβαίνουν τὰ πραγματικὰ βάθη εἰς τὰ σημεῖα ταῦτα.

(ε) Ἐὰν τὸ βάθος τῆς σωσιβίου λέμβου εἶναι μεγαλύτερον τῶν 4 ποδῶν (ἢ 122 ἑκατοστομέτρων), ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀτόμων ὁ διδόμενος διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ Κανόνος τούτου θὰ μειοῦται κατὰ τὴν ἀναλογίαν τῶν 4 ποδῶν (ἢ 122 ἑκατοστομέτρων) πρὸς τὸ πραγματικὸν βάθος, μέχρις οὗτο ἡ σωσίβιος λέμβος δοκιμασθῇ ἱκανοποιητικῶς ἐν τῷ ὕδατι μετὰ τοῦ ἀριθμοῦ τούτου τῶν ἐπιβαινόντων ἀτόμων, φερόντων ἀπάντων σωσιβίου ζώνας.

(στ) Ἡ Ἀρχὴ θὰ ἐπιβάλλῃ διὰ καταλλήλων τύπων ὄριον ἀριθμοῦ ἀτόμων ἐπιτρεπομένων εἰς τὰς σωσιβίους λέμβους τὰς ἐχούσας λίαν λεπτὰ ἄκρα, καθὼς καὶ εἰς τὰς σωσιβίους λέμβους τὰς ἐχούσας σχῆμα διωγκωμένον.

(ζ) Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ προσδιορίσῃ διὰ σωσίβιον λέμβον, κατεσκευασμένην ἐκ ξυλίνων ἐπηγκενίδων, χωρητικότητα ἴσην πρὸς τὸ γινόμενον τοῦ μήκους, τοῦ πλάτους καὶ τοῦ βάθους, πολλαπλασιαζόμενον ἐπὶ 0,6 ἔὰν εἶναι προφανές ὅτι ὁ τύπος οὗτος δὲν δίδει χωρητικότητα μεγαλειτέραν τῆς ἐπιτυγχανομένης διὰ τῆς ἀνωτέρω μεθόδου. Αἱ διαστάσεις τότε θὰ λαμβάνονται κατὰ τὸν ἀκόλουθον τρόπον :

Μῆκος— Ἀπὸ τῆς τομῆς τῆς ἔξω ἐπιφανείας τῶν ἐπηγκενίδων μετὰ τῆς στεῖρας μέχρι τοῦ ἀντιστοίχου σημείου εἰς τὸ ποδόστημα, ἢ, προκειμένου περὶ λέμβου μετὰ ἄβακος, μέχρι τῆς πρυμναίας ὀψεως 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 τρύπης μέχρι τοῦ ὕψους τῆς κουπαστῆς, τὸ βάθος ὅμως τὸ χρησιμοποιούμενον διὰ τὸν ὑπολογισμόν τῆς κυβικῆς χωρητικότητος δὲν δύναται ἐν οὐδεμίᾳ περιπτώσει νὰ ὑπερβῇ τὰ 45 τοῖς ἑκατὸν τοῦ πλάτους.

Εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις, ὁ πλοιοκτῆτης ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ ζητήσῃ τὸν καθορισμὸν τῆς κυβικῆς χωρητικότητος τῆς σωσιβίου λέμβου δι' ἀκριβοῦς μετρήσεως.

(η) Ἐὰν κυβικὴ χωρητικότης σωσιβίου λέμβου μετὰ κινητήρος ἢ σωσιβίου λέμβου φερούσης ἑτέραν συσκευὴν προώσεως, θὰ καθορίζεται ἐκ τῆς ὀλικῆς χωρητικότητος διὰ τῆς ἐκπτώσεως ὄγκου ἴσου πρὸς τὸν καταλαμβάνομενον ὑπὸ τοῦ κινητήρος καὶ τῶν ἐξαρτημάτων του ἢ ὑπὸ τοῦ κιβωτίου τοῦ μηχανισμοῦ τῆς ἑτέρας συσκευῆς προώσεως καθὼς καὶ τοῦ ὄγκου τῆς ραδιοηλεκτρικῆς ἐγκαταστάσεως καὶ τοῦ προβολέως, μετὰ τῶν ἐξαρτημάτων των, ἐφ' ὅσον ὑπάρχουν.

Κανονισμός 7.

Μεταφορική Ίκανότης 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 κυβικοῦς πόδας διὰ :

Εἰς τὴν περίπτωσιν σωσιβίου λέμβου μήκους 24 ποδῶν (ἢ 7,3 μέτρων) καὶ ἄνω—

10 (ἢ 0,283 ὅταν ἡ χωρητικότης μετρηθῆται εἰς κυβικὰ μέτρα)·

Εἰς τὴν περίπτωσιν σωσιβίων λέμβων μήκους 16 ποδῶν (ἢ 4,9 μέτρων)—

14 (ἢ 0,396 ὅταν ἡ χωρητικότης μετρηθῆται εἰς κυβικὰ μέτρα) καὶ

Εἰς τὴν περίπτωσιν σωσιβίων λέμβων μήκους 16 ποδῶν (ἢ 4,9 μέτρων) καὶ ἄνω, ἀλλὰ κάτω τῶν 24 ποδῶν (ἢ 7,3 μέτρων).

Εἰς ἀριθμὸς μεταξὺ 14 καὶ 10 (ἢ μεταξὺ 0,396 καὶ 0,283 ὅταν ἡ χωρητικότης μετρηθῆται εἰς κυβικὰ μέτρα), ὅστις θὰ λαμβάνεται διὰ παρεμβολῆς,

ὑπὸ τὴν πρόβλεψιν ὅτι ὁ ἀριθμὸς εἰς οὐδεμίαν περίπτωσιν θὰ ὑπερβαίῃ τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐνηλίκων ἀτόμων, φερόντων σωσιβίους ζώνας, ἅτινα δύνανται νὰ κáθηνται χωρὶς νὰ ἐμποδίζουσι καθ' οἰονδήποτε τρόπον τὴν χρῆσιν τῶν κωπῶν ἢ τὴν λειτουργίαν τῶν ἄλλων μέσων προώσεως.

Κανονισμός 8.

Κανονικὸς Ἀριθμὸς Σωσιβίων Λέμβων μετὰ Κινητῆρος.

(α) Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον θὰ φέρῃ μίαν τοῦλάχιστον σωσίβιον λέμβον μετὰ κινητῆρος εἰς ἐκάστην πλευράν, ἣτις θὰ πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 9 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

Εἰς τὰ ἐπιβατηγά, ἐν τούτοις, πλοῖα, εἰς τὰ ὁποῖα ὁ ὅλικὸς ἀριθμὸς τῶν ἀτόμων ἅτινα ἐπιτρέπεται νὰ μεταφέρουσι, ὁμοῦ μετὰ τοῦ πληρώματος, δὲν ὑπερβαίνει τοὺς 30, θὰ ἀπαιτῆται μία μόνον σωσίβιος λέμβος μετὰ κινητῆρος.

(β) Πᾶν φορητὸν πλοῖον ὀλικῆς χωρητικότητος 1.600 κόνων καὶ ἄνω, ἐξαιρέσει τῶν δεξαμενοπλοίων, τῶν πλοίων τῶν χρησιμοποιουμένων ὡς ἐργοστάσια εἰς τὴν θήραν φαλαινῶν, τῶν πλοίων τῶν χρησιμοποιουμένων ὡς ἐργοστάσια ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων, καὶ τῶν πλοίων τῶν μεταφερόντων τὸ ἀπασχολούμενον προσωπικὸν εἰς τὰ φαλαινοθηρικὰ καὶ εἰς τὰ τῶν βιομηχανιῶν ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων, θὰ φέρῃ μίαν τοῦλάχιστον σωσίβιον λέμβον μετὰ κινητῆρος, ἣτις θὰ πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 9 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(γ) Πᾶν δεξαμενόπλοιο ὀλικῆς χωρητικότητος 1.600 κόνων καὶ ἄνω, πᾶν πλοῖον χρησιμοποιούμενον ὡς ἐργοστάσιον εἰς τὴν θήραν φαλαινῶν, πᾶν πλοῖον χρησιμοποιούμενον ὡς πλοῖον ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων καὶ πᾶν πλοῖον μεταφέρον τὸ ἀπασχολούμενον προσωπικὸν εἰς τὰ φαλαινοθηρικὰ πλοῖα, εἰς τὰ τῶν βιομηχανιῶν ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων, θὰ φέρῃ μίαν τοῦλάχιστον σωσίβιον λέμβον μετὰ κινητῆρος εἰς ἐκάστην πλευράν τοῦ πλοίου, ἣτις θὰ πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 9 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

Κανονισμός 9.

Προδιαγραφή Σωσιβίων Λέμβων μετὰ Κινητῆρος.

(α) Ἡ σωσίβιος λέμβος μετὰ κινητῆρος θὰ πληροῖ τοὺς κατωτέρω ὅρους :

(i) Θὰ εἶναι ἐφωδιασμένη διὰ κινητῆρος ἐσωτερικῆς καύσεως (Ντῆζελ) συντηρουμένου εἰς τρόπον ὥστε νὰ εἶναι ἀνὰ πάντα χρόνον ἕτοιμος πρὸς λειτουργίαν. Θὰ δύναται νὰ ἐκκινήται εὐκόλως ὑπὸ οἰασδήποτε συνθήκας. Θὰ προβλέπεται ἐπαρκὲς καύσιμον διὰ συνεχῆ λειτουργίαν 24 ὥρῶν εἰς τὴν ταχύτητα τὴν καθοριζομένην εἰς τὸ ἔδαφιον (α) (iii) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

- (ii) Ὁ κινητῆρ καὶ τὰ εξαρτήματα αὐτοῦ θὰ εἶναι καταλλήλως προφυλαγμένα ἵνα εξασφαλίζεται ἡ λειτουργία ὑπὸ δυσμενεῖς καιρικές συνθήκας καὶ τὸ κάλυμμα τοῦ κινητήρος θὰ ἀνθίσταται εἰς τὸ πῦρ. Θὰ ὑπάρχη πρόβλεψις διὰ τὴν ἀναπόδισιν τῆς λέμβου.
- (iii) Ἡ ταχύτης πρόσω ἐν γαλιναία θαλάσση μετὰ πλήρους φόρτου ἀτόμων καὶ ἐξαρτισμοῦ θὰ εἶναι :
- (1) Ἐξ κόμβοι τοῦλάχιστον εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν σωσιβίων λέμβων μετὰ κινητήρος, τῶν ἀπαιτουμένων ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 8 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, διὰ τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα, τὰ δεξαμενόπλοια, τὰ πλοῖα τὰ χρησιμοποιούμενα ὡς ἐργοστάσια εἰς τὴν θήραν φαλαινῶν, τὰ πλοῖα τὰ χρησιμοποιούμενα ὡς πλοῖα ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων καὶ τὰ πλοῖα τὰ μεταφέροντα τὸ ἀπασχολούμενον προσωπικὸν εἰς τὰ φαλινοθηρικά πλοῖα, καὶ εἰς τὰ τῶν βιομηχανιῶν ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων.
 - (2) Τέσσαρες κόμβοι τοῦλάχιστον εἰς τὴν περίπτωσιν πάσης ἄλλης σωσιβίου λέμβου μετὰ κινητήρος.

(β) Ὁ ὄγκος τῶν μέσων ἐσωτερικῆς πλευστότητος μιᾶς σωσιβίου λέμβου μετὰ κινητήρος θὰ αὐξηθῆ, ἐὰν συντρέχη λόγος, πέραν τοῦ ἀπαιτουμένου ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 5 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου διὰ τῆς ποσότητος, κατὰ τὴν ὁποίαν ὁ ὄγκος τῶν μέσων ἐσωτερικῆς πλευστότητος ὁ ἀπαιτούμενος νὰ ὑποβαστάξῃ τὸν κινητῆρα καὶ τὰ εξαρτήματα αὐτοῦ, καθὼς καὶ τὸν προβολέα καὶ τὴν ραδιοτηλεγραφικὴν ἐγκατάστασιν, ἐὰν ὑπάρχουν, ὑπερβαίνει τὸν ὄγκον τῶν ἀπαιτουμένων μέσων ἐσωτερικῆς πλευστότητος. Ἡ αὐξησης αὕτη θὰ γίνεται κατὰ τὴν ἀναλογίαν ἐνὸς κυβικοῦ ποδὸς ἀνὰ ἄτομον διὰ νὰ ὑποβαστάξῃ τὰ ἐπιπρόσθετα ἄτομα τὰ ὁποῖα ἢ σωσίβιος λέμβος μετὰ κινητήρος θὰ ἠδύνατο νὰ παραλάβῃ, ἐὰν ἤθελον ἀφαιρεθῆ ὁ κινητῆρ καὶ τὰ εξαρτήματα αὐτοῦ καθὼς καὶ ὁ προβολεὺς καὶ ἡ ραδιοτηλεγραφικὴ ἐγκατάστασις, ἐὰν ὑπάρχουν.

Κανονισμὸς 10.

Προδιαγραφή τῶν Μηχανικῶς Πρωθυμένων Σωσιβίων Λέμβων,
ἐκτὸς τῶν Σωσιβίων Λέμβων μετὰ Κινητήρος.

Ἡ μηχανικῶς πρωθυμένη σωσίβιος λέμβος, πλὴν τῆς σωσιβίου λέμβου μετὰ κινητήρος, θὰ πληροῖ τοὺς κατωτέρω ὅρους :

(α) Ὁ πρωστήριος μηχανισμὸς θὰ εἶναι ἐγκεκριμένου τύπου καὶ θὰ ἔχη ἀρκετὴν ἰσχὺν ἐπιτρέπουσαν εἰς τὴν σωσίβιον λέμβον νὰ ἀπομακρύνεται ταχέως ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου ἅμα τῇ καθελκύσει αὐτῆς καὶ νὰ δύναται νὰ κρατῆ πορείαν ὑπὸ δυσμενεῖς καιρικές συνθήκας. Ἐὰν ὁ μηχανισμὸς εἶναι χειροκίνητος, θὰ εἶναι δυνατὸν νὰ χειρίζεται ὑπὸ ἀνειδικεῦτου προσωπικοῦ καὶ θὰ εἶναι ἰκανὸς νὰ λειτουργῇ ὅταν ἡ σωσίβιος λέμβος ἔχη κατακλυσθῆ ὑπὸ ὕδατος.

(β) Θὰ ὑπάρχη μέσον διὰ τοῦ ὁποίου ὁ πηδαλιούχος θὰ δύναται νὰ ἀναποδίση τὴν σωσίβιον λέμβον ἀνὰ πάντα χρόνον ὅταν ὁ πρωστήριος μηχανισμὸς εὐρίσκεται εἰς λειτουργίαν.

(γ) Ὁ ὄγκος τῆς ἐσωτερικῆς πλευστότητος μιᾶς σωσιβίου λέμβου μηχανικῶς πρωθυμένης, πλὴν τῆς σωσιβίου λέμβου μετὰ κινητήρος, θὰ ἐπαυξάνεται διὰ νὰ ἀντισταθίση τὸ βάρος τοῦ πρωστηρίου μηχανισμοῦ.

Κανονισμὸς 11.

Ἐφόδια Σωσιβίων Λέμβων.

(α) Ὁ κανονικὸς ἐξαρτισμὸς ἐκάστης σωσιβίου λέμβου θὰ περιλαμβάνῃ τὰ ἑξῆς :

- (i) Μίαν σειρὰν κωπῶν διὰ μονόκωπον κωπηλασίαν, δύο ἄμοιβας κώπας καὶ μίαν κώπην πηδαλιουχίας, μίαν καὶ ἡμίσειαν σειρὰν μεταλλικῶν ἢ ξυλίνων σκαλμῶν προσδεδεμένων εἰς τὴν σωσίβιον λέμβον διὰ δετηρίας ἢ ἀλύσειωσ καὶ ἓνα κόρακα.

- (ii) Δύο πείρους δι' ἐκάστην ὀπὴν ἐκκενώσεως (οἱ πείροι δὲν ἀπαιτοῦνται ὅταν ὑπάρχουν εἰδικαὶ αὐτόματοι βαλβίδες) προσδεδεμένοι εἰς τὴν σωσίβιον λέμβον, μέσῳ δετηρίας ἢ ἀλύσου, ἐν ἄντλιον καὶ δύο κάδους ἐξ ἐγκεκριμένου ὕλικου.
- (iii) Ἐν πηδάλιον προσηρτημένον εἰς τὴν σωσίβιον λέμβον καὶ ἓνα οἶακα.
- (iv) Δύο πελέκει, ἀνὰ ἓνα εἰς ἕκαστον ἄκρον τῆς σωσιβίου λέμβου.
- (v) Ἐνα φανόν, μετὰ ἐπαρκοῦς ἐλαίου διὰ 12 ὥρας καὶ δύο κυτία καταλλήλων πυρείων ἐντὸς ὕδατοστεγοῦς κιβωτίου.
- (vi) Ἐνα ἴστον ἢ ἴστους μετὰ γαλβανισμένων συρματίνων παρατόνων καὶ ἰστίων (πορτοκαλλοχρόων).
- (vii) Μίαν κατάλληλον πυξίδα ἐντὸς πυξιδοθήκης, ἥτις θὰ εἶναι φωτεινὴ ἢ ἐφωδισμένη διὰ καταλλήλου μέσου φωτισμοῦ.
- (viii) Ἐν σωσίβιον ρυμάτιον χαλαρῶς περιβεβλημένον καὶ προσδεδεμένον περίξ καὶ ἐξωθεν τῆς λέμβου.
- (ix) Μίαν πλωτὴν ἄγκυραν ἐγκεκριμένου μεγέθους.
- (x) Δύο πεισμάτια (μπαροῦμες) ἐπαρκοῦς μήκους. Τὸ ἐν θὰ στερεοῦται εἰς τὸ πρῶραϊαν ἄκρον τῆς σωσιβίου λέμβου μετὰ στρόφου (στρόπου) καὶ σκαλίσκου, ὥστε νὰ δύναται νὰ ἐλευθεροῦται καὶ τὸ ἕτερον θὰ εἶναι σταθερῶς στερεωμένον εἰς τὴν στείραν τῆς σωσιβίου λέμβου καὶ ἔτοιμον πρὸς χρῆσιν.
- (xi) Ἐν δοχεῖον περιέχον ἐν γαλλόνιον (ἢ τέσσαρα καὶ ἥμισυ λίτρα) φυτικοῦ, ἰχθυελαίου ἢ ζωϊκοῦ ἐλαίου. Τὸ δοχεῖον θὰ εἶναι οὕτω πως κατεσκευασμένον ὥστε τὸ ἐλαιον νὰ εἶναι δυνατόν νὰ διαχυθῆ εὐκόλως εἰς τὴν θάλασσαν καὶ νὰ ἔχη τοιαύτην διάταξιν ὥστε νὰ δύναται νὰ προσδεθῆ εἰς τὴν πλωτὴν ἄγκυραν.
- (xii) Μερίδα τροφίμων καθορισθησομένην ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, δι' ἕκαστον ἄτομον διὰ τὸ ὅποιον ἔχει ἐγκριθῆ ἢ ἐπιβίβασις ἐπὶ τῆς σωσιβίου λέμβου. Τὰ τρόφιμα ταῦτα θὰ διατηροῦνται ἐντὸς ἀεροστεγῶν δοχείων καὶ θὰ στοιβάζονται ἐντὸς ὕδατοστεγοῦς κιβωτίου.
- (xiii) Ὑδατοστεγὴ δοχεῖα περιέχοντα ἐξ πίντας (ἢ τρία λίτρα) ποσίμου ὕδατος δι' ἕκαστον ἄτομον διὰ τὸ ὅποιον ἔχει ἐγκριθῆ ἢ ἐπιβίβασις ἐπὶ τῆς σωσιβίου λέμβου, ἢ ὕδατοστεγὴ περιέχοντα τέσσαρας πίντας (ἢ δύο λίτρα) ποσίμου ὕδατος δι' ἕκαστον ἄτομον, ὁμοῦ μετὰ μιᾶς συσκευῆς ἀφαλατώσεως ἱκανῆς νὰ παράγῃ δύο πίντας (ἢ ἐν λίτρον) ποσίμου ὕδατος κατ' ἄτομον. Ἐν ἀνοξειδωτον ἄντλιον μετὰ δετηρίας καὶ ἐν ἀνοξειδωτον βαθμολογημένον κύπελλο.
- (xiv) Τέσσαρας ἀλεξιπτωτικὰς φωτοβολίδας ἐγκεκριμένου τύπου δυναμένης νὰ παράγουν λαμπρὸν ἐρυθρὸν φῶς εἰς μέγα ὕψος καὶ ἐξ πυρσοῦς χειρὸς 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 ἀνατραπῆ, ὑπὸ μορφήν παρατροπιδίων ἢ ἐρκάνης παρὰ τὴν τρόπιδον, ὁμοῦ μετὰ σχοινίων χειρολαβῶν στερεωμένων ἀπὸ τῆς κουπαστῆς τῆς μιᾶς πλευρᾶς εἰς τὴν τῆς ἐτέρας καὶ διερχομένων κάτωθεν τῆς τρόπιδος ἢ ἄλλης ἐγκεκριμένης διατάξεως.
- (xvii) Ἐν ὕδατοστεγῆς κιβώτιον φαρμάκων πρώτων βοηθειῶν ἐγκεκριμένου τύπου.
- (xviii) Ἐνα ἀδιάβροχον ἠλεκτρικὸν φανὸν κατάλληλον διὰ σήμανσιν διὰ σημάτων Μὸρς μετὰ μιᾶς σειρᾶς ἀνταλλακτικῶν σπηλῶν καὶ μιᾶς ἀνταλλακτικῆς λυχνίας ἐντὸς ὕδατοστεγοῦς κιβωτίου.

- (xix) Ένα καθρέπτην σημάνσεως κατά την ημέραν, έγκεκριμένου τύπου.
 (xx) Έν κλειόμενον μαχαιρίδιον μετά εργαλείου διὰ τὸ άνοιγμα λευκοσιδηρῶν κυτίων, προσδεδεμένον εἰς τὴν λέμβον διὰ δετηρίας.
 (xxi) Δύο έλαφρά έπιπλέοντα όρμιδια.
 (xxii) Μίαν χειροκίνητον άντλίαν έγκεκριμένου τύπου.
 (xxiii) Έν κατάλληλον κιβώτιον διὰ τὴν φύλαξιν τῶν μικρῶν έφοδίων.
 (xxiv) Μ'αν συρίκτραν ἢ Ισυδύναμον ἠχητικῶν σήμα.
 (xxv) Μίαν σειρὰν συνέργων άλιείας.
 (xxvi) Έν έγκεκριμένον κάλυμμα χρώματος λίαν θεατοῦ, ίκανὸν νὰ προφυλάττῃ τοὺς έπιβαίνοντας τῆς λέμβου, εκ τῶν καιρικῶν συνθηκῶν.
 (xxvii) Έν άντίγραφον τοῦ εἰκονογραφημένου πίνακος σωσιβίων σημάτων τῶν άναφερομένων εἰς τὸν Κανονισμόν 16 τοῦ V Κεφαλαίου.

(β) Εἰς τὴν περίπτωσιν πλοίων εκτελούντων πλόας τοιαύτης διαρκείας, ὥστε κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς τὰ εἶδη τὰ καθοριζόμενα εἰς τὰ εἰδία (VI), (XII), (XIX), (XX) καὶ (XXV) τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἤθελον κριθῆ μὴ άναγκαία, ἢ Ἀρχῆ δύναται νὰ έπιτρέψῃ τὴν παράλειψιν τούτων.

(γ) Παρὰ τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, αἱ μετὰ κινητῆρος σωσίβιοι λέμβοι ἢ άλλαι μηχανικῶς προωθούμεναι έγκεκριμένου τύπου, δὲν άπαιτεῖται νὰ φέρουν ἴστων ἢ ἰστία ἢ κώπας πλείονας τοῦ ἡμίσεως τοῦ κεκανονισμένου άριθμοῦ, άλλὰ θὰ φέρουν δύο κόρακας λέμβων.

(δ) Πάσαι αἱ σωσίβιοι λέμβοι θὰ έφοδιάζωνται διὰ καταλλήλων μέσων άτινα θὰ έπιτρέπουν εἰς τὰ έντὸς τῆς θαλάσσης άτομα νὰ άναρριχῶνται ἐπὶ τῆς λέμβου.

(ε) Πάσα σωσίβιος λέμβος θὰ φέρῃ φορητὸν πυροσβεστήρα, έγκεκριμένου τύπου, δυνάμενον νὰ εκχέῃ άφρόν ἢ έτερον κατάλληλον μέσον σβέσεως πυρκαϊᾶς πετρελαίου.

Κανονισμός 12.

Στερέωσις Ἐφοδίων Σωσιβίων Λέμβων.

Όλα τὰ έφόδια τῆς σωσιβίου λέμβου, εξαίρεσει τοῦ κόρακος τῆς λέμβου ὅστις θὰ μένῃ έλεύθερος διὰ τὴν άπομάκρυνσιν ταύτης, θὰ εἶναι καταλλήλως στερεωμένα έντὸς τῆς σωσιβίου λέμβου. Ἡ πρόσδεσις θὰ γίνεται εἰς τρόπον ὥστε νὰ εξασφαλιζέται ἢ στερέωσις τῶν έφοδίων καὶ κατὰ τρόπον ὥστε νὰ μὴ κωλύουν τοὺς κόρακας άναρτήσεως τῆς λέμβου ἢ νὰ έμποδίζουν τὴν ταχεῖαν έπιβίβασιν. Πάντα τὰ έφόδια τῆς σωσιβίου λέμβου θὰ εἶναι ὅσον τὸ δυνατόν μικρῶν διαστάσεων καὶ βάρους καὶ θὰ εἶναι συσκευασμένα καταλλήλως καὶ συμπαγῶς.

Κανονισμός 13.

Φορηταὶ Ραδιοτηλεγραφικαὶ Συσκευαὶ διὰ τὰ πλωτὰ σωστικά μέσα.

(α) Πάντα τὰ πλοία, εξαίρεσει εκείνων τὰ όποια φέρουν εἰς εκάστην πλευρὰν αὐτῶν σωσίβιον λέμβον μετὰ κινητῆρος έφωδιασμένης διὰ ραδιοτηλεγραφικῆς εγκαταστάσεως πληρούσης τοὺς ὅρους τοῦ Κανονισμοῦ 14 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καὶ τοῦ Κανονισμοῦ 12 τοῦ Κεφαλαίου IV, θὰ φέρουν φορητὴν ραδιοτηλεγραφικὴν συσκευὴν πληροῦσαν τὰς άπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 13 τοῦ Κεφαλαίου IV. Ἡ συσκευὴ αὐτὴ θὰ φυλάσσεται εἰς τὸ δωμάτιον χαρτῶν ἢ εἰς άλλην κατάλληλον θέσιν καὶ θὰ εἶναι έτοιμος πρὸς μεταφορὰν εἰς οἰανδήποτε σωσίβιον λέμβον εἰς περίπτωσιν κινδύνου. Έν τούτοις, εἰς τὰ δεξαμενόπλοια ὀλικῆς χωρητικότητος 3.000 κόρων καὶ άνω, εἰς τὰ όποια αἱ σωσίβιοι λέμβοι φέρονται εἰς τὸ μέσον καὶ εἰς τὴν πρύμνην τοῦ πλοίου, ἢ συσκευὴ αὐτὴ θὰ φυλάσσεται εἰς κατάλληλον θέσιν πλησίον τῶν σωσιβίων λέμβων τῶν άπεχουσῶν περισσότερον ἀπὸ τοῦ κυρίου πομποῦ τοῦ πλοίου.

(β) Εἰς τὴν περίπτωσιν πλοίων εκτελούντων πλόας τοιαύτης διαρκείας ὥστε κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς ἢ φορητὴ ραδιοτηλεγραφικὴ συσκευὴ διὰ τὰ πλωτὰ σωσίβια μέσα νὰ μὴ εἶναι άναγκαία, ἢ Ἀρχῆ δύναται νὰ έπιτρέψῃ τὴν παράλειψιν ταύτης.

Κανονισμός 14.

Ραδιοτηλεγραφικαὶ Συσκευαὶ καὶ Προβολεῖς Σωσιβίων Λέμβων
μετὰ Κινητῆρος.

- (α).-(i) Ὃταν ὁ ὀλικὸς ἀριθμὸς τῶν ἐπιβαινόντων ἐπὶ ἐπιβατηγοῦ πλοίου ἐκτελοῦντος διεθνεῖς πλόας, οἵτινες δὲν εἶναι βραχεῖς διεθνεῖς πλόες, ἐπὶ πλοίου χρησιμοποιοῦμένου ὡς ἐργοστασίου εἰς τὴν θήραν φαλαινῶν, ἐπὶ πλοίου χρησιμοποιοῦμένου δι' ἐπεξεργασίαν ἢ κονσερβοποιίαν τῶν ἰχθύων ἢ ἐπὶ πλοίου μεταφέροντος τὸ ἀπασχολούμενον προσωπικὸν εἰς τὰ φαλινοθηρικὰ πλοῖα, τῶν βιομηχανιῶν ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων, εἶναι μεγαλύτερος τῶν 199 ἀλλὰ μικρότερος τῶν 1500, θὰ ἐγκαθίσταται ραδιοτηλεγραφικὴ συσκευὴ πληροῦσα τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καὶ τοῦ Κανονισμοῦ 12 τοῦ Κεφαλαίου IV, εἰς μίαν τοῦλάχιστον τῶν μετὰ κινητῆρος σωσιβίων λέμβων τοῦ πλοίου, τῶν ἀπαιτούμενων ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 8 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.
- (ii) Ὃταν ὁ ὀλικὸς ἀριθμὸς τῶν ἐπιβαινόντων ἀτόμων ἐπὶ τοιοῦτου πλοίου εἶναι 1500 ἢ περισσότερα, τοιαύτη ραδιοτηλεγραφικὴ συσκευὴ θὰ ἐγκαθίσταται εἰς πᾶσαν σωσίβιον λέμβον μετὰ κινητῆρος, ἀπαιτούμενη ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 8 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(β) Ἡ ραδιοτηλεγραφικὴ συσκευὴ θὰ ἐγκαθίσταται ἐντὸς ἐπαρκῶς μεγάλου θαλαμίσκου, ὥστε νὰ περιλαμβάνῃ τὴν συσκευὴν καὶ τὸν χειριστὴν ταύτης.

(γ) Αἱ διατάξεις θὰ εἶναι τοιαῦται ὥστε ἡ ἱκανοποιητικὴ λειτουργία τοῦ πομποῦ καὶ τοῦ δέκτου δὲν θὰ ἐπηρεάζεται ὑπὸ τοῦ κινητῆρος ἐν λειτουργίᾳ, εἴτε ὅταν φορτίζονται ἢ ὅχι 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 ὑπάρχη εἰς ἐκάστην σωσίβιον λέμβον μετὰ κινητῆρος, ἣτις 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 κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων καὶ εἰς τὰ πλοῖα τὰ μεταφέροντα τὸ ἀπασχολούμενον προσωπικὸν εἰς τὰ φαλινοθηρικὰ πλοῖα καὶ τὰ τῶν βιομηχανιῶν ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων.

(ζ) Ὁ προβολεὺς θὰ περιλαμβάνῃ λυχνίαν 80 τοῦλάχιστον βάττ, ἱκανὸν ἀνταυγαστήρα καὶ πηγὴν ἐνεργείας ἣτις θὰ φωτίζη ἀποτελεσματικῶς ἀντικείμενον ἀνοικτοῦ χρώματος εἰς τομέα πλάτους 60 περίπου ποδῶν (ἢ 18 μέτρων) εἰς ἀπόστασιν 200 ὑαρδῶν (ἢ 180 μέτρων) ἐπὶ χρονικὴν περίοδον ἕξ ὥρων καὶ θὰ δύναται νὰ λειτουργῇ ἐπὶ τρεῖς τοῦλάχιστον ὥρας συνεχῶς.

Κανονισμός 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 ἔχη εὐστάθειαν ἐν ἀνοικτῇ θαλάσῃ.

(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 ἔξαρτισμὸς αὐτῆς θὰ ὑποστοῦν ζημίαν.

(γ) Ἡ σχεδία θὰ εἶναι ἐφωδιασμένη διὰ στεγάσματος τὸ ὁποῖον θὰ τίθεται αὐτομάτως εἰς τὴν θέσιν του ὅταν αὐτὴ 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 θαλασσοῦ ὕδατος. Μία ὁμοία λυχνία θὰ ὑπάρχῃ ἐντὸς τῆς σχεδίας.

Τὸ στέγασμα θὰ εἶναι χρώματος λίαν ὀρατοῦ.

(δ) Ἡ σχεδία θὰ ἐφοδιάζεται δι' ἑνὸς πεισματίου (μπαροῦμα) καὶ θὰ ἔχῃ σωσίβιον ρυμάτιον χαλαρῶς διαβεβλημένον περίξ καὶ καλῶς στερεωμένον ἐξωτερικῶς. Σωσίβιον ρυμάτιον θὰ τοποθετῆται ἐπίσης περίξ τοῦ ἐσωτερικοῦ τῆς σχεδίας.

(ε) Ἡ σχεδία θὰ δύναται νὰ ἐπανορθωθῇ εὐχερῶς ὑπὸ ἐνὸς 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 ἐτέρου περιβλήματος κατεσκευασμένου εἰς τρόπον ὥστε νὰ δύναται νὰ ἀντέχῃ εἰς σκληρὰς συνθήκας χρήσεως αἵτινες συναντῶνται εἰς τὴν θάλασσαν.

Ἡ σχεδία ἐντὸς τῆς βαλίζης ἢ ἐτέρου περιβλήματος θὰ ἔχῃ ἰδίαν πλευστότητα.

(η) Ἡ πλευστότης τῆς σχεδίας θὰ εἶναι κατὰ τρόπον κατανεμημένη ὥστε δι' ὑποδιαίρεσεως ταύτης εἰς ἄρτιον ἀριθμὸν χωριστῶν διαμερισμάτων, τὸ ἥμισυ τῶν ὀποίων θὰ δύναται νὰ ὑποβαστάξῃ ἐκτὸς τοῦ ὕδατος τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀτόμων διὰ τὰ ὁποῖα ἔχει ἐπιτραπῆ ἢ ἐπιβίβασις, εἴτε δι' ἄλλου τινὸς ἐξ ἴσου ἀποτελεσματικοῦ μέσου νὰ ἐξασφαλίζεταί ὅτι ὑπάρχῃ εὐλογον περιθώριον πλευστότητος ἐὰν ἡ σχεδία ὑποστῇ ζημίαν ἢ δὲν ἐπιτυγχάνεται παρὰ μερική ἐμφύσησις.

(θ) Τὸ ὀλικὸν βάρος τῆς σχεδίας, τῆς βαλίζης αὐτῆς ἢ ἐτέρου περιβλήματος καὶ τοῦ ἔξαρτισμοῦ αὐτῆς, δὲν θὰ ὑπερβαίῃ τὰς 400 λίτρας (ἢ 180 χιλιόγραμμα).

(ι) Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀτόμων τὰ ὁποῖα θὰ ἐπιτρέπεται νὰ παραλαμβάνῃ μία πνευστή σχεδία θὰ εἶναι ἴσος πρὸς:

(i) Τὸν μέγιστον ἀκέραιον ἀριθμὸν τὸν προκύπτοντα ἐκ τῆς διαιρέσεως διὰ 3,4 τοῦ ὄγκου, μετρούμενου εἰς κυβικοὺς πόδας (ἢ διὰ 96 τοῦ ὄγκου μετρούμενου εἰς κυβικὰ δέκατα) τῶν κυρίων σωληνωτῶν ἀεροφυλακίων (ὅστις διὰ τὸν σκοπὸν τοῦτον δὲν θὰ περιλαμβάνῃ οὔτε τὰ τόξα τοῦ στεγάσματος, οὔτε τὸ σέλημα ἢ τὰ σέλματα, ἐὰν ὑπάρχουν τοιαῦτα) ὅταν οὗτοι εἶναι πεπληρωμένοι, ἢ

(ii) Τὸν μέγιστον ἀκέραιον ἀριθμὸν τὸν προκύπτοντα ἐκ τῆς διαιρέσεως διὰ 4 τῆς ἐπιφανείας εἰς τετραγωνικοὺς πόδας (ἢ διὰ 3,720 τῆς ἐπιφανείας, μετρούμενης εἰς τετραγωνικὰ ἑκατοστόμετρα) τοῦ δαπέδου (ἥτις διὰ τὸν σκοπὸν τοῦτον δύναται νὰ περιλάβῃ τὸ σέλημα ἢ τὰ σέλματα, ἐὰν ὑπάρχουν τοιαῦτα) τῆς σωσίβιου σχεδίας ὅταν εἶναι πεπληρωμένη, λαμβανομένου τοῦ μικροτέρου ἀριθμοῦ.

(ia) Τὸ δάπεδον τῆς σωσίβιου σχεδίας θὰ εἶναι ἀδιάβροχον καὶ θὰ εἶναι ἰκανὸν νὰ μονοῦται ἐπαρκῶς ἐναντίον τοῦ ψύχους.

(ib) Ἡ σωσίβιος σχεδία θὰ πληροῦται δι' ἀερίου τὸ ὁποῖον δὲν θὰ εἶναι βλαβερὸν εἰς τοὺς ἐπιβαίνοντας καὶ ἢ πλήρωσις θὰ λαμβάνῃ χώραν αὐτομάτως, εἴτε δι' ἔλξεως ρυματίου εἴτε δι' ἄλλου τινὸς τρόπου ἐξ ἴσου ἀπλοῦ καὶ ἀποτελεσματικοῦ. Θὰ προβλέπωνται μέσα διὰ τῶν ὀποίων ἢ ἀεραντλία ἢ οἱ φυσητήρες οἱ ἀπαιτούμενοι ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 17 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου θὰ δύνανται νὰ διατηροῦν τὴν πίεσιν.

