

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΠΡΩΤΟΝ

ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΟΥ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ὕπ' Ἀρ. 730 τῆς 11ης ΙΟΥΝΙΟΥ 1969

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

ΜΕΡΟΣ Ι

Ὁ περί τῆς Διεθνούς Συμβάσεως ἐπὶ τῶν Γραμμῶν Φορτώσεως τοῦ 1966 (Κυρωτικός) Νόμος τοῦ 1969 ἐκδίδεται διὰ δημοσιεύσεως εἰς τὴν ἐπίσημον ἐφημερίδα τῆς Κυπριακῆς Δημοκρατίας συμφώνως τῷ Ἀρθρῷ 52 τοῦ Συντάγματος.

Ἀριθμὸς 39 τοῦ 1969

ΝΟΜΟΣ ΚΥΡΩΝ ΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΙΝ ΕΠΙ ΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΤΟΥ 1966

Ἡ Βουλὴ τῶν Ἀντιπροσώπων ψηφίζει ὡς ἀκολουθῶς :

1. Ὁ παρῶν Νόμος θὰ ἀναφέρηται ὡς ὁ περί τῆς Διεθνούς Συμβάσεως ἐπὶ τῶν Γραμμῶν Φορτώσεως τοῦ 1966 (Κυρωτικός) Νόμος τοῦ 1969. Συνοπτικός τίτλος.

2. Ἐν τῷ παρόντι Νόμῳ, ἐκτὸς ἐὰν ἐκ τοῦ κειμένου προκύπτῃ ἕρμηνεια. Ἑρμηνεία.
διάφορος ἔννοια—

«ἀπόφασις» σημαίνει τὴν ὑπ' ἀριθμὸν 8231 καὶ ἡμερομηνίαν 24ην Ὀκτωβρίου τοῦ 1968 ἀπόφασιν τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου περί προσχώρησεως τῆς Κυπριακῆς Δημοκρατίας εἰς τὴν Σύμβασιν.

«Σύμβασις» σημαίνει τὴν Διεθνή Σύμβασιν ἐπὶ τῶν Γραμμῶν Φορτώσεως τοῦ 1966, τὴν προσηρητημένην εἰς τὴν τελικὴν πράξιν τῆς συνελθούσης ἐν Λονδίῳ, ἀπὸ 3 Μαρτίου ἕως 5 Ἀπριλίου, Διεθνούς Διασκέψεως, τὸ κείμενον τῶν ὁποίων ἐν τῷ ἀγγλικῷ πρωτοτύπῳ καὶ ἐν μεταφράσει εἰς τὴν ἑλληνικὴν ἐκτίθεται εἰς τὸν Πίνακα :

Νοεῖται ὅτι ἐν περιπτώσει ἀντιθέσεως μεταξὺ τῶν δύο κειμένων τὸ ἀγγλικὸν πρωτότυπον ὑπερισχέει. Πίναξ.

3. Ἡ Σύμβασις εἰς ἣν ἀπεφασίσθη ἡ προσχώρησις τῆς Δημοκρατίας διὰ τῆς ἀποφάσεως, διὰ τοῦ παρόντος Νόμου κυροῦται. Κύρωσις Συμβάσεως.

4. Πᾶς ὅστις παραβαίνει ἢ ἀνέχεται πρόσωπον ὑπὸ τὸν ἔλεγχον αὐτοῦ νὰ παραθῇ τὰς διατάξεις τῆς Συμβάσεως ἢ πᾶς ὅστις παραλείπει νὰ πράξῃ ἢ ἀνέχεται πρόσωπον ὑπὸ τὸν ἔλεγχον αὐτοῦ νὰ παραλείψῃ νὰ πράξῃ τι, οὗτινος ἡ διενέργεια ἐπιβάλλεται ὑπὸ τῶν διατάξεων τῆς Συμβάσεως, ὑπόκειται δι' ἕκαστον τοιοῦτο ἀδίκημα εἰς χρηματικὴν ποινὴν μὴ ὑπερβαίνουσαν τὰς χιλίας λίρας, τοῦ δὲ πλοίου δύναται νὰ παρεμποδισθῇ ὁ ἀπόπλους μέχρις οὗ τηρηθῶσιν αἱ διατάξεις τῆς Συμβάσεως. Ἀδίκηματα.

ΠΙΝΑΞ

("Άρθρον 2)

ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΑΞΙΣ

ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΑΣΚΕΨΕΩΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ 1966

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

2. Αἱ Κυβερνήσεις τῶν κάτωθι Κρατῶν ἀντεπροσωπεύθησαν ἐν τῇ Διασκέψει ὑπὸ ἀντιπροσωπειῶν :

Ἄργεντινῇ	Ἑλβετία
Αὐστραλία	Ἰσλανδία
Βέλγιον	Ἰνδία
Βραζιλία	Ἰρλανδία
Βουλγαρία	Ἰσραήλ
Καναδάς	Ἰταλία
Κίνα	Ἀκτὴ Ἐλεφαντοστοῦ
Κολομβία	Ἰαπωνία
Τσεχοσλοβακία	Κουβέιτ
Δανία	Λιθερία
Δομινικανὴ Δημοκρατία	Μαλαισιανὴ Δημοκρατία
Ὁμοσπονδιακὴ Δημοκρατία	Μάλτα
τῆς Γερμανίας	Κάτω Χῶραι
Φινλανδία	Νέα Ζηλανδία
Γαλλία	Νικαράγουα
Γκάνα	Νορβηγία
Ἑλλάς	Πακιστάν
Ὀνδούρα	Παναμάς
Περὺ	Τρίνιταντ καὶ Τομπάκο
Φιλιππῖναι	Τυνησία
Λαϊκὴ Δημοκρατία	Ε. Σ. Σ. Δ.
τῆς Πολωνίας	Ἡνωμένη Ἀραβικὴ Δημοκρατία
Δημοκρατία τῆς Κορέας	Ἡνωμένον Βασίλειον τῆς
Ρουμανία	Μεγάλης Βρετανίας καὶ
Ἅγιος Μαρίνος	Βορείου Ἰρλανδίας
	Ἡνωμένοι Πολιτεῖαι τῆς
Νότιος Ἀφρική	Ἀμερικῆς
Ἰσπανία	Βενεζουέλα
Σουηδία	Γιουγκοσλαβία.

3. Αἱ Κυβερνήσεις τῶν κάτωθι κρατῶν ἀντεπροσωπεύθησαν ἐν τῇ Διασκέψει ὑπὸ παρατηρητῶν :

Καμερόν	Οὐγγαρία
Κογκό	Ἰράν
Κούβα	Τουρκία
Βατικανόν	Οὐραγουάη

4. Οί ακόλουθοι διακυβερνητικοί οργανισμοί άντεπροσωπεύθησαν έν τή Διασκέψει ύπό παρατηρητών :

Ήνωμένα Έθνη

Όργανισμός Τροφίμων και Γεωργίας τών Ήνωμένων Έθνών.

5. Ό ακόλουθος διεθνής μη κυβερνητικός οργανισμός άντεπροσωπεύθη έν τή Διασκέψει ύφ' ένός παρατηρητοῦ :

Διεθνές Ναυτικόν Έπιμελητήριον.

6. Ό SIR GILMOUR JENKINS (Ήνωμένον Βασίλειον) έξελέγη Πρόεδρος τής Διασκέψεως.

7. Ό Ναύαρχος E. J. ROLAND (Η.Π.Α.), ό κ. A. S. KOLESNIT CHENKO (Ε.Σ.Σ.Δ.), ό κ. A. UYAMA (Ίαπωνία) και ό κ. D. H. G. MARCO (Άργεντινή) έξελέγησαν Άντιπρόεδροι τής Διασκέψεως.