(iv) Ἡ σωσίβιος σχεδία θὰ εἶναι ἐξ ὑλικῶ 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.

(id) Δὲν θὰ τυγχάνῃ ἐγκρίσεως σωσίβιος σχεδία ἥτις θὰ ἔχῃ μεταφορικὴν ἰκανότητα, ὑπολογιζομένην συμφῶνως πρὸς τὸ ἐδάφιον (i) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, μικροτέραν τῶν ἐξ ἀτόμων. Ὁ μέγιστος ἀριθμὸς ἀτόμων ὑπολογιζόμενος συμφῶνως πρὸς τὴν παράγραφον ταύτην, διὰ τὸν ὁποῖον μία σωσίβιος σχεδία δύναται νὰ τύχῃ ἐγκρίσεως, ἀπόκειται εἰς τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς, ἀλλὰ εἰς οὐδεμίαν περίπτωση θὰ ὑπερβαίῃ τὰς 25.

(ι) Ἡ σωσίβιος σχεδία θὰ εἶναι ἱκανὴ νὰ λειτουργῇ καθ' ὅλην τὴν κλίμακα θερμοκρασιῶν ἀπὸ 150οF μέχρι μείον 22οF (ἢ 66οC μέχρι μείον 30οC).

(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 Σωσίβιους Σχεδίας.

(α) Πᾶσα σωσίβιος σχεδία μονίμου κατασκευῆς θὰ εἶναι κατασκευασμένη ὥστε ριπτομένη εἰς τὴν θάλασσαν ἐκ τῆς θέσεως στοιβασίας αὐτῆς οὔτε αὕτη οὔτε καὶ ὁ ἐξαρτισμὸς τῆς νὰ ὑφίσταται ζημίαν.

(β) Ἡ ἐπιφάνεια τοῦ καταστρώματος τῆς σωσίβιου σχεδίας θὰ κεῖται ἐντὸς τοῦ μέρους τῆς σωσίβιου σχεδίας τὸ ὁποῖον ἐπιτρέπει προστασίαν εἰς τοὺς ἐπιβαίνοντας. Ἡ ἐπιφάνεια τοῦ καταστρώματος τούτου θὰ εἶναι τοῦλάχιστον 4 τετραγωνικοὶ πόδες (ἢ 3,720 τετραγωνικά 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 ὑποβαστάξῃ τοὺς ἐπιβαίνοντας ἀποτελεσματικῶς ἐκτὸς τοῦ ὕδατος.

(γ) Ἡ σωσίβιος σχεδία θὰ εἶναι ἐφωδιασμένη διὰ στεγάσματος ἢ ἐτέρου ἰσοδυναμοῦ διατάξεως, χρώματος λίαν ὄρατοῦ, τὸ ὁποῖον θὰ εἶναι ἱκανὸν νὰ προστατεύῃ τοὺς ἐπιβαίνοντας, ἔναντι τῶν καιρικῶν συνθηκῶν ὅταν ἡ Σωσίβιος σχεδία ἐπιπλήῃ καθ' οἰανδήποτε ἐπιφάνειαν.

(δ) Τὰ ἐφόδια τῆς σωσίβιου σχεδίας θὰ εἶναι ἐστοιβαγμένα κατὰ τρόπον ὥστε νὰ εἶναι εὐκόλως προσιτὰ ὅταν ἡ Σωσίβιος σχεδία ἐπιπλήῃ καθ' οἰανδήποτε ἐπιφάνειαν.

(ε) Τὸ ὅλικόν βάρος μιᾶς σωσίβιου σχεδίας μετὰ τοῦ ἐξοπλισμοῦ αὐτῆς δὲν θὰ ὑπερβαίῃ τὰς 400 λίτρας (ἢ 180 χιλιόγραμμα). Σωσίβιοι σχεδίαι φερόμεναι ἐπὶ φορητῶν πλοίων δύναται νὰ εἶναι βάρους μεγαλύτερου τῶν 400 λιτρῶν (ἢ 180 χιλιογράμμων) ἐὰν αὐτὰ δύναται νὰ καθαιρεθοῦν ἐξ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου ἢ ἐὰν προβλέπωνται μηχανικὰ μέσα διὰ τὴν καθάρεισιν αὐτῶν εἰς τὴν θάλασσαν.

(στ) Ἡ σωσίβιος σχεδία δέον ἀνὰ πάντα χρόνον νὰ εἶναι εὐχρηστος καὶ εὐσταθὴς ὅταν ἐπιπλήῃ καθ' οἰανδήποτε ἐπιφάνειαν.

(ζ) Ἡ σωσίβιος σχεδία θὰ ἔχῃ τοῦλάχιστον 3,4 κυβικοὺς πόδας (ἢ 96 κυβικά δέκατα) ἀεροκιβωτίων ἢ ἰσοδύναμον πλευστότητα ἀνὰ ἕκαστον ἄτομον τὸ ὁποῖον ἐπιτρέπεται νὰ φέρῃ, τὰ δὲ μέσα ταῦτα θὰ τοποθετοῦνται ὅσον δυνατόν πλησιέστερον πρὸς τὰς πλευρὰς τῆς σωσίβιου σχεδίας.

(η) Ἡ σωσίβιος σχεδία θὰ ἔχῃ ἐν πεισμάτιον (μπαρούμα) προσδεδεμένον καὶ ἐν σωσίβιον ρυμάτιον χαλαρῶς διαβεβλημένον περίξ καὶ ἐξωτερικῶς αὐτῆς καὶ καλῶς στερεωμένον εἰς τὰ σημεῖα προσδέσεως. Ἐπίσης θὰ τοποθετῆται σωσίβιον ρυμάτιον περίξ τοῦ ἐσωτερικοῦ τῆς σωσίβιου σχεδίας.

(θ) Ἡ σχεδία θὰ εἶναι ἐφωδιασμένη εἰς ἕκαστον ἄνοιγμα δι' ἀποτελεσματικῶν μέσων ἐπιτρεπόντων ὅπως πρόσωπα ἐντὸς τῆς θαλάσσης δύναται νὰ ἀναρριχθοῦν ἐπ' αὐτῆς.

(ι) Ἡ σωσίβιος σχεδία θὰ εἶναι κατασκευασμένη κατὰ τρόπον ὥστε νὰ μὴ προσβάλλεται ὑπὸ τοῦ πετρελαίου ἢ τῶν παραγῶγων πετρελαίου.

(ια) Μία ἐπιπλεύουσα λυχνία τύπου ἠλεκτρικῆς στήλης θὰ εἶναι προσδεδεμένη διὰ δετηρίας εἰς τὴν σωσίβιον σχεδίαν.

(ιβ) Ἡ σωσίβιος σχεδία θὰ ἐφοδιάζεται διὰ μέσων ἐπιτρεπόντων τὴν εὐχερῆ ρυμούλκισιν αὐτῆς.

(ιγ) Αἱ σωσίβιοι σχεδίαι θὰ εἶναι ἐστοιβαγμένοι κατὰ τρόπον ἐπιτρέποντα τὴν ἐλευθέραν ἐπίπλευσιν αὐτῶν εἰς τὴν περίπτωσιν βυθίσεως τοῦ πλοίου.

Κανονισμός 17.

Ἐφόδια τῶν πνευστῶν καὶ τῶν Μονίμων Σωσιβίων Σχεδιῶν.

- (α) Ὁ κανονικὸς ἐξαρτισμὸς ἐκάστης σωσιβίου σχεδιάς θὰ περιλαμβάνη :
- (i) Ἐνα ἐπιπλέοντα σωσίβιον σημαντήρα προσδεδεμένον δι' ἐπιπλέοντος ρυματίου μήκους τοῦλάχιστον 100 ποδῶν (ἢ 30 μέτρων).
- (ii) Διὰ τὰς σωσιβίους σχεδιάς δι' ἃς ἐπιτρέπεται ἡ ἐπιβίβασις οὐχὶ περισσοτέρων τῶν 12 ἀτόμων, ἓν μαχαιρίδιον καὶ ἓν ἄντλιον. Διὰ τὰς σωσιβίους σχεδιάς δι' ἃς ἐπιτρέπεται ἡ ἐπιβίβασις 13 ἀτόμων ἢ περισσοτέρων, δύο μαχαιρίδια καὶ δύο ἄντλια.
- (iii) Δύο σπόγγους.
- (iv) Δύο πλωτὰς ἀγκύρας, τὴν μίαν μονίμως προσδεδεμένην εἰς τὴν σωσίβιον σχεδίαν καὶ μίαν ἀμοιβήν.
- (v) Δύο βραχεῖας κώπας σχήματος πτύου.
- (vi) Μίαν σειρὰν συνέργων ἐπισκευῆς, διὰ τὴν ἐπιδιόρθωσιν τρυπημάτων εἰς τὰ διαμερίσματα πλευστότητος.
- (vii) Μίαν ἀεραντλίαν ἢ φυσητήρα, ἐκτὸς ἔαν ἡ σωσίβιος σχεδία πληροῖ τοὺς ὄρους τοῦ Κανονισμοῦ 16 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.
- (viii) Τρία ἐργαλεῖα ἀνοίγματος λευκοσιδηρῶν κυτίων.
- (ix) Ἐν ὑδατοστεγῆς κιβώτιον φαρμακείου πρώτων βοηθειῶν ἐγκεκριμένου τύπου.
- (x) Ἐν ἀνοξείδωτον βαθμολογημένον κύπελλον ποσίμου ὕδατος.
- (xi) Ἐνα ἀδιάβροχον ἠλεκτρικὸν φανὸν κατάλληλον διὰ σήμανσιν σημάτων Μόρς, ὁμοῦ μετὰ ἀνταλλακτικῆς στήλης συσσωρευτῶν καὶ μιᾶς ἀνταλλακτικῆς λυχνίας ἐντὸς ὑδατοστεγοῦς κιβωτίου.
- (xii) Ἐνα καθρέπτην σιμάνσεως κατὰ τὴν ἡμέραν καὶ μίαν συρίκτραν σιμάνσεως.
- (xiii) Δύο ἀλεξιπτωτιστικὰς φωτοβολίδας κινδύνου, ἐγκεκριμένου τύπου, δυναμένας νὰ ἐκπέμπωσι φωτεινὸν ἐρυθρὸν φῶς εἰς μέγα ὕψος.
- (xiv) Ἐξ βεγγαλικά χειρὸς ἐγκεκριμένου τύπου, δυνάμενα νὰ ἐκπέμπωσι φωτεινὸν ἐρυθρὸν φῶς.
- (xv) Μίαν σειρὰν συνέργων ἀλιείας.
- (xvi) Μερίδα τροφίμων καθορισθησομένην ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, δι' ἕκαστον ἄτομον διὰ τὸ ὅποιον ἔχει ἐγκριθῆ ἢ ἐπιβίβασις ἐπὶ τῆς σωσιβίου σχεδιάς.
- (xvii) Ὑδατοστεγῆ δοχεῖα περιέχοντα τρεῖς πίντας (ἢ ἓν καὶ ἡμισυ λίτρον) ποσίμου ὕδατος δι' ἕκαστον ἄτομον διὰ τὸ ὅποιον ἔχει ἐγκριθῆ ἢ ἐπιβίβασις τοῦ ὁποίου ἢ μία πίντα (ἢ ἡμισυ λίτρον) κατ' ἄτομον δύναται νὰ ἀντικαθίσταται διὰ μιᾶς καταλλήλου συσκευῆς ἀφαλατώσεως ἱκανῆς νὰ παράγῃ ἴσην ποσότητα ποσίμου ὕδατος.
- (xviii) Ἐξ δισκία ἐναντίον τῆς ναυτίας δι' ἕκαστον ἄτομον διὰ τὸ ὅποιον ἔχει ἐγκριθῆ ἢ ἐπιβίβασις.
- (xix) Ὁδηγίας σχετικὰς πρὸς τὸν τρόπον ἐπιβίωσεως ἐπὶ τῆς σωσιβίου σχεδιάς.
- (xx) Ἐν 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 διάρκειας ὥστε κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς νὰ μὴ εἶναι ἀναγκαῖα ὅλα τὰ εἶδη τὰ καθοριζόμενα εἰς τὴν παράγραφον (α), ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ εἰς μίαν ἢ περισσοτέρας σωσιβίους σχεδιάς αἰτινες ἀντιπροσωπεύουσι τοῦλάχιστον τὸ ἓν ἕκτον τοῦ ἀριθμοῦ τῶν σωσιβίων σχεδιῶν τῶν φερομένων ἐπὶ τοῦ πλοίου τούτου, ὅπως ἐφοδιάζονται διὰ τοῦ ἐξαρτισμοῦ τοῦ καθοριζομένου εἰς τὰ ἐδάφια (i) μέχρι (vii) συμπεριλαμβανομένου, (xi) καὶ (xix) τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, καὶ διὰ τοῦ ἡμίσεως τοῦ ἐξαρτισμοῦ τοῦ καθοριζομένου εἰς τὰ ἐδάφια (xiii) καὶ (xiv) τῆς ἐν λόγω παραγράφου, αἱ δὲ ὑπόλοιποι σωσιβιοὶ σχεδία νὰ ἐφοδιάζονται διὰ τοῦ ἐξαρτισμοῦ τοῦ καθοριζομένου εἰς τὰ ἐδάφια (i) μέχρι (vii) περιλαμβανομένου καὶ (xix) τῆς ἐν λόγω παραγράφου.

Κανονισμός 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 σχεδιαί ἔχουν ἐκπαιδευθῆ εἰς τὴν καθαίρεσιν καὶ χρῆσιν αὐτῶν.

Κανονισμός 19.

Ἐπιβίβασις ἐπὶ τῶν Σωσιβίων Λέμβων καὶ τῶν Σωσιβίων Σχεδιῶν.

(α) Θὰ λαμβάνωνται εἰδικὰ μέτρα διὰ τὴν ἐπιβίβασιν ἐπὶ τῶν σωσιβίων λέμβων εἰς τὰ ὅποια θὰ περιλαμβάνωνται :

- (i) Ἀνὰ μία κλίμαξ εἰς ἕκαστον ζευῆος ἐπωτιδίων ἐπιτρέπουσα τὴν ἐπιβίβασιν ἐπὶ τῶν σωσιβίων λέμβων ὅταν αὐταὶ εὐρίσκωνται εἰς τὴν θάλασσαν, ἐξαιρέσει ὅτι εἰς ἐπιβατηγὰ πλοῖα, εἰς πλοῖα τὰ χρησιμοποιούμενα ὡς ἐργοστάσια εἰς τὴν θήραν φαλαινῶν, εἰς πλοῖα ἐπεξεργασίας καὶ κονσερβοποιίας τῶν ἀλιευτικῶν προϊόντων, εἰς πλοῖα μεταφέροντα τὸ ἀπασχολούμενον προσωπικὸν εἰς τὰ φαλαινοθηρικὰ πλοῖα, τὰ τῶν βιομηχανιῶν ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας, ἢ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ὅπως αἱ κλίμακες αὐταὶ ἀντικαθίστανται δι' ἐγκεκριμένων μέσων, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι θὰ ὑπάρχη μία τοῦλάχιστον κλίμαξ εἰς ἑκάστην πλευρὰν τοῦ πλοίου.
- (ii) 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.
- (iii) Διατάξεις διὰ τὴν εἰδοποίησιν τῶν ἐπιβατῶν καὶ τοῦ πληρώματος ὅτι τὸ πλοῖον πρόκειται νὰ ἐγκαταλειφθῇ, καὶ
- (iv) Μέσα διὰ τὴν πρόληψιν πάσης διοχετεύσεως ὕδατος ἐντὸς τῶν σωσιβίων λέμβων.

(β) Θὰ λαμβάνωνται ἐπίσης κατάλληλα μέτρα διὰ τὴν ἐπιβίβασιν ἐπὶ τῶν σχεδιῶν, εἰς τὰ ὅποια θὰ περιλαμβάνωνται :

- (i) Ἐπαρκεῖς κλίμακες διὰ τὴν διευκόλυνσιν τῆς ἐπιβίβασεως ἐπὶ τῶν σωσιβίων σχεδιῶν ὅταν αὐταὶ εὐρίσκωνται εἰς τὸ ὕδωρ, ἐξαιρέσει ὅτι εἰς ἐπιβατηγὰ πλοῖα, εἰς πλοῖα τὰ χρησιμοποιούμενα ὡς ἐργοστάσια εἰς τὴν ἀλιείαν φαλαινῶν, εἰς πλοῖα ἐπεξεργασίας καὶ κονσερβοποιίας τῶν ἀλιευτικῶν προϊόντων, καὶ εἰς πλοῖα μεταφέροντα τὸ ἀπασχολούμενον προσωπικὸν εἰς τὰ φαλαινοθηρικὰ πλοῖα, καὶ εἰς τὰ τῶν βιομηχανιῶν ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας, ἢ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἀντικατάστασιν μέρους ἢ τοῦ συνόλου τῶν τοιούτων κλιμάκων δι' ἐγκεκριμένων μέσων.
- (ii) 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 σχεδιαί διὰ τὰς ὁποίας ἔχουν προβλεφθῇ ἐγκεκριμένα μέσα καθαιρέσεως.
- (iii) Μέσα διὰ τὸν φωτισμὸν τῆς θέσεως στοιβασίας τῶν σωσιβίων σχεδιῶν διὰ τὰς ὁποίας δὲν προβλέπονται ἐγκεκριμένα μέσα καθαιρέσεως.
- (iv) 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.

Κανονισμός 20.

Σήμανσις Σωσιβίων Λέμβων, Σωσιβίων Σχεδίων και Πλευστικῶν Συσκευῶν.

(α) Αἱ διαστάσεις τῆς σωσιβίου λέμβου καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀτόμων ἕτινα 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 ἐκάστην πλευρὰν τῆς πρῶρας.

(β) Αἱ πλευστικαὶ συσκευαὶ θὰ σημαίνονται διὰ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀτόμων κατὰ τὸν αὐτὸν τρόπον.

(γ) Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀτόμων θὰ σημαίνεται κατὰ τὸν αὐτὸν τρόπον ἐπὶ τῶν σωσιβίων πνευστῶν σχεδίων καθὼς καὶ ἐπὶ τῆς βαλίζης ἢ τοῦ περιβλήματος ἐντὸς τοῦ ὁποίου περιέχεται ἡ σωσίβιος πνευστὴ σχεδία. Ἐκάστη 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) Ἐκάστη 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 συσκευή θὰ σημαίνεται δι' ἀριθμὸν ἀτόμων μεγαλύτερον τοῦ ἐπιτυγχανομένου κατὰ τὸν εἰς τὸ παρὸν Κεφάλαιον καθοριζόμενον τρόπον.

Κανονισμός 21.

Προδιαγραφή Κυκλικῶν Σωσιβίων.

(α) Τὸ κυκλικὸν σωσίβιον θὰ πληροῖ τὰς κατωτέρω ἀπαιτήσεις :

- (i) Θὰ εἶναι ἐκ συμπαγοῦς φελλοῦ ἢ ἄλλου ἰσοδυναμοῦ ὑλικοῦ.
- (ii) Θὰ εἶναι ἰκανὸν νὰ ὑποβαστάζῃ εἰς γλυκὺ ὕδωρ 32 τοῦλάχιστον λίτρας (ἢ 14,5 χιλιόγραμμα) σιδήρου ἐπὶ 24 ὥρας.
- (iii) Δὲν θὰ προσβάλλεται ἐπιζημίως ὑπὸ πετρελαίου ἢ προϊόντων πετρελαίου.
- (iv) Θὰ εἶναι λίαν ὄρατοῦ χρωματισμοῦ.
- (v) Θὰ σημειοῦται διὰ κεφαλαίων γραμμάτων τὸ ὄνομα καὶ ὁ λιμὴν νηολογήσεως τοῦ πλοίου εἰς τὸ ὁποῖον ἀνήκει.

(β) Δὲν θὰ ἐπιτρέπωνται κυκλικά σωσίβια πεπληρωμένα διὰ χόρτων, τριμμάτων φελλοῦ ἢ κοκκώδους φελλοῦ, ἢ οἰουδήποτε ἄλλου ἀραιοῦ κοκκοειδοῦς ὑλικοῦ, ἢ ἐκεῖνα τῶν ὁποίων ἡ πλευστότης ἐξαρτᾶται ἐκ θαλάμων ἀέρος οἵτινες ἀπαιτοῦν ἐμφύσησιν ἀέρος.

(γ) Τὰ κυκλικά σωσίβια τὰ κατεσκευασμένα ἐκ πλαστικοῦ ὑλικοῦ ἢ ἐτέρων συνθετικῶν κραμάτων θὰ εἶναι ἰκανὰ νὰ διατηροῦν τὰς πλευστικὰς καὶ τὰς ἰδιότητας ἀντοχῆς αὐτῶν κατὰ τὴν ἐπαφὴν μὲ τὸ ὕδωρ ἢ μὲ προϊόντα πετρελαίου, ἢ εἰς μεταβολὰς θερμοκρασιῶν ἢ κλιματολογικὰς, ἐπικρατούσας εἰς τὰ ταξίδια ἀνοικτῆς θαλάσσης.

(δ) Τὰ κυκλικά σωσίβια θὰ φέρουν ρυμάτιον χαλαρῶς διαβεβλημένον πέριξ καὶ καλῶς στερεωμένον. Ἐν τοῦλάχιστον κυκλικὸν σωσίβιον εἰς ἐκάστην πλευρὰν τοῦ πλοίου θὰ εἶναι ἐφωδισμένον δι' ἐπιπλέοντος σωσιβίου σχοινίου μήκους 15 ὀργυιῶν (27,5 μέτρων) τὸ ὀλιγώτερον.

(ε) Εἰς τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα, τὸ ἥμισυ τοῦλάχιστον τοῦ ὀλικοῦ ἀριθμοῦ τῶν κυκλικῶν σωσιβίων εἰς οὐδεμίαν περίπτωσιν ὀλιγώτερα τῶν ἑξ καὶ εἰς τὰ φορητὰ πλοῖα τὸ ἥμισυ τοῦλάχιστον τοῦ ὀλικοῦ ἀριθμοῦ τῶν κυκλικῶν σωσιβίων θὰ ἐφοδιάζονται δι' αὐτομάτων φῶτων καλῆς ἀποδόσεως.

(στ) Τὰ αὐτόματα φῶτα τὰ ἀπαιτούμενα ὑπὸ τῆς παραγράφου (ε) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θὰ εἶναι τοιαῦτα ὥστε νὰ μὴ δύναται νὰ σβεσθοῦν ὑπὸ τοῦ ὕδατος. Θὰ δύναται νὰ λειτουργοῦν ἐπὶ 45 λεπτὰ τοῦλάχιστον καὶ θὰ ἔχουν φωτιστικὴν ἰκανότητα 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) Όλα τὰ κυκλικά σωσίβια θὰ εἶναι τοποθετημένα εἰς θέσεις εὐκόλως προσιτὰς ὑπὸ τῶν ἐπιβαινόντων καὶ δύο τοῦλάχιστον τῶν κυκλικῶν σωσιβίων τῶν ἐφωδιασμένων δι' αὐτομάτων φῶτων, συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον (ε) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, θὰ ἐφοδιάζονται ἐπίσης δι' ἱκανοῦ αὐτομάτως ἐνεργοῦντος σήματος καπνοῦ, δυναμένου νὰ παράγῃ καπνὸν λίαν ὀρατοῦ χρώματος ἐπὶ 15 τοῦλάχιστον λεπτὰ καὶ θὰ εἶναι δυνατὴ ἢ ταχεῖα ρίψις αὐτῶν ἐκ τῆς γεφύρας κυβερνήσεως.

(η) Τὰ κυκλικά σωσίβια θὰ πρέπει πάντοτε νὰ ρίπτονται ταχέως καὶ δὲν θὰ εἶναι μονίμως στερεωμένα καθ' οἷονδηποτε τρόπον.

Κανονισμὸς 22.

Σωσίβιοι Ζῶναι.

(α) Τὰ πλοῖα θὰ φέρουν μίαν σωσίβιον ζώνην ἐγκεκριμένου τύπου δι' ἕκαστον ἐπιβαῖνον ἄτομον καί, ἐπὶ πλεόν, ἐπαρκῆ ἀριθμὸν σωσιβίων ζωνῶν καταλλήλων διὰ παιδιά, ἐκτὸς ἔαν αἱ σωσίβιοι αὐταὶ ζῶναι δύνανται νὰ προσαρμόζωνται πρὸς χρῆσιν τῶν παιδίων.

(β) Ἐπὶ πλεόν τῶν σωσιβίων ζωνῶν τῶν ἀπαιτουμένων ὑπὸ τῆς παραγράφου (α) θὰ φέρωνται ἐπὶ τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων σωσίβιοι ζῶναι διὰ 5 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ὀλικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβαινόντων ἐπὶ τοῦ πλοίου. Αἱ σωσίβιοι αὐταὶ ζῶναι θὰ στοιβάζωνται εἰς ἐμφανεῖς θέσεις ἐπὶ τοῦ καταστρώματος.

(γ) Ἡ σωσίβιος ζώνη δὲν θὰ ἐγκρίνεται ἐκτὸς ἔαν πληροῖ τὰς κατωτέρω ἀπαιτήσεις :

- (i) Θὰ κατασκευάζεται δι' ἐπιμελημένης ἐργασίας καὶ ἐκ καταλλήλων ὑλικῶν.
- (ii) Θὰ δύναται νὰ ὑποβαστάζῃ εἰς γλυκὺ ὕδωρ βάρους 16,5 λιτρῶν (ἢ 7,5 χιλιόγραμμων) ἐπὶ 24 ὥρας.
- (iii) Θὰ κατασκευάζεται κατὰ τοιοῦτον τρόπον, ὥστε νὰ ἀποκλείεται, ὅσον εἶναι δυνατόν, ὁ κίνδυνος νὰ φέρεται κατὰ τρόπον ἐσφαλμένον, ἐκτὸς ἔαν εἶναι δυνατόν νὰ φέρεται κατ' ἀμφοτέρας τὰς ὀψεις.
- (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 ὀρατοῦ χρωματισμοῦ.
- (viii) Θὰ εἶναι ἐφωδιασμένη διὰ συρίκτρας ἐγκεκριμένου τύπου, καλῶς προσδεμένης 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) Ἐχει δύο χωριστοὺς ἀεροθάλαμους, 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 ἔαν ἀκόμη ὁ εἰς ἀεροθάλαμος δὲν εἶναι πεπληρωμένος.

(ε) Αἱ σωσίβιοι ζῶναι θὰ εἶναι οὕτω τοποθετημέναι, ὥστε νὰ εἶναι εὐκόλως προσιτὰι καὶ ἡ θέσις αὐτῶν θὰ ἐνδείκνυται εὐκρινῶς.

Κανονισμός 23.

Όρμιδοβόλος Συσκευή.

- (α) Τα πλοία θα φέρουσι μίαν όρμιδοβόλον συσκευήν έγκεκριμένου τύπου.
 (β) Η συσκευή θα είναι ικανή να έκσφενδονίζη μετ' έπαρκούς άκριβείας όρμίδον μήκους ούχι μικροτέρου τών 250 ύαρδών (ή 230 μέτρων) και θα περιλαμβάνη τουλάχιστον τέσσαρα βλήματα και τέσσαρα όρμίδια.

Κανονισμός 24.

Σήματα Κινδύνου του Πλοίου.

Τα πλοία θα έφοδιάζωνται προς ίκανοποίησιν τής Άρχης, διά μέσων έκπεμπόντων αποτελεσματικά σήματα κινδύνου κατά την ήμέραν και την νύκτα, περιλαμβανόντων δώδεκα τουλάχιστον άλεξιπτωτιστικά σήματα ικανά να αποδίδουν λαμπρόν έρυθρόν φώς εις μέγα ύψος.

Κανονισμός 25.

Πίναξ Συναγερμού και Καθήκοντα εις Περίπτωσιν Κινδύνου.

- (α) Ειδικά καθήκοντα εις περίπτωσιν κινδύνου θα άνατίθενται εις έκαστον μέλος του πληρώματος.
 (β) Ο πίναξ συναγερμού θα καθορίζη πάντα τα ειδικά καθήκοντα και θα δεικνύη ιδιαιτέρως την θέσιν εις την όποιαν έκαστον μέλος του πληρώματος δέον να μεταβή και τα καθήκοντα τα όποια έχει να έκτελέση.
 (γ) Ο πίναξ συναγερμού θα καταρτίζεται πρό του άπόπλου του πλοίου. Άντίγραφα τούτου θα άναρτώνται εις διάφορα μέρη του πλοίου και ειδικώς εις τα διαμερίσματα του πληρώματος.
 (δ) Ο πίναξ συναγερμού θα δεικνύη τα άνατιθέμενα καθήκοντα εις τα διάφορα μέλη του πληρώματος έν σχέσει προς :
 (i) Το κλείσιμον τών στεγανών θυρών, τών έπιστομίων και τών μηχανισμών κλεισίματος τών ευδαιίων, χοανών έξαγωγής τεφρών και θυρών πυρκαϊάς.
 (ii) Τα έφόδια τών σωσιβίων λέμβων (περιλαμβανομένης τής φορητής ραδιοτηλεγραφικής συσκευής σωσιβίου λέμβου) και τών λοιπών σωσιβίων συσκευών.
 (iii) Την καθαίρεσιν τών σωσιβίων λέμβων.
 (iv) Την γενικήν έτοιμασίαν τών άλλων σωστικών μέσων.
 (v) Την συγκέντρωσιν τών έπιβατών.
 (vi) Την κατάσβεσιν πυρκαϊάς.
 (ε) Ο πίναξ συναγερμού θα δεικνύη τα διάφορα άνατιθέμενα καθήκοντα, εις περίπτωσιν κινδύνου, εις τα μέλη τής ύπηρεσίας θαλαμηπόλων έν σχέσει προς τούς έπιβάτας.

Τα καθήκοντα ταύτα θα περιλαμβάνουν :

- (i) Είδοποίησιν τών έπιβατών.
 (ii) Έπίβλεψιν ότι είναι καταλλήλως ένδεδυμένοι και έχουν περιβληθή τας σωσιβίους ζώνας αυτών κατά κανονικόν τρόπον.
 (iii) Συγκέντρωσιν τών έπιβατών εις τας θέσεις συναγερμού.
 (iv) Τήρησιν τής τάξεως εις τούς διαδρόμους και τας κλίμακας και, γενικώς, έποπτείαν τής κινήσεως τών έπιβατών, και
 (v) Τόν έφοδιασμόν τών σωσιβίων λέμβων διά κλινοσκεπασμάτων.
 (στ) Ο πίναξ συναγερμού θα καθορίζη ώρισμένα σήματα διά την κλίσιν όλοκλήρου του πληρώματος εις τας λέμβους των, τας σχεδίας και τούς σταθμούς πυρκαϊάς, και θα περιγράφη λεπτομερώς τα σήματα ταύτα. Τα σήματα ταύτα θα δίδωνται διά συρίκτρας ή σειρήνος και έξαιρέσει τών έπιβατηγών πλοίων έκτελούντων βραχείς διεθνείς πλόας και τών φορτηγών πλοίων μήκους μικροτέρου τών 150 ποδών, (45,7 μέτρων) θα συμπληροῦνται δι' άλλων σημάτων λειτουργούντων ήλεκτρικώς. Πάντα τα σήματα ταύτα θα χειρίζωνται έκ τής γεφύρας.

Κανονισμός 26.

Συναγερμοί και Γυμνάσια.

- (α) (i) Είς τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα θὰ ἐνεργῆται ἅπαξ τῆς ἐβδομάδος, ἐφ' ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, συναγερμὸς τοῦ πληρώματος διὰ γυμνάσιον λέμβων καὶ γυμνάσιον πυρκαϊᾶς. Ὁ συναγερμὸς οὗτος θὰ λαμβάνη χώραν ὅταν ἐπιβατηγὸν πλοῖον ἀποπλῆ ἐκ τοῦ τελευταίου λιμένος διὰ διεθνή πλοῦν ὅστις ὅμως δὲν θὰ εἶναι βραχὺς διεθνῆς πλοῦς.
- (ii) Εἰς τὰ φορτηγὰ πλοῖα, συναγερμὸς τοῦ πληρώματος διὰ γυμνάσιον λέμβων καὶ γυμνάσιον πυρκαϊᾶς λαμβάνη 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 ὥρων ἀπὸ τοῦ ἀπόπλου ἐκ λιμένος, ἔαν πλέον τῶν 25 τοῖς ἑκατὸν τοῦ πληρώματος ἀντεκατεστάθῃσαν εἰς τὸν λιμένα τοῦτον.
- (iii) Ἐπ' εὐκαιρία τοῦ κατὰ μῆνα συναγερμοῦ ἐπὶ τῶν φορτηγῶν πλοίων, θὰ ἐπιθεωροῦνται τὰ ἐφόδια τῶν λέμβων πρὸς ἐξακριβωσιν 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 ἔαν ἐβδομάδα 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 ἐκθεσις ἐπιθεωρήσεως τῶν ἐφοδίων τῶν λέμβων τῶν φορτηγῶν πλοίων, καθὼς ἐπίσης αἱ περιπτώσεις κατὰ τὰς ὁποίας ἔλαβε χώραν ἢ ἐξαίρεσις καὶ ἡ καθαιρέσις τῶν λέμβων εἰς τὸ ὕδωρ συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον (γ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.
- (β) Εἰς ἐπιβατηγὰ πλοῖα, ἐξαιρέσει ἐκείνων ἅτινα ἐκτελοῦν βραχεῖς διεθνεῖς πλόας, θὰ ἐκτελῆται γυμνάσιον συναγερμοῦ ἐπιβατῶν ἐντὸς εἴκοσι τεσσάρων ὥρων ἀπὸ τοῦ ἀπόπλου ἐκ τοῦ λιμένος.
- (γ) Διάφοροι ὀμάδες σωσιβίων λέμβων θὰ χρησιμοποιοῦνται ἐκ περιτροπῆς κατὰ τὰ διαδοχικὰ γυμνάσια λέμβων καὶ ἐκάστη σωσίβιος λέμβος θὰ ἐξαίρεται τοῦ πλοίου καί, ἔαν εἶναι πρακτικῶς δυνατόν καὶ εὐλογον θὰ καθαιρῆται εἰς τὸ ὕδωρ ἅπαξ τοῦλάχιστον 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 ὁδηγίων διὰ τὸν χειρισμὸν καὶ τὴν λειτουργίαν τῶν σωσιβίων σχεδιῶν ὅπου ὑπάρχουν τοιαῦτα.
- (δ) Τὸ σῆμα κινδύνου διὰ τὴν συγκέντρωσιν τῶν ἐπιβατῶν εἰς τὰς θέσεις συναγερμοῦ θὰ εἶναι ἕξ ἢ πλείονες βραχεῖς διαδοχικοὶ συριγμοὶ ἀκολουθούμενοι ὑπὸ ἑνὸς μακροῦ συρίγματος διὰ τῆς συρίκτρας ἢ τῆς σειρήνος. Εἰς ἐπιβατηγὰ πλοῖα, ἐξαιρέσει τῶν ἐκτελούντων βραχεῖς διεθνεῖς πλόας, θὰ συμπληροῦνται δι' ἄλλων σημάτων τὰ ὁποῖα θὰ λειτουργοῦν ἠλεκτρικῶς καθ' ὅλον τὸ πλοῖον καὶ θὰ χειρίζονται ἐκ τῆς γεφύρας. Ἡ ἔννοια τῶν διαφόρων σημάτων τῶν ἀφορώντων τοὺς ἐπιβάτας μετὰ ἀκριβῶν ὁδηγίων περὶ τοῦ τὶ ὀφείλου νὰ πράξουν εἰς περίπτωσιν κινδύνου, θὰ ἐξηγηθῇ 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.

Κανονισμός 27.

Σωσίβιοι Λέμβοι, Σωσίβιοι Σχεδιαὶ καὶ Πλευστικαὶ Συσκευαί.

- (α) Τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα θὰ φέρουν δύο λέμβους ἀνηρτημένους 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

των 28 ποδών (ή $8\frac{1}{2}$ μέτρων). Αύται δύνανται να υπολογίζονται δια τούς σκοπούς των παραγράφων (β) και (γ) του παρόντος Κανονισμού, υπό την πρόβλεψιν ότι πληρούν έντελως τὰς διὰ τὰς σωσιβίους λέμβους ἀπαιτήσεις του παρόντος Κεφαλαίου, και διὰ τούς σκοπούς του Κανονισμού 8, υπό την πρόβλεψιν ότι επιπροσθέτως πληρούν έντελως τὰς ἀπαιτήσεις του Κανονισμού 9 και του Κανονισμού 14 όπου εφαρμόζονται αὐταί. Θὰ τηροῦνται αὐταί ἐτοιμαί πρὸς ἄμεσον χρῆσιν κατὰ τὸν πλοῦν. Εἰς πλοῖα εἰς τὰ ὁποῖα αἱ ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (η) του Κανονισμού 29 ἐκπληροῦνται διὰ συσκευῶν αἱ ὁποῖαι εφαρμόζονται εἰς τὰς πλευρὰς τῶν σωσιβίων λέμβων, αἱ τοιαῦται συσκευαὶ δὲν θὰ ἀπαιτῆται νὰ εφαρμόζονται εἰς τὰς δύο λέμβους τὰς προβλεπομένας διὰ τὴν πλήρωσιν τῶν ἀπαιτήσεων του παρόντος Κανονισμού.