8. Γενικός Γραμματεὺς τής Διασκέψεως ήτο ό κ. JEAN ROULLIER (Γενικός Γραμματεὺς τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλευτικοῦ Όργανισμοῦ), Άναπληρωτὴς Γενικός Γραμματεὺς τής Διασκέψεως ήτο ό κ. E. C. V. GOAD (Άναπληρωτὴς Γενικός Γραμματεὺς τοῦ Όργανισμοῦ), και Έκτελεστικός Γραμματεὺς τής Διασκέψεως ήτο ό κ. V. NADEINSKI (έπί κεφαλῆς τοῦ τομέως ναυτικῶν κατασκευῶν τής Γραμματείας τοῦ Όργανισμοῦ).

9. Ή Διάσκεψις καθήρτισε πέντε Έπιτροπὰς πρὸς πραγματοποίησιν τοῦ σκοποῦ τής :

Γενική Έπιτροπή :

Πρόεδρος : Dr. NAGENDRA SINGH (Ίνδία)

Άντιπρόεδρος : κ. M. FILA (Πολωνία)

Τεχνική Έπιτροπή :

Πρόεδρος : Καθηγητὴς C. W. PROHASKA (Δανία)

Άντιπρόεδρος : κ. L. SPINELLI (Ίταλία)

κ. D. R. MURRAY SMITH (Ήνωμένον Βασίλειον)

Έπιτροπή ζωνῶν :

Πρόεδρος : κ. J. QUEGUINER (Γαλλία)

Άντιπρόεδρος : Πλωτάρχος H. RUEGG (Νέα Ζηλανδία)

Έπιτροπή Σχεδιάσεως :

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

Άντιπρόεδρος : κ. M. ALTMAN (Τσεχοσλοβακία)

Έπιτροπή Διαπίστευτηρίων :

Πρόεδρος : Πλωτάρχης R. PINTO (Περοῦ)

10. Ή Διάσκεψις είχεν ύπ' ὄψιν τής και έχρησιμοποίησεν ὡς θάσιν διά τὰς συζητήσεις δύο σχέδια κειμένων μιὰς Διεθνούς Συμβάσεως Γραμμῶν Φορτώσεως και τῶν παράρτημάτων τής, ὑποβληθέντα ὑπό τής Κυβερνήσεως τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν τής Άμερικῆς και τής Κυβερνήσεως τής Ένώσεως τῶν Σοβιετικῶν Σοσιαλιστικῶν Δημοκρατιῶν, ὁμοῦ μετὰ προτάσεων πολλῶν Κυβερνήσεων διά τήν ἀναθεώρησιν τῶν κειμένων τούτων.

11. Ὡς ἀποτέλεσμα τῶν συσκέψεῶν τής, ἡ Διάσκεψις, ὡς ἀναγράφεται εἰς τὰ πρακτικὰ και τὰς ἐκθέσεις τῶν έπιτροπῶν και εἰς τὰ πρακτικὰ τής ὀλομελείας τῶν συνόδων, προητοίμασε και ὑπέβαλε πρὸς ὑπογραφήν και ἀποδοχήν τήν Διεθνή Σύμβασιν περὶ Γραμμῶν Φορτώσεως τοῦ 1966.

12. Ή Διάσκεψις υἱοθέτησε πέντε συστάσεις, αἵτινες προέκυψαν κατὰ τὰς συνεδριάσεις τής.

13. Τὸ κείμενον τής παρούσης Τελικῆς Πράξεως, συντεταγμένον εἰς ἓν μόνον πρωτότυπον εἰς τήν Άγγλικήν, Γαλλικήν, Ρωσικήν και Ίσπανικήν γλῶσσαν ὁμοῦ μετὰ τῶν συνημμένων κειμένων τής Διεθνούς Συμβάσεως περὶ Γραμμῶν