(β) Τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα τὰ ἐκτελοῦντα διεθνεῖς πλόας οἵτινες δὲν εἶναι διεθνεῖς πλόες μικρᾶς διάρκειας, θὰ φέρουν :

- (i) Σωσιβίους λέμβους εἰς ἑκατέραν πλευρὰν του πλοίου συνολικῆς χωρητικότητος τοιαύτης ὥστε νὰ παραλαμβάνουν τὸ ἥμισυ του ὀλικου ἀριθμου ἀτόμων τῶν ἐπιβαινόντων του πλοίου. Προβλέπεται ὅτι, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἀντικατάστασιν σωσιβίων λέμβων διὰ σωσιβίων σχεδίων τῆς αὐτῆς ὀλικῆς χωρητικότητος, κατὰ τρόπον ὅμως τοιοῦτον ὥστε ὁ ἀριθμὸς τῶν σωσιβίων λέμβων εἰς ἑκατέραν πλευρὰν του πλοίου νὰ εἶναι πάντοτε ἐπαρκῆς ὅπως παραλαμβάνονται τὰ $37\frac{1}{2}$ τοῖς ἑκατὸν ἀπάντων τῶν ἐπιβαινόντων του πλοίου.
 - (ii) Σωσιβίους σχεδίας ὀλικῆς χωρητικότητος ἐπαρκοῦς νὰ παραλαμβάνουν τὰ 25 τοῖς ἑκατὸν του ὀλικου ἀριθμου τῶν ἐπιβαινόντων του πλοίου, ὁμοῦ με πλευστικὰς συσκευὰς διὰ τὰ τρία τοῖς ἑκατὸν του ἀριθμου τούτου. Προβλέπεται ὅτι εἰς πλοῖα ἔχοντα συντελεστήν ὑποδιαίρεσεως ἴσον ἢ μικρότερον του 0,33, θὰ ἐπιτρέπεται ἀντὶ σωσιβίων σχεδίων διὰ τὰ 25 τοῖς ἑκατὸν ὄλων τῶν ἐπιβαινόντων του πλοίου και πλευστικῶν συσκευῶν διὰ τὰ 3 τοῖς ἑκατὸν ὄλων τῶν ἐπιβαινόντων του πλοίου, νὰ φέρουν πλευστικὰς συσκευὰς διὰ τὰ 25 τοῖς ἑκατὸν του ἀριθμου τούτου.
- (γ)—(i) Ἐπιβατηγὸν πλοῖον ἐκτελοῦν βραχεῖς διεθνεῖς πλόας, θὰ ἐφοδιάζεται διὰ ζευγῶν ἐπωτίδων συμφώνως πρὸς τὸ μήκος αὐτου, ὡς καθορίζονται εἰς τὴν στήλην Α του Πίνακος ἐν τῷ Κανονισμῷ 28 του παρόντος Κεφαλαίου. Ἐφ' ἐκάστου ζεύγους ἐπωτίδων θὰ ἀνακρεμᾶται μία σωσίβιος λέμβος και αἱ σωσίβιοι αὐταὶ λέμβοι θὰ ἔχουν τοῦλάχιστον τὴν ἐλαχίστην χωρητικότητα τὴν ἀπαιτουμένην ὑπὸ τῆς στήλης Γ του Πίνακος ἢ τὴν χωρητικότητα τὴν ἀπαιτουμένην διὰ τὴν ἐπιβίβασιν πάντων τῶν ἐπιβαινόντων του πλοίου, ἐὰν αὕτη εἶναι μικροτέρα.

Προβλέπεται ὅτι, ἐὰν κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς δὲν εἶναι πρακτικῶς δυνατόν και εὐλογον νὰ τοποθετηθῇ ἐπὶ πλοίου ἐκτελοῦντος βραχεῖς διεθνεῖς πλόας, ὁ ἀριθμὸς τῶν ζευγῶν ἐπωτίδων τῶν ἀπαιτουμένων ὑπὸ τῆς στήλης Α του 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 του ἐλάχιστου ἀριθμου του ὀριζομένου ὑπὸ τῆς στήλης Β του Πίνακος, και ὅτι ἡ ὀλικὴ χωρητικότης τῶν ἐπὶ του πλοίου σωσιβίων λέμβων θὰ εἶναι τοῦλάχιστον ἴση πρὸς τὴν ἐλαχίστην χωρητικότητα τὴν ἀπαιτουμένην ὑπὸ τῆς στήλης Γ, ἢ πρὸς τὴν χωρητικότητα τὴν ἀπαιτουμένην διὰ τὴν ἐπιβίβασιν πάντων τῶν ἐπὶ του πλοίου ἐπιβαινόντων, ἐὰν αὕτη εἶναι μικροτέρα.

- (ii) Ἐὰν αἱ οὕτω προβλεπόμεναι σωσίβιοι λέμβοι δὲν ἐπαρκοῦν ὅπως παραλαμβάνουν πάντας τούς ἐπιβαίνοντας του πλοίου, θὰ προβλέπωνται ἐπιπρόσθετοι σωσίβιοι λέμβοι ὑπὸ ἐπωτίδας ἢ σωσίβιοι σχεδία, εἰς τρόπον ὥστε αἱ σωσίβιοι λέμβοι και αἱ σωσίβιοι σχεδία νὰ ἐπαρκοῦν διὰ πάντας τούς ἐπιβαίνοντας του πλοίου.

- (iii) Παρά τὰς διατάξεις τοῦ ἐδαφίου (γ) (ii), εἰς πλοῖα ἐκτελοῦντα βραχεῖς διεθνεῖς πλόας, ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπιβαινόντων ἀτόμων δὲν θὰ ὑπερβαίνει τὴν ὀλικὴν χωρητικότητα τῶν σωσιβίων λέμβων τῶν προβλεπομένων συμφώνως πρὸς τὰ ἐδάφια (γ) (i) καὶ (γ) (ii) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἐκτὸς ἐὰν ἡ Ἄρχὴ 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 I τοῦ Κεφαλαίου II.
- (iv) Ὅταν κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἐδαφίου (γ) (iii), ἡ Ἄρχὴ ἔχη ἐπιτρέψει τὴν μεταφορὰν ἀριθμοῦ ἀτόμων μεγαλύτερου τῆς χωρητικότητος τῶν σωσιβίων λέμβων καὶ ἔχει πεισθῆ ὅτι εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατον εἰς τὸ πλοῖον τοῦτο νὰ στοιβαχθοῦν αἱ σωσιβιοὶ σχεδίαι αἱ φερόμεναι συμφώνως πρὸς τὸ ἐδάφιον (γ) (ii), δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ μείωσιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν σωσιβίων λέμβων, ὑπὸ τοῦς 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, ἐκάστη τῶν ὁποίων θὰ φέρεται εἰς ἐκατέραν πλευρὰν τοῦ πλοίου, καὶ
 - (2) ὁ ἀριθμὸς τῶν σωσιβίων λέμβων καὶ τῶν σωσιβίων σχεδιῶν θὰ εἶναι πάντοτε ἐπαρκῆς ὥστε νὰ ἐπιβιβάζεται ὁ ὀλικὸς ἀριθμὸς τῶν ἐπιβαινόντων τοῦ πλοίου ἀτόμων.
- (v) Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον ἐκτελοῦν βραχεῖς διεθνεῖς πλόας θὰ φέρῃ ἐπιπροσθέτως πρὸς τὰς σωσιβιοὺς λέμβους καὶ σωσιβιοὺς σχεδίας τὰς ἀπαιτουμένας ὑπὸ τῶν διατάξεων τῆς παρούσης παραγράφου, σωσιβιοὺς σχεδίας ἐπαρκεῖς νὰ περιλαμβάνουν τὸ 10 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ὀλικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀτόμων διὰ τὰ ὅποια ὑπάρχει θέσις ἐντὸς τῶν σωσιβίων λέμβων τῶν φερομένων ἐπὶ τοῦ πλοίου τούτου.
- (vi) Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον ἐκτελοῦν βραχεῖς διεθνεῖς πλόας θὰ φέρῃ ἐπίσης πλευστὰς συσκευὰς διὰ τὰ 5 τοῖς ἑκατὸν τοῦλάχιστον τοῦ ὀλικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβαινόντων τοῦ πλοίου ἀτόμων.
- (vii) Ἡ Ἄρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέπῃ εἰς ὠρισμένα 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 I τοῦ Κεφαλαίου II, ἐὰν φέρουν σωσιβιοὺς 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 συναρτήσῃ τοῦ μήκους τοῦ πλοίου :—

- (α) Τὸν ἐλάχιστον ἀριθμὸν ζευγῶν ἐπωτίδων, τῶν προβλεπομένων ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐκτελοῦντος βραχεῖς διεθνεῖς πλόας, εἰς ἕκαστον τῶν ὁποίων δεόν νὰ ἀνακρεμάται μία σωσιβιοὺς 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 τοῦς ὅρους τοῦ Κανονισμοῦ 27, καὶ
- (γ) Τὴν ἐλαχίστην χωρητικότητα σωσιβίων λέμβων τὴν ἀπαιτουμένην διὰ πλοῖον ἐκτελοῦν βραχεῖς διεθνεῖς πλόας.

Μήκος καταμετρήσεως του πλοίου		(Α) Ελάχιστος αριθμός ζευγών έπωτιδων	(Β) Μικρότερος αριθμός ζευ- γών έπωτιδων έξαιρετικώς έπιτρεπόμενος	(Γ) Έλαχίστη χωρητικό- της σωσιβίων λέμβων		
Πόδες	Μέτρα			Κυβικοί πόδες		
100 και κάτω τών	120	31 και κάτω τών	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 επί (Γ): "Όταν τὸ μήκος τοῦ πλοίου εἶναι μικρότερον τῶν 100 ποδῶν (ἢ 31 μέτρων) ἢ μεγαλύτερον τῶν 550 ποδῶν (ἢ 168 μέτρων), ὁ ἐλάχιστος ἀριθμὸς ζευγῶν ἐπωτιδῶν 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 σωσιβιοὶ λέμβοι καὶ αἱ σωσιβιοὶ σχεδιάι θὰ στοιβάζονται ἱκανοποιήσῃ τῆς Ἀρχῆς κατὰ τοιοῦτον τρόπον, ὥστε :

- (i) Νὰ δύνανται ἅπασαι νὰ καθαιροῦνται ἐντὸς τοῦ βραχυτάτου δυνατοῦ χρόνου καὶ οὐχὶ μεγαλύτερου τῶν 30 λεπτῶν.
- (ii) Νὰ μὴ παρεμποδίζουσιν 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.
- (iii) Αἱ σωσιβιοὶ λέμβοι καὶ αἱ σωσιβιοὶ σχεδιάι διὰ τὰς ὁποίας ἀπαιτοῦνται νὰ ὑπάρχουσιν 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 οἰανδήποτε πλευράν, καὶ
- (iv) Αἱ σωσιβιοὶ σχεδιάι διὰ τὰς ὁποίας δὲν ἀπαιτοῦνται νὰ ὑπάρχουσιν 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 οἰανδήποτε πλευράν.

(β) Πᾶσα σωσιβιοὶς λέμβος θὰ ἀνακρεμάται εἰς χωριστὸν ζεῦγος ἐπωτιδῶν.

(γ) Αί σωσίβιοι λέμβοι δύνανται να στοιβάζονται εις πλείονα του ένός καταστρώματα εάν λαμβάνονται κατάλληλα μέτρα ώστε να άποφεύγεται όπως αί σωσίβιοι λέμβοι κατωτέρου καταστρώματος έμποδίζονται υπό των στοιβαζομένων επί του υπερκειμένου καταστρώματος.

(δ) Αί σωσίβιοι λέμβοι και αί σωσίβιοι σχεδία, διά τās όποιās άπαιτούνται έγκεκριμένα μέσα καθαιρέσεως, δέν θα τοποθετούνται εις την πρώραν του πλοίου. Θα τοποθετούνται εις τοιαύτας θέσεις ώστε να έπιτυγχάνεται ή άσφαλής καθάρσεις, διδομένης ειδικής προσοχής εις την άπομάκρυνσιν από τās έλικας και από τά μέ άπότομον κλίσιν ύπερεξέχοντα τμήματα του πρυμναίου μέρους του σκάφους.

(ε) Αί έπωτίδες θα είναι έγκεκριμένου τύπου και καταλλήλως τοποθετημένα προς ίκανοποίησιν τής Άρχης. Θα είναι διατεταγμένα επί ένός ή περισσοτέρων καταστρωμάτων κατά τοιοϋτον τρόπον ώστε αί ύπ' αυτās σωσίβιοι λέμβοι να δύνανται να καθαιρούνται μετ' άσφαλείας χωρίς να παρεμποδίζεται ο χειρισμός των άλλων έπωτίδων.

(στ) Αί έπωτίδες θα είναι ως άκολουθως :

- (i) Τύπου προσαγωγής ή τύπου βαρύτητος διά τόν χειρισμόν σωσιβίων λέμβων βάρους ουχι μεγαλειτέρου των 2 1/4 τόννων (ή 2.300 χιλιογράμμων) εις την κατάστασιν έξαιρέσεως αυτών άνευ έπιβατών.
- (ii) Τύπου βαρύτητος διά τόν χειρισμόν σωσιβίων λέμβων βάρους μεγαλειτέρου των 2 1/4 τόννων (ή 2.300 χιλιογράμμων) εις την κατάστασιν έξαιρέσεως αυτών άνευ έπιβατών.

(ζ) Αί έπωτίδες, τά άγόμενα, τά σύσπαστα και ο λοιπός έξαρτισμός θα είναι τοιαύτης άντοχής ώστε αί σωσίβιοι λέμβοι να δύνανται να έξαίρωνται έπνδρωμένα διά του πληρώματος καθαιρέσεως και κατοπιν να καθαιρούνται άσφαλώς μετά πλήρους φόρτου έπιβατών και πληρώματος, υπό κλίσιν πλοίου 15 μοιρών προς οϊανδήποτε πλευράν και υπό γωνίαν διαγωγής 10 μοιρών.

(η) Θα προβλέπωνται πέδιλα ή άλλα κατάλληλα μέσα προς διευκόλυνσιν τής καθαιρέσεως υπό κλίσιν 15 μοιρών.

(θ) Θα προβλέπωνται μέσα διά την παραβολήν των σωσιβίων λέμβων εις την πλευράν του πλοίου και την συγκράτησιν αυτών ίνα οϊ έπιβάται δύνανται να έπιβιβάζονται μετ' άσφαλείας.

(ι) Αί σωσίβιοι λέμβοι καθώς και αί λέμβοι κινδύνου αί άπαιτούμεναι υπό του Κανονισμού 27 του παρόντος Κεφαλαίου, θα έξυπηρετούνται δι' άγομένων συρματοσχοίωνν ως και διά βαρούλκων έγκεκριμένου τύπου, άτινα εις την περίπτωσιν των λέμβων κινδύνου θα είναι ίκανά διά την ταχείαν άνολκήν των λέμβων τούτων. Έξαιρετικώς ή Άρχή δύνανται να έπιτρέψη άγόμενα σχοινία μανίλλας ή άγόμενα έξ άλλου έγκεκριμένου υλικού μετά ή άνευ βαρούλκων (έξαιρέσει των λέμβων κινδύνου διά τās όποιās άπαιτείται να έξυπηρετούνται διά βαρούλκων τά όποια θα είναι ίκανά διά την ταχείαν άνολκήν των λέμβων τούτων) όταν κρίνη ότι τά άγόμενα σχοινία μανίλλας ή άγόμενά έξ άλλου έγκεκριμένου υλικού είναι κατάλληλα.

(ια) Δύο τουλάχιστον σωσίβια σχοινία θα είναι προσδεδεμένα εις τά άκρα των έπωτίδων και τά άγόμενα ως και τά σωσίβια σχοινία θα είναι μήκους έπαρκούς ώστε να φθάνουν μέχρι τής θαλάσσης όταν τó πλοϊον έχη τó έλάχιστον αυτοϋ έν θαλάσση βύθισμα και υπό κλίσιν 15 μοιρών προς οϊανδήποτε πλευράν. Οϊ κατωτεροι τρόχιλοι των άγομένων θα είναι έφωδιασμένοι διά καταλλήλου δακτυλίου ή δι' έπιμήκους κρίκου διά την άγκίστρωσιν εις τούς κόρακας τής άρτάνης εκτός εάν ύπάρχη έγκεκριμένος τύπος άπελευθερωτικής άρτάνης.

(ιβ) Όταν ύπάρχουν μηχανικά μέσα διά την άνολκήν των λέμβων, θα προβλέπεται επίσης ίκανός χειροκίνητος μηχανισμός. Όταν αί έπωτίδες άνέλκωνται διά μηχανικής λειτουργίας των άγομένων, θα προβλέπωνται μέσα άσφαλείας τά όποια θα διακόπτουν αυτομάτως τόν κινητήρα πριν αί έπωτίδες φθάσουν εις τούς άναστολείς προς τόν σκοπόν άποφυγής ύπερεντάσεων επί των συρματοσχοίωνν ή των έπωτίδων.

(1γ) Αί εξηρητημέναί εκ τών έπωτιδων σωσίβιοι λέμβοι θα έχουν τὰ άγόμενα αυτών έτοιμα προς χρήςιν και θα έχουν ληφθη μέτρα διά την ταχείαν, άλλ' ουχι άπαραιτήτως σύγχρονον άπαγκίστρωσιν τών σωσιβίων λέμβων εκ τών άγομένων. Το σημείον εξαρτήσεως τών σωσιβίων λέμβων εκ τών άγομένων θα είναι εις τοιούτον ύψος άνωθεν τής κουπαστής, ώστε να εξασφαλίζεται ή ευστάθεια τών σωσιβίων λέμβων κατά την καθαίρεσιν αυτών.

(1δ) Εις επιβατηγά πλοία εκτελοϋνται διεθνείς πλόας, οϊτινες δέν είναι βραχείς διεθνείς πλόες, εις τὰ οποία φέρονται σωσίβιοι λέμβοι και σωσίβιοι σχεδιαί συμφώνως προς τὸ έδάφιον (β) (i) του Κανονισμού 27 του παρόντος Κεφαλαίου, θα προβλέπωνται έγκεκριμένα μέσα καθελκύσεως, έπαρκή εις αριθμόν, κατά την κρίσιν τής 'Αρχής, επιτρέποντα ώστε, ο αριθμός τών σωσιβίων σχεδιών εκείνων αίτινες ομοϋ μετά τών σωσιβίων λέμβων απαιτοϋνται συμφώνως προς τὸ έδάφιον τουτο να παραλαμβάνουν άπαντας τούς επιβαίνοντας του πλοίου, να καθαροϋνται εις την θάλασσαν έμφορτοι με τόν αριθμόν τών ατόμων τών οποίον επιτρέπεται να παραλαμβάνουν, έντός 30 λεπτών τὸ βραδύτερον υπό συνθήκας ήρέμου θαλάσσης. Τὰ οϋτω προβλεπόμενα μέσα καθαίρεσεως θα κατανέμονται όσον είναι πρακτικώς δυνατόν εξ ίσου εις έκάτεραν πλευράν του πλοίου και δέν θα ύπάρχη ολιγώτερον του ένός τοιούτου μέσου καθαίρεσεως εις έκάστην πλευράν. Δέν απαιτείται έν τούτοις, να προβλέπωνται τοιαϋτα μέσα καθαίρεσεως διά τās επιπροσθέτους σωσιβίους σχεδιάς τās απαιτουμένας υπό του έδαφίου (β) (ii) του Κανονισμού 27 του παρόντος Κεφαλαίου διά τὰ 25 τοίς έκατόν του αριθμοϋ άπάντων τών επιβαιόντων ατόμων, αλλά πāσα σωσίβιοι σχεδιά ήτις φέρεται συμφώνως προς τὸ έδάφιον τουτο, θα πρέπει όταν προβλέπεται διά τὸ πλοϊον έγκεκριμένον μέσον καθαίρεσεως, να είναι τύπου τοιούτου, ώστε να δύναται, να καθαίρηται διά του έν λόγω μέσου.

(ii) Εις επιβατηγά πλοία εκτελοϋντα βραχείς διεθνείς πλόας, ο προβλεπόμενος αριθμός τών έγχεριμένων μέσων καθαίρεσεως θα άφίεται εις την κρίσιν τής 'Αρχής. Ο αριθμός τών σωσιβίων σχεδιών ο προβλεπόμενος δι' έκαστον τοιούτον μέσον καθαίρεσεως δέν θα είναι μεγαλιτερος του αριθμοϋ τών σωσιβίων σχεδιών, αίτινες, κατά την κρίσιν τής 'Αρχής, δύναται να καθαροϋνται διά του μέσου τουτου έντός 30 λεπτών, έμφορτοι με τόν αριθμόν τών ατόμων άτινα επιτρέπεται να φέρουν και υπό συνθήκας ήρέμου θαλάσσης.

Κανονισμός 30.

Φωτισμός Καταστρωμάτων, Σωσιβίων Λέμβων, Σωσιβίων Σχεδιών κ.λ.π.

(α) Θα προβλέπεται ήλεκτρικόν ή ισοδύναμον σύστημα φωτισμοϋ έπαρκούς διά πāσας τās απαιτήσεις ασφαλείας εις τὰ διάφορα μέρη ένός επιβατηγοϋ πλοίου και ιδιαιτέρως εις τὰ καταστρώματα επί τών οποίων στοιβάζονται αι σωσίβιοι λέμβοι και αι σωσίβιοι σχεδιαί. Η αυτόνομος πηγή ήλεκτρικής ένεργείας κινδύνου ή απαιτουμένη υπό του Κανονισμού 25 του Κεφαλαίου II θα είναι ικανή να τροφοδοτη, όταν ύπάρχη ανάγκη, τὸ φωτιστικόν τουτο σύστημα καθως επίσης τόν φωτισμόν τόν απαιτούμενον υπό τών έδαφίων (α) (ii), (β) (ii) και (β) (iii) του Κανονισμού 19 του παρόντος Κεφαλαίου.

(β) Η έξοδος εκ παντός κυρίου διαμερίσματος καταλαμβανομένου υπό επιβατών ή πληρώματος θα φωτίζεται συνεχώς υπό λυχνίας κινδύνου. Η τροφοδοτησις τών λυχνιών τουτων κινδύνου θα έχη τοιαύτην διάταξιν ώστε να τροφοδοτοϋνται αυται εκ τής πηγής ήλεκτρικής ένεργείας κινδύνου, τής αναφερομένης εις την παράγραφον (α) του παρόντος Κανονισμού, εις περιπτώσιν διακοπής τής κυρίας πηγής ήλεκτρικής ένεργείας του πλοίου.

Κανονισμός 31.

Επάνδρωσις Σωσιβίων Λέμβων και Σωσιβίων Σχεδιών.

(α) Εις αξιωματικὸς καταστρώματος ή ο ειδικευμένος άνήρ σωσιβίου λέμβου είναι υπεύθυνος έκάστης σωσιβίου λέμβου, καθως επίσης θα όρίζεται και εις δεϋτερος ως αναπληρωτής. Ο έπιφορτισμένος θα έχη πίνακα του πληρώματος τής σωσιβίου λέμβου και θα εξακριβώνη ότι οι υπό τās διαταγās του άνδρες έχουσι γνώσιν τών διαφόρων καθικόντων των

(β) Εἰς ἰκανὸς χειριστῆς τοῦ κινητήρος θὰ ὀρίζεται εἰς ἑκάστην μηχανοκίνητον σωσίβιον λέμβον.

(γ) Εἰς ἰκανὸς χειριστῆς τῶν ἐγκαταστάσεων τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συσκευῆς καὶ τοῦ προβολέως θὰ ὀρίζεται εἰς ἑκάστην σωσίβιον λέμβον φέρουσαν τὰ ἐφόδια ταῦτα.

(δ) Εἰς ἀνὴρ πεπειραμένος εἰς τὸν χειρισμὸν καὶ τὴν λειτουργίαν τῶν σωσιβίων σχεδιῶν θὰ ὀρίζεται δι' ἑκάστην φερομένην σωσίβιον σχεδιάν, ἐξαιρέσει ὅταν ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν ἐκτελούντων βραχεῖς διεθνεῖς πλόας ἢ Ἀρχὴ πεισθῇ ὅτι τοῦτο δὲν εἶναι πρακτικῶς δυνατόν.

Κανονισμὸς 32.

Εἰδικευμένοι Ἄνδρες Σωσιβίων Λέμβων.

(α) Εἰς τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα θὰ ὑπάρχη δι' ἑκάστην φερομένην σωσίβιον λέμβον κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἀριθμὸς ἀνδρῶν σωσιβίων λέμβων τοῦλάχιστον 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 κατανομή τῶν εἰδικευμένων ἀνδρῶν σωσιβίων λέμβων ἐπαφίεται εἰς τὴν κρίσιν τοῦ πλοιάρχου.

(γ) Τὸ πτυχίον ἰκανότητος 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 ἰκανὸς 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 :

- (i) Νὰ εἶναι τοιοῦτου μεγέθους καὶ τοιαύτης ἀνοχῆς ὥστε νὰ δύναται νὰ ριφθῇ εἰς τὸ ὕδωρ ἀπὸ τῆς θέσεως στοιβασίας αὐτῆς χωρὶς νὰ ὑποστῇ βλάβην.
- (ii) Νὰ μὴ ὑπερβαίνει τὰς 400 λίτρας (ἢ 180 χιλιόγραμμα) εἰς βάρος, ἐκτὸς ἐὰν διατίθενται κατάλληλα μέσα ἰκανοποιοῦντα τὴν Ἀρχήν, διὰ τὴν καθαίρεσιν ταύτης χωρὶς τὴν ἀνάγκην ἄρσεως διὰ τῶν χειρῶν.
- (iii) Νὰ εἶναι ἐξ ὕλικῶν καὶ κατασκευῆς ἐγκεκριμένων.
- (iv) Νὰ εἶναι εὐχρηστος καὶ εὐσταθῆς μὲ οἰανδήποτε ὄψιν καὶ ἂν ἐπιπλήη.
- (v) Τὰ ἀεροκιβώτια ἢ οἱ ἰσοδύναμοι πλωτῆρες νὰ τοποθετοῦνται ὅσον τὸ δυνατόν ἐγγύτερον πρὸς τὰς πλευρὰς τῆς συσκευῆς καὶ ἢ πλευστότης νὰ μὴ ἐξαρτᾶται ἐκ τῆς ἐμφυσήσεως.
- (vi) Νὰ ἐφοδιάζεται διὰ πεισματίου καὶ νὰ ἔχη γύρωθεν ἐξωτερικῶς χαλαρὸν ρυμάτιον καλῶς προσδεδεμένον.

(β) Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀτόμων διὰ τὰ ὁποῖα μία πλευστική συσκευή ἔχει ἐγκριθῆ θὰ εἶναι μικρότερος τῶν δύο κατωτέρω ἀριθμῶν :

- (i) 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).
- (ii) Τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ποδῶν (ἰσοδυνάμου πρὸς 30,5 ἑκατοστόμετρα) τῆς περιμέτρου.

Κανονισμὸς 34.

Ἄριθμὸς φερομένων Κυκλικῶν Σωσιβίων.

Ὁ ἐλάχιστος ἀριθμὸς τῶν κυκλικῶν σωσιβίων διὰ τῶν ὁποίων θὰ ἐφοδιάζονται τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα θὰ καθορίζεται διὰ τοῦ ἐπομένου πίνακος :

Μήκος 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.

Ἄριθμὸς καὶ Χωρητικότης Σωσιβίων Λέμβων καὶ Σωσιβίων Σχεδιῶν.

- (α)—(i) Πάντα τὰ φορτηγὰ πλοῖα, ἐξαιρέσει τῶν δεξαμενοπλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος 1.600 κόρων καὶ ἄνω, τῶν πλοίων τῶν χρησιμοποιουμένων ὡς ἐργοστάσια φαλινοθηρίας, τῶν πλοίων-ἐργοστασίων ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων καὶ τῶν πλοίων τῶν χρησιμοποιουμένων διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ ἀπασχολουμένου προσωπικοῦ εἰς τὴν φαλινοθηρίαν, τὰς βιομηχανίας ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων, θὰ φέρουν σωσιβίους λέμβους εἰς ἑκατέραν πλευρὰν τοῦ πλοίου τοιαύτης ὀλικῆς χωρητικότητος ὥστε νὰ παραλαμβάνουν πάντας τοὺς ἐπιβαίνοντας τοῦ πλοίου καὶ ἐπιπροσθέτως θὰ φέρουν σωσιβίους σχεδίας ἐπαρκεῖς νὰ παραλαμβάνουν τὸ ἡμισυ τοῦ ἀριθμοῦ τούτου.

Προβλέπεται ὅτι, εἰς τὴν περίπτωσιν τοιοῦτων πλοίων ἐκτελούντων διεθνεῖς πλάσ μεταξὺ ἐγγύς γειτονικῶν χωρῶν, ἢ Ἄρχῃ δύναται, ἐὰν πεισθῆ ὅτι αἱ συνθήκαι τοῦ ταξιδίου εἶναι τοιαῦται ὥστε νὰ καθιστοῦν μὴ εὐλογον ἢ μὴ ἀναγκαίαν τὴν ὑποχρεωτικὴν ὑπαρξιν σωσιβίων σχεδιῶν, νὰ ἀπαλλάξῃ ἀντιστοίχως ὠρισμένα πλοῖα ἢ κατηγορίας πλοίων τῆς ἀπαιτήσεως ταύτης.

- (ii) Ἐκαστον δεξαμενόπλοιο ὀλικῆς χωρητικότητος 1.600 κόρων καὶ ἄνω θὰ φέρῃ σωσιβίους λέμβους εἰς ἑκατέραν πλευρὰν τοῦ πλοίου, τοσαύτης ὀλικῆς χωρητικότητος ὥστε νὰ παραλαμβάνουν πάντας τοὺς ἐπιβαίνοντας τοῦ πλοίου.

(β) (i) Ἐκαστον πλοῖον χρησιμοποιούμενον ὡς πλοῖον-ἐργοστάσιον φαλινοθηρίας, ὁμοίως τὸ χρησιμοποιούμενον ὡς πλοῖον-ἐργοστάσιον κατεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων καὶ ἕκαστον πλοῖον χρησιμοποιούμενον διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ ἀπασχολουμένου προσωπικοῦ εἰς τὴν φαλινοθηρίαν, τὰς βιομηχανίας κατεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων θὰ πρέπει νὰ φέρῃ :

(1) Σωσιβίους λέμβους εἰς ἑκατέραν πλευρὰν, τοσαύτης δὲ ὀλικῆς χωρητικότητος ὥστε νὰ παραλαμβάνουν τὸ ἥμισυ τοῦ ὀλικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβαινόντων τοῦ πλοίου.

Προβλέπεται ὅτι, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν σωσιβίων λέμβων διὰ σωσιβίων σχεδιῶν τῆς αὐτῆς ὀλικῆς χωρητικότητος, εἰς τρόπον ὅμως ὥστε νὰ ὑπάρχῃ πάντοτε εἰς ἑκατέραν πλευρὰν τοῦ πλοίου ἀριθμὸς σωσιβίων λέμβων ἐπαρκῆς νὰ παραλάβῃ τὰ 37 1/2 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ὀλικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβαινόντων τοῦ πλοίου.

(2) Σωσιβίους σχεδίας ἐπαρκοῦς ὀλικῆς χωρητικότητος ὥστε νὰ παραλαμβάνουν τὸ ἥμισυ τοῦ ὀλικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβαινόντων τοῦ πλοίου.

Προβλέπεται ὅτι, ἐὰν εἰς πλοῖα χρησιμοποιούμενα ὡς πλοῖα-ἐργοστάσια διὰ τὴν ἐπεξεργασίαν ἢ κονσερβοποιίαν τῶν ἰχθύων δὲν εἶναι πρακτικῶς δυνατὸν νὰ φέρουν σωσιβίους λέμβους αἰτίνες νὰ πληροῦν ἐντελῶς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ἀντ' αὐτῶν νὰ φέρουν ἄλλας λέμβους, αἰτίνες ὅμως θὰ παραλαμβάνουν οὐχὶ ὀλιγώτερα ἄτομα τῶν ἀπαιτουμένων ὑπὸ τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καὶ θὰ ἔχουν τοῦλάχιστον τὴν πλευστότητα καὶ τὰ ἐφόδια τὰ ἀπαιτούμενα ὑπὸ τοῦ παρόντος Κεφαλαίου διὰ τὰς σωσιβίους λέμβους.

(ii) Ἐκαστον πλοῖον χρησιμοποιούμενον ὡς πλοῖον-ἐργοστάσιον φαλινοθηρίας, ἕκαστον πλοῖον χρησιμοποιούμενον ὡς ἐργοστάσιον ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων καὶ ἕκαστον πλοῖον χρησιμοποιούμενον εἰς τὴν μεταφορὰν τοῦ προσωπικοῦ τοῦ ἀπασχολουμένου εἰς τὴν φαλινοθηρίαν, εἰς τὰς βιομηχανίας ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων, πρέπει νὰ φέρῃ δύο λέμβους, ἀνὰ μίαν εἰς ἑκατέραν πλευρὰν, πρὸς χρῆσιν εἰς περίπτωσιν κινδύνου. Αἱ λέμβοι αὗται θὰ εἶναι ἐγκεκριμένου τύπου καὶ δὲν θὰ εἶναι μήκους μεγαλειτέρου τῶν 28 ποδῶν (ἢ 8½ 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 καὶ, ὅταν συντρέχῃ, τοῦ Κανονισμοῦ 14. Θὰ τηροῦνται ἔτοιμοι πρὸς ἄμεσον χρῆσιν ὅταν τὸ πλοῖον εὐρίσκειται ἐν πλῶ. Εἰς πλοῖα εἰς τὰ ὁποῖα αἱ ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (ζ) τοῦ Κανονισμοῦ 36 πληροῦνται μέσω συσκευῶν αἱ ὁποῖαι ἐφαρμόζονται εἰς τὰς πλευρὰς τῶν σωσιβίων λέμβων, αἱ συσκευαὶ αὗται δὲν θὰ ἀπαιτῆται νὰ τοποθετοῦνται εἰς τὰς δύο λέμβους τὰς προβλεπομένας εἰς ἐφαρμογὴν τῶν ἀπαιτήσεων τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(γ) Ἐκαστον δεξαμενόπλοιο ὀλικῆς χωρητικότητος 3000 κόρων καὶ ἄνω θὰ φέρῃ οὐχὶ ὀλιγώτερας τῶν τεσσάρων σωσιβίων λέμβων. Αἱ δύο σωσιβιοὶ λέμβοι θὰ φέρωνται εἰς τὴν πρῶμνην καὶ αἱ δύο περὶ τὸ μέσον τοῦ πλοίου, ἐξαιρέσει τῶν δεξαμενοπλοίων τὰ ὁποῖα δὲν ἔχουν ὑπερκατασκευάσμα περὶ τὸ μέσον τοῦ πλοίου, εἰς τὰ ὁποῖα ὅλα αἱ σωσιβιοὶ λέμβοι θὰ φέρωνται εἰς τὴν πρῶμνην.

Προβλέπεται ὅτι, ἐὰν εἰς τὴν περίπτωσιν δεξαμενοπλοίου μὴ ἔχοντος ὑπερκατασκευάσμα περὶ τὸ μέσον τοῦ πλοίου δὲν εἶναι πρακτικῶς δυνατὸν νὰ φέρῃ τέσσαρας σωσιβίους λέμβους εἰς τὴν πρῶμνην, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ νὰ

φέρη ἀντί αὐτῶν μίαν σωσίβιον λέμβον εἰς ἑκατέραν πλευρὰν τοῦ πλοίου. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην:

- (i) Ἐκάστη τοιαύτη σωσίβιος λέμβος δὲν θὰ εἶναι μήκους μεγαλειτέρου τῶν 26 ποδῶν (ἢ 8 μέτρων).
- (ii) Ἐκάστη τοιαύτη σωσίβιος λέμβος θὰ στοιβάζεται ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατὸν πρὸς πρῶραν, ἀλλὰ τόσον τοῦλάχιστον πρὸς πρῶραν ὥστε τὸ πρυμναῖον ἄκρον τῆς σωσιβίου λέμβου νὰ ἀπέχη μίαν καὶ ἡμίσειαν φορὰν τὸ μήκος τῆς σωσιβίου λέμβου πρῶραθεν τῆς ἑλικος.
- (iii) Ἐκάστη σωσίβιος λέμβος θὰ στοιβάζεται τόσον πλησιέστερον τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης, ὅσον εἶναι ἀσφαλὲς καὶ πρακτικῶς δυνατὸν, καὶ
- (iv) θὰ φέρωνται ἐπιπροσθέτως σωσίβιοι σχεδία ἐπαρκεῖς νὰ παραλαμβάνουν τὸ ἡμισυ τοῦλάχιστον τοῦ ὀλικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβαινόντων τοῦ πλοίου.

Κανονισμὸς 36.

Ἐπωτίδες καὶ Διατάξεις Καθαίρεσεως.

(α) Εἰς τὰ φορτηγὰ πλοῖα αἱ σωσίβιοι λέμβοι καὶ αἱ σωσίβιοι σχεδία θὰ στοιβάζονται κατὰ τρόπον ἱκανοποιούντα τὴν Ἀρχὴν.

(β) Ἐκάστη σωσίβιος λέμβος θὰ ἀνακρεμᾶται εἰς χωριστὸν ζεῦγος ἐπωτίδων.

(γ) Αἱ σωσίβιοι λέμβοι καὶ αἱ σωσίβιοι σχεδία διὰ τὰς ὁποίας ἀπαιτοῦνται νὰ φέρωνται ἐγκεκριμένα μέσα καθαίρεσεως, δεόν νὰ μὴ τοποθετοῦνται εἰς τὴν πρῶραν τοῦ πλοίου. Θὰ στοιβάζονται εἰς τοιαύτας θέσεις ὥστε νὰ ἐπιτυγχάνεται ἡ ἀσφαλὴς καθαίρεσις, διδομένης εἰδικῆς προσοχῆς εἰς τὴν ἀπομάκρυνσιν ἀπὸ τὰς ἑλικας καὶ ἀπὸ τὰ με ἀπότομον κλίσιν ὑπερεξέχοντα τμήματα τοῦ πρυμναίου μέρους τοῦ σκάφους πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως ἐξασφαλίζεται, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατὸν, ἡ καθαίρεσις αὐτῶν ἀπὸ τῆς εὐθείας πλευρᾶς τοῦ πλοίου.

(δ) Αἱ ἐπωτίδες θὰ εἶναι ἐγκεκριμένου τύπου καὶ θὰ εἶναι καταλλῆλως τοποθετημένοι κατὰ τρόπον ἱκανοποιούντα τὴν Ἀρχὴν.

(ε) Εἰς τὰ δεξαμενόπλοια ὀλικῆς χωρητικότητος 1.600 κόρων καὶ ἄνω, εἰς πλοῖα χρησιμοποιούμενα ὡς πλοῖα-ἐργοστάσια φαινοθηρίας, εἰς πλοῖα χρησιμοποιούμενα ὡς πλοῖα-ἐργοστάσια ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας ἰχθύων καὶ εἰς πλοῖα χρησιμοποιούμενα διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ ἀπασχολουμένου προσωπικοῦ εἰς τὴν φαινοθηρίαν, τὰς βιομηχανίας ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων, ἅπασαι αἱ ἐπωτίδες θὰ εἶναι τύπου βαρύτητος. Εἰς τὰ ἄλλα πλοῖα αἱ ἐπωτίδες θὰ εἶναι ὡς ἀκολουθῶς:

(i) Τύπου προσαγωγῆς ἢ τύπου βαρύτητος διὰ τὸν χειρισμὸν σωσιβίων λέμβων βάρους οὐχὶ μεγαλυτέρου τῶν $2\frac{1}{2}$ τόννων (ἢ 2.300 χιλιogramμων) εἰς τὴν κατάστασιν ἐξαιρέσεως αὐτῶν ἄνευ ἐπιβατῶν.

(ii) Τύπου βαρύτητος διὰ τὸν χειρισμὸν σωσιβίων λέμβων βάρους μεγαλυτέρου τῶν $2\frac{1}{2}$ τόννων (ἢ 2.300 χιλιogramμων) εἰς τὴν κατάστασιν ἐξαιρέσεως ἄνευ ἐπιβατῶν.

(στ) Αἱ ἐπωτίδες, τὰ ἀγόμενα, τὰ σύσπαστα καὶ ὁ λοιπὸς ἐξαρτισμὸς θὰ εἶναι τοιαύτης ἀνοχῆς ὥστε αἱ σωσίβιοι λέμβοι νὰ δύνανται νὰ ἐξαίρωνται ἐπηρεαζόμενοι διὰ τοῦ πληρώματος καθαίρεσεως καὶ κατόπιν νὰ καθαιρῶνται ἀσφαλῶς μετὰ πλήρους φόρτου ἐπιβατῶν καὶ πληρώματος, ὑπὸ κλίσιν πλοίου 15 μοιρῶν πρὸς οἰανδήποτε πλευρὰν καὶ ὑπὸ γωνίαν διαγωγῆς 10 μοιρῶν.

(ζ) Θὰ προβλέπωνται πέδιλα ἢ ἄλλα κατάλληλα μέσα πρὸς διευκόλυνσιν τῆς καθαίρεσεως 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 ἐπιβιβάζονται μετ' ἀσφαλείας.

(θ) Αί σωσίβιοι λέμβοι καθώς και αί λέμβοι κινδύνου, αί απαιτούμεναι υπό του έδαφίου (β) (ii) του Κανονισμού 35 του παρόντος Κεφαλαίου, θά έξυπηρετούνται δι' άγομένων συρματοσχοίνων, ώς και διά βαρούλκων έγκεκριμένου τύπου, άτινα είς την περίπτωση των λέμβων κινδύνου θά είναι ικανά διά την ταχείαν άνολκήν των λέμβων τούτων. Έξαιρετικώς, ή Άρχή δύναται νά επιτρέψη άγόμενα σχοινία μανίλλας ή άγόμενα έξ άλλου έγκεκριμένου ύλικού μετά ή άνευ βαρούλκων (έξαιρέσει των λέμβων κινδύνου διά τās όποιās απαιτείται νά έξυπηρετούνται διά βαρούλκων ικανών διά την ταχείαν άνολκήν των λέμβων τούτων), όταν κρίνη ότι τά άγόμενα σχοινία μανίλλας ή άγόμενα έξ άλλου έγκεκριμένου ύλικού είναι κατάλληλα.

(ι) Δύο τουλάχιστον σωσίβια σχοινία θά είναι προσδεδεμένα είς τά άκρα των έπωτίδων και τά άγόμενα και τά σωσίβια σχοινία θά είναι έπαρκούς μήκους ώστε νά φθάνουν μέχρι τής θαλάσσης όταν τό πλοϊον έχη τό έλάχιστον αύτου έν θαλάσση βύθισμα και υπό κλίσιν 15 μοιρών πρός οϊανδήποτε πλευράν. Οί κατώτεροι τρόχιλοι των άγομένων θά είναι έφωδισμένοι διά καταλλήλου δακτυλίου ή δι' έπιμήκους κρίκου διά την άγκίστρωσιν είς τούς κόρακας τής άρτάνης, εκτός εάν ύπάρχη έγκεκριμένος τύπος άπελευθερωτικής άρτάνης.

(ια) Όταν ύπάρχουν μηχανικά μέσα διά την άνολκήν των λέμβων, θά προβλέπεται επίσης ικανός χειροκίνητος μηχανισμός. Όταν αί έπωτίδες άνέλκωνται διά μηχανικής λειτουργίας των άγομένων, θά προβλέπωνται μέσα άσφαλείας τά όποία θά διακόπτουν αύτομάτως τόν κινήτηρα πριν αί έπωτίδες φθάσουν είς τούς άναστολείς, πρός τόν σκοπόν άποφυγής ύπερεντάσεων επί των άγομένων συρματοσχοίνων ή των έπωτίδων.

(ιβ) Αί σωσίβιοι λέμβοι θά έχουν τά άγόμενα αύτών έτοιμα πρός χρήσιν και θά έχουν ληφθή μέτρα διά την ταχείαν, άλλ' ούχι άπαραιτήτως σύγχρονον άπαγκίστρωσιν των σωσιβίων λέμβων εκ των άγομένων. Τό σημείον έξαρτήσεως των σωσιβίων λέμβων εκ των άγομένων θά είναι είς τοιούτον ύψος άνωθεν τής κουπαστής ώστε νά έξασφαλίζεται ή εύστάθεια των σωσιβίων λέμβων κατά την καθαίρεσιν αύτών.

(ιγ) Είς τά πλοία τά χρησιμοποιούμενα ώς πλοία-έργοστάσια φαλινοθηρίας, τά πλοία τά χρησιμοποιούμενα ώς πλοία-έργοστάσια έπεξεργασίας ή κονσερβοποιίας των ιχθύων και τά πλοία τά χρησιμοποιούμενα διά την μεταφοράν του άπασχολουμένου προσωπικού είς την φαλινοθηρίαν, τās βιομηχανίας έπεξεργασίας ή κονσερβοποιίας των ιχθύων, είς τά όποία φέρονται σωσίβιοι λέμβοι και σωσίβιοι σχεδία συμφώνως πρός τό έδάφιον (i) (2) τής παραγράφου (β) του Κανονισμού 35, δέν απαιτούνται έγκεκριμένα μέσα διά την καθαίρεσιν των σωσιβίων σχεδιών, αλλά θά προβλέπωνται τοιαύτα μέσα έπαρκή είς αριθμόν, κατά την γνώμην τής Άρχής, ίνα αί σωσίβιοι σχεδία, αί φερόμεναι συμφώνως πρός τό έδάφιον (i) (1) τής έν λόγω παραγράφου, δύνανται νά καθαίρονται είς την θάλασσαν έμφορτοι διά του αριθμού των άτόμων τά όποία επιτρέπεται νά παραλαμβάνουν έντός 30 λεπτών τό βραδύτερον υπό συνθήκας ήρέμου θαλάσσης.

Τά ούτω προβλεπόμενα μέσα καθαίρεσεως θά κατανέμονται όσον είναι πρακτικώς δυνατόν έξ ίσου είς έκάτεραν πλευράν του πλοίου. Πάσα σωσίβιος σχεδία ήτις φέρεται επί των πλοίων διά τά όποία απαιτούνται όπως προβλέπεται έγκεκριμένον μέσον καθαίρεσεως, θά είναι τοιούτου τύπου ώστε νά είναι δυνατή ή καθαίρεσις αύτης είς την θάλασσαν διά του έν λόγω μέσου.

Κανονισμός 37.

Αριθμός Φερομένων Κυκλικών Σωσιβίων.

Θά φέρωνται όκτώ τουλάχιστον κυκλικά σωσίβια, τύπου πληροϋντος τās άπαιτήσεις του Κανονισμού 21 του παρόντος Κεφαλαίου.

Κανονισμός 38.

Φωτισμός Κινδύνου.

Ὁ ὑπὸ τῶν ἐδαφίων (α) (ii), (β) (ii) καὶ (β) (iii) τοῦ Κανονισμοῦ 19 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου ἀπαιτούμενος φωτισμός θὰ εἶναι ἰκανὸς νὰ τροφοδοτῆται ἐπὶ τρεῖς τοῦλάχιστον ὥρας ὑπὸ τῆς πηγῆς ἐνεργείας κινδύνου τῆς ἀπαιτουμένης ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 26 τοῦ Κεφαλαίου II. Εἰς τὰ φορτηγὰ πλοῖα ὀλικῆς χωρητικότητος 1.600 κόνων καὶ ἄνω, ἡ Ἀρχὴ θὰ ἐξασφαλίσῃ ὅπως ὁ φωτισμὸς τῶν διαδρόμων, τῶν κλιμάκων καὶ τῶν ἐξόδων εἶναι τοιοῦτος ὥστε νὰ μὴ ἐμποδίζεται ἡ προσπέλασις πάντων τῶν ἐπιβαινόντων ἀτόμων πρὸς τοὺς σταθμοὺς καθαιρέσεως καὶ πρὸς τὰς θέσεις στοιβασίας τῶν σωσιβίων λέμβων καὶ τῶν σωσιβίων σχεδιῶν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ IV

ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΙΑ ΚΑΙ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑ.

Μέρος Α.—ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ.

Κανονισμός 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 ἐφαρμόζοντο 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 ἐξοδος τοῦ φράγματος τοῦ Ἁγίου Λαμβέρτου εἰς Μοντρεάλ τῆς Ἐπαρχίας τοῦ Κεβέκ (Καναδάς) *

(γ) Οὐδεμίαν διάταξιν τοῦ παρόντος Κεφαλαίου θὰ ἐμποδίσῃ τὴν ὑπὸ πλοίου ἢ σωστικοῦ πλωτοῦ μέσου ἐν κινδύνῳ χρῆσιν οἰουδήποτε μέσου εὐρισκομένου εἰς τὴν διάθεσίν του διὰ νὰ προσελκύσῃ τὴν προσοχὴν νὰ ἐπισημάνῃ τὴν θέσιν του καὶ νὰ ἐπιτύχῃ βοήθειαν.

Κανονισμός 2.

Ὅροι καὶ Ὅρισμοί.

Διὰ τοὺς σκοποὺς τοῦ παρόντος Κεφαλαίου οἱ ἀκόλουθοι ὅροι θὰ ἔχουν τὴν κατωτέρω ὀριζομένην σημασίαν. Ὅλοι οἱ ἄλλοι ὅροι οἵτινες χρησιμοποιοῦνται εἰς τὸ παρὸν Κεφάλαιον καὶ οἵτινες καθορίζονται ἐπίσης εἰς τοὺς Κανονισμοὺς Ραδιοεπικοινωνίας θὰ ἔχουν τὴν σημασίαν ὡς αὕτη καθορίζεται εἰς τοὺς Κανονισμοὺς ἐκείνους.

(α) «Κανονισμοὶ Ραδιοεπικοινωνίας» σημαίνει τοὺς Κανονισμοὺς Ραδιοεπικοινωνίας τοὺς προσηρητημένους ἢ θεωρουμένους ὡς προσηρητημένους εἰς τὴν πλέον πρόσφατον Διεθνή Σύμβασιν Ραδιοεπικοινωνίας ἧτις εἶναι ἐκάστοτε ἐν ἰσχύϊ.

* 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 Ἠνωμένων Πολιτειῶν καὶ Καναδᾶ ὑπὸ τὸν τίτλον «Ἀσφάλεια ἐπὶ τῶν Μεγάλων Λιμνῶν διὰ τῆς Ραδιοεπικοινωνίας».

(β) «Ραδιοηλεγραφική συσκευή αὐτομάτου σήματος κινδύνου» (Αυτολατμ) σημαίνει συσκευήν αὐτομάτου δέκτου σήματος κινδύνου ἣτις τίθεται εἰς λειτουργίαν διὰ τοῦ ραδιοηλεγραφικοῦ σήματος κινδύνου καὶ ἔχει τύχει σχετικῆς ἐγκρίσεως.

(γ) «Ἀξιωματικὸς Ἀσυρματιστῆς» σημαίνει πρόσωπον κατέχον τοῦλάχιστον 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) «Χειριστῆς Ραδιοηλεφώνου» σημαίνει πρόσωπον κατέχον οἰκείον πτυχίον πληροῦν τοῦς Κανονισμοῦς Ραδιοεπικοινωνίων.

(ε) «Ὑπάρχουσα ἐγκατάστασις» σημαίνει :

(i) Ἐγκατάστασιν πλήρως ἐγκατεστημένην ἐπὶ τοῦ πλοίου πρὸ τῆς ἡμερομηνίας κατὰ τὴν ὁποίαν ἡ παρούσα Σύμβασις τίθεται ἐν ἰσχύϊ, ἀνεξαρτήτως τῆς ἡμερομηνίας καθ' ἣν πραγματοποιεῖται ἡ ἀποδοχὴ ὑπὸ τῆς ἐνδιαφερομένης Ἀρχῆς, καὶ

(ii) 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 ἣτις δὲν εἶναι ὑπάρχουσα ἐγκατάστασις.

Κανονισμὸς 3.

Σταθμὸς Ἀσυρμάτου.

Τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα ἀνεξαρτήτως μεγέθους καὶ τὰ φορτηγὰ πλοῖα ὀλικῆς χωρητικότητος 1.600 κόνων καὶ ἄνω, ἐκτὸς ἐὰν ἐξαιροῦνται ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 5 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, θὰ εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ σταθμοῦ ἀσυρμάτου ὅστις πληροῖ τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν 8 καὶ 9 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

Κανονισμὸς 4.

Σταθμὸς Ραδιοηλεφώνου.

Φορτηγὰ πλοῖα ὀλικῆς χωρητικότητος 300 κόνων καὶ ἄνω ἀλλὰ κάτω τῶν 1.600 κόνων, ἐκτὸς ἐὰν ἔχουν ἐφοδιασθῆ διὰ σταθμοῦ ἀσυρμάτου ὅστις πληροῖ τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν 8 καὶ 9 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ὀφείλουν, ἐὰν δὲν ἀπαλλάσσονται ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 5 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, νὰ εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ σταθμοῦ ραδιοηλεφώνου 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 γίνεταί 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 ὄρους 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 μήκος τοῦ ταξιδίου, ἢ ἀπουσία γενικῶν κινδύνων ναυσιπλοίας καὶ αἱ λοιπαὶ συνθήκαι αἱ ἐπιπρεάζουσαι τὴν ἀσφάλειαν εἶναι τοιαῦται ὥστε νὰ καθιστοῦν τὴν πλήρη ἐφαρμογὴν τοῦ Κανονισμοῦ 3 ἢ τοῦ Κανονισμοῦ 4 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου μὴ εὐλογον ἢ μὴ ἀναγκαίαν. Ὅταν λαμβάνεται ἀπόφασις ἐὰν θὰ χορηγηθοῦν ἢ ὄχι ἐξαιρέσεις εἰς ὠρισμένα 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 ὄλων τῶν πλοίων. Αἱ Ἀρχαὶ δεόν νὰ ἔχουν ὑπ' ὄψιν ὅτι εἶναι εὐκταῖον ὅπως ἀπαιτοῦν ὡς ὄρον τῆς ἀπαλλαγῆς ἀπὸ τὰ πλοῖα ἄτινα 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) Ἐκάστη Ἀρχὴ θὰ ὑποβάλλῃ εἰς τὸν Ὀργανισμὸν μετὰ τὴν πρώτην Ἰανουαρίου ἐκάστου ἔτους καὶ ὅσον τὸ δυνατόν ἐνωρίτερον ἔκθεσιν περιλαμβάνουσαν πάσας τὰς κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ προηγούμενου 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 ἔχη, ὅταν εὐρίσκειται ἐν πλῶ, ἓνα τοῦλάχιστον 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 ἀκουστικά 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 εὐρίσκειται ἐν πλῶ, νὰ τηρῇ ἀκρόασιν ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συχνότητος κινδύνου διὰ ἀξιωματικοῦ ἀσυρματιστοῦ χρησιμοποιοῦντος ἀκουστικά ἢ μεγάφωνον, ὡς ἀκολουθῶς :

- (i) Ἐὰν μεταφέρῃ ἢ εἶναι ἐγκεκριμένον νὰ μεταφέρῃ 250 ἐπιβάτας ἢ ὀλιγωτέρους, ἀκρόασιν ὀκτῶ ὥρων τοῦλάχιστον ἐν συνόλῳ καθ' ἡμέραν.
- (ii) Ἐὰν μεταφέρῃ ἢ εἶναι ἐγκεκριμένον νὰ μεταφέρῃ περισσοτέρους τῶν 250 ἐπιβατῶν καὶ ἐκτελῇ ταξίδιον διαρκείας μεγαλειτέρας τῶν 16 ὥρων μεταξὺ δύο διαδοχικῶν λιμένων, ἀκρόασιν 16 ὥρων τοῦλάχιστον ἐν συνόλῳ καθ' ἡμέραν. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην τὸ πλοῖον θὰ ἔχη δύο τοῦλάχιστον ἀξιωματικούς ἀσυρματιστάς.
- (iii) Ἐὰν μεταφέρῃ ἢ εἶναι ἐγκεκριμένον νὰ μεταφέρῃ περισσοτέρους τῶν 250 ἐπιβατῶν καὶ ἐκτελῇ ταξίδιον διαρκείας μικροτέρας τῶν 16 ὥρων μεταξὺ δύο διαδοχικῶν λιμένων, ἀκρόασιν ὀκτῶ ὥρων τοῦλάχιστον 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 εὐρίσκειται ἐν πλῶ, νὰ τηρῇ ἀκρόασιν ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συχνότητος κινδύνου δι' ἀξιωματικοῦ ἀσυρματιστοῦ χρησιμοποιοῦντος ἀκουστικά ἢ μεγάφωνον, 8 ὥρων τοῦλάχιστον ἐν συνόλῳ καθ' ἡμέραν. Αἱ Ἀρχαὶ ἐν τούτοις δύνανται εἰς φορτηγὰ πλοῖα ὀλικῆς χωρητικότητος 1.600 κόρων καὶ ἄνω ἀλλὰ μικροτέρας τῶν 3.500 κόρων, νὰ ἐπιτρέψουν τὸν περιορισμὸν τῶν ὥρων ἀκρόασεως εἰς ὄχι ὀλιγωτέρας τῶν 2 ὥρων καθ' ἡμέραν ἐν τῷ συνόλῳ, διὰ περίοδον τριῶν ἔτων ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως.

Πάν φορτηγόν πλοῖον ὀλικῆς 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, ἐὰν εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ συσκευῆς αὐτομάτου σήματος κινδύνου, ὀφείλει, ὑποκείμενον εἰς τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (δ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, καὶ ὅταν εὐρίσκεται ἐν πλῶ, νὰ τηρῆ ἀκρόασιν ἐπὶ τῆς ραδιοηλεκτρονικῆς συχνότητος κινδύνου δι' ἀξιωματικοῦ ἀσυρματιστοῦ χρησιμοποιοῦντος ἀκουστικά ἢ μεγάφωνον, κατὰ τὰς περιόδους ἅτινας δύναται νὰ καθορίζη ἡ Ἀρχή. Αἱ Ἀρχαὶ ἐν τούτοις, δεόν νὰ ἔχουν ὑπ' ὄψιν ὅτι εἶναι εὐκατῶν ὅπως ἀπαιτοῦν ὁσάκις εἶναι πρακτικῶς δυνατόν φυλακὴν ἀκροάσεως 8 ὥρων τοῦλάχιστον ἐν συνόλῳ καθ' ἡμέραν.

(δ) Κατὰ τὰς περιόδους κατὰ τὰς ὁποίας ὁ ἀξιωματικὸς ἀσυρματιστῆς ἀπαιτεῖται ὑπὸ τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ νὰ τηρῆ ἀκρόασιν ἐπὶ τῆς ραδιοηλεκτρονικῆς συχνότητος κινδύνου, ὁ ἀξιωματικὸς ἀσυρματιστῆς δύναται νὰ διακόπη τοιαύτην ἀκρόασιν κατὰ τὸν χρόνον κατὰ τὸν ὁποῖον ἐνεργεῖ ἀνταπόκρισιν ἐπὶ ἄλλων συνητήτων, ἢ ἐκτελεῖ ἄλλα οὐσιώδη καθήκοντα τοῦ ἀσυρμάτου, ἀλλὰ μόνον ὅταν εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατον νὰ ἀκροᾶται δι' ἀκουστικῶν ἢ μεγάλων.

Ἡ φυλακὴ ἀκροάσεως θὰ τηρῆται πάντοτε ὑπὸ ἀξιωματικοῦ ἀσυρματιστοῦ χρησιμοποιοῦντος ἀκουστικά ἢ μεγάφωνον κατὰ τὰς περιόδους σιωπῆς τὰς προβλεπομένας ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας.

(ε) Εἰς ὅλα τὰ πλοῖα τὰ ἐφωδιασμένα διὰ συσκευῆς αὐτομάτου σήματος κινδύνου, δεόν ὅπως ἡ συσκευή αὕτη αὐτομάτου σήματος κινδύνου εἶναι ἐν λειτουργίᾳ ὅταν τὸ πλοῖον εὐρίσκεται ἐν πλῶ ὅποτεδήποτε δὲν ἐκτελεῖται φυλακὴ ἀκροάσεως κατὰ τὰς παραγράφους (β), (γ) ἢ (δ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καὶ ἐὰν εἶναι πρακτικῶς δυνατόν κατὰ τὴν λειτουργίαν τοῦ ραδιογωνιομέτρου.

(στ) Αἱ περίοδοι ἀκροάσεως αἱ προβλεπόμεναι ὑπὸ τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, περιλαμβανομένων καὶ τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, δεόν νὰ τηροῦνται κατὰ προτίμησιν κατὰ τὰς περιόδους τὰς καθοριζομένας διὰ τὴν ὑπηρεσίαν ἀσυρμάτου ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας.

Κανονισμὸς 7.

Φυλακαὶ Ραδιοηλεφῶνου.

(α) Πάν πλοῖον ἐφωδιασμένον διὰ ραδιοηλεφωνικοῦ σταθμοῦ συμφῶνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 4 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, θὰ ἔχη, διὰ λόγους ἀσφαλείας, ἓνα τοῦλάχιστον χειριστὴν ραδιοηλεφῶνου (ὅστις δύναται νὰ εἶναι ὁ πλοίαρχος, εἰς ἀξιωματικὸς, ἢ ἐν μέλος τοῦ πληρώματος κάτοχος μόνον πτυχίου ραδιοηλεφῶνητοῦ) καὶ θὰ τηρῆ, ὑπὸ τοὺς ὅρους τῆς παραγράφου (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ὅταν τὸ πλοῖον εὐρίσκεται ἐν πλῶ, συνεχῆ φυλακὴν ἀκροάσεως ἐπὶ τῆς ραδιοηλεφωνικῆς συχνότητος κινδύνου ἐκ τῆς θέσεως ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐκ τῆς ὁποίας τὸ πλοῖον συνήθως κυβερνᾶται, χρησιμοποιοῦν μεγάφωνον ἢ ἕτερον κατάλληλον μέσον.

(β) Ἡ ἀκρόασις δύναται νὰ διακόπτεται :

- (i) Ὄταν ἡ συσκευή δέκτου χρησιμοποιεῖται διὰ ὑπηρεσίαν ἐπὶ ἄλλης συχνότητος καὶ δὲν ὑπάρχη ἕτερος δέκτης διαθέσιμος ἢ
- (ii) Ὄταν, κατὰ τὴν γνώμην τοῦ πλοιάρχου, αἱ συνθήκαι εἶναι τοιαῦται ὥστε ἡ τήρησις τῆς φυλακῆς ἀκροάσεως ἤθελεν ἐπηρεάσει τὴν ἀσφαλῆ ναυσιπλοΐαν τοῦ πλοίου.

Ἡ φυλακὴ ἀκροάσεως δεόν ἐν τούτοις νὰ τηρῆται ὅσον περισσότερον εἶναι δυνατόν κατὰ τὰς περιόδους σιωπῆς τὰς προβλεπομένας ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας.

ΜΕΡΟΣ Γ.

ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ.

Κανονισμός 8.

Σταθμοί Άσυρμάτου.

(α) Ὁ σταθμὸς ἀσυρμάτου θὰ εἶναι κατὰ τοιοῦτον τρόπον τοποθετημένος, ὥστε οὐδεμία ἐπιζήμιος παρεμβολὴ ἐξ ἐξωτερικοῦ μηχανικοῦ ἢ ἄλλου θορύβου νὰ προζενῆται εἰς τὴν καλὴν λήψιν τῶν ραδιοηλεγραφικῶν σημάτων. Ὁ σταθμὸς θὰ εἶναι τοποθετημένος ὅσον τὸ δυνατόν 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 ἔχη ἐπαρκὴ ἀερισμὸν ἵνα ἐπιτρέπεται ἡ ἀποδοτικὴ λειτουργία τῆς κυρίας καὶ τῆς ἐφεδρικῆς ραδιοηλεγραφικῆς ἐγκαταστάσεως καὶ δὲν θὰ χρησιμοποιῆται δι' ἕτερον σκοπὸν ὅστις θὰ ἐμποδίζῃ τὴν λειτουργίαν τοῦ σταθμοῦ ἀσυρμάτου.

(γ) Ὁ κοιτωνίσκος ἐνὸς τοῦλάχιστον ἀξιοματικοῦ ἀσυρματιστοῦ θὰ εἶναι, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, πλησιέστερον εἰς τὸν θάλαμον τοῦ ἀσυρμάτου. Εἰς τὰ νέα πλοία ὁ κοιτωνίσκος οὗτος δὲν πρέπει νὰ εἶναι ἐντὸς τοῦ θαλάμου τοῦ ἀσυρμάτου.

(δ) Θὰ προβλέπεται μεταξὺ τοῦ θαλάμου τοῦ ἀσυρμάτου καὶ τῆς γεφύρας καὶ ἐτέρας θέσεως, ἐὰν ὑπάρχῃ τοιαύτη, ἐκ τῆς ὁποίας τὸ πλοῖον κυβερνᾶται, ἕν ἀποδοτικὸν δίπλευρον σύστημα ἐπικοινωνίας, κλήσεως καὶ ὁμιλίας τὸ ὁποῖον θὰ εἶναι ἀνεξάρτητον τοῦ κυρίου συστήματος συνεννοήσεως ἐν τῷ πλοίῳ.

(ε) Ἡ ραδιοηλεγραφικὴ 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 προσιτῆ καὶ διὰ ἄμεσον χρῆσιν εἰς περιπτώσιν κινδύνου καὶ διὰ τὰς ἐπισκευάς.

(στ) Θὰ ὑπάρχῃ ἐν ὠρολόγιον ἀσφαλοῦς λειτουργίας ἔχον δίσκον διαμέτρου οὐχὶ μικροτέρας τῶν πέντε δακτύλων (ἢ 12,5 ἑκατοστομέτρων) καὶ ὁμόκεντρον δείκτην δευτερολέπτων, ἢ ἐπιφάνεια τοῦ ὁποίου θὰ ἔχη σημανθῆ εἰς τρόπον ὥστε νὰ δεικνύῃ τὰς περιόδους σιωπῆς τὰς καθοριζομένας διὰ τὴν ραδιοηλεγραφικὴν 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 ὄρατος παρὰ τοῦ ἀξιοματικοῦ 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 φῶτισμὸν εἰς τὰ χειριστήρια ἐλέγχου τῆς κυρίας καὶ ἐφεδρικῆς ἐγκαταστάσεως, καθὼς καὶ εἰς τὸ ὠρολόγιον 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 ἑδαφίου (iii) τῆς παραγράφου (α) τοῦ Κανονισμοῦ 9 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, θὰ ἐλέγχεται ὑπὸ διπολικῶν διακοπῶν τοποθετημένων εἰς τὴν κυρίαν εἴσοδον τοῦ θαλάμου τοῦ ἀσυρμάτου καὶ εἰς τὴν θέσιν χειρισμοῦ τῆς ραδιοηλεγραφικῆς 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 ἑδαφίου (iii) 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 τοιοῦτων ἀνταλλακτικῶν, ἐργαλείων καὶ συσκευῶν ἐλέγχου ὥστε ἡ ραδιοηλεγραφικὴ ἐγκατάστασις νὰ δύναται νὰ τηρῆται εἰς καλὴν κατάστασιν λειτουργίας κατὰ τὸν πλοῦν. Αἱ συσκευαὶ ἐλέγχου θὰ περιλαμβάνουν ὄργανον ἢ ὄργανα μετρήσεως τάσεως (Βόλτ) ἐναλλασσόμενου καὶ συνεχοῦς ρεύματος καθὼς καὶ ἀντιστάσεως (ὠμ).

(ι) Ἐὰν ὑπάρχη χωριστὸς ἐφεδρικός σταθμὸς ἀσυρμάτου, θὰ πληροῖ οὗτος τὰς διατάξεις τῶν παραγράφων (δ), (ε), (στ), (ζ) καὶ (η) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

Κανονισμὸς 9.

Ραδιοηλεγραφικαὶ Ἐγκαταστάσεις.

(α) Ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως ρητῶς προβλέπεται ἐν τῷ παρόντι Κανονισμῷ:—

- (i) Ὁ σταθμὸς ἀσυρμάτου θὰ περιλαμβάνῃ μίαν κυρίαν ἐγκατάστασιν καὶ μίαν ἐφεδρικήν ἐγκατάστασιν, ἠλεκτρικῶς κεχωρισμένας καὶ ἠλεκτρικῶς ἀνεξαρτήτους ἀπ' ἀλλήλων.
- (ii) Ἡ κυρία ἐγκατάστασις θὰ περιλαμβάνῃ ἓνα κύριον πομπόν, κύριον δέκτην καὶ κυρίαν πηγὴν ἐνεργείας.
- (iii) Ἡ ἐφεδρική ἐγκατάστασις θὰ περιλαμβάνῃ ἓνα ἐφεδρικὸν πομπόν, ἐφεδρικὸν δέκτην καὶ ἐφεδρικήν πηγὴν ἐνεργείας.
- (iv) Θὰ προβλέπωνται καὶ θὰ ἐγκαθίστανται μία κυρία καὶ μία ἐφεδρική κεραία, προβλέπεται ὅμως ὅτι ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐξαιρέσῃ οἰονδήποτε πλοῖον τῆς ἐφεδρικῆς κεραίας ἐὰν πεισθῇ ὅτι ἡ ἐγκατάστασις τοιαύτης κεραίας δὲν εἶναι πρακτικῶς δυνατὴ ἢ εὐλογος, ἀλλὰ εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην θὰ ὑπάρχη κατάλληλος ἀνταλλακτικὴ κεραία πλήρως ἐξηρητωμένη δι' ἄμεσον ἐγκατάστασιν. Ἐπιπροσθέτως, θὰ προβλέπεται εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις ἐπαρκῆς ποσότης σύρματος κεραίας καὶ μονωτήρων, ἵνα εἶναι δυνατὴ ἡ ἐγκατάστασις μίᾳς καταλλήλου κεραίας.

Ἐὰν ἡ κυρία κεραία κρεμᾶται μεταξὺ ὑποστηριγμάτων ὑποκειμένων εἰς κραδαμούς, θὰ προστατεύεται καταλλήλως ἐναντι θραύσεως.

(β) Εἰς τὰς ἐγκαταστάσεις φορητῶν πλοίων (ἐξαιρέσει ἐκείνων ἐπὶ φορητῶν πλοίων ὀλικῆς 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) (i) Ὁ κύριος καὶ ὁ ἐφεδρικός πομπὸς θὰ δύνανται νὰ συνδεθῶσι ταχέως καὶ νὰ συντονισθῶσι μετὰ τῆς κυρίας κεραίας καὶ μετὰ τῆς ἐφεδρικῆς κεραίας ἐὰν ὑπάρχη τοιαύτη.
- (ii) Ὁ κύριος καὶ ὁ ἐφεδρικός 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 βοηθητικός πομπὸς θὰ δύνανται νὰ ἐκπέμπουν ἐπὶ τῆς ραδιοηλεγραφικῆς 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 τοῦλάχιστον συχνότητων καὶ νὰ χρησιμοποιῇ μίαν τῶν κατηγοριῶν ἐκπομπῆς, αἵτινες, συμφῶνως πρὸς τοὺς Κανονισμοὺς Ραδιοεπικοινωνίας, δύνανται νὰ χρησιμοποιοῦνται διὰ τὴν ἐκπομπὴν σημάτων ἀσφαλείας ἐντὸς τῶν ζωνῶν 405 Kc/s καὶ 535 Kc/s. Ὁ ἐφεδρικός πομπὸς δύναται νὰ εἶναι εἰς πομπὸς κινδύνου, ὡς τοῦτον καθορίζουν οἱ Κανονισμοὶ Ραδιοεπικοινωνίας καὶ περιορίζουν τὰ ὅρια 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 μεταξύ 450 καὶ 1.350 κύκλων ἀνὰ δευτερόλεπτον.

(ζ). Ὄταν ὁ κύριος καὶ ὁ ἐφεδρικός πομπὸς συνδέονται πρὸς τὴν κυρίαν κεραΐαν, θὰ ἔχουν ἐλαχίστην κανονικὴν ἐμβέλεια, ὡς αὕτη καθορίζεται κατωτέρω, ἥτοι δέον ὅπως δύνανται νὰ μεταδίδουν ἐν καιρῷ ἡμέρας εὐκρινῶς ἀντιληπτὰ σήματα ἀπὸ πλοίου εἰς πλοῖον καὶ ὑπὸ κανονικὰς συνθήκας καὶ περιπτώσεις εἰς τὰς καθοριζόμενας ἀποστάσεις* (Σήματα εὐκρινῶς ἀντιληπτὰ δύνανται κανονικῶς νὰ λαμβάνωνται ἐὰν ἡ τιμὴ R.M.S. τῆς ἐντάσεως τοῦ πεδίου εἰς τὸν δέκτην εἶναι τοῦλάχιστον 50 μικροβόλτ ἀνὰ μέτρον).

	Ἐλάχιστη κανονικὴ ἐμβέλεια εἰς μίλλια	
	Κύριος πομπὸς	Ἐφεδρικός πομπὸς
Ὅλα τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα καὶ τὰ φορτηγὰ ὀλικῆς χωρητικότητος 1.600 κόρων καὶ ἄνω	150	100
Φορτηγὰ πλοῖα ὀλικῆς χωρητικότητος κατωτέρως τῶν 1.600 κόρων	100	75

(η)—(i) Ὁ κύριος καὶ ὁ βοηθητικὸς δέκτης θὰ δύνανται νὰ λαμβάνουν ἐπὶ τῆς Ραδιοηλεκτρογραφικῆς συχνότητος κινδύνου καὶ εἰς τὴν κατηγορίαν ἐκπομπῆς τὴν καθοριζομένην ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας διὰ τὴν συχνότητα ταύτην.

* 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—Ἀμπέρ †	Συνολικὴ ἰσχύς κεραΐας (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 κεραΐας ἄνωθεν τῆς μεγίστης ἐμφόρτου ἰσάλου γραμμῆς εἰς μέτρα ἐπὶ τὸ ρεῦμα τῆς κεραΐας εἰς ἀμπέρ (Τιμὴ R.M.S.).

Αἱ τιμαὶ αἱ διδόμεναι εἰς τὴν δευτέραν στήλην τοῦ πίνακος ἀντιστοιχοῦν εἰς μίαν μέσην τιμὴν τῆς ἀναλογίας.

$$\frac{\text{πραγματικὸν ὕψος κεραΐας}}{\text{μέγιστον ὕψος κεραΐας}} = 0,47$$

Ἡ ἀναλογία αὕτη ποικίλλει ἀναλόγως τῶν τοπικῶν συνθηκῶν τῆς κεραΐας καὶ δύναται νὰ ποικίλλῃ μεταξύ 0,3 καὶ 0,7 περίπου.

‡ Αἱ τιμαὶ αἱ διδόμεναι εἰς τὴν τρίτην στήλην τοῦ πίνακος ἀντιστοιχοῦν πρὸς μίαν μέσην τιμὴν τῆς ἀναλογίας :

$$\frac{\text{Ἰσχύς ἀκτινοβολουμένη ὑπὸ τῆς κεραΐας}}{\text{συνολικὴ ἰσχύς κεραΐας}} = 0,08$$

Ἡ ἀναλογία αὕτη ποικίλλει σημαντικῶς ἀναλόγως τῶν τιμῶν τοῦ πραγματικοῦ ὕψους τῆς κεραΐας καὶ τῆς ἀντιστάσεως τῆς κεραΐας.

- (ii) Ἐπί πλέον, ὁ κύριος δέκτης θὰ δύναται νὰ λαμβάνη ἐπὶ τῶν συχνοτήτων καὶ εἰς τὰς κατηγορίας ἐκπομπῶν τῶν χρησιμοποιουμένων διὰ τὴν μεταβίβασιν τῶν σημάτων ὥρας, τῶν μετεωρολογικῶν δελτίων καὶ ὄλων τῶν ἄλλων ἀνακοινώσεων τῶν σχετικῶν μὲ τὴν ἀσφάλειαν ναυσιπλοΐας τὰς ὁποίας ἡ Ἄρχὴ ἤθελε κρίνει ἀναγκαίας.
- (iii) Διὰ περίοδον μὴ ὑπερβαίνουσαν τὴν πενταετίαν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς Συμβάσεως, ὁ ραδιοτηλεγραφικὸς αὐτόματος δέκτης σήματος κινδύνου δύναται νὰ χρησιμοποιηθῆται ὡς ἐφεδρικός δέκτης, ἐὰν δύναται οὗτος νὰ μεταδίδῃ ἱκανοποιητικῶς σήματα εἰς ἀκουστικά ἢ εἰς μεγάφωνον μετὰ τῶν ὁποίων ἔχει συνδεθῆ, πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτόν. Ἐὰν χρησιμοποιηθῆται οὕτω πως, τότε θὰ συνδέεται μετὰ τῆς ἐφεδρικῆς πηγῆς ἐνεργείας.

(θ) Ὁ κύριος δέκτης θὰ ἔχη ἐπαρκῆ εὐαισθησίαν διὰ νὰ παράγῃ σήματα εἰς ἀκουστικά ἢ μέσω 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 ἔχη ἐπαρκῆ εὐαισθησίαν ἵνα παράγῃ τοιαῦτα σήματα ὅταν ἡ τάσις εἰς τὴν εἴσοδον τοῦ δέκτου δὲν εἶναι παρὰ 100 μικροβόλτ.

(ι) Θὰ ὑπάρχῃ ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν, ὅταν τὸ πλοῖον εἶναι ἐν πλῶ, διαθέσιμος ἠλεκτρικὴ ἐνέργεια ἐπαρκῆς 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 δυνατόν πλησιέστερον τῆς κανονικῆς τάσεως καὶ ἐὰν εἶναι πρακτικῶς δυνατόν ἐντὸς τῶν + 10 τοῖς ἑκατὸν ταύτης.

(ια) Ἡ ἐφεδρική ἐγκατάστασις θὰ ἐφοδιάζεται διὰ πηγῆς ἐνεργείας ἀνεξαρτήτου ἀπὸ τὴν προωστήριον δύναμιν τοῦ πλοίου καὶ ἀπὸ τὴν ἠλεκτρικὴν ἐγκατάστασιν τοῦ πλοίου. Ἡ Ἄρχὴ 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 φορητῶν πλοίων ὀλικῆς 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 ἐφεδρική πηγὴ ἐνεργείας θὰ συνίσταται κατὰ προτίμησιν ἐκ συστοιχιῶν συσσωρευτῶν αἰτίνες 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 ἕξ τοῦλάχιστον συνεχεῖς ὥρας ὑπὸ κανονικᾶς συνθήκας λειτουργίας, προσέτι δέ, νὰ ἀνταποκρίνωνται εἰς οἰονδήποτε τῶν προσθέτων φορτίων τῶν ἀναφερομένων εἰς τὰς παραγράφους (ιγ) καὶ (ιδ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.*

* Πρὸς τὸν σκοπὸν καθορισμοῦ τοῦ ἠλεκτρικοῦ φορτίου τὸ ὁποῖον δέον νὰ παρέχῃ ἡ ἐφεδρική πηγὴ ἐνεργείας, συνίσταται ἐνδεικτικῶς ὁ ἀκόλουθος τύπος: $\frac{1}{2}$ τῆς καταναλώσεως ρεύματος τοῦ πομποῦ μὲ χειριστήριον κάτω (σῆμα) + $\frac{1}{2}$ τῆς καταναλώσεως ρεύματος τοῦ πομποῦ μὲ χειριστήριον ἄνω (διάλειμμα) + καταναλώσις ρεύματος τοῦ δέκτου καὶ τῶν προσθέτων κυκλωμάτων τῶν συνδεδεμένων μετὰ τῆς ἐφεδρικῆς πηγῆς ἐνεργείας.

(ιγ) Ἡ ἐφεδρική πηγή ἐνεργείας θὰ χρησιμοποιηθῆται ὅπως τροφοδοτῆ τὴν ἐφεδρικήν ἐγκατάστασιν καὶ τὸ μέσον χειρισμοῦ ἐκπομπῆς τοῦ αὐτομάτου σήματος κινδύνου τοῦ καθοριζομένου εἰς τὴν παράγραφον (ιη) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἐὰν λειτουργῆ ἠλεκτρικῶς.

Ἡ ἐφεδρική πηγή ἐνεργείας δύναται ἐπίσης νὰ χρησιμοποιηθῆται ὅπως τροφοδοτῆ :

- (i) Τὴν συσκευὴν αὐτομάτου σήματος κινδύνου.
- (ii) Τὸν φωτισμὸν κινδύνου τὸν καθοριζόμενον εἰς τὴν παράγραφον (ζ) τοῦ Κανονισμοῦ 8 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.
- (iii) Τὸ ραδιογωνιόμετρον.
- (iv) Πᾶν μέσον καθοριζόμενον ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ Ραδιοεπικοινωνίας ἐπιτρέπον τὴν ἐναλλαγὴν ἀπὸ τῆς ἐκπομπῆς εἰς τὴν λήψιν καὶ ἀντιστρόφως.

Ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τῶν διατάξεων τῆς παραγράφου (ιδ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἡ ἐφεδρική πηγή ἐνεργείας δὲν θὰ χρησιμοποιηθῆται ἄλλως παρὰ διὰ τοὺς σκοποὺς τοὺς καθοριζομένους εἰς τὴν παρούσαν 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 ὀλοκλήρου ἐντοπισμένων εἰς τὸ ἀνώτερον μέρος τοῦ πλοίου, ὡς φωτισμὸς κινδύνου ἐπὶ τοῦ καταστρώματος λέμβων, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως ταῦτα δύνανται νὰ ἀποσυντεθῶσι εὐχερῶς ἐὰν παρίσταται ἀνάγκη καὶ ἡ πηγή ἐνεργείας εἶναι ἱκανότητος ἐπαρκοῦς νὰ βαστάξῃ τὸ πρόσθετον φορτίον ἢ φορτία.

(ιε) Ἡ ἐφεδρική πηγή ἐνεργείας καὶ ὁ πίναξ διανομῆς αὐτῆς θὰ εἶναι τοποθετημένα ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν ὑψηλότερον ἐν τῷ πλοίῳ καὶ εὐκόλως προσιτὰ εἰς τὸν ἀξιωματικὸν ἀσυρματιστὴν. Ὁ πίναξ διανομῆς θὰ τοποθετηθῆται, ἐὰν εἶναι δυνατόν, ἐκτὸς σταθμοῦ ἀσυρμάτου. Ἐὰν ὄχι, θὰ εἶναι ἐφωδιασμένοι μὲ μέσον φωτισμοῦ.

(ιστ) Ὅταν τὸ πλοῖον εὐρίσκεται ἐν πλῶ, αἱ συστοιχίαι συσσωρευτῶν, εἴτε ἀποτελοῦν μέρος τῆς κυρίας ἐγκαταστάσεως, εἴτε τῆς ἐφεδρικῆς ἐγκαταστάσεως, θὰ φορτίζονται καθ' ἑκάστην ἡμέραν εἰς τὴν κανονικὴν πλήρη φόρτισιν.

(ιζ) Θὰ λαμβάνονται ὅλα τὰ μέτρα διὰ τὴν κατὰ τὸ δυνατόν ἐξάλειψιν τῶν αἰτιῶν καὶ τὴν καταστολὴν τῶν παρεμβολῶν ἀσυρμάτου ἐκ τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἠλεκτρικῶν καὶ ἄλλων συσκευῶν. Ἐὰν εἶναι ἀναγκαῖον, θὰ λαμβάνονται μέτρα πρὸς ἐξασφάλισιν ὅτι αἱ κερααῖαι αἰ συνδεόμεναι εἰς τοὺς δέκτας ραδιοφωνίας δὲν θὰ ἐμποδίζουσι τὴν ἱκανοποιητικὴν ἢ ἀκριβῆ λειτουργίαν τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς ἐγκαταστάσεως. Εἰδικὴ προσοχὴ θὰ δίδεται εἰς τὴν ἀπαιτήσιν ταύτην κατὰ τὴν σχεδιάσιν νέων πλοίων.

(ιη) Ἐπιπροσθέτως πρὸς τὸ μέσον διὰ τὴν διὰ τῆς χειρὸς ἐκπομπὴν τοῦ ραδιοτηλεγραφικοῦ σήματος κινδύνου, θὰ ὑπάρχῃ ἐν 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 ἐπιτρέπη τὸν ἀμεσον χειρισμὸν τοῦ πομποῦ διὰ τῆς χειρὸς. Ἐὰν τὸ μέσον τοῦτο λειτουργῆ ἠλεκτρικῶς, δέον νὰ δύναται νὰ λειτουργῆ ἐκ τῆς ἐφεδρικῆς πηγῆς ἐνεργείας.

(ιθ) Ὅταν τὸ πλοῖον εὐρίσκεται ἐν πλῶ, ὁ ἐφεδρικός πομπός, ἐὰν δὲν χρησιμοποιηθῆται δι' ἐπικοινωνίαν, θὰ δοκιμάζεται καθημερινῶς διὰ χρησιμοποίησεως μιᾶς καταλλήλου τεχνητῆς κεραίας καὶ ἅπαξ τοῦλάχιστον κατὰ ταξίδιον διὰ χρησιμοποίησεως τῆς ἐφεδρικῆς κεραίας, ἐὰν ὑπάρχῃ τοιαύτη. Ἡ ἐφεδρική πηγή ἐνεργείας θὰ δοκιμάζεται ἐπίσης καθημερινῶς.

(κ) Ὅλαι αἱ συσκευαὶ αἱ ἀποτελοῦσαι μέρος τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς ἐγκαταστάσεως θὰ εἶναι ἀσφαλοῦς λειτουργίας καὶ θὰ εἶναι κατεσκευασμένοι κατὰ τρόπον ὥστε νὰ εἶναι εὐκόλως προσιτὰ διὰ σκοποὺς συντηρήσεως.

(κα) Παρά τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 4 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἡ Ἀρχὴ δύναται, εἰς τὴν περίπτωσιν φορτηγῶν πλοίων ὀλικῆς 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 ὄρον ὅπως ἐν οὐδεμίᾳ περιπτώσει ἡ ποιότης τοῦ σταθμοῦ ἀσυρμάτου εἶναι κατωτέρα τῆς ἰσοδυνάμου πρὸς τὴν καθοριζομένην ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 14 καὶ τοῦ Κανονισμοῦ 15 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου διὰ σταθμούς ραδιοτηλεφωνίας, καθ' ὅσον εἶναι ἐφαρμοσσιμοί. Εἰδικῶς, εἰς τὴν περίπτωσιν φορτηγῶν πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος 300 κόρων καὶ ἄνω ἀλλὰ κάτω τῶν 500 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ μὴ ἀπαιτήσῃ :

- (i) Τὸν ἐφεδρικὸν δέκτην.
- (ii) Τὴν ἐφεδρικήν 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 ἐμβέλεια τοῦ δέκτου νὰ εἶναι μεγαλειτέρα τῶν 75 μιλίων.

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 εἶδους, θὰ εἶναι ἰκανὴ νὰ τίθεται εἰς λειτουργίαν ἄνευ ρυθμίσεως διὰ τῆς χειρὸς, ὑπὸ παντὸς ραδιοτηλεγραφικοῦ σήματος κινδύνου μεταδιδομένου ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συχνότητος κινδύνου ὑπὸ παρακτίου σταθμοῦ, ὑπὸ πομποῦ κινδύνου πλοίου ἢ σωστικοῦ πλωτοῦ μέσου, λειτουργούντος συμφῶνως πρὸς τοὺς Κανονισμοὺς Ραδιοεπικοινωνίας, ὑπὸ τὸν ὄρον ὅπως ἡ τάσις τοῦ σήματος εἰς τὴν εἴσοδον τοῦ δέκτου εἶναι ἄνωτέρα τῶν 100 μικροβόλτ καὶ κατωτέρα τοῦ 1 βόλτ.
- (ii) Ἐν ἀπουσίᾳ παρεμβολῆς παντὸς εἶδους, θὰ τίθεται εἰς λειτουργίαν ἀπὸ τρεῖς ἢ τέσσαρες διαδοχικὰς παύλας ὅταν αἱ παῦλαι ποικίλλουν εἰς μῆκος ἀπὸ 3,5 μέχρι ὅσον τὸ δυνατόν 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 ἐτέρου σήματος πλὴν τοῦ ραδιοτηλεγραφικοῦ σήματος κινδύνου, ἐφ' ὅσον τὰ λαμβανόμενα σήματα δὲν ἀποτελοῦν πραγματικῶς σῆμα ἐμπίπτον μετὰ τῶν ὀρίων ἀνοχῆς τῶν ὀριζομένων εἰς τὸ ἐδάφιον (ii).
- (iv) Ἡ ἐπιλεκτικότης τῆς συσκευῆς αὐτομάτου σήματος κινδύνου θὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ παρουσιάσῃ μίαν πρακτικῶς ὁμοίομορφον εὐαισθησίαν ἐπὶ ζώνης ἐκτεινομένης οὐχὶ ὀλιγώτερον τῶν 4 Kc/s καὶ οὐχὶ περισσότερον τῶν 8 Kc/s ἐκατέρωθεν τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συχνότητος κινδύνου καὶ νὰ παρουσιάσῃ ἐξωτερικῶς τῆς ζώνης ταύτης εὐαισθησίαν ἣτις μειοῦται ὅσον τὸ δυνατόν ταχέως συμφῶνως 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) Όταν τίθεται εις λειτουργίαν υπό ραδιοτηλεγραφικού σήματος κινδύνου ή εις περίπτωσιν βλάβης τῆς συσκευῆς, ἡ συσκευή αὐτομάτου σήματος κινδύνου θὰ παράγῃ συνεχῆς 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 οἰουδήποτε μέρους ὀλοκλήρου τοῦ συστήματος λήψεως σήματος κινδύνου. Εἰς μόνον διακόπτης θὰ ὑπάρχῃ διὰ τὴν διακοπὴν τοῦ εἰδοποιητικοῦ σήματος καὶ οὗτος θὰ εὐρίσκειται ἐντὸς τοῦ σταθμοῦ ἀσυρμάτου.
- (vii) Πρὸς τὸν σκοπὸν τακτικῶν δοκιμῶν τῆς συσκευῆς αὐτομάτου σήματος κινδύνου, ἡ συσκευή θὰ περιλαμβάνῃ μίαν γεννήτριαν ἐκ τῶν προτέρων ρυθμισμένην εἰς τὴν ραδιοτηλεγραφικὴν συχνότητα κινδύνου καὶ ἐν μέσον χειρισμοῦ διὰ τοῦ ὁποίου νὰ παράγεται ραδιοτηλεγραφικὸν σῆμα κινδύνου τῆς ἐλαχίστης τάσεως τῆς ὀριζομένης 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 συσκευή αὐτομάτου σήματος κινδύνου θὰ εἶναι ἰκανὴ νὰ ἀντέχῃ εἰς τοὺς κραδασμοὺς, τὴν ὑγρασίαν καὶ τὰς μεταβολὰς τῆς θερμοκρασίας, τὰς ἀντιστοιχούσας εἰς τὰς δυσμενεῖς συνθήκας τὰς ὑπαρχούσας ἐπὶ τῶν πλοίων ἐν θαλάσῃ καὶ δεόν νὰ ἐξακολουθῇ νὰ λειτουργῇ ὑπὸ τοιαύτας συνθήκας.

(β) Πρὸ τῆς ἐγκρίσεως νέου τύπου συσκευῆς αὐτομάτου σήματος κινδύνου, ἡ ἐνδιαφερομένη Ἀρχὴ δεόν νὰ πεισθῇ, διὰ πρακτικῶν δοκιμῶν ἐκτελουμένων ὑπὸ συνθήκας λειτουργίας ἰσοδυνάμους πρὸς τὰς ἐν τῇ πράξει, ὅτι ἡ συσκευή 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 τοῦλάχιστον ἅπαξ κατὰ 24ωρον ἐν πλῶ. Ἐὰν αὕτη δὲν εἶναι εἰς κατάστασιν λειτουργίας, ὁ ἀξιωματικὸς ἀσυρματιστῆς θὰ ἀναφέρῃ τοῦτο εἰς τὸν πλοίαρχον ἢ εἰς τὸν ἐν τῇ γεφύρᾳ ἀξιωματικὸν φυλακῆς.

(δ) Εἰς ἀξιωματικὸς ἀσυρματιστῆς 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 συσκευή 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 ἀντικαθίστῶνται διὰ συσκευῶν αὐτομάτου σήματος κινδύνου, αἱ ὁποῖαι πληροῦν ταύτας ἐντὸς τεσσάρων ἐτῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως.

Κανονισμὸς II.

Ραδιογωνιόμετρον.

(α) Ἡ συσκευή ραδιογωνιομέτρου ἡ ἀπαιτούμενη ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 12 τοῦ Κεφαλαίου ν θὰ πρέπει νὰ εἶναι καλῆς ἀποδόσεως καὶ ἰκανὴ νὰ δέχεται σήματα μὲ ἐλάχιστον θόρυβον τοῦ δέκτου καὶ νὰ λαμβάνῃ διοπτρεύσεις ἐκ τῶν ὁποίων νὰ δύνανται νὰ καθορίζωνται ἡ ἀληθῆς διοπτρεύσεις καὶ ἡ διεύθυνσις.

(β) Θὰ εἶναι ἰκανὴ 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 συσκευή ραδιογωνιομέτρου θὰ ἔχη ἀρκετὴν εὐαισθησίαν ἵνα ἐπιτρέπη τὴν λήψιν ἀκριβῶν διοπτύσεων ἐπὶ σήματος ἔχοντος τάσιν πεδίου τόσον χαμηλὴν ὅσον 50 μικροβόλτ ἀνὰ μέτρον.

(δ) Ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, ἡ συσκευή ραδιογωνιομέτρου θὰ εἶναι οὕτω τοποθετημένη ὥστε, ὅσον τὸ δυνατόν ὀλιγώτεροι παρεμβολαὶ ἐκ μηχανικῶν ἢ ἐτέρων θορύβων νὰ προξενοῦνται εἰς τὸν ἀκριβῆ καθορισμὸν τῶν διοπτύσεων.

(ε) Ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, τὸ σύστημα τῆς κεραίας τοῦ ραδιογωνιομέτρου θὰ εἶναι ἐγκατεστημένον κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε ὁ ἀκριβῆς καθορισμὸς τῶν διοπτύσεων νὰ ἐμποδίζεται ὅσον τὸ δυνατόν ὀλιγώτερον ἐκ τῆς ἀμέσου γειτνιάσεως πρὸς ἄλλας κεραίας, φορτωτήρας, συρμάτινα ἀγόμενα ἢ ἕτερα ὀγκώδη μεταλλικὰ ἀντικείμενα.

(στ) Θὰ προβλέπεται ἀποδοτικὸν δίπλευρον μέσον ἐπικοινωνίας κλήσεως καὶ ὁμίλιας μεταξύ 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 διοπτύσεων ἐλέγχου ἢ δι' ἐκτελέσεως νέας διαμετρήσεως ὁσάκις λαμβάνουν χώραν μεταβολαὶ τῆς θέσεως οἰασδήποτε κεραίας ἢ οἰοῦδήποτε κατασκευάσματος ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, αἰτινες θὰ ἠδύναντο νὰ ἐπηρέασουν αἰσθητῶς τὴν ἀκριβείαν τοῦ ραδιογωνιομέτρου. Τὰ χαρακτηριστικὰ τῆς διαμετρήσεως θὰ ἐλέγχωνται κατ' ἔτος ἢ κατὰ χρονικὰ διαστήματα ὅσον τὸ δυνατόν ἐγγύτερον τοῦ ἑνὸς ἔτους. Θὰ γίνεταὶ καταχώρησις τῶν διαμετρήσεων καὶ ὄλων τῶν γενομένων ἐλέγχων ἐπὶ τῆς ἀκριβείας αὐτῶν.

Κανονισμὸς 12.

Ραδιοηλεγραφικαὶ Συσκευαὶ ἐπὶ τῶν μετὰ Κινητῆρος Σωσιβίων Λέμβων.

(α) Ἡ ραδιοηλεγραφικὴ ἐγκατάστασις ἢ ἀπαιτουμένη ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 14 τοῦ Κεφαλαίου III θὰ περιλαμβάνῃ ἓνα πομπόν, ἓνα δέκτην καὶ μίαν πηγὴν ἐνεργείας. Θὰ εἶναι κατεσκευασμένη κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε νὰ χρησιμοποιηθῆται εἰς περίπτωσιν κινδύνου ὑπὸ μὴ πεπειραμένου προσώπου.

(β) Ὁ πομπὸς θὰ δύναται νὰ ἐκπέμπῃ ἐπὶ τῆς ραδιοηλεγραφικῆς 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 χρησιμοποιῆ μίαν κατηγορίαν ἐκπομπῆς ἐκ τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας πρὸς χρῆσιν τῶν πλωτῶν σωστικῶν μέσων εἰς τὰς ζῶνας μεταξύ 4000 Kcs καὶ 27500 Kcs.

(γ) Ἐὰν καθορίζεται διαμορφουμένη ἐκπομπὴ ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας, ὁ πομπὸς θὰ ἔχη ποσοστὸν διαμορφώσεως τοῦλάχιστον 70 τοῖς ἑκατὸν καὶ συχνότητα διαμορφώσεως μεταξύ 450 καὶ 1.350 κύκλωμα ἀνὰ δευτερόλεπτον.

(δ) Ἐπὶ πλέον τοῦ χειριστηρίου διὰ ἐκπομπὰς διὰ τῆς χειρὸς, ὁ πομπὸς θὰ ἐφωδιάζεται δι' αὐτομάτου μέσου χειρισμοῦ διὰ τὴν ἐκπομπὴν ραδιοηλεγραφικῶν σημάτων εἰδοποιητικῶν καὶ κινδύνου.

(ε) Ἐπὶ τῆς ραδιοηλεγραφικῆς συχνότητος κινδύνου, ὁ πομπὸς θὰ ἔχη ἐλάχιστην ἐμβέλειαν (ὡς αὕτη καθορίζεται εἰς τὴν παράγραφον (ζ) τοῦ Κανονισμοῦ 9 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου) 25 μιλίων ὅταν χρησιμοποιῆ τὴν σταθερὰν κεραίαν.*

(στ) Ὁ δέκτης θὰ εἶναι ἱκανὸς νὰ λαμβάνῃ ἐπὶ τῆς ραδιοηλεγραφικῆς συχνότητος κινδύνου καὶ εἰς τὰς κατηγορίας ἐκπομπῆς τὰς καθοριζομένας ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας διὰ τὴν συχνότητα ταύτην.

* Ἐν ἄλλειψι μετρήσεως τῆς ἐντάσεως τοῦ πεδίου, δύναται νὰ γίνῃ δεκτὸν ὅτι, ἡ ἐμβέλεια αὕτη, θὰ ἐπιτευχθῆ 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.

(ζ) Ἡ πηγή ἐνεργείας θὰ ἀποτελῆται ἐκ μιᾶς συστοιχίας συσσωρευτῶν ἐπαρκoῦς χωρητικότητας, ὥστε νὰ τροφοδοτῆ τὸν πομπὸν ἐπὶ τέσσαρας συνεχεῖς ὥρας ὑπὸ κανονικᾶς συνθήκας λειτουργίας. Ἐὰν ἡ συστοιχία εἶναι τύπου ἀπαιτούντος φόρτισιν, θὰ ὑπάρχουν μέσα διὰ τὴν φόρτισιν ταύτης ἐκ τῆς ἡλεκτρικῆς ἐνεργείας τοῦ πλοίου. Ἐπὶ πλέον, θὰ ὑπάρχη μέσον φορτίσεως ταύτης μετὰ τὴν καθάρεισιν 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 III χορηγῆται ὑπὸ τῆς αὐτῆς συστοιχίας, θὰ ἔχη αὕτη ἐπαρκῆ χωρητικότητα ὥστε νὰ ἐπαρκῆ διὰ τὸ ἐπιπρόσθετον φορτίον τοῦ προβολέως.

(θ) Θὰ ὑπάρχη κεραία σταθεροῦ τύπου καθὼς καὶ τὰ μέσα στηρίξεως ταύτης εἰς τὸ μέγιστον πρακτικῶς δυνατὸν ὕψος. Ἐπὶ πλέον, θὰ ὑπάρχη μία κεραία ὑποβασταζομένη ὑπὸ χαρταετοῦ ἢ ἀεροστάτου, ἐὰν τοῦτο εἶναι πρακτικῶς δυνατόν.

(ι) Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ καὶ καθ' ἐβδομάδα εἰς ἀξιοματικὸς ἀσυρματιστῆς θὰ δοκιμάζῃ τὸν πομπὸν χρησιμοποιῶν κατάλληλον τεχνιτὴν κεραίαν καὶ θὰ φορτίζῃ τὴν συστοιχίαν εἰς πλήρη φόρτισιν ἐὰν αὕτη εἶναι τύπου ἀπαιτούντος ἐπαναφόρτισιν.

Κανονισμός 13.

Φορηταὶ Ραδιοτηλεγραφικαὶ Συσκευαὶ διὰ τὰ Πλωτὰ Σωστικά Μέσα.

(α) Ἡ ἀπαιτούμενη ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 13 τοῦ Κεφαλαίου III συσκευή θὰ περιλαμβάνῃ ἓνα πομπόν, ἓνα δέκτην, μίαν κεραίαν καὶ μίαν πηγὴν ἐνεργείας. Θὰ εἶναι κατεσκευασμένη κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε νὰ δύνανται νὰ χρησιμοποιηθῆται εἰς περίπτωσιν κινδύνου ὑπὸ μὴ πεπειραμένου προσώπου.

(β) Ἡ συσκευή θὰ εἶναι εὐχερῶς φορητῆ, ὕδατοστεγῆς, ἱκανὴ νὰ ἐπιπλέῃ ἐν θαλασσίῳ ὕδατι καὶ δυναμένη νὰ ρίπτεται 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 σωσιβίου λέμβους, ὅσον καὶ εἰς τὰς σωσιβίου 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 χρησιμοποιῆ μίαν κατηγορίαν ἐκπομπῆς καθοριζομένην ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας διὰ τὰ πλωτὰ σωστικά μέσα εἰς τὰς ζώνας μεταξύ 4.000 Kc/s καὶ 27.500 Kc/s.

Ἡ ἀρχὴ δύνανται ἐν τούτοις νὰ ἐπιτρέψῃ ὅπως ὁ πομπὸς εἶναι ἱκανὸς νὰ ἐκπέμπῃ ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεφωνικῆς συχνότητος κινδύνου καὶ νὰ χρησιμοποιῆ 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 σωστικά μέσα εἰς τὰς ζώνας μεταξύ 4.000 Kc/s καὶ 27.500 Kc/s.

(δ) Ἐὰν καθορίζεται διαμορφουμένη ἐκπομπὴ ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας, ὁ πομπὸς θὰ ἔχη ποσοστὸν διαμορφώσεως τοῦλάχιστον 70 τοῖς ἑκατὸν καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ραδιοτηλεγραφικῆς ἐκπομπῆς θὰ ἔχη συχνότητα διαμορφώσεως μεταξύ 450 καὶ 1.350 κύκλων ἀνὰ δευτερόλεπτον.

(ε) Ἐπὶ πλέον τοῦ χειριστηρίου διὰ ἐκπομπὰς διὰ τῆς χειρὸς, ὁ πομπὸς θὰ ἐφοδιάζεται δι' αὐτομάτου μέσου χειρισμοῦ διὰ τὴν ἐκπομπὴν σημάτων εἰδοποιητικοῦ καὶ κινδύνου. Ἐὰν ὁ πομπὸς δύνανται νὰ ἐκπέμπῃ ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεφωνικῆς συχνότητος κινδύνου θὰ ἐφοδιάζεται 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

ομοίως ικανός να λαμβάνη επί της συχνότητας ταύτης και εις την κατηγορίαν έκπομπής την καθοριζομένην υπό των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας δια την συχνότητα ταύτην.

(ζ) Ἡ κεραία θὰ εἶναι, εἴτε αὐτοσθριζομένη, εἴτε θὰ δύναται νὰ ὑποστηρίζεται ὑπὸ τοῦ ἰστοῦ μιᾶς σωσιβίου λέμβου εἰς τὸ μέγιστον δυνατόν ὕψος. Ἐπί πλέον, εἶναι εὐκταῖον ὅπως προβλέπεται μία κεραία ὑποβασταζομένη ὑπὸ χαρταετοῦ ἢ ἀεροστάτου, ἐὰν τοῦτο εἶναι πρακτικῶς δυνατόν.

(η) Ὁ πομπὸς θὰ παρέχη ἐπαρκῆ ἰσχύον * 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 ἀνθεκτικῆς τύπου καὶ ἐπαρκῶς χωρητικότητος.

(θ) Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ καὶ καθ' ἑβδομάδα εἰς ἀξιωματικὸς ἀσυρματιστῆς, ἢ χειριστῆς ραδιοηλεφωνητῆς, ὡς θὰ εἶναι πρόσφορον, θὰ δοκιμάζη τὸν πομπὸν χρησιμοποιοῦν κατὰλληλον τεχνητὴν κεραίαν καὶ θὰ φορτίζει τὴν συστοιχίαν εἰς πλήρη φόρτισιν ἐὰν εἶναι τύπου ἀπαιτοῦντος ἐπαναφόρτισιν.

(ι) Διὰ τὸν σκοπὸν τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ὁ ὅρος «νέα συσκευή» σημαίνει τὴν συσκευὴν τὴν χορηγουμένην εἰς ἓν πλοῖον μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως.

Κανονισμὸς 14.

Ραδιοηλεφωνικοὶ Σταθμοί.

(α) Ὁ ραδιοηλεφωνικὸς σταθμὸς θὰ εὐρίσκειται εἰς τὸ ἄνωτερον μέρος τοῦ πλοίου καὶ θὰ εἶναι τοποθετημένος οὕτως ὥστε νὰ προφυλάσσεται ὅσον τὸ δυνατόν καλύτερον ἐκ τῶν θορύβων οἵτινες θὰ ἠδύναντο νὰ ἐμποδίζουν τὴν ἀκριβῆ λήψιν μηνυμάτων καὶ σημάτων.

(β) Θὰ ὑπάρχη κατάλληλος ἐπικοινωνία μετὰ τοῦ ραδιοηλεφωνικοῦ σταθμοῦ καὶ τῆς γεφύρας.

(γ) Ἐν ὠρολόγιον ἀσφαλοῦς λειτουργίας θὰ εἶναι καλῶς στερεωμένον εἰς τοιαύτην θέσιν ὥστε ὀλόκληρος ὁ δίσκος νὰ εἶναι εὐκόλως θεατὸς ἐκ τῆς θέσεως χειρισμοῦ τοῦ ραδιοηλεφώνου.

(δ) Θὰ προβλέπεται φωτισμὸς κινδύνου ἀσφαλοῦς λειτουργίας, ἀνεξάρτητος τοῦ συστήματος τὸ ὁποῖον τροφοδοτεῖ τὸν κανονικὸν φωτισμὸν τῆς ἐγκαταστάσεως ραδιοηλεφώνου καὶ μονίμως ἐγκατεστημένος, οὕτως ὥστε νὰ εἶναι ἱκανὸς νὰ παρέχη ἐπαρκῆ φωτισμὸν εἰς τὰ χειριστήρια λειτουργίας τῆς ραδιοηλεφωνικῆς ἐγκαταστάσεως, εἰς τὸ ὠρολόγιον 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 ραδιοηλεφωνικὸς σταθμὸς θὰ ἐφοδιάζεται διὰ μέσων διὰ τῶν ὁποίων θὰ ἐκτιμᾶται ἡ κατάστασις φορτίσεως.

(στ) Εἰς πίναξ ὁδηγιῶν δίδων σαφῆ περίληψιν τῆς ἀκολουθητέας διὰ τοῦ ραδιοηλεφώνου διαδικασίας ἐν κινδύνῳ θὰ εἶναι ἀνηρημένος εἰς καταφανῆ ἐκ τῆς θέσεως χειρισμοῦ τοῦ ραδιοηλεφώνου θέσιν.

* Δύναται νὰ θεωρηθῆ ὅτι οἱ σκοποὶ τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θὰ ἰκανοποιῦνται διὰ τῶν κατωτέρω ἀπαιτήσεων :

Ἡ ἰσχύς εἰσόδου εἰς τὴν ἄνοδον τῆς τελικῆς διαβαθμίσεως νὰ εἶναι τοῦλάχιστον 10 βᾶττ, ἢ ἡ ἰσχύς τῆς ἐξόδου εἰς ὑψηλὴν συχνότητα νὰ εἶναι τοῦλάχιστον 2 βᾶττ (ἐκπομπὴ A2) ἐπὶ συχνότητος 500 Kcs ἐντὸς τεχνητῆς κεραίας ἐχούσης πραγματικὴν ἀντίστασιν 15 ὦμ ἐν σειρά με χωρητικότητα 100 x 10-12 φεράδ.

Τὸ ποσοστὸν διαμορφώσεως θὰ εἶναι τοῦλάχιστον 70 τοῖς ἑκατόν.

Κανονισμός 15.

Ραδιοτηλεφωνικά Έγκαταστάσεις.

(α) Ἡ ραδιοτηλεφωνικὴ ἐγκατάστασις θὰ περιλαμβάνῃ ἓνα πομπόν, ἓνα δέκτην καὶ μίαν πηγὴν ἐνεργείας.

(β) Ὁ πομπὸς θὰ εἶναι ἱκανὸς νὰ μεταδίδῃ ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεφωνικῆς συχνότητος κινδύνου καὶ ἐπὶ μιᾶς τοῦλάχιστον ἑτέρας συχνότητος εἰς τὰς ζώνας μεταξύ 1.605 Kc/s καὶ 2.850 Kc/s, χρησιμοποιοῦν τὴν κατηγορίαν ἐκπομπῆς τὴν καθοριζομένην ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας διὰ τὰς συχνότητας ταύτας. Εἰς κανονικὰς συνθήκας λειτουργίας ὁ πομπὸς θὰ ἔχῃ ποσοστὸν διαμορφώσεως τοῦλάχιστον 70% εἰς τὴν μεγίστην ἔντασιν.

(γ) —(i) Εἰς τὴν περίπτωσιν φορητῶν πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος 500 κόρων καὶ ἄνω ἀλλὰ μικροτέρας τῶν 1.600 κόρων, ὁ πομπὸς θὰ ἔχῃ ἐλάχιστην κανονικὴν ἐμβέλειαν 150 μιλίων, δηλαδὴ θὰ εἶναι ἱκανὸς νὰ ἐκπέμπῃ εἰς τὴν ἐμβέλειαν * ταύτην σήματα σαφῶς ἀντιληπτά ἀπὸ πλοίου εἰς πλοῖον ἐν καιρῷ ἡμέρας καὶ ὑπὸ κανονικὰς συνθήκας καὶ περιστάσεις. (Σαφῶς ἀντιληπτά σήματα δύνανται κανονικῶς νὰ λαμβάνωνται ἐὰν ἡ τιμὴ R.M.S. τῆς ἐντάσεως τοῦ πεδίου τῆς παραγομένης εἰς τὸν δέκτην ὑπὸ τοῦ φέροντος μὴ διαμορφωμένου κύματος εἶναι τοῦλάχιστον 25 μικροβόλτ κατὰ μέτρον).

(ii) Εἰς τὴν περίπτωσιν φορητῶν πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος 300 κόρων καὶ ἄνω ἀλλὰ μικροτέρας τῶν 500 κόρων: διὰ τὰς ὑπαρχούσας ἐγκαταστάσεις ὁ πομπὸς θὰ ἔχῃ ἐλάχιστην κανονικὴν ἐμβέλειαν 75 μιλίων τοῦλάχιστον.

Διὰ τὰς νέας ἐγκαταστάσεις ὁ πομπὸς θὰ παρέχῃ εἰς τὴν κεραίαν ἰσχὺν τοῦλάχιστον 15 βᾶττ (μὴ διαμορφωμένον φέρον κύμα).

(δ) Ὁ πομπὸς θὰ εἶναι ἐφωδισμένος 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 παρῶσης Συμβάσεως.

(ε) Τὸ ἀπαιτούμενον μέσον ὑπὸ τῆς παραγράφου (δ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θὰ πληροῖ τοὺς κατωτέρω ὅρους:

(i) Ἡ ἀνοχὴ ἐπὶ τῆς συχνότητος ἐκάστου τόνου θὰ εἶναι $\pm 1,5\%$.

(ii) Ἡ ἀνοχὴ ἐπὶ τῆς διαρκείας ἐκάστου τόνου θὰ εἶναι ± 50 χιλιοστὰ τοῦ δευτερολέπτου.

(iii) Τὸ μεταξὺ δύο διαδοχικῶν τόνων διάστημα δὲν θὰ ὑπερβαίῃ τὸ 50 χιλιοστὰ τοῦ δευτερολέπτου.

(iv) Ὁ λόγος εὔρους τοῦ ἰσχυροτέρου τόνου πρὸς τὸν τοῦ ἀσθενεστέρου τόνου θὰ περιλαμβάνεται μεταξύ 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 τοῦλάχιστον ἑτέρας συχνότητος διαθεσίμου διὰ τοὺς ναυτικούς ραδιοτηλεφωνικοὺς σταθμοὺς εἰς τὰς ζώνας μεταξύ 1.605 Kc/s καὶ 2.850 Kc/s διὰ χρησιμο-

* Ἐν ἑλλείψει μετρήσεων τῆς ἐντάσεως τοῦ πεδίου, δύναται νὰ γίνῃ δεκτὸν ὅτι ἡ ἐμβέλεια αὕτη θέλει ἐπιτευχθῆ με ἰσχὺν 15 βᾶττ ἐπὶ τῆς κεραίας (μὴ διαμορφωμένον φέρον κύμα) με 27% ἀπόδοσιν τῆς κεραίας.

ποιήσεως τῆς κατηγορίας ἐκπομπῆς τῆς καθοριζομένης ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας διὰ τὰς συχνότητας ταύτας. Ἐπί πλέον, ὁ δέκτης θὰ ἐπιτρέπη τὴν λήψιν ἐπὶ ἐτέρων τοιούτων συχνοτήτων καὶ εἰς τὰς κατηγορίας ἐκπομπῆς τὰς καθοριζομένας ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας, ὡς αὐταὶ χρησιμοποιοῦνται διὰ τὴν ἐκπομπὴν Ραδιοτηλεφωνικῶν μετεωρολογικῶν δελτίων καὶ ἐτέρων τοιούτων ἀνακοινώσεων σχετικῶν πρὸς τὴν ἀσφάλειαν ναυσιπλοΐας, ὡς ἡ Ἄρχὴ ἤθελε κρίνει ἀναγκαῖον. Ὁ δέκτης θὰ ἔχη ἀρκετὴν εὐαισθησίαν διὰ τὰ δίδη 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 ἔχη τριπλῆν διάταξιν ὥστε ἡ ρύθμισις ἐπὶ τῆς συχνότητος ταύτης νὰ δύναται νὰ ἐκτελεθῆ κατὰ ταχὺν καὶ ἀκριβῆ τρόπον καὶ ὅταν ὁ δέκτης ἔχη ρυθμισθῆ ἐπὶ τῆς συχνότητος ταύτης, δὲν θὰ δύναται εὐκόλως νὰ ἀποσυντονισθῆ ἐξ ἀβλεψίας. Ἡ Ἄρχὴ δύναται νὰ παρατείνῃ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἀπαιτήσεων τῆς παρούσης παραγράφου εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ὑπαρχουσῶν ἐγκαταστάσεων διὰ περίοδον μὴ ὑπερβαίνουσαν τὴν τριετίαν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(η) Ἴνα ἐπιτρέπεται ἡ ταχεῖα ἐναλλαγὴ ἀπὸ ἐκπομπῆς εἰς λήψιν, ὅταν ἡ ἐναλλαγὴ ἐκτελεθῆ διὰ τῆς χειρὸς, τὸ χειριστήριον τοῦ μέσου ἐναλλαγῆς θὰ εἶναι τοποθετημένον, ἐφ' ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατὸν, ἐπὶ τοῦ μικροφώνου ἢ ἐπὶ τῆς τηλεφωνικῆς συσκευῆς.

(θ) Ὅταν τὸ πλοῖον εὐρίσκεται ἐν πλῶ, θὰ ὑπάρχη κυρία πηγὴ ἐνεργείας διαθέσιμος ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν ἰκανὴ 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 ἰκανὴν χωρητικότητα ἵνα θέτουν εἰς λειτουργίαν τὸν πομπὸν καὶ τὸν δέκτην ἐπὶ ἕξ τοῦλάχιστον συνεχεῖς ὥρας ὑπὸ κανονικᾶς συνθήκας λειτουργίας.* Εἰς τὰς ἐγκαταστάσεις φορητῶν πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος 500 κόρων καὶ ἄνω ἀλλὰ μικροτέρας τῶν 1,600 κόρων γενομένης τὴν 15ην Νοεμβρίου 1952 καὶ βραδύτερον θὰ προβλέπεται ἐφεδρική πηγὴ ἐνεργείας εἰς τὸ ἀνώτερον μέρος τοῦ πλοίου, ἐκτὸς ἐὰν ἡ κυρία πηγὴ ἐνεργείας εἶναι τοποθετημένη ἐκεῖ.

(ι) Ἡ βοηθητικὴ πηγὴ ἐνεργείας, ἐὰν ὑπάρξη, δύναται νὰ χρησιμοποιηθῆ μόνον ὅπως τροφοδοτῆ :

(i) Τὴν ραδιοτηλεφωνικὴν ἐγκατάστασιν.

(ii) Τὸν φωτισμὸν κινδύνου τὸν καθοριζόμενον ὑπὸ τῆς παραγράφου (δ) τοῦ Κανονισμοῦ 14 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καὶ

(iii) τὸ ἀπαιτούμενον μέσον ὑπὸ τῆς παραγράφου (δ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ διὰ τὴν παραγωγὴν τοῦ ραδιοτηλεφωνικοῦ σήματος κινδύνου.

(ια) Παρὰ τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (i) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἡ Ἄρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν χρῆσιν τῆς ἐφεδρικῆς πηγῆς ἐνεργείας, ἐὰν ὑπάρξη αὕτη, διὰ τὸ ραδιογωνιόμετρον, ἐὰν ὑπάρξη τοῦτο, καὶ δι' ἀριθμὸν κυκλωμάτων κινδύνου χαμηλῆς ἰσχύος ἅτινα περιορίζονται ἐξ ὀλοκλήρου εἰς τὸ ἀνώτερον μέρος τοῦ πλοίου, ὡς τὸ τοῦ φωτισμοῦ κινδύνου ἐπὶ τοῦ καταστρώματος λέμβων, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι τὰ ἐπιπρόσθετα φορτία δύναται εὐκόλως νὰ ἀποσυνδεθῶν καὶ ἡ πηγὴ ἐνεργείας εἶναι ἐπαρκοῦς χωρητικότητος ἵνα ἀντιμετωπίξῃ ταῦτα.

* Πρὸς τὸν σκοπὸν καθορισμοῦ τοῦ ἠλεκτρικοῦ φορτίου τὸ ὁποῖον θὰ χορηγηθῆται ὑπὸ τῶν συστοιχιῶν διὰ τὰς ὁποίας ἀπαιτεῖται νὰ ἔχουν περιθώριον χωρητικότητος ἕξ ὥρων, ὁ κατωτέρω τύπος συνιστᾶται ἑνδεικτικῶς :

τὸ $\frac{1}{2}$ τῆς ἀπαιτουμένης καταναλώσεως ρεύματος διὰ μετάδοσιν ὀμίλιας

+ τὴν κατανάλωσιν ρεύματος τοῦ δέκτου

+ τὴν κατανάλωσιν ρεύματος ὄλων τῶν προσθέτων φορτίων τὰ ὁποῖα αἱ συστοιχίαι δυνατόν νὰ τροφοδοτοῦν εἰς περίπτωσιν κινδύνου ἢ ἐπειγούσης ἀνάγκης.

(1β) Όταν τὸ πλοῖον εὐρίσκεται ἐν πλῶ, αἱ συστοιχίαι, ἐὰν ὑπάρχουν, θὰ τηροῦνται φορτισμένοι ἵνα ἀνταποκρίνονται εἰς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(1γ) Θὰ προβλέπεται καὶ θὰ ἐγκαθίσταται μία κεραία καὶ ἐὰν αὕτη κρέματαί ἐκ στηριγμάτων ἅτινα ὑπόκεινται εἰς κραδασμούς, τότε εἰς τὰ πλοῖα ὀλικῆς χωρητικότητος 500 κόρων καὶ ἄνω ἀλλὰ κατωτέρας τῶν 1,600 κόρων, θὰ προστατεύεται αὕτη ἐναντι θραύσεως. Ἐπὶ πλέον, θὰ ὑπάρχη μία ἀμοιβῆ κεραία πλήρως ἐξηρημένη πρὸς ἄμεσον ἀντικατάστασιν ἢ, ὅταν τοῦτο δὲν εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, θὰ ὑπάρχη ἀρκετὴ ποσότης σύρματος κεραίας καὶ μονωτῆρες διὰ τὴν τοποθέτησιν μίας ἀμοιβῆς κεραίας. Θὰ προβλέπωνται ἐπίσης τὰ ἀπαιτούμενα ἐργαλεῖα διὰ τὴν τοποθέτησιν τῆς κεραίας.

ΜΕΡΟΣ Δ΄.

ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΑ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ.

Κανονισμὸς 16.

Ἡμερολόγια Ἀσυρμάτου.

(α) Τὸ ἡμερολόγιον ἀσυρμάτου (ἡμερολόγιον ὑπηρεσίας ἀσυρμάτου) ὅπερ ἀπαιτεῖται παρὰ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας διὰ πλοῖον τὸ 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. Ἐκάστος ἀξίωματικὸς ἀσυρματιστῆς θὰ καταχωρῆ ἐν τῷ ἡμερολόγιῳ 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 θαλάσῃ. Ἐπὶ πλέον, θὰ καταχωροῦνται εἰς τὸ ἡμερολόγιον:—

- (i) Αἱ ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας ἀπαιτούμεναι καταχωρήσεις.
- (ii) Λεπτομέρειαι συντηρήσεως τῶν συστοιχιῶν, περιλαμβανομένης τῆς ἀναγραφῆς τῆς φόρτισεως αὐτῶν, κατὰ τὸν τύπον τὸν προσδιοριζόμενον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.
- (iii) Ἡμερησία ἐκθεσις ἀναφέρουσα ὅτι ἐξεπληρώθησαν αἱ ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (1στ) τοῦ Κανονισμοῦ 9 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.
- (iv) Λεπτομέρειαι τῶν δοκιμῶν τοῦ ἐφεδρικοῦ πομποῦ καὶ τῆς ἐφεδρικῆς πηγῆς ἐνεργείας ἐκτελεσθεισῶν συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον (1θ) τοῦ Κανονισμοῦ 9 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.
- (v) Ἐπὶ πλοίων ἐφωδιασμένων διὰ ραδιοηλεκτρογραφικοῦ 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 (1) 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 κινήτηρος σωσιβίους λέμβους.
- (vii) Λεπτομέρειαι συντηρήσεως τῶν συστοιχιῶν, περιλαμβανομένης τῆς ἀναγραφῆς τῆς φορτίσεως αὐτῶν (ἐὰν ἔλαβε χώραν) τῆς ἀπαιτουμένης ὑπὸ τῆς παραγράφου (1) τοῦ Κανονισμοῦ 13 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καὶ λεπτομέρειαι τῶν ἀπαιτουμένων δοκιμῶν ὑπὸ τῆς παραγράφου ταύτης σχετικῶν πρὸς τὰς φορητὰς ραδιοηλεκτρογραφικὰς συσκευὰς διὰ τὰ πλωτὰ σωστικά μέσα.

(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 πτυχιούχος ραδιοτηλεφωνητῆς καὶ πᾶς πλοίαρχος, ἀξιωματικὸς ἢ μέλος πληρώματος ὅστις ἐκτελεῖ φυλακὴν ἀκροάσεως συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 7 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, θὰ καταχωρῆ εἰς τὸ ἡμερολόγιον μετὰ τοῦ ὀνόματος αὐτοῦ, τὰς λεπτομερείας πάντων τῶν συμβάντων σχετικῶν πρὸς τὴν ὑπηρεσίαν ἀσυρμάτου ἅτινα λαμβάνουν χώραν κατὰ τὴν φυλακὴν αὐτοῦ καὶ ἅτινα φαίνονται νὰ ἔχουν σημασίαν διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσῃ. Ἐπὶ πλέον, θὰ καταχωροῦνται εἰς τὸ ἡμερολόγιον:—

- (i) Αἱ ἀπαιτούμεναι λεπτομέρειαι ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας.
- (ii) Ἡ ὥρα κατὰ τὴν ὁποίαν ἀρχεται ἡ φυλακὴ ἀκροάσεως ὅταν τὸ πλοῖον ἀποπλῆ ἐκ τοῦ λιμένος καὶ ἡ ὥρα κατὰ τὴν ὁποίαν λήγει ἡ φυλακὴ κατὰ τὸν κατάπλουον τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα.
- (iii) Ἡ ὥρα κατὰ τὴν ὁποίαν ἡ φυλακὴ ἀκροάσεως διεκόπη δι' οἰονδήποτε λόγον, καθὼς καὶ ἡ αἰτία διακοπῆς καὶ ἡ ὥρα κατὰ τὴν ὁποίαν ἡ φυλακὴ ἀκροάσεως ἐπανελήφθη.
- (iv) Λεπτομέρειαι τῆς συντηρήσεως τῶν συστοιχιῶν (ἐὰν ὑπάρχουν) περιλαμβανομένης τῆς ἀναγραφῆς τῆς φορτίσεως τῆς καθοριζομένης ὑπὸ τῆς παραγράφου (ιβ) τοῦ Κανονισμοῦ 15 τοῦ 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 ἀρμοδίων διὰ τοιαύτην ἐπιθεώρησιν

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ V.

Ἀσφάλεια Ναυσιπλοΐας.

Κανονισμὸς 1.

Ἐφαρμογὴ.

Τὸ παρὸν Κεφάλαιον, ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως ρητῶς ὀρίζεται 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 εἰσερόντων εἰς ταύτας ὑδάτων καὶ πρὸς ἀνατολὰς τόσον, ὅσον ἡ κατωτέρω ἐξοδος τοῦ φράγματος τοῦ Ἁγίου Λαμβέρτου εἰς Μοντρεὰλ τῆς Ἐπαρχίας τοῦ Κεμπέκ (Καναδάς).

Κανονισμὸς 2.

Σήματα Κινδύνου.

(α) Ὁ πλοίαρχος παντὸς πλοίου ὅπερ συναντᾷ ἐπικινδύνους πάγους, ἐπικίνδυνον ἐγκαταλελειμένον ναυάγιον ἢ πάντα ἄλλον ἄμεσον κίνδυνον διὰ τὴν ναυσιπλοίαν, ἢ τροπικὴν θύελλαν, ἢ συναντᾷ θερμοκρασίας ἀέρος κατωτέρας τοῦ βαθμοῦ πήξεως ἐν συνδουασμῷ μετ' ἀνέμων δυνάμεως καταγίδος, προκαλούντων τὴν ἐπικάθισιν πάγους ἐπὶ τῶν ὑπερκατασκευῶν, ἢ ἀνέμους δυνάμεως 10 ἢ ἀνωτέρας τῶν 10 τῆς κλίμακος Μπωφόρ διὰ τοὺς ὁποίους δὲν ἔχει ληφθῆ σῆμα θυέλλης, ὑποχρεοῦται νὰ πληροφρήσῃ περὶ τούτου διὰ παντὸς εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ μέσου τὰ ἐν τῇ γειτνιαζούσῃ περιοχῇ πλοῖα, καθὼς καὶ τὰς ἀρμοδίας Ἀρχὰς τοῦ πρώτου σημείου τῆς ἀκτῆς μετὰ τοῦ ὁποίου δύναται νὰ ἐπικοινωνήσῃ. Ὁ τύπος κατὰ τὸν ὁποῖον διαβιβάζεται ἡ πληροφόρια δὲν εἶναι ὑποχρεωτικὸς. Δύναται νὰ μεταδίδεται, εἴτε εἰς ἀπλὴν γλῶσσαν (κατὰ προτίμησιν Ἀγγλικήν), εἴτε διὰ μέσου τοῦ

Διεθνούς Κώδικος Σήματος. Θα μεταδίδεται ραδιοηλεκτρονικῶς πρὸς πάντα τὰ γειτνιάζοντα πλοῖα καὶ θὰ ἀποστέλλεται εἰς τὸ πρῶτον σημεῖον τῆς ἀκτῆς μετὰ τοῦ ὁποῦοι δυνατόν νὰ γίνῃ ἐπικοινωνία, μὲ τὴν παράκλησιν ὅπως μεταδοθῇ εἰς τὰς ἀρμοδίας 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 ραδιοηλεκτρονικὰ σήματα τὰ διαβιβαζόμενα συμφῶνως 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 Ναυαγία καὶ ἄλλοι ἄμεσοι κίνδυνοι εἰς τὴν Ναυσιπλοΐαν—

(i) Τὸ εἶδος τοῦ πάγου, τοῦ ἐγκαταλελειμένου ναυαγίου ἢ τοῦ κινδύνου ἅτινα παρατηρήθησαν·

(ii) Ἡ θέσις τοῦ πάγου, τοῦ ἐγκαταλελειμένου ναυαγίου ἢ τοῦ κινδύνου κατὰ τὴν τελευταίαν γενομένην παρατήρησιν·

(iii) Ἡ ὥρα καὶ ἡ ἡμερομηνία (μέση ὥρα Γκρήνουϊτς) κατὰ τὰς ὁποίας παρατηρήθη τελευταίως ὁ κίνδυνος.

(β) Τροπικαὶ θύελλαι, (Λαίλαπες εἰς τὰς Δυτικὰς Ἰνδίας, Τυφῶνες εἰς τὴν Σινικὴν Θάλασσαν, Κυκλώνες εἰς τὰ Ἰνδικὰ ὕδατα καὶ Θύελλαι ὁμοίας φύσεως εἰς ἄλλας περιοχάς):

(i) Ἀνακοίνωσις ὅτι συνηγήθη τροπικὴ θύελλα. Ἡ ὑποχρέωσις αὕτη δεόν νὰ ἐρμηνεύεται ἐν εὐρεῖ πνεύματι καὶ ἡ πληροφορία νὰ διαβιβάζεται ὡςάκις ὁ πλοίαρχος ἔχει πάντα λόγον νὰ πιστεύῃ ὅτι τροπικὴ θύελλα ἀναπτύσσεται ἢ ὑπάρχει εἰς τὴν γειτνιάζουσαν περιοχὴν.

(ii) Ὁρα, ἡμερομηνία (μέση ὥρα Γκρήνουϊτς) καὶ θέσις τοῦ πλοίου ὅταν ἐγένετο ἡ παρατήρησις.

(iii) Τὸ μήνυμα θὰ περιλαμβάνῃ περισσοτέρας, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, ἐκ τῶν ἀκολουθῶν πληροφοριῶν:

Τὴν βαρομετρικὴν πίεσιν, κατὰ προτίμησιν διωρθωμένην (καθοριζομένην εἰς χιλιοβαρίδας, δακτύλους ἢ χιλιοστόμετρα καὶ ἐὰν εἶναι διωρθωμένη ἢ μὴ).

Τὴν βαρομετρικὴν τάσιν (τὴν ἐπελθοῦσαν ἀλλαγὴν βαρομετρικῆς πιέσεως κατὰ τὰς τρεῖς τελευταίας ὥρας).

Τὴν πραγματικὴν διεύθυνσιν ἀνέμου.

Τὴν δύναμιν ἀνέμου (κλίμαξ Μπωφόρ).

Τὴν κατάστασιν τῆς θαλάσσης (εὐθαλασσία, μετρία, τεταραγμένη, τρικυμιώδης).

Τὴν ἀποθαλασσίαν (ἐλαφρά, μετρία, ἰσχυρά) καὶ τὴν πραγματικὴν διεύθυνσιν ἐκ τῆς ὁποίας προέρχεται. Ἡ περίοδος ἢ τὸ μήκος τῆς ἀποθαλασσίας (βραχεῖα, μέση, μακρά) θὰ ἦτο ἐπίσης χρήσιμος.

Τὴν ἀληθῆ πορείαν καὶ τὴν ταχύτητα τοῦ πλοῦ.

- (γ) Μεταγενέστεραι Παρατηρήσεις. Ὅσακις 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 μεγαλύτερα τῶν τριῶν ὥρῶν, καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν παραμονῆς τοῦ πλοίου ὑπὸ τὴν ἐπίδρασιν τῆς θυέλλης.
- (δ) Ἄνεμοι δυνάμεως 10 ἢ ἀνωτέρας τῆς κλίμακος Μπωφόρ διὰ τοὺς ὁποίους δὲν ἔχει ληφθῆ ἢ μήνυμα θυέλλης.
Ἡ περίπτωση αὕτη ἀφορᾷ ἄλλας θυέλλας πλὴν τῶν τροπικῶν τῶν ἀναφερομένων εἰς τὴν παράγραφον (β). Ὄταν συναντᾶται τοιαύτη θυέλλα, τὸ σῆμα θὰ περιλαμβάνῃ ὁμοίαν πληροφορίαν πρὸς τὰς ἀναφερομένας εἰς τὴν παράγραφον (β) ἐξαιρουμένων τῶν λεπτομερειῶν τῶν ἀφωρωσῶν τὴν κατάστασιν τῆς θαλάσσης καὶ τῆς ἀποθαλασσίας.
- (ε) Θερμοκρασίαι ἀέρος κατώτεραι τοῦ βαθμοῦ πήξεως ἐν συνδυασμῶ μετὰ ἀνέμων δυνάμεως καταιγίδος αἱ ὁποῖαι προξενοῦν σοβαρὰν συμπίκνωσιν πάγου ἐπὶ τῶν ὑπερκατασκευῶν:
- (i) Ὄρα καὶ ἡμερομηνία (μέση ὥρα Γκρήνουιτς).
 - (ii) Θερμοκρασία ἀέρος.
 - (iii) Θερμοκρασία θαλάσσης (ἐὰν δυνατόν).
 - (iv) Ἴσχυς ἀνέμου καὶ διεύθυνσις.

Παραδείγματα.

Πάγος:

ΤΤΤ Πάγος. Μέγα παγόβουνον ἐθεάθη εἰς 4605 Β., 4410 Δ., ὥραν 0800 GMT, Μαΐου 15.

Ναυάγια ἐγκαταλελειμένα:

ΤΤΤ Ναυάγιον ἐγκαταλελειμένον. Παρατηρηθὲν ναυάγιον ἐγκαταλελειμένον σχεδὸν ἐν ὑποπλεύσει εἰς 4006 Β., 1243 Δ., ὥραν 1630 GMT, Ἀπριλίου 21.

Κίνδυνος εἰς ναυσιπλοῖαν:

ΤΤΤ Ναυσιπλοῖα. Πυρσωρίς. Ἄλφα ἐκτὸς θέσεώς της, 1800 GMT, Ἰανουαρίου 3.

Τροπικὴ θύελλα:

ΤΤΤ Θύελλα, 0030 GMT, Αὐγούστου 18, 2204 Β., 11354 Α., Βαρόμετρον διωρθωμένον 994 χιλιοβαρίδες, τάσις εἰς πτώσιν 6 χιλιοβαρίδες. Ἄνεμος ΒΔ, δύναμις 9, ἰσχυραὶ ριπαί, Ἴσχυρὰ ἀποθαλασσία ἀνατολικῶς. Πορεία 067,5 κόμβοι.

ΤΤΤ Θύελλα: Ἐνδείξεις προσεγγίσεως λαίλαπος. 1300 GMT, Σεπτεμβρίου 14, 2200 Β., 7236 Δ., Βαρόμετρον διωρθωμένον 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 διωρθωμένον 753 χιλιοστόμετρα, τάσις πτώσεως 5 χιλιοστόμετρα. Ἄνεμος Ν πρὸς Δ δύναμις 5, Πορεία 300, 8 Κόμβοι.

ΤΤΤ Θύελλα: Τυφῶν 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 διωρθωμένον 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.

Κανονισμός 4.

Μετεωρολογικαί Υπηρεσίαι.

(α) Τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἐνθαρρύνουν τὴν συλλογὴν ὑπὸ τῶν ἐν πλῶ πλοίων, μετεωρολογικῶν στοιχείων καὶ νὰ μεριμνοῦν διὰ τὴν ἐξέτασιν αὐτῶν, διάδοσιν καὶ ἀνταλλαγὴν αὐτῶν κατὰ τὸν λυσιτελέστερον τρόπον πρὸς τὸν σκοπὸν ἐξυπηρετήσεως τῆς ναυτιλίας. Αἱ Ἄρχαι θὰ ἐνθαρρύνουν τὴν χρῆσιν ὀργάνων μεγάλου βαθμοῦ ἀκριβείας, καὶ θὰ διευκολύνουν τὸν ἔλεγχον τῶν τοιούτων ὀργάνων, ὅταν ζητῆται τοῦτο.

(β) Ἰδιαιτέρως τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουν νὰ συνεργάζωνται διὰ τὴν ἐφαρμογὴν, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατὸν, τῶν ἀκολουθῶν μετεωρολογικῶν διατάξεων :

- (i) Νὰ εἰδοποιοῦν τὰ πλοῖα διὰ καταιγίδας, θυέλλας καὶ τροπικὰς θυέλλας δι' ἀμφοτέρων τῶν μέσων, ἥτοι τόσον δι' ἐκπομπῆς ραδιοτηλεγραφικῶν σημάτων, ὅσον καὶ δι' ἐπιδείξεως καταλλήλων σημείων εἰς σημεία τῆς ἀκτῆς.
- (ii) Νὰ ἐκδίδουν ἡμερησίως διὰ τοῦ ἀσυρμάτου μετεωρολογικὰ δελτία κατάλληλα διὰ τὴν ναυτιλίαν, περιέχοντα πληροφορίας περὶ τῶν ὑφισταμένων συνθηκῶν, καιροῦ, κυματισμοῦ καὶ πάγου, προγνωστικὰ καί, ἐὰν εἶναι δυνατὸν, ἐπαρκεῖς προσθέτους πληροφορίας διὰ τὸν καταρτισμὸν ἐν πλῶ ἀπλῶν μετεωρολογικῶν χαρτῶν καὶ νὰ ἐνθαρρύνουν ἐπίσης τὴν μετάδοσιν καταλλήλων πανομοιότητων μετεωρολογικῶν χαρτῶν.
- (iii) Νὰ καταρτίζουσιν καὶ νὰ ἐκδίδουσιν τὰ ἀναγκαιοῦντα δημοσιεύματα διὰ τὴν ἀποτελεσματικὴν διεξαγωγὴν μετεωρολογικῶν ἐργασιῶν ἐν πλῶ καὶ νὰ μεριμνοῦν, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατὸν, διὰ τὴν δημοσίευσιν καὶ τὴν διάθεσιν ἡμερησίων μετεωρολογικῶν χαρτῶν πρὸς πληροφориαν τῶν ἀποπλεόντων πλοίων.
- (iv) Νὰ μεριμνοῦν ὅπως ἐπιλεγόμενα πλοῖα ἐφοδιάζονται διὰ δεδοκιμασμένων ὀργάνων (καθὼς βαρόμετρον, βαρογράφον, ψυχρόμετρον καὶ κατάλληλον συσκευὴν διὰ τὴν μέτρησιν τῆς θερμοκρασίας τῆς θαλάσσης) προοριζομένων διὰ τὸν σκοπὸν αὐτόν, ἵνα λαμβάνουσιν μετεωρολογικὰς παρατηρήσεις καθ' ὠρισμένας συμβατικὰς ὥρας διὰ συνοπτικὰς παρατηρήσεις ἐπιφανείας (τετράκις τῆς ἡμέρας τοῦλάχιστον, ὁσάκις αἱ περιστάσεις τὸ ἐπιτρέπουσιν) καὶ νὰ ἐνθαρρύνουσιν ἄλλα πλοῖα νὰ λαμβάνουσιν παρατηρήσεις ὑπὸ ἄλλην μορφήν, ἰδιαιτέρως ὅταν εὐρίσκονται εἰς περιοχὰς ἐνθα ἡ ναυσιπλοῖα εἶναι ἀραιά. Τὰ πλοῖα ταῦτα νὰ μεταδίδουσιν τὰς παρατηρήσεις τῶν διὰ τοῦ ἀσυρμάτου πρὸς ἐξυπηρετήσιν τῶν διαφόρων ἐπισήμων μετεωρολογικῶν ὑπηρεσιῶν, ἐπαναλαμβάνοντα τὰς πληροφορίας τῶν πρὸς ἐξυπηρετήσιν τῶν εἰς γειτνιάζουσαν περιοχὴν πλοίων. Ὅταν γειτνιάζουσιν πρὸς τροπικὴν θυέλλαν ἢ πρὸς ὑποπτον τροπικὴν θυέλλαν, τὰ πλοῖα δεόν νὰ ἐνθαρρύνωνται ὅπως λαμβάνουσιν καὶ μεταδίδουσιν τὰς παρατηρήσεις τῶν εἰς συχνότερα διαστήματα ὁσάκις εἶναι πρακτικῶς δυνατὸν, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν εἰς καθήκοντα ναυσιπλοίας ἀπασχολήσεων τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ πλοίου κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς θυέλλης.
- (v) Νὰ μεριμνοῦν διὰ τὴν λήψιν καὶ μετάδοσιν ὑπὸ τῶν παρακτίων σταθμῶν ἀσυρμάτου μετεωρολογικῶν δελτίων ἐκ τῶν πλοίων καὶ πρὸς τὰ πλοῖα. Εἰς τὰ πλοῖα ἅτινα δὲν δύνανται νὰ ἐπικοινωνήσουσιν ἀπ' εὐθείας μετὰ τὴν ἀκτῆν, θὰ συνιστᾶται ὅπως μεταδίδουσιν τὰ μετεωρολογικὰ τῶν δελτία μέσῳ τῶν ὠκεανοπόρων πλοίων μετεωρολογικῆς ὑπηρεσίας, ἢ μέσῳ ἄλλων πλοίων ἅτινα εὐρίσκονται εἰς ἐπαφὴν μετὰ τὴν ἀκτῆν.
- (vi) Νὰ συνιστοῦν εἰς ὅλους τοὺς πλοιάρχους ὅπως εἰδοποιοῦν τὰ 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 Διεθνoῦς Μετεωρολογικοῦ Ὄργανισμοῦ, εἰς τὸν ὁποῖον τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη δύνανται νὰ ἀναφέρωνται πρὸς μελέτην καὶ συμβουλὴν ἐπὶ παντὸς ζητήματος μετεωρολογικῆς φύσεως, ὅπερ δυνατόν νὰ ἀνακύψῃ κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(γ) Αἱ πληροφορίες περὶ οὗ ὁ παρῶν Κανονισμὸς θὰ δίδονται ὑπὸ τὸν τύπον τὸν προβλεπόμενον διὰ μετάδοσιν καὶ θὰ μεταδίδονται κατὰ τὴν σειρὰν προτεραιότητος, τὴν καθοριζομένην ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας, κατὰ δὲ τὴν μετάδοσιν «πρὸς ὅλους τοὺς σταθμοὺς» μετεωρολογικῶν πληροφοριῶν, προγνωστικῶν καὶ προειδοποιήσεων, ὅλοι οἱ σταθμοὶ τῶν πλοίων δεόν νὰ συμμορφοῦνται πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας.

(δ) Προγνωστικά, προειδοποιήσεις, συνοπτικαὶ καὶ ἄλλαι μετεωρολογικαὶ ἐκθέσεις προοριζόμεναι διὰ πλοῖα, θὰ ἐκπέμπωνται καὶ θὰ μεταδίδονται ὑπὸ τῆς ἐθνικῆς ὑπηρεσίας ἐκ τῆς καταλληλοτέρας θέσεως πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν διαφόρων ζωνῶν καὶ περιοχῶν, συμφῶνως 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 ὄρια 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 ἀκτίνος δράσεως τῶν περιπολικῶν πλοίων.

Κατὰ τὸ ὑπόλοιπον ἔτος ἢ μελέτη καὶ ἢ 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 παρεμποδίζουσι τὴν κυρίαν ἀποστολὴν τῶν ἢ μὴ αὐξάνουσι τὰ ἐξοδα τῆς ὑπηρεσίας ταύτης.

Κανονισμὸς 6.

Περιπολία Πάγων. Διαχειρίσεις καὶ Δαπάναι.

(α) Ἡ Κυβέρνησις τῶν Ἠνωμένων 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 ἐπιτευχθειῶν πληροφοριῶν. Τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη τὰ ἰδιαιτέρως ἐνδιαφερόμενα διὰ τὰς ὑπηρεσίας ταύτας, ἀναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωσιν νὰ συνεισφέρουσι εἰς τὰς δαπάνας συντηρήσεως καὶ λειτουργίας τῶν ὑπηρεσιῶν τούτων. Ἐκάστη εἰσφορά θὰ βασίζεται ἐπὶ τῆς ὀλικῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων ἐκάστου 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 ἑτησίως εἰς τὰς δαπάνας συντηρήσεως καὶ λειτουργίας τῶν ὑπηρεσιῶν τούτων ποσὸν καθοριζόμενον ὑπὸ τῆς ἀναλογίας τοῦ συνόλου τῆς ὀλικῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων τοῦ Συμβαλλομένου Κράτους τῶν διερχομένων

κατά την εποχήν τῶν πάγων διὰ τῶν περιοχῶν τῶν παγοβούνων τῶν ἐπιτηρουμένων ὑπὸ τῆς Ὑπηρεσίας Περιπολίας Πάγων, πρὸς τὸ σύνολον τῆς ὀλικῆς χωρηκότητος τῶν πλοίων ὅλων τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν τῶν διερχομένων κατά την εποχήν 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 παρέχη ἐτησίως εἰς ἕκαστον συνεισφέρον Κράτος ἕκθεσιν τῆς ὀλικῆς δαπάνης συντηρήσεως καὶ λειτουργίας τῆς Περιπολίας Πάγων καὶ τῆς κατ' ἀναλογίαν συμμετοχῆς ἑκάστου Συμβαλλομένου Κράτους.

(β) Ἐκαστον τῶν συνεισφερόντων Κρατῶν ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ τροποποιῆ ἢ νὰ διακόπη τὴν εἰσφορὰν αὐτοῦ καὶ ἄλλα Συμβαλλόμενα Κράτη δύνανται νὰ ἀναλάβουν νὰ συνεισφέρουν εἰς τὴν δαπάνην. Τὸ συνεισφέρον Κράτος ὅπερ θὰ κάμη χρῆσιν τοῦ δικαιώματος τούτου θὰ ἐξακολουθῆ νὰ εἶναι ὑπόχρεον διὰ τὴν τρέχουσαν εἰσφορὰν τοῦ μέχρι τῆς 1ης Σεπτεμβρίου, ἥτις ἔπεται τῆς ἡμερομηνίας κατὰ τὴν ὁποίαν εἰδοποίησε περὶ τῆς προθέσεως αὐτοῦ ὅπως τροποποιήσῃ ἢ διακόψῃ τὴν εἰσφορὰν του. Ἴνα κάμη χρῆσιν τοῦ ρηθέντος δικαιώματος δεόν ὅπως εἰδοποιήσῃ τὸ διαχειριζόμενον Κράτος ἕξ τοῦλάχιστον μηνῆς πρὸ τῆς ρηθείσης 1ης Σεπτεμβρίου.

(γ) Ἐάν, καθ' οἰονδήποτε χρόνον, ἡ Κυβέρνησις τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν ἐπιθυμῆσῃ νὰ διακόψῃ τὰς ὑπηρεσίας ταύτας, ἢ, ἐάν ἐν τῶν συνεισφερόντων Κρατῶν ἐκφράσῃ τὴν ἐπιθυμίαν νὰ ἀπαλλαγῆ τῆς εὐθύνης διὰ τὴν χρηματικὴν εἰσφορὰν του, ἢ νὰ τροποποιήσῃ τὴν εἰσφορὰν του, ἢ ἕτερον συμβαλλόμενον Κράτος ἤθελεν ἐπιθυμῆσαι ὅπως ἀναλάβῃ νὰ εἰσφέρει εἰς τὴν δαπάνην, τὰ συνεισφέροντα Κράτη θέλουν διακανονίσει τὸ ζήτημα συμφώνως πρὸς τὰ ἀμοιβαία 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 ἤθελεν κρίνει ἐπιθυμητάς.

(ε) Ὅπου ὁ παρῶν Κανονισμὸς προβλέπει ὅτι μέτρον τι δύναται νὰ ληφθῆ κατόπιν συμφωνίας μεταξύ τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν, αἱ ὑποβαλλόμεναι προτάσεις ὑπὸ οἰουδήποτε Συμβαλλομένου Κράτους πρὸς λήψιν τοῦ μέτρου τούτου θὰ κοινοποιοῦνται πρὸς τὸ ἔχον τὴν διαχείρισιν Κράτος, τὸ ὁποῖον θὰ ἐπικουρωνήσῃ μετὰ τῶν ἄλλων συνεισφερόντων Κρατῶν πρὸς τὸν σκοπὸν νὰ ἐξακριβώσῃ ἐάν δέχωνται τὰς τοιαύτας προτάσεις. Τὰ ἀποτελέσματα τῆς τοιαύτης ἐρεῦνης θὰ ἀποστέλλωνται πρὸς τὰ λοιπὰ συνεισφέροντα Κράτη καὶ τὸ ὑποβάλλον τὴν πρότασιν συμβαλλόμενον Κράτος. Ἰδιαιτέρως, αἱ γενόμεναι ρυθμίσεις σχετικῶς μετὰ 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 τούτον.

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 πλῆθι μὲ μετρίαν ταχύτητα, ἢ νὰ μεταβάλῃ πορείαν οὕτως ὥστε νὰ διέλθῃ ἐπαρκῶς μακρὰν τῆς ἐπικινδύνου ζώνης.

Κανονισμὸς 8.

Πορεΐαι Βορείου Ἀτλαντικοῦ.

(α) Ἡ κρατήσασα πρακτικὴ νὰ ἀκολουθῶνται ἀνεγνωρισμένοι πορεΐαι διὰ τὸν διάπλουον τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ κατ' ἀμφοτέρας τὰς διευθύνσεις καί, ἰδιαιτέρως, πορεΐαι εἰς τὰς συγκλινοῦσας περιοχὰς ἀμφοτέρων τῶν μερῶν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, ἔχει συντελέσει εἰς τὴν ἀποφυγὴν συγκρούσεων μεταξύ πλοίων καὶ μετὰ παγοβούνων καὶ δεόν νὰ συνιστᾶται εἰς πάντα τὰ ἐνδιαφερόμενα πλοῖα.

(β) Ἡ ἐκλογή 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, ὡσάκις τοῦτο ἤθελεν αἰτηθῆ, θέτοντα εἰς τὴν διάθεσιν τῶν 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 τῶν ὡς καὶ τὰς ἐκάστοτε μεταβολὰς τῶν πορειῶν τούτων. Ἐπίσης, θὰ ἐξασκοῦν ὅλην τὴν ἐπιρροήν των, παροτρύνοντα τοὺς πλοιοκτῆτας ὅλων τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων τῶν διαπλεόντων τὸν Ἀτλαντικόν, νὰ ἀκολουθοῦν τὰς ἀνεγνωρισμένας πορείας, καὶ θὰ κάμουν πᾶν ὅ,τι ἐξαρτᾶται ἐκ τῆς ἐξουσίας των, ὅσον αἱ περιστάσεις τὸ ἐπιτρέπουν, ὅπως ὅλα τὰ πλοῖα ἀκολουθοῦν τὰς πορείας ταύτας ἐντὸς τῶν συγκλινουσῶν περιοχῶν. Θὰ προτρέπουν ἐπίσης τοὺς πλοιοκτῆτας ὅλων τῶν πλοίων τῶν διαπλεόντων τὸν Ἀτλαντικόν, ἀπὸ ἢ πρὸς λιμένας τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν ἢ τοῦ Καναδᾶ καὶ διερχομένων πλησίον τῶν Μεγάλων Ὑφάλων τῆς Νέας Γῆς, ὅπως ἀποφεύγουν ὅσον εἶναι πράκτικῶς δυνατόν, κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς ἀλιείας, τὰς περιοχὰς ἀλιείας τῆς Νέας Γῆς βορείως τοῦ πλάτους 43 Β. καὶ ὅπως διέρχωνται ἔξωθεν τῶν περιοχῶν ἐκείνων διὰ τὰς ὁποίας εἶναι γνωστὴ ἢ κρίνεται πιθανὴ ἡ ὑπαρξίς ἐπικινδύνων πάγων.

(δ) Τὸ κράτος ὅπερ διαχειρίζεται τὴν ὑπηρεσίαν περιπολίας πάγων παρακαλεῖται νὰ ἀναφέρῃ εἰς τὴν ἐνδιαφερομένην Ἀρχὴν πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον τὸ ὁποῖον παρέτηρήθη ὅτι δὲν εὐρίσκεται ἐντὸς κανονικῆς, ἀνεγνωρισμένης ἢ ἀναγγελθείσης πορείας καὶ πᾶν πλοῖον τὸ ὁποῖον διασχίζει τὰ ἀνωτέρω ἀναφερόμενα ἀλιευτικὰ πεδία κατὰ τὴν ἐποχὴν ἀλιείας ἢ ἐκεῖνο τὸ ὁποῖον ὄταν κατευθύνεται πρὸς λιμένας τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν ἢ τοῦ Καναδᾶ ἢ προέρχεται ἐξ αὐτῶν διασχίζει περιοχὰς γνωστὰς ἢ θεωρουμένας ὡς ἐπικινδύνους ἐκ τῆς παρουσίας πάγων.

Κανονισμὸς 9.

Κακὴ Χρῆσις Σημάτων Κινδύνου.

Ἡ χρῆσις διεθνoῦς σήματος κινδύνου, ἐκτὸς διὰ τὸν σκοπὸν ὅπως δεῖξῃ ὅτι πλοῖον τι ἢ ἀεροσκάφος εὐρίσκεται ἐν κινδύνῳ, καὶ ἡ χρῆσις σήματος τὸ ὁποῖον δύναται νὰ συγχυθῆ πρὸς διεθνὲς σῆμα κινδύνου, ἀπαγορεύεται εἰς ὅλα τὰ πλοῖα ἢ τὰ ἀεροσκάφη.

Κανονισμὸς 10.

Σήματα Κινδύνου. Ὑποχρεώσεις καὶ Διαδικασίαι.

(α) Ὁ πλοίαρχος παντὸς πλοίου εὐρισκομένου ἐν πλῶ ὅστις λαμβάνει σῆμα ἐξ οἰασθῆποτε πηγῆς ὅτι πλοῖον ἢ ἀεροσκάφος ἢ σωστικὸν μέσον αὐτῶν εὐρίσκεται ἐν κινδύνῳ, ὑποχρεοῦται νὰ πλεύσῃ ὀλοταχῶς πρὸς βοήθειαν τῶν ἐν κινδύνῳ προσώπων, εἰδοποιῶν ταῦτα, ἐὰν εἶναι δυνατόν, περὶ τούτου. Ἐὰν δὲν δύναται νὰ πράξῃ τοῦτο ἢ ἐὰν, λόγω τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην, δὲν θεωρῆ εὐλόγον ἢ ἀναγκαῖον νὰ προστρέξῃ εἰς βοήθειάν των, ὀφείλει νὰ καταχωρήσῃ εἰς τὸ ἡμερολόγιον τὸν λόγον διὰ τὸν ὁποῖον δὲν προστρέχει εἰς βοήθειαν τῶν κινδυνευόντων προσώπων.

(β) Ὁ πλοίαρχος πλοίου εὐρισκομένου ἐν κινδύνῳ, ἀφοῦ συνεννοηθῆ, ὅσον τοῦτο εἶναι δυνατόν, μετὰ τῶν πλοίαρχων τῶν πλοίων ἅτινα ἀπήντησαν εἰς τὴν ὑπ' αὐτοῦ γενομένην ἐπίκλησιν βοήθειας, ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ ἐπιτάξῃ ἐν ἡ 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 ἐπιτάξιν, ἐξακολουθοῦντες νὰ πλέουν ὀλοταχῶς πρὸς βοήθειαν τῶν κινδυνευόντων προσώπων.

(γ) Ὁ πλοίαρχος πλοίου τινὸς ἀπαλλάσσεται τῆς ὑποχρεώσεως τῆς ἐπιβαλλομένης ὑπὸ τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἐὰν πληροφορηθῆ ὅτι ἐν ἡ περισσότερα πλοῖα ἐκτὸς τοῦ ἰδιοῦ του ἔχουν ἐπιταχθῆ καὶ ἔχουν συμμορφωθῆ πρὸς τὴν ἐπιτάξιν.

(δ) Ὁ πλοίαρχος πλοίου τινός ἀπαλλάσσεται τῆς ὑποχρέωσης τῆς ἐπιβαλλομένης ὑπὸ τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, καί, ἐὰν τὸ πλοῖον τοῦ ἔχη ἐπιταχθῆ, ἀπὸ τῆς ὑποχρέωσης τῆς ἐπιβαλλομένης ὑπὸ τῆς παραγράφου (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἐὰν εἰδοποιηθῆ ὑπὸ τῶν κινδυνευόντων προσώπων, ἢ ἀπὸ τὸν πλοίαρχον ἑτέρου πλοίου τὸ ὁποῖον κατέφθασε τὰ πρόσωπα ταῦτα, ὅτι ἡ βοήθεια δὲν εἶναι πλέον ἀναγκαία.

(ε) Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ δὲν ἀντιτίθενται πρὸς τὴν Διεθνῆ Σύμβασιν περὶ ἐνοποιήσεως κανόνων τινῶν ἀφορώντων τὴν Βοήθειαν καὶ τὴν Διάσωσιν ἐν Θαλάσσει, τὴν ὑπογραφεῖσαν ἐν Βρυξέλλαις τὴν 23ῃν Σεπτεμβρίου 1910, ἰδιαιτέρως πρὸς τὴν ὑποχρέωσιν διὰ παροχὴν βοήθειας τὴν ἐπιβαλλομένην ὑπὸ τοῦ ἀρθροῦ II τῆς Συμβάσεως ταύτης.

Κανονισμὸς 11.

Φανοὶ Σημάτων.

Ὅλα τὰ πλοῖα ὀλικῆς χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν 150 κόρων, ὅταν ἐκτελοῦν διεθνεῖς πλόας, θὰ φέρουν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἓνα φανὸν σημάτων ἡμέρας καλῆς ἀποδόσεως, ὅστις δὲν θὰ τροφοδοτῆται ἀποκλειστικῶς μόνον ἐκ τῆς κυρίας ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας τοῦ πλοίου.

Κανονισμὸς 12.

Συσκευή Ραδιογωνιομέτρου.

(α) Ὅλα τὰ πλοῖα ὀλικῆς χωρητικότητος 1,600 κόρων καὶ ἄνω, ὅταν ἐκτελοῦν διεθνεῖς πλόας, θὰ εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ συσκευῆς ραδιογωνιομέτρου, ἥτις θὰ πληροῖ τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ II τοῦ Κεφαλαίου IV.

(β) Ἡ Ἀρχὴ δύναται, ἐντὸς περιοχῶν ὅπου θεωρεῖ ὅτι ὁ ἐφοδιασμὸς διὰ τοιαύτης συσκευῆς δὲν εἶναι εὐλόγος ἢ ἀναγκαῖος, νὰ ἐξαίρεση τῆς ἀπαιτήσεως ταύτης πᾶν πλοῖον ὀλικῆς χωρητικότητος κατωτέρας τῶν 5,000 κόρων, λαμβανομένου σοβαρῶς ὑπ' ὄψιν τοῦ γεγονότος ὅτι ἡ συσκευή Ραδιογωνιομέτρου εἶναι διπλῆς ἀξίας, ἥτοι ὡς ναυτιλιακὸν ὄργανον καὶ ὡς βοήθεια ἐντοπισμοῦ τῶν πλοίων, ἀεροσκαφῶν ἢ πλωτῶν σωστικῶν μέσων.

Κανονισμὸς 13.

Ἐπάνδρωσις.

Τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουν, ἕκαστον διὰ τὰ πλοῖα τῆς ἐθνικότητός του, νὰ τηροῦν ἐν ἰσχύϊ, ἢ, ἐὰν εἶναι ἀναγκαῖον, νὰ υἱοθετοῦν μέτρα πρὸς τὸν σκοπὸν νὰ ἐξασφαλίζεται ὅτι, ἀπὸ ἀπόψεως ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσει, ὅλα τὰ πλοῖα θὰ εἶναι ἐπαρκῶς καὶ ποιοτικῶς ἐπηνδρωμένα.

Κανονισμὸς 14.

Βοηθήματα Ναυσιπλοΐας.

Τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωσιν ὅπως μεριμνοῦν διὰ τὴν ἐγκατάστασιν καὶ συντήρησιν τοιοῦτων βοηθημάτων ναυσιπλοΐας, περιλαμβανομένων τῶν ραδιοφάρων καὶ ἠλεκτρονικῶν βοηθημάτων, ὅσα κατὰ τὴν γνώμην τῶν δικαιολογεῖ ὁ ὄγκος τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως καὶ ἀπαιτεῖ ὁ βαθμὸς τοῦ κινδύνου καὶ νὰ μεριμνοῦν ὅπως αἱ πληροφορίες αἱ σχετικαὶ πρὸς τὰ βοηθήματα ταῦτα, τίθενται εἰς τὴν διάθεσιν πάντων τῶν ἐνδιαφερομένων.

Κανονισμὸς 15.

Ἀναζητήσεις καὶ Διάσωσις.

(α) Ἐκαστον Συμβαλλόμενον Κράτος ἀναλαμβάνει τὴν ὑποχρέωσιν ὅπως ἐξασφαλίσῃ τὴν λήψιν τῶν ἀναγκαιούτων μέτρων διὰ τὴν ἐπιτήρησιν τῶν ἀκτῶν καὶ τὴν διάσωσιν κινδυνευόντων προσώπων εἰς τὴν περίξ τῶν ἀκτῶν τοῦ θαλάσσαν. Τὰ μέτρα ταῦτα θὰ περιλαμβάνουν τὴν ἴδρυσιν, 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 θά παρέχουν, ὅσον εἶναι δυνατόν, κατάλληλα μέσα διὰ τὸν ἐντοπισμὸν καὶ τὴν διάσωσιν τῶν προσώπων τούτων.

(β) Ἐκαστον Συμβαλλόμενον Κράτος ἀναλαμβάνει ὅπως παρέχη πληροφορίας σχετικὰς πρὸς τὰ ὑπάρχοντα μέσα διασώσεως ἅτινα διαθέτει καὶ τὰς προβλέψεις τροποποιήσεως τούτων, ἐὰν ὑπάρχουν τοιαῦτα.

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). Εἰς εἰκονογραφημένον πίναξ περιγράφων τὰ κατωτέρω ἀναφερόμενα σήματα θὰ εἶναι πάντοτε διαθέσιμος εἰς τὸν ἀξιωματικὸν φυλακῆς ἐκάστου πλοίου εἰς τὸ ὅποσον 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 πορτοκαλόχρου ἢ συνδυασμένον φωτεινὸν καὶ ἠχητικὸν σῆμα (ἀστραπή, βροντή) συνιστάμενον ἐκ τριῶν ἀπλῶν σημάτων πυροδοτουμένων κατὰ διαστήματα ἑνὸς λεπτοῦ περίπου.

Τὴν νύκτα.—Σκυταλὶς λευκῶν ἀστέρων, συνισταμένη ἐκ τριῶν ἀπλῶν σημάτων πυροδοτουμένων κατὰ διαστήματα ἑνὸς λεπτοῦ περίπου.

Σημασία.

«Σᾶς βλέπομεν = βοήθεια θὰ σᾶς παρασχεθῆ ὅσον τὸ δυνατόν ταχύτερον».

(Ἡ ἐπανάληψις τῶν σημάτων τούτων θὰ ἔχη 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 ὄδηγιαν λέμβων μεταφερουσῶν πληρώματα ἢ πρόσωπα ἐν κινδύνῳ :

Σῆμα.

Τὴν ἡμέραν.—Κατακόρυφος κίνησις λευκῆς σημαίας ἢ τῶν βραχιόνων ἢ πυροδότησις σώματος πρασίνων ἀστέρων ἢ σηματοδότησις τοῦ γράμματος «Κ» (— —) τοῦ κώδικος διδομένου ὑπὸ συσκευῆς παραγούσης σήματα φωτεινὰ ἢ ἠχητικά.

Τὴν νύκτα.—Κατακόρυφος κίνησις λευκοῦ φωτὸς ἢ πυροσού ἢ πυροδότησις σώματος πρασίνων ἀστέρων ἢ σηματοδότησις τοῦ γράμματος «Κ» (— —) τοῦ κώδικος διδομένου ὑπὸ συσκευῆς παραγούσης σήματα φωτεινὰ ἢ ἠχητικά. Γραμμὴ καταφυγῆς (ἐνδείξις κατευθύνσεως) δύναται νὰ δοθῆ διὰ τῆς τοποθετήσεως λευκοῦ σταθεροῦ φωτὸς ἢ λευκοῦ πυροσού εἰς χαμηλότερον ἐπίπεδον καὶ εἰς εὐθεῖαν γραμμὴν μὲ τὸν παρατηρητήν.

Σημασία.

«Αὐτὴ εἶναι ἡ καλλιτέρα θέσις δι' ἀποβίβασιν».

Σῆμα.

Τὴν ἡμέραν. Ὅριζόντιος κίνησις λευκῆς σημαίας ἢ τῶν βραχιόνων, ἐκτεινομένων ὀριζοντίως ἢ πυροδότησις σήματος ἐρυθρῶν ἀστέρων ἢ σηματοδότησις τοῦ γράμματος «S» (. . .) τοῦ κώδικος διδομένου ὑπὸ συσκευῆς παραγούσης σήματα φωτεινὰ ἢ ἠχητικά.

Τὴν νύκτα.—Ὅριζοντία κινήσις λευκοῦ φωτὸς ἢ λευκοῦ πυροσοῦ 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.—Ὅριζόντιος κινήσις 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 ἀκολουθουμένη ὑπὸ τοῦ γράμματος «R» (—.) τοῦ κώδικος ἐὰν καλλιτέρα θέσις ἀποβιβάσεως τῆς ἐν κινδύνῳ λέμβου ὑπάρχη περισσότερο πρὸς τὰ δεξιὰ τῆς διευθύνσεως προσεγγίσεως, ἢ σηματοδότησις τοῦ γράμματος «L» (—.) τοῦ κώδικος ἐὰν ὑπάρχη καλλιτέρα θέσις ἀποβιβάσεως τῆς ἐν κινδύνῳ λέμβου περισσότερο πρὸς τὰ ἀριστερὰ τῆς διευθύνσεως προσεγγίσεως.

Τὴν νύκτα.—Ὅριζόντιος κίνησις λευκοῦ φωτὸς ἢ πυροσοῦ ἀκολουθουμένη ὑπὸ τῆς τοποθετήσεως τοῦ λευκοῦ φωτὸς εἰς τὸ ἔδαφος καὶ ἑτέρου λευκοῦ φωτὸς ἢ πυροσοῦ 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 ὑπάρχη περισσότερο πρὸς τὰ δεξιὰ τῆς διευθύνσεως προσεγγίσεως, ἢ σηματοδότησις τοῦ γράμματος «L» (—.) τοῦ κώδικος ἐὰν ὑπάρχη καλλιτέρα θέσις ἀποβιβάσεως τῆς ἐν κινδύνῳ λέμβου περισσότερο πρὸς τὰ ἀριστερὰ τῆς διευθύνσεως προσεγγίσεως.

Σημασία.

«Ἡ ἀποβίβασις ἐνταῦθα εἶναι ἐξαιρετικῶς ἐπικίνδυνος. Εὐνοϊκωτέρα θέσις πρὸς ἀποβίβασιν εὐρίσκεται εἰς τὴν ὑποδεικνυομένην θέσιν».

(γ) Σήματα χρησιμοποίητα 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 πυροσοῦ, ἢ πυροδότησις σήματος πρασίνων ἀστέρων.

Σημασία.

Γενικῶς: «Καταφατικόν».

Εἰδικῶς:

«Σχοινίον σκυταλίδος κρατεῖται».

«Ἐνούρος τρόχιλος προσεδέθη».

«Ρῦμα προσεδέθη».

«Ἄνθρωπος εὐρίσκεται ἐντὸς σωσιβίου συσκευῆς».

«Ἐλξάτε».

Σήμα.

Τὴν ἡμέραν.—Ὅριζοντία κινήσεις λευκῆς σημαίας ἢ τῶν βραχιόνων ἐκτεινομένων ὀριζοντίως, ἢ πυροδότησις σήματος ἐρυθρῶν ἀστέρων.

Τὴν νύκτα.—Ὅριζοντία κινήσεις λευκοῦ φωτός ἢ πυρσοῦ ἢ πυροδότησις σήματος ἐρυθρῶν ἀστέρων.

Σημασία.

Γενικῶς : « Ἄρνητικόν ».

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).

(i) 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 ἓνα τοῦλάχιστον κύκλον περίξ τοῦ πλοίου.

(2) Διασταυρῶνει εἰς χαμηλὸν ὕψος τὴν μέλλουσαν πορείαν τοῦ πλοίου ἐπιφανείας πλησίον τῆς πρῶρας αὐτοῦ, αὐξάνον καὶ μειώνον τὸν θόρυβον τῶν κινητήρων ἢ μεταβάλλον τὸ βῆμα τῶν ἐλίκων.

(3) Κατευθύνεται πρὸς τὴν διεύθυνσιν εἰς τὴν ὁποίαν τὸ πλοῖον ἐπιφανείας δεόν νὰ κατευθυνθῇ.

Ἡ ἐπανάληψις τῶν χειρισμῶν τούτων ἔχει τὴν αὐτὴν σημασίαν.

(ii) Ὁ ἀκόλουθος χειρισμὸς ἐκτελούμενος ὑπὸ ἀεροσκάφους σημαίνει ὅτι δὲν ἀπαιτεῖται πλέον ἢ περαιτέρω βοήθεια εἰς τὸ πλοῖον ἐπιφανείας πρὸς τὸ ὅποιον ἀπηθύνετο τὸ σήμα :

διασταυρῶνει τὸ ἴχνος τοῦ πλοίου πλησίον τῆς πρύμνης, αὐξάνον ἢ μειώνον τὸν θόρυβον τῶν κινητήρων ἢ μεταβάλλον τὸ βῆμα τῶν ἐλίκων.

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 ἀκολουθοῦσας ἀπαιτήσεις ἀφορώσας τὰς κλίμακας πλοηγῶν :—

(α) Ἡ κλίμαξ θὰ τηρῆται εἰς καλὴν κατάστασιν καὶ θὰ χρησιμοποιηθῆται μόνον ὑπὸ ὑπηρεσιακῶν καὶ ἐτέρων προσώπων ὅταν τὸ πλοῖον καταπλήρῃ ἢ ἀποπλήρῃ ἐκ λιμένος καὶ διὰ τὴν ἐπιβίβασιν καὶ ἀποβίβασιν τῶν πλοηγῶν.

(β) Ἡ κλίμαξ θὰ στερεοῦται εἰς τοιαύτην θέσιν, οὕτως ὥστε ἐκάστη βαθμὶς νὰ ἀκουμβᾷ σταθερῶς ἐπὶ τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου καὶ ὁ πλοηγὸς νὰ δύναται νὰ ἀνέλθῃ ἀσφαλῶς καὶ εὐκόλως ἐπὶ τοῦ πλοίου χωρὶς νὰ ἀναρριχηθῆ ὀλιγώτερον τῶν 5 ποδῶν (ἢ 1,5 μέτρων) καὶ οὐχὶ περισσότερον τῶν 30 ποδῶν (ἢ 9 μέτρων). Ἡ χρησιμοποιουμένη κλίμαξ θὰ ἀποτελεῖται ἐξ ἑνὸς τεμαχίου καὶ θὰ δύναται νὰ φθάσῃ τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης ὑπὸ ὄλας τὰς κανονικὰς συνθήκας διαγωγῆς τοῦ πλοίου. Ὅσακις ἢ ἀπόστασις μεταξὺ τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης καὶ τοῦ σημείου ἐπιβίβασεως ἐπὶ τοῦ πλοίου εἶναι μεγαλυτέρα τῶν 30 ποδῶν (ἢ 9 μέτρων), ἡ ἀνοδος ἐκ τῆς κλίμακος τοῦ πλοηγοῦ μέχρι τοῦ πλοίου θὰ ἐκτελεθῆται δι' ἐξωτερικῆς κλίμακος ἐπιβίβασεως τοῦ πλοίου ἢ δι' ἄλλων ἐξ ἴσου ἀσφαλῶν καὶ εὐκόλων μέσων.

- (γ) Αἱ βαθμίδες τῆς κλίμακος θὰ εἶναι κατ' ἐλάχιστον μήκους 19 δακτύλων (ἢ 48 ἑκατοστομέτρων), πλάτους $4\frac{1}{2}$ 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 ὀριζοντίαν θέσιν καὶ ἀπεχουσῶν μεταξύ των οὐχὶ ὀλιγώτερον τῶν 12 δακτύλων (ἢ 30,5 ἑκατοστομέτρων) ἢ περισσότερον τῶν 15 δακτύλων (ἢ 38 ἑκατοστομέτρων).
- (δ) Εἰς σχοίνινος χειραγωγὸς καλῶς στερεωμένος καὶ ἐν σχοινίον ἀσφαλείας θὰ εἶναι διαθέσιμα καὶ ἔτοιμα πρὸς χρησιμοποίησιν ὅταν τοῦτο ἀπαιτῆται.
- (ε) Θὰ λαμβάνωνται μέτρα οὕτως ὥστε :
- (i) Ἡ ἐξάρτησις τῆς κλίμακος καὶ ἡ ἐπιβίβασις καὶ ἀποβίβασις τοῦ πιλότου νὰ ἐποπτεύωνται ὑπὸ ὑπευθύνου ἀξιωματικοῦ τοῦ πλοίου.
 - (ii) 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 ἐμποδίζουσι 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 ὀλοκλήρου τὴν συμμόρφωσιν πρὸς τὸν ὅρον κατὰ τὸν ὁποῖον ἡ κλίμαξ θὰ στερεοῦται εἰς θέσιν τοιαύτην ὥστε ἐκάστη 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 ὀρίζεται, τὸ παρὸν Κεφάλαιον ἔχει ἐφαρμογὴν εἰς τὴν μεταφορὰν σιτηρῶν ὑπὸ ὄλων τῶν πλοίων ἐπὶ τῶν ὁποίων οἱ παρόντες Κανονισμοὶ ἐφαρμόζονται.

Κανονισμὸς 2.

Ὅρισμός.

Ὁ ὅρος «σιτηρὰ» περιλαμβάνει τὸν σῖτον, τὸν ἀραβόσιτον, τὴν βρώμην, τὴν σήκαλην, τὴν κριθήν, τὴν ὄρυζαν, τοὺς ἔρεβινθους καὶ τοὺς σπόρους.

Κανονισμὸς 3.

Διευθέτησις.

Ὅταν φορτώνωνται σιτηρὰ εἰς ἓν πλοῖον, θὰ λαμβάνωνται ὅλα αἱ ἀναγκαῖαι καὶ εὐλόγοι προφυλάξεις ἵνα ἐμποδίζεται ἡ μετατόπισις τῶν σιτηρῶν. Ἐὰν κύτος φορτίου ἢ διαμέρισμα εἶναι ἐξ ὀλοκλήρου πλήρες διὰ φορτίου σιτηρῶν χύμα, τὰ σιτηρὰ θὰ διευθετῶνται κατὰ τρόπον τοιοῦτον, ὥστε νὰ πληροῦνται ὅλα τὰ κενὰ μεταξύ τῶν ζυγῶν καὶ εἰς τὰς πλευρὰς καὶ τὰ ἄκρα αὐτοῦ.

Κανονισμός 4.

Στοιβάσια πεπληρωμένων κυτών φορτίου και διαμερισμάτων.

Ἐν ἑν κύτος ἢ ἑν διαμέρισμα εἶναι ἐξ ὀλοκλήρου πλήρες φορτίου σιτηρῶν χύμα θὰ ὑποδιαιρῆται εἴτε διὰ διαμήκους διαφράγματος ἢ διὰ ξυλίνων χωρισμάτων (shifting boards) κατὰ τὸν ἄξονα τοῦ πλοίου, ἢ εἰς ἀπόστασιν ἀπὸ τοῦ ἄξονος οὐχὶ μεγαλύτεραν τοῦ 5 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ἐξωτερικῶς τῶν νομέων πλάτους τοῦ πλοίου, εἴτε διὰ διαμήκων διαφραγμάτων ἢ ξυλίνων χωρισμάτων ἐκτὸς τοῦ ἄξονος τοῦ πλοίου, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι ἡ ἀπόστασις μεταξὺ αὐτῶν δὲν θὰ ὑπερβαίῃ τὰ 60 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ἐξωτερικῶς τῶν νομέων πλάτους τοῦ πλοίου καὶ ὅτι εἰς τὴν τελευταίαν ταύτην περίπτωσιν θὰ προβλέπωνται τροφοδοτικὰ στόμια ἐπαρκῶν διαστάσεων εἰς τὰς πλευρὰς καὶ εἰς διαστήματα μετρούμενα κατὰ τὸ διάμηκες οὐχὶ μεγαλύτερα τῶν 25 ποδῶν (ἢ 7,62 μέτρων), τὰ δὲ τελευταῖα εἰς τὰ ἄκρα στόμια διευθετήσεως θὰ κεῖνται εἰς ἀπόστασιν οὐχὶ μεγαλύτεραν 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 ὀψεως τοῦ καταστρώματος κατὰ μίαν ἀπόστασιν τοῦλάχιστον ἴσην πρὸς τὸ ἑν τρίτον τοῦ βάρους τοῦ κύτους, ἢ 8 ποδῶν (ἢ 2,44 μέτρων), οἷαδῆποτε εἶναι ἡ μεγαλύτερα. 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 οὐοίου κεῖνται.

Ἐν περιπτώσει πλοίων φορτωμένων διὰ φορτίου σιτηρῶν χύμα, 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 ἐνὸς 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 ἐνὸς τροφοδοτικοῦ στομίου καὶ ἐντὸς ἀποστάσεως 7 ποδῶν (ἢ 2,13 μέτρων) περίξ τούτου, ἀλλὰ μόνον εἰς τὴν περιοχὴν ἐνὸς στομίου κύτους, ἐὰν τὸ τροφοδοτικὸν τοῦτο στόμιον περιέχη, ἢ ἐὰν ὅλα τὰ τροφοδοτικὰ στόμια τὰ τροφοδοτοῦντα συλλογικῶς ἐν διαμέρισμα περιέχουν οὐχὶ ὀλιγώτερον τῶν 5 τοῖς ἑκατὸν τῆς ποσότητος τῶν σιτηρῶν τῶν φορτωθέντων εἰς τὸ ὑπ' αὐτῶν τροφοδοτούμενον διαμέρισμα.

(β) Ἐντὸς τροφοδοτικῶν στομίων ἅτινα πληροῦν τὰς ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καὶ ἅτινα ἔχουν διαστάσεις τοιαύτας, ὥστε ἡ ἐλευθέρα ἐπιφάνειά 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 ὀριζόντιον. 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 σιτηρά 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.

Στοιβάσια 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 μεγαλύτεραν 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 ἢ μεταξὺ τῶν ἀποστάσεων δὲν θὰ ὑπερβαίῃ τὰ 60 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ἐξωτερικῶς τῶν νομέων πλάτους τοῦ πλοίου. Ἐν πάσῃ περιπτώσει τὰ διαμήκη διαφράγματα ἢ τὰ ξύλινα χωρίσματα θὰ εἶναι καταλλήλως κατεσκευασμένα καὶ θὰ ἐκτείνωνται ἀπὸ τοῦ πυθμένος τοῦ κύτους ἢ ἀπὸ τοῦ καταστρώματος, ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, εἰς ὕψος οὐχὶ μικρότερον τῶν 2 ποδῶν (ἢ 0,61 μέτρων) ὑπὲρ τὴν ἐπιφάνειαν τῶν χῦμα σιτηρῶν.

Προβλέπεται ὅτι, ἐξαιρέσει τῆς περιπτώσεως κυτῶν μερικῶς πεπληρωμένων διὰ λιναροσπόρου χῦμα, διαμήκη διαφράγματα ἢ ξύλινα χωρίσματα δὲν ἀπαιτεῖται νὰ τοποθετοῦνται εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ στομίου κύτους εἰς τὴν 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 ἐνὸς ἢ δύο καταστρωμάτων καὶ οὐχὶ μικρότερον τῶν 14 δακτύλων (ἢ 0,36 μέτρων) διὰ τὴν περίπτωσιν ἄλλων πλοίων.

- (β) Τὰ σιτηρά χῦμα θὰ ἰσοπεδοῦνται καὶ θὰ καλύπτονται ὑπὸ σιτηρῶν εἰς σάκκους ἢ ἄλλου καταλλήλου φορτίου, καλῶς ἐστοιβαγμένων, εἰς ὕψος οὐχὶ μικρότερον τῶν 4 ποδῶν (ἢ 1,22 μέτρων) ἄνωθεν τῶν σιτηρῶν χῦμα ἐντὸς τῶν χώρων τῶν ὑποδιαιρουμένων ὑπὸ τοῦ διαμήκους διαφράγματος ἢ τῶν ξυλίνων χωρισμάτων καὶ οὐχὶ μικρότερον τῶν 5 ποδῶν (ἢ 1,52 μέτρων) ἐντὸς τῶν μὴ ὑποδιαιρουμένων χώρων. Τὰ σιτηρά 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 τῶν 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 τῶν οὐχὶ περισσότερον τῶν 4 δακτύλων (ἢ 0,1 μέτρων), εἴτε ἐκ στερεῆς διαχωριστικῆς ὀθόνης με καταλλήλους ἐπικαλύψεις.

Κανονισμός 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 ἐνὸς καταστρώματος), ἂν τὸ φορτίον χῦμα ἐντὸς αὐτοῦ δὲν ὑπερβαίνει τὸ ἐν τρίτον τῆς χωρητικότητος τοῦ κύτους, ἢ τὸ ἥμισυ τῆς χωρητικότητος τοῦ κατωτέρου τούτου κύτους ὅταν τὸ κατώτερον κύτος ὑποδιαιρεῖται ὑπὸ σήραγγος ἀτράκτου.
- (β) Εἰς οἰονδήποτε χώρον ἐντὸς ὑποφράγματος ἢ ὑπερκατασκευάσματος, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι εἰς τὰς πλευρὰς τοῦ πλοίου θὰ ὑπάρχη καλῶς ἐστοιβαγμένον φορτίον σιτηρῶν εἰς σάκκους ἢ ἐτέρου καταλλήλου φορτίου εἰς πλάτος ἐπὶ ἐκάστης πλευρᾶς οὐχὶ μικροτέρου τῶν 20 τοῖς ἑκατὸν τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου καὶ κατὰ τὸ μήκος τῶν χώρων τούτων.
- (γ) Εἰς τὰ μέρη ἐκεῖνα τῶν χώρων ὅπου τὸ μέγιστον πλάτος τοῦ ὑπερθεν αὐτῶν καταστρώματος δὲν ὑπερβαίνει τὸ ἥμισυ τοῦ ἐξωτερικῶς τῶν νομέων πλάτους τοῦ πλοίου.

Κανονισμός 7.

Τροφοδοτικὰ Στόμια.

- (α)—(i) Πᾶν κύτος ἢ διαμέρισμα τὸ ὁποῖον εἶναι ἐξ ὀλοκλήρου πλήρες διὰ φορτίου χῦμα, θὰ τροφοδοτῆται διὰ καταλλήλως τοποθετημένων καὶ καλῶς κατεσκευασμένων τροφοδοτικῶν στομιῶν, ἐξαιρέσει τῶν ἄλλως διὰ τῆς παραγράφου (γ) τοῦ Κανονισμοῦ 4 καὶ τῶν Κανονισμῶν 8 καὶ 12 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου προβλεπομένων, εἰς τοιοῦτον τρόπον ὥστε νὰ ἐξασφαλίζεται ἐλευθέρᾳ ροῇ τῶν σιτηρῶν ἐκ τοῦ τροφοδοτικοῦ στομίου εἰς ὅλα τὰ μέρη τοῦ κύτους ἢ τοῦ διαμερίσματος.
- (ii) Ἐκαστον τροφοδοτικὸν στόμιον θὰ περιέχῃ οὐχὶ ὀλιγώτερον τοῦ 2 τοῖς ἑκατὸν τῆς ποσότητος τῶν σιτηρῶν χῦμα τῶν φορτωθέντων εἰς τὸ μέρος τοῦτο τοῦ κύτους ἢ τοῦ διαμερίσματος τὸ ὁποῖον τροφοδοτεῖ, ἐξαιρέσει τῶν ἄλλως διὰ τῆς παραγράφου (α) τοῦ Κανονισμοῦ 4 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου προβλεπομένων.

(β) Ὄταν σιτηρὰ χῦμα μεταφέρονται ἐντὸς δεξαμενῶν κύτους κατεσκευασμένων πρωτίστως διὰ τὴν μεταφορὰν ὑγρῶν, εἰς τὰς ὁποίας ἐφαρμόζεται ἡ παράγραφος (γ) τοῦ Κανονισμοῦ 6 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἢ εἶναι ὑποδιηρημένα δι' ἐνὸς ἢ περισσοτέρων μονίμων χαλυβδίνων διαφραγμάτων σιτοστεγῶς κατεσκευασμένων, τὰ τροφοδοτικὰ στόμια δύνανται νὰ παραλείπωνται ἂν αἱ δεξαμεναὶ καὶ τὰ στόμια τῶν δεξαμενῶν εἶναι ἐξ ὀλοκλήρου πλήρη καὶ τὰ καλύμματα τῶν στομιῶν καλῶς ἠσφαλισμένα.

Κανονισμός 8.

Ἐνιαία Φόρτωσις.

Πρὸς τὸν σκοπὸν ἐφαρμογῆς τῶν Κανονισμῶν 4 καὶ 7 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου τὰ κατώτερα κύτη καὶ οἱ ὑπερκείμενοι τούτοις χώροι ὑποφραγμάτων δύνανται νὰ φορτώνωνται ἐνιαίως ὡς ἓν διαμέρισμα ὑπὸ τοῦς ἀκολουθοῦσους 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 ἄνωτερον ἓν τρίτον τοῦ ὀλικοῦ βάρους τῶν κοινῶν χώρων.

(β) Ἴνα ἐξασφαλιζέται ἡ ἐπαρκὴς ροὴ τῶν σιτηρῶν, ὅλοι οἱ χώροι δέον νὰ πληροῦν τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 9 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, νὰ προβλέπωνται δὲ ἀνοίγματα εἰς τὰς πλευρὰς τοῦ καταστρώματος τοῦ κειμένου ἀμέσως κάτωθεν τοῦ ἀνωτάτου καταστρώματος πρῶραθεν καὶ πρῦμνηθεν τῶν ἄκρων τῶν στομίων κυτῶν, ὡς θὰ εἶναι ἀναγκαῖον ἵνα ἐπιτυγχάνεται ἐν συνδυασμῷ μετὰ τῶν στομίων κυτῶν μία μεγίστη ἀπόστασις τροφοδοτήσεως οὐχὶ μεγαλύτερα τῶν 8 ποδῶν (ἢ 2,44 μέτρων) μετρουμένη κατὰ τὸ διάμηκες τοῦ πλοίου.

Κανονισμὸς 9.

Διευθέτησις καὶ φόρτωσις εἰς σάκκους ἐντὸς τῶν ἀκραίων χώρων.

Ὅταν ἢ κατὰ τὸ διάμηκες τοῦ πλοίου μετρουμένη ἀπόστασις ἀπὸ οἴουδήποτε μέρους κύτους ἢ διαμερίσματος μέχρι τοῦ πλησιεστέρου τροφοδοτικοῦ στομίου ὑπερβαίῃ τοὺς 25 πόδας (ἢ 7,62 μέτρα), θὰ ἰσοπεδοῦνται τὰ χῦμα σιτηρὰ εἰς τοὺς ἀκραίους χώρους τοὺς πέραν τῶν 25 ποδῶν (ἢ 7,62 μέτρων) ἀπὸ τοῦ πλησιεστέρου τροφοδοτικοῦ στομίου εἰς βάθος τοῦλάχιστον 6 ποδῶν (ἢ 1,83 μέτρων) κάτωθεν τοῦ καταστρώματος καὶ οἱ ἀκραῖοι χώροι θὰ πληροῦνται διὰ σιτηρῶν εἰς σάκκους τοποθετημένους ἐπὶ καταλλήλου διαπέδου, 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 ἐξασφαλιζέται ἡ μεγίστη εὐστάθεια. Εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις, εἴτε θὰ διατηρητῆται μετακεντρικὸν ὕψος (μετὰ τὴν διόρθωσιν ἐκ τῆς ἐπιδράσεως τῆς ἐλευθέρας ἐπιφανείας τῶν ἐντὸς τῶν δεξαμενῶν ὑγρῶν) καθ' ὅλον τὸ ταξίδιον, οὐχὶ μικρότερον τῶν 12 δακτύλων (ἢ 0,31 μέτρων) εἰς τὴν περίπτωσιν πλοίων μετὰ ἐνὸς ἢ δύο καταστρωμάτων καὶ 14 δακτύλων (0,36 μέτρων) εἰς τὴν περίπτωσιν ἄλλων πλοίων, εἴτε ἐναλλακτικῶς, ἢ ὀλικὴ 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 ὑπερβαίῃ τὰ 28 τοῖς ἑκατόν κατὰ βάρος τοῦ ὀλικοῦ φορτίου κάτωθεν τοῦ ὑποφράγματος, ἐφ' ὅσον ὁ πλοίαρχος πεισθῆ ὅτι τὸ πλοῖον θὰ ἔχη ἐπαρκὴ εὐστάθειαν καθ' ὅλον τὸ ταξίδιον. Τὸ ὄριον 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 οἴουδήποτε μέρους τῶν εἰς τὸν παρόντα Κανονισμὸν ἀναφερομένων χώρων, τὸ ὅποιον περιέχει σιτηρὰ χῦμα καὶ τὸ ὅποιον εἶναι μερικῶς μόνον πεπληρωμένον, δὲν θὰ ὑπερβαίῃ τοὺς 1.000 τετραγωνικοὺς πόδας (ἢ 93 τετραγωνικὰ μέτρα), καὶ

(γ) Ὅλοι οἱ εἰς τὸν παρόντα Κανονισμὸν ἀναφερόμενοι χώροι εἰς τοὺς ὁποίους στοιβάζονται σιτηρὰ χῦμα θὰ ὑποδιαιροῦνται δι' ἐγκαρσίων διαφραγμάτων κατὰ διαστήματα οὐχὶ μεγαλύτερα τῶν 100 ποδῶν (ἢ 30,5 μέτρων). Ὅταν ἢ ἀπόστασις αὕτη εἶναι μεγαλύτερα ὁ ἐπὶ πλέον χώρος θὰ πληροῦται ἐξ ὀλοκλήρου διὰ σιτηρῶν εἰς σάκκους ἢ ἄλλου καταλλήλου φορτίου.

Κανονισμὸς 11.

Περιορισμὸς ἀριθμοῦ μερικῶς πεπληρωμένων κυτῶν καὶ διαμερισμάτων.

Ἐκτὸς τῆς περιπτώσεως πλοίων εἰς τὰ ὁποῖα τὸ μετακεντρικὸν ὕψος (κατόπιν διορθώσεως ἐκ τῆς ἐπιδράσεως τῆς ἐλευθέρας ἐπιφανείας τῶν ὑγρῶν εἰς τὰς δεξαμενάς) διατηρεῖται καθ' ὅλον τὸ ταξίδιον οὐχὶ μικρότερον τῶν 12 δακτύλων

(ἢ 0,31 μέτρων) εἰς τὴν περίπτωσιν πλοίων μετὰ 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, ἔτερα ὅμως κύτη ἢ διαμερίσματα δύνανται νὰ πληροῦνται μερικῶς διὰ σιτηρῶν χῦμα ἐὰν πληροῦνται μέχρι τοῦ καταστρώματος διὰ σιτηρῶν εἰς σάκκουσ ἢ ἐτέρου καταλλήλου ὕλικου. Πρὸς τὸν σκοπὸν ἐφαρμογῆς τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ :

(α) Ὑπερκείμενα ὑποφράγματα θὰ θεωροῦνται ὡς χωριστὰ διαμερίσματα καὶ χωριστὰ ἀπὸ παντὸς κατωτέρου κύτους ὑποκειμένου αὐτοῖς.

(β) Τὰ τροφοδοτικὰ στόμα καὶ οἱ μερικῶς πεπληρωμένοι χώροι 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 μεταφέρονται χωρὶς νὰ πληροῦνται αἱ δι' αὐτῶν καθοριζόμεναι ἀπαιτήσεις, εἰς πλοῖα ἅτινα ἔχουν κατασκευασθῆ μετὰ δύο ἢ περισσοτέρων κατακορύφων ἢ κεκλιμένων διαμήκων σιτοστεγῶν διαιρέσεων, καταλλήλως διατεταγμένων ἵνα περιορίσουν τὴν ἐπίδρασιν πάσης ἐγκαρσίας μετατοπίσεως τῶν σιτηρῶν, ὑπὸ τοὺς ἀκολουθοῦσους ὄρους :

(i) Ὅσον τὸ δυνατόν περισσότερα κύτη καὶ διαμερίσματα θὰ εἶναι πλήρη καὶ καλῶς διευθετημένα.

(ii) Διὰ πάντα προβλεπόμενον τρόπον στοιβασίας, τὸ πλοῖον δέον νὰ μὴ λάβῃ κλίσιν μεγαλυτέραν τῶν 5 μοιρῶν εἰς οἰονδήποτε στάδιον τοῦ ταξιδίου ἐὰν :

(1) εἰς τὰ κύτη ἢ διαμερίσματα ἅτινα ἔχουν καλῶς διευθετηθῆ μέχρι πληρώσεως ἢ ἐπιφάνεια τῶν σιτηρῶν κατακαθίζει κατὰ 2 τοῖς ἑκατὸν κατ' ὄγκον ἐκ τῆς ἀρχικῆς ἐπιφάνειας καὶ μετατοπίζεται κατὰ γωνίαν 12 μοιρῶν ὡς πρὸς τὴν ἀρχικὴν ἐπιφάνειαν κάτωθεν ὅλων τῶν περικλειόντων ὀρίων τὰ κύτη ταῦτα καὶ τὰ διαμερίσματα, ἅτινα ἔχουν κλίσιν μικροτέραν τῶν 30 μοιρῶν ὡς πρὸς τὴν ὀριζόντιον, καὶ

(2) εἰς τὰ μερικῶς πεπληρωμένα κύτη ἢ διαμερίσματα, αἱ ἐλεύθεραι ἐπιφάνειαι κατακαθίζουν καὶ μετατοπίζονται ὡς εἰς τὸ ἐδάφιον (ii) (1) τῆς παρούσης παραγράφου ἢ κατὰ μεγαλυτέραν γωνίαν ἥτις κρίνεται ἀναγκαῖα ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, ἢ ὑπὸ Συμβαλλομένου Κράτους ἔξουσιοδοτουμένου ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, καὶ αἱ ἐπιφάνειαι τῶν σιτηρῶν ἐὰν αὐτὰ ἔχουν ὑπερστοιβαχθῆ συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 5 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, μετατοπίζονται κατὰ γωνίαν 8 μοιρῶν ὡς πρὸς τὰς ἀρχικῶς ἰσοπεδοθείσας ἐπιφάνειας. Ἐν τῇ ἐφαρμογῇ τοῦ ἐδαφίου (ii) τῆς παρούσης παραγράφου τὰ ξύλινα χωρίσματα, ἐὰν τοποθετηθοῦν, θὰ θεωροῦνται ὡς μειοῦντα τὴν ἐγκαρσίαν μετατόπισιν τῆς ἐπιφάνειας τῶν σιτηρῶν.

(iii) Ὁ πλοίαρχος ἐφοδιάζεται διὰ σχεδιαγράμματος φορτώσεως σιτηρῶν περιλαμβάνοντος τὰς ἀκολουθητέας διατάξεις στοιβασίας καὶ ἑνὸς τεύχους στοιχείων εὐσταθείας ἀμφοτέρων ἐγκεκριμένων ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ἢ ὑπὸ τοῦ Συμβαλλομένου Κράτους κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς Ἀρχῆς, δεικνύοντος τὰς συνθήκας εὐσταθείας ἐπὶ τῶν ὁποίων βασίζονται οἱ εἰς τὸ ἐδάφιον (ii) τῆς παρούσης παραγράφου δίδόμενοι ὑπολογισμοί.

(β) Ἡ Ἀρχή, ἢ ἐν 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 ἑδαφίων (ii) καὶ (iii) τῆς παραγράφου ταύτης.

(γ) Ἡ Ἀρχή ἢ ἐν συμβαλλόμενον Κράτος ἐξουσιοδοτημένον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, θὰ καθορίζῃ τὰ μέτρα ἅτινα θὰ λαμβάνωνται πρὸς παρεμπόδισιν τῆς μετατοπίσεως εἰς πλοῖον οἷα σδῆποτε ἄλλης κατασκευῆς τὸ ὅποιον πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τῶν ἑδαφίων (ii) καὶ (iii) τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

Κανονισμός 13.

Δεξαμεναὶ Θαλασσέρματος.

Αἱ δεξαμεναὶ διπυθμένων αἰ χρησιμοποιούμεναι πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς εὐσταθείας, τῆς ἀπαιτουμένης εἰς πλοῖα φορτώνοντα σιτηρὰ χύμα, θὰ ἔχουν κατάλληλον διαμήκη στεγανὴν ὑποδιαίρεσιν, ἐκτὸς ἐὰν τὸ πλάτος τῆς δεξαμενῆς, μετρούμενον εἰς τὸ ἥμισυ τοῦ μήκους αὐτῆς, δὲν ὑπερβαίνει τὰ 60 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ἐξωτερικῶς τῶν νομέων πλάτους τοῦ πλοίου.

Κανονισμός 14.

Σιτηρὰ εἰς σάκκους.

Τὰ σιτηρὰ εἰς σάκκους θὰ μεταφέρωνται ἐντὸς εἰς καλὴν κατάστασιν σάκκων, οἷτινες θὰ εἶναι καλῶς πεπληρωμένοι καὶ μετ' ἀσφαλείας κλειστοί.

Κανονισμός 15.

Διαγράμματα φορτώσεως σιτηρῶν.

(α) Διάγραμμα φορτώσεως σιτηρῶν ἐνὸς 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 φορτῶνεται συμφώνως πρὸς τὰ διαγράμματα ταῦτα, ἀναποκρίνεται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου ἢ πρὸς τὰς ἰσοδυνάμους διατάξεις αἰτινες ἐγένοντο παραδεκταὶ συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 5 τοῦ Κεφαλαίου I.

(β) Τὸ διάγραμμα τοῦτο θὰ ἐγκρίνεται ἀφοῦ ληφθῶν ὑπ' ὄψιν αἱ ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, αἱ διάφοροι συνθήκαι φορτώσεως κατὰ τὸν ἀπόπλου καὶ τὸν κατάπλου καὶ ἡ εὐστάθεια τοῦ πλοίου. Τοῦτο θὰ 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 παρουσιάσῃ τοῦτο πρὸς ἔλεγχον εἰς τὰς ἀρμοδίας ἀρχὰς τοῦ λιμένος εἰς τὸν ὅποιον λαμβάνει χώραν ἡ φόρτωσις, ἐὰν τοῦ ἤθελε ζητηθῆ.

(ε) Ἐν ἀναμονῇ τῆς ἀποδοχῆς διεθνῶν κανονισμῶν σχετικῶν πρὸς τὴν ἀντοχὴν τῶν μέσων συγκρατήσεως τῶν σιτηρῶν καὶ τὴν πρόβλεψιν τροφοδοτικῶν ὀπῶν ἐπὶ τῶν τοιχωμάτων τῶν στομιῶν τῶν κυτῶν, πᾶν πλοῖον φορτώνον σιτηρὰ, τὸ ὅποιον δὲν παρουσιάζει διάγραμμα φορτώσεως σιτηρῶν ἐγκεκριμένον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, θὰ φορτῶνται 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.

Κανονισμός 16.

Ἐξαιρέσεις δι' ὠρισμένα ταξίδια.

Ἡ Ἀρχή, ἢ ἐν Συμβαλλόμενον Κράτος ἐξουσιοδοτημένον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, ἐὰν κρίνῃ ὅτι τὸ φύσει προστατευμένον τῶν περιοχῶν καὶ αἱ συνθήκαι τοῦ ταξιδίου εἶναι τοιαῦται ὥστε νὰ καθιστοῦν τὴν ἐφαρμογὴν μιᾶς οἷα σδῆποτε ἀπαιτήσεως τῶν Κανονισμῶν 3 μέχρι 15 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου μὴ εὐλογον ἢ μὴ ἀναγκαίαν, δύναται νὰ ἀπαλλάξῃ τῶν ἰδιαιτέρων τούτων ἀπαιτήσεων μεμονωμένα πλοῖα ἢ κατηγορίας πλοίων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ VII

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Κανονισμός I.

Έφαρμογή.

(α) Έκτος εάν άλλως 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 ὑλικά ἐξαρτισμοῦ τοῦ πλοίου ἢ εἰς τὰ ἰδιαιτέρα φορτία τὰ μεταφερόμενα ἐπὶ πλοίων εἰδικῶς κατεσκευασμένων ἢ ἐξ ὀλοκλήρου μετεσκευασμένων διὰ τὸν σκοπὸν τοῦτον, καθὼς τὰ δεξαμενόπλοια.

(γ) Ἡ μεταφορὰ ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων ἀπαγορεύεται, ἐκτὸς εάν ἐκτελήται συμφῶνως 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 ὠρισμένων ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων ἢ κατηγοριῶν ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων, αἱ ὁποῖαι ὁδηγίαι θὰ περιλαμβάνουσι τὰς ἀναγκαίας προφυλάξεις ἐν σχέσει πρὸς τὰ ἄλλα φορτία.

Κανονισμός 2.

Κατάταξις.

Τὰ ἐπικίνδυνα ἐμπορεύματα θὰ ὑποδιαιροῦνται εἰς τὰς ἀκολουθοῦσας κλάσεις :

- Κλάσις 1 — Ἐκρηκτικαὶ ὑλαι.
- Κλάσις 2 — Ἀέρια : πεπιεσμένα, ὑγροποιημένα ἢ διαλελυμένα ὑπὸ πίεσιν.
- Κλάσις 3 — Εὐφλεκτα ὑγρά.
- Κλάσις 4 (α) — Εὐφλεκτα στερεά.
- Κλάσις 4 (β) — Εὐφλεκτα στερεὰ ἢ ὑλαι ὑποκείμενα εἰς ἀπότομον ἀνάφλεξιν.
- Κλάσις 4 (γ) — Εὐφλεκτα στερεά, ἢ ὑλαι αἵτινες ἐρχόμενα ἐν ἐπαφῇ μετὰ τοῦ ὕδατος ἀναπέμπουσι εὐφλεκτα ἀέρια.
- Κλάσις 5 (α) — Ὄξειδωτικαὶ ὑλαι.
- Κλάσις 5 (β) — Ὄργανικὰ ὑπεροξειδία.
- Κλάσις 6 (α) — Δηλητηριώδεις (τοξικαὶ) ὑλαι.
- Κλάσις 6 (β) — Μολυσματικαὶ ὑλαι.
- Κλάσις 7 — Ραδιοενεργοὶ ὑλαι.
- Κλάσις 8 — Διαβρωτικαὶ ὑλαι.
- Κλάσις 9 — Διάφοροι ἐπικίνδυνοι ὑλαι, ἧτοι πᾶσα ἄλλη ὕλη διὰ τὴν ὁποίαν ἡ πείρα ἔχει ἀποδείξει, ἢ δύναται νὰ ἀποδείξῃ, ὅτι εἶναι τοιαύτης ἐπικινδύνου φύσεως ὥστε θὰ ἔδει νὰ ἐφαρμόζονται δι' αὐτὴν αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

Κανονισμός 3.

Συσκευασία.

(α) Ἡ συσκευασία τῶν ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων δέον ὅπως :

- (i) ἔχη καλῶς ἐκτελεσθῆ καὶ εἶναι εἰς καλὴν κατάστασιν,
- (ii) εἶναι τοιαύτης φύσεως, ὥστε οἰαδήποτε ἐσωτερικῆ ἐπιφάνεια, μετὰ τῆς ὁποίας τὸ περιεχόμενον δύναται νὰ ἔλθῃ εἰς ἐπαφήν, μὴ προσβάλλεται ἐπικινδύνως ὑπὸ τῆς μεταφερομένης ὕλης, καὶ
- (iii) δύναται νὰ ἀντέχη εἰς τοὺς συνήθεις κινδύνους φορτώσεως καὶ μεταφορᾶς διὰ θαλάσσης.

(β) Ὄταν ἡ χρησιμοποίησις ὑλικοῦ ἀπορροφητικοῦ ἢ προστατευτικοῦ εἶναι συνήθης διὰ τὴν συσκευασίαν τῶν ὑγρῶν ἐντὸς δοχείων, τὸ ὑλικὸν τοῦτο πρέπει νὰ εἶναι :

- (i) ἱκανὸν νὰ μειώνη τοὺς κινδύνους τοὺς ὁποίους τὸ ὑγρὸν δύναται νὰ προκαλέσῃ,
- (ii) οὕτω τοποθετημένον ὥστε νὰ προλαμβάνῃ τὴν μετακίνησιν καὶ νὰ ἐξασφαλίζεται ἢ περικάλυψις τοῦ δοχείου, καὶ
- (iii) ἐπαρκoῦς ποσότητος ὥστε, κατὰ τὸ εὐλόγως δυνατόν, νὰ ἀπορροφᾷ τὸ ὑγρὸν εἰς περιπτώσιν θραύσεως τοῦ δοχείου.

(γ) Τὰ δοχεῖα τὰ περιέχοντα ἐπικίνδυνα ὑγρά θὰ ἔχουν κενὸν περιθώριον πρὸς συμπλήρωσιν εἰς τὴν θερμοκρασίαν πληρώσεως, ἐπαρκές διὰ νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὴν ὑψίστην θερμοκρασίαν κατὰ τὴν διάρκειαν μεταφορᾶς ὑπὸ κανονικᾶς συνθήκας.

(δ) Οἱ κύλινδροι ἢ τὰ σκεύη διὰ ἀέρια ὑπὸ πίεσιν, θὰ εἶναι καταλλήλως κατασκευασμένα, δεδοκιμασμένα, συντηρημένα καὶ κανονικῶς πεπληρωμένα.

(ε) Τὰ κενὰ δοχεῖα ἅτινα εἶχον προηγουμένως χρησιμοποιηθῆ διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων θὰ θεωροῦνται καὶ ταῦτα ὡς ἐπικίνδυνα ἐμπορεύματα, ἐκτὸς ἐὰν ἔχουν καθαρισθῆ καὶ στεγνωθῆ, ἢ ἔχουν ἀσφαλῶς κλεισθῆ, ὅταν ἡ φύσις τῆς οὐσίας τὴν ὁποίαν περιεῖχον ἐπιτρέπῃ τὸ κλείσιμον μετ' ἀσφαλείας.

Κανονισμός 4.

Σήμανσις καὶ Ἐπιγραφή.

Ἐκαστον δοχεῖον περιέχον ἐπικίνδυνον ἐμπόρευμα θὰ σημαίνεται διὰ τῆς ἀκριβοῦς τεχνικῆς ὀνομασίας (δὲν θὰ χρησιμοποιοῦνται ὀνομασίαι ἐμπορικαί) καὶ θὰ φέρῃ διακριτικὴν ἐτικέταν ἢ ἐπιγραφήν χρωματισμένην μέσῳ διατρήτου ἐλάσματος, εἰς τρόπον ὥστε νὰ εἶναι καταφανὴς ἢ ἐπικίνδυνος φύσις τοῦ ἐμπορεύματος. Ἐκαστον δοχεῖον θὰ φέρῃ τοιαύτην ἐπιγραφήν, ἐκτὸς τῶν δοχείων τῶν περιεχόντων χημικὰς οὐσίας συσκευασμένας εἰς περιορισμένης ποσότητος ἀλλὰ ἀποτελούσας ὁμοῦ σημαντικὴν ποσότητα φορτίου, καὶ ἅτινα δύναται νὰ στοιβάζονται, φορτώνονται καὶ χαρακτηρίζονται ὡς μία μερίς.

Κανονισμός 5.

Ἐγγραφα.

(α) Εἰς ὅλα τὰ ἔγγραφα τὰ σχετικὰ μετὰ τὴν μεταφορὰν ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων διὰ θαλάσσης εἰς ἃ ἀναγράφεται ἢ ὀνομασία των θὰ χρησιμοποιεῖται ἢ ἀκριβῆς τεχνικὴ ὀνομασία τῶν ἐμπορευμάτων (δὲν θὰ χρησιμοποιοῦνται ἐμπορικαὶ ὀνομασίαι) καὶ θὰ δίδεται ἀκριβῆς περιγραφή συμφώνως πρὸς τὴν κατάταξιν τὴν ἀναφερομένην εἰς τὸν Κανονισμὸν 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(β) Τὰ ὑπὸ τοῦ φορτωτοῦ καταρτιζόμενα φορτωτικά ἔγγραφα θὰ περιλαμβάνουν ἢ θὰ συνοδεύονται ὑπὸ πιστοποιητικοῦ ἢ δηλώσεως ὅτι, τὸ ἐμπόρευμα τὸ προσφερόμενον διὰ μεταφορὰν εἶναι καταλλήλως συσκευασμένον, ἔχει σημανθῆ καὶ φέρει ἐπιγραφήν καὶ εἶναι εἰς καλὴν κατάστασιν διὰ μεταφορὰν.

(γ) Ἐκαστον πλοῖον μεταφέρων ἐπικίνδυνα ἔμπορεύματα θὰ ἔχη εἰδικὸν πίνακα ἢ δηλωτικὸν ἀναφέρον, συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, τὰ ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐπικίνδυνα ἔμπορεύματα καὶ τὴν θέσιν ἐπ' αὐτοῦ. Δύναται νὰ χρησιμοποιηθῆται λεπτομερὲς διάγραμμα στοιβασίας δεικνύον κατὰ κλάσεις καὶ καθορίζον τὴν θέσιν ὄλων τῶν ἐπικινδύνων ἔμπορευμάτων ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἀντὶ τοῦ ἀνωτέρου εἰδικοῦ πίνακος ἢ δηλωτικοῦ.

Κανονισμὸς 6.

Προσωριναὶ ἐξαιρέσεις ἐκ τῶν Κανονισμῶν 4 καὶ 5.

Συμβαλλόμενα Κράτη ἔχοντα ἐνοποιημένον σύστημα κανόνων, σχετικῶν πρὸς τὴν διὰ ξηρᾶς ἢ διὰ θαλάσσης μεταφορὰν ἐπικινδύνων ἔμπορευμάτων καὶ μὴ δυνάμενα ὡς ἐκ τούτου νὰ ἐφαρμόσουν ἀμέσως τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν 4 καὶ 5 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, δύναται 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 ὄρον ὅτι, τὰ ἐπικίνδυνα ἔμπορεύματα, ὡς ταῦτα κατατάσσονται εἰς τὸν Κανονισμὸν 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, θὰ ἔχουν τὴν αὐτὴν κατάταξιν εἰς τὰ φορτωτικά ἔγγραφα καὶ θὰ ἔχουν σημανθῆ ἀντιστοίχως.

Κανονισμὸς 7.

Ἀπαιτήσεις στοιβασίας.

(α) Ἐπικίνδυνα ἔμπορεύματα θὰ στοιβάζονται ἀσφαλῶς καὶ καταλλήλως καὶ συμφώνως πρὸς τὴν φύσιν τῶν ἔμπορευμάτων. Τὰ μὴ ἐπιδεχόμενα ἀνάμιξιν ἔμπορεύματα, θὰ χωρίζονται ἀπ' ἀλλήλων.

(β) Ἐκρηκτικαὶ ὕλαι (ἐκτὸς πυρομαχικῶν) αἵτινες παρουσιάζουν σοβαρὸν κίνδυνον, θὰ στοιβάζονται ἐντὸς εἰδικῆς ἀποθήκης ἥτις θὰ παραμένῃ ἀσφαλῶς κλειστὴ κατὰ τὸν πλοῦν. Αἱ ἐκρηκτικαὶ αὐταὶ ὕλαι θὰ χωρίζονται ἀπὸ τοὺς πυροκρουστήρας. Αἱ ἠλεκτρικαὶ συσκευαὶ καὶ τὰ ἠλεκτρικὰ καλώδια τὰ κείμενα ἐντὸς οἰουδήποτε 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 ἔμπορεύματα θὰ στοιβάζονται εἰς χώρους καλῶς ἀερισζόμενους ἢ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος.

(δ) Εἰς πλοῖα μεταφέροντα εὐφλεκτα ὑγρά ἢ ἀέρια, θὰ λαμβάνονται, ἐὰν ἀπαιτῆται, εἰδικαὶ προφυλάξεις ἐναντίον πυρκαϊᾶς ἢ ἐκρήξεως.

(ε) Ὑλαὶ αἵτινες εἶναι ὑποκείμεναι εἰς ἀπότομον θέρμανσιν ἢ καῦσιν δὲν θὰ μεταφέρονται, ἐκτὸς ἐὰν ἔχουν ληφθῆ κατάλληλοι προφυλάξεις πρὸς πρόληψιν ἐνάρξεως πυρκαϊᾶς.

Κανονισμὸς 8.

Ἐκρηκτικαὶ ὕλαι ἐπὶ Ἐπιβατηγῶν Πλοίων.

(α) Αἱ ἀκόλουθοι ἐκρηκτικαὶ ὕλαι μόνον δύναται νὰ μεταφέρονται ἐπὶ τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων :

- (i) Φυσίγγια καὶ καψύλλια ἀσφαλείας.
- (ii) Μικραὶ ποσότητες ἐκρηκτικῶν ὑλῶν βάρους οὐχὶ μεγαλειτέρου τῶν 20 λιβρῶν (ἢ 9 χιλιογράμμων) συνολικοῦ καθαροῦ βάρους.
- (iii) Σήματα κινδύνου πρὸς χρησιμοποίησιν ὑπὸ τῶν πλοίων ἢ τῶν ἀεροσκαφῶν, ἐὰν τὸ ὀλικὸν βᾶρος τῶν σημάτων τούτων δὲν ὑπερβαίῃ τὰς 2240 λίβρας (ἢ 1016 χιλιόγραμμα).
- (iv) Πυροτεχνήματα μὴ ἐπιδεκτικὰ ἀπιθάνου ἀποτόμου ἐκρήξεως, ἐξαιρέσει ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν μεταφερόντων ἐπιβάτας καταστρώματος.

(β) Παρὰ τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, δύναται νὰ μεταφέρονται ἐπιπρόσθετοι ποσότητες ἢ τύποι ἐκρηκτικῶν ὑλῶν, ἐπὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐφαρμόζονται εἰδικὰ μέτρα ἀσφαλείας ἐγκεκριμένα ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ VΙΙΙ.

ΠΥΡΗΝΟΚΙΝΗΤΑ ΠΛΟΙΑ.

Κανονισμός 1.

Ἐφαρμογή.

Τὸ παρὸν Κεφάλαιον ἐφαρμόζεται εἰς ὅλα τὰ πυρηνοκίνητα πλοῖα, ἐξαιρέσει τῶν πολεμικῶν πλοίων.

Κανονισμός 2.

Ἐφαρμογή τῶν ἄλλων Κεφαλαίων.

Οἱ περιεχόμενοι εἰς τὰ ἄλλα Κεφάλαια Κανονισμοὶ τῆς παρούσης Συμβάσεως ἐφαρμόζονται εἰς τὰ πυρηνοκίνητα πλοῖα, ἐκτὸς τῶν ὑπὸ τοῦ παρόντος Κεφαλαίου ἐπιφερομένων μετατροπῶν.

Κανονισμός 3.

Ἐξαιρέσεις.

Πυρηνοκίνητον πλοῖον δὲν θὰ δύναται νὰ τύχη ἀπαλλαγῆς εἰς οὐδεμίαν περίστασιν τῶν διατάξεων οἰοῦδήποτε Κανονισμοῦ τῆς παρούσης Συμβάσεως.

Κανονισμός 4.

Ἐγκρίσις Ἐγκαταστάσεως Ἀντιδραστήρος.

Ἡ μελέτη, ἡ κατασκευὴ, οἱ κανόνες τῆς ἐποπτείας καὶ τῆς συναρμοστικότητος τῆς ἐγκαταστάσεως ἀντιδραστήρος, θὰ ὑπόκεινται εἰς τὴν ἐγκρίσιν καὶ θὰ ἰκανοποιῶν τὴν Ἀρχὴν καὶ θὰ λαμβάνονται ὑπ' ὄψιν οἱ περιορισμοὶ οἵτινες θὰ ἐπιβληθοῦν εἰς τὰς ἐπιθεωρήσεις λόγω τῆς παρουσίας ραδιενεργείας.

Κανονισμός 5.

Καταλληλότης Ἐγκαταστάσεως Ἀντιδραστήρος δι' Ὑπηρεσίαν ἐπὶ πλοίου.

Ἡ ἐγκατάστασις ἀντιδραστήρος θὰ μελετᾶται λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν ὑπηρεσίας ἐπὶ πλοίου, τόσον ὑπὸ συνθήκῃς, ὅσον καὶ ὑπὸ ἐκτάκτους περιστάσεις ναυσιπλοίας.

Κανονισμός 6.

Ἀσφάλεια ἐκ ραδιενεργείας.

Ἡ Ἀρχὴ θὰ λαμβάνῃ μέτρα ἵνα ἐξασφαλίζεταί ὅτι δὲν θὰ ὑπάρχῃ ἀδικοιολόγητος ραδιενέργεια ἢ ἕτεροι κίνδυνοι ἐκ τῆς πυρηνικῆς ἐνεργείας, ἐν πλῶ ἢ ἐντὸς λιμένος, διὰ τὸ πλήρωμα, τοὺς ἐπιβάτας, ἢ τὸ κοινόν, ἢ τὰς ἀρτηρίας ναυσιπλοίας ἢ τὰς προμηθείας τροφίμων ἢ ὕδατος.

Κανονισμός 7.

Ἐκθεσις Ἀσφαλείας.

(α) Θὰ συντάσσεται Ἐκθεσις Ἀσφαλείας ἐπιτρέπουσα τὴν ἐκτίμησιν τῆς ἐγκαταστάσεως πυρηνικῆς ἐνεργείας καὶ τῆς ἀσφαλείας τοῦ πλοίου, ἵνα ἐξασφαλίζεταί ὅτι δὲν ὑπάρχῃ ἀδικοιολόγητος ραδιενέργεια ἢ ἕτεροι κίνδυνοι ἐν πλῶ ἢ ἐντὸς λιμένος διὰ τὸ πλήρωμα, τοὺς ἐπιβάτας ἢ τὸ κοινόν, ἢ τὰς ἀρτηρίας ναυσιπλοίας ἢ τὰς προμηθείας τροφίμων ἢ ὕδατος. Ἐὰν ἡ Ἀρχὴ μὲν ἰκανοποιημένη θὰ ἐγκρίνῃ τὴν ἐκθεσιν ταύτην ἀσφαλείας ἣτις θὰ τηρῆται πάντοτε ἐνημερωμένη.

(β) Ἡ Ἐκθεσις Ἀσφαλείας θὰ τίθεται ἐγκαίρως ἐκ τῶν προτέρων εἰς τὴν διάθεσιν τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν τῶν χωρῶν τὰς ὁποίας πρόκειται νὰ ἐπισκεφθῆ πυρηνοκίνητον πλοῖον, εἰς τρόπον ὥστε νὰ δύνανται ταῦτα νὰ ἐκτιμῶσι τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου.

Κανονισμός 8.

Έγχειρίδιον Λειτουργίας.

Θα καταρτίζεται λεπτομερές Έγχειρίδιον 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 Έγχειρίδιον Ἀσφαλείας τοῦτο, τοῦ ὁποῦ ἀντίτυπον θὰ τηρῆται ἐπὶ τοῦ πλοίου. Τὸ Έγχειρίδιον Ἀσφαλείας θὰ τηρῆται πάντοτε ἐνημερωμένον.

Κανονισμός 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 ἐπιθεωρήσεων τῶν περιοριζομένων ἐκ τῆς παρουσίας ραδιενεργείας. Ἐπιπροσθέτως, αἱ ἐπιθεωρήσεις θὰ περιλαμβάνουν πᾶσαν εἰδικὴν ἀπαιτήσιν τῆς Ἐκθέσεως Ἀσφαλείας καὶ εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις, παρὰ τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν 8 καὶ 10 τοῦ Κεφαλαίου I, θὰ λαμβάνουν χώραν τοῦλάχιστον ἅπαξ τοῦ ἔτους.

Κανονισμός 10.

Πιστοποιητικά.

(α) Αἱ διατάξεις τῆς παραγράφου (α) τοῦ Κανονισμοῦ 12 τοῦ Κεφαλαίου I καὶ τοῦ Κανονισμοῦ 14 τοῦ Κεφαλαίου I δὲν θὰ ἐφαρμόζονται εἰς τὰ πυρηνοκίνητα πλοῖα.

(β) Πιστοποιητικὸν καλούμενον Πιστοποιητικὸν Ἀσφαλείας Πυρηνοκινήτου 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) Πιστοποιητικὸν, καλούμενον Πιστοποιητικὸν Ἀσφαλείας Πυρηνοκινήτου Φορτηγοῦ πλοίου, θὰ χορηγῆται κατόπιν ἐξετάσεως καὶ ἐπιθεωρήσεως, εἰς πυρηνοκίνητον φορτηγὸν πλοῖον τὸ ὁποῖον ἱκανοποιεῖ τὰς ἀπαιτήσεις ἐπιθεωρήσεως διὰ φορτηγὰ πλοῖα τὰς καθοριζόμενας διὰ τοῦ Κανονισμοῦ 10 τοῦ Κεφαλαίου I καὶ πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Κεφαλαίων II, III, IV καὶ VIII καὶ τὰς ἑτέρας σχετικὰς ἀπαιτήσεις τῶν παρόντων Κανονισμῶν.

(δ) Τὰ Πιστοποιητικά Ἀσφαλείας Πυρηνοκινήτων Ἐπιβατηγῶν πλοίων καὶ τὰ Πιστοποιητικά Ἀσφαλείας Πυρηνοκινήτων Φορτηγῶν πλοίων θὰ ἀναγράφουν ὅτι: «Τὸ πλοῖον, τὸ ὁποῖον εἶναι πυρηνοκίνητον πληροῖ ὅλας τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κεφαλαίου VIII τῆς Συμβάσεως καὶ ἀνταποκρίνεται εἰς τὴν Ἐκθεσὶν Ἀσφαλείας τὴν ἐγκριθεῖσαν διὰ τὸ πλοῖον».

(ε) Τὰ Πιστοποιητικά Ἀσφαλείας Πυρηνοκινήτων Ἐπιβατηγῶν πλοίων καὶ τὰ Πιστοποιητικά Ἀσφαλείας Πυρηνοκινήτων Φορτηγῶν πλοίων θὰ ἰσχύουν διὰ χρονικὴν περίοδον οὐχὶ μεγαλυτέραν τῶν 12 μηνῶν.

(στ) Τὰ Πιστοποιητικά Ἀσφαλείας Πυρηνοκινήτων Ἐπιβατηγῶν πλοίων καὶ τὰ Πιστοποιητικά Ἀσφαλείας Πυρηνοκινήτων Φορτηγῶν πλοίων θὰ ἐκδίδονται ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ἢ ὑπὸ παντὸς προσώπου ἢ ὀργανισμοῦ δεόντως ὑπ' αὐτῆς ἐξουσιοδοτημένου. Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἡ Ἀρχὴ αὕτη ἀναλαμβάνει πᾶσαν εὐθύνην διὰ τὸ πιστοποιητικόν.

Κανονισμός 11.

Ειδικός Έλεγχος.

*Επιπροσθέτως 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 πλῶ ἢ ἐντὸς τοῦ λιμένος, διὰ τὸ πλήρωμα, τοὺς ἐπιβάτας ἢ τὸ κοινόν, ἢ τὰς ἀρτηρίας ναυσιπλοΐας ἢ τὰς προμηθείας τροφίμων ἢ ὕδατος.

Κανονισμός 12.

Ἀτυχήματα.

Εἰς τὴν περίπτωσιν συμβάντος τὸ ὁποῖον δυνατὸν νὰ προκαλέσῃ κίνδυνον εἰς τὴν περιοχὴν, ὁ πλοίαρχος τοῦ πυρηνοκινήτου πλοίου θὰ εἰδοποιήσῃ ἀμέσως τὴν ἀρμοδίαν Κυβερνητικὴν Ἀρχὴν τῆς χώρας εἰς τὰ ὕδατα τῆς ὁποίας τὸ πλοῖον εὑρίσκεται ἢ εἰς τὰ ὕδατα τῆς ὁποίας τὸ πλοῖον πλησιάζει εἰς κατάστασιν ἀβαρίας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.

*Υπόδειγμα 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