Φορτώσεως τοῦ 1966 καὶ τῶν Συστάσεων τῆς Διασκέψεως, αἵτινες εἶναι συντεταγμέναι εἰς τὴν Ἀγγλικὴν καὶ Γαλλικὴν γλῶσσαν, θὰ κατατεθῆ εἰς τὸν Διακυβερνητικὸν Ναυτιλιακὸν Συμβουλευτικὸν Ὄργανισμὸν. Ἐπίσημοι μεταφράσεις τῆς συνημμένης Συμβάσεως καὶ τῶν Συστάσεων θὰ ἐτοιμασθοῦν εἰς τὴν Ρωσικὴν καὶ Ἰσπανικὴν γλῶσσαν καὶ θὰ κατατεθῶσιν ὁμοῦ μετὰ τῆς παρούσης Τελικῆς Πράξεως. Ὁ Γενικὸς Γράμματεὺς τοῦ Ὄργανισμοῦ θὰ ἀποστείλῃ ἐπικεκυρωμένον ἀντίγραφον τῆς Τελικῆς Πράξεως ὡς καὶ ἐπικεκυρωμένα ἀντίγραφα τῶν ἐπισημῶν μεταφράσεων τῆς Συμβάσεως καὶ τῶν Συστάσεων, εὐθὺς ὡς ἐτοιμασθῶσι, εἰς μίαν ἐκάστην τῶν Κυβερνήσεων, αἵτινες ἐκλήθησαν νὰ μετὰσχῶσι τῆς Διασκέψεως.

Ἐφ' ὧ οἱ Ἀντιπρόσωποι τῶν διαφόρων χωρῶν ἔθεσαν τὰς ὑπογραφὰς των ἐν τῇ παρουσίᾳ Τελικῆς Πράξεως.

Ἐγένετο ἐν Λονδίῳ τῇ πέμπτῃ Ἀπριλίου τοῦ ἔτους χίλια ἑνεακόσια ἐξήκοντα ἕξ.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΓΡΑΜΜΩΝ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ 1966

Αἱ συμβαλλόμεναι Κυβερνήσεις,

ΕΠΙΘΥΜΟΥΣΑΙ νὰ προαγάγωσι τὴν ἀσφάλειαν τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς καὶ παρουσίας ἐν θαλάσῃ, διὰ τοῦ καθορισμοῦ ὁμοιομόρφων ἀρχῶν καὶ κανονισμῶν, ἀναφορικῶς μετὰ τὰ ὄρια μέχρι τῶν ὁποίων πλοῖα ἐκτελοῦντα διεθνεῖς πλόδας δύνανται νὰ φορτώνωνται,

ΦΡΟΝΟΥΣΑΙ δέ, ὅτι ὁ σκοπὸς οὗτος θέλει καλύτερον ἐπιτευχθῆ διὰ τῆς συνάψεως μιᾶς Συμβάσεως,

ΣΥΝΕΦΩΝΗΣΑΝ τὰ ἀκόλουθα :

Ἄρθρον 1

Γενικὴ ὑποχρέωσις ἐκ τῆς Συμβάσεως

(1) Τὰ συμβαλλόμενα κράτη ἀναλαμβάνουσι τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἐφαρμόζουσι τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως καὶ τῶν προσηρτημένων αὐτῇ Παραρτημάτων, αἵτινες θέλουσι θεωρηθῆ ὅτι ἀποτελοῦν ἀναπόσπαστον μέρος τῆς παρούσης Συμβάσεως. Ὅπου γίνεται μεία τῆς παρούσης Συμβάσεως, νοοῦνται καὶ τὰ προσηρτημένα αὐτῇ Παραρτήματα.

(2) Τὰ συμβαλλόμενα Κράτη θὰ ἀναλάβουσι τὴν ὑποχρέωσιν τῆς λήψεως ἀπάντων τῶν μέτρων, αἵτινα ἤθελον θεωρηθῆ ἀναγκαῖα πρὸς ἐφαρμογὴν τῆς παρούσης Συμβάσεως.

Ἄρθρον 2

Ὅρισμοί

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

(1) «Κανονισμοί» σημαίνει τοὺς Κανονισμοὺς τοὺς προσηρτημένους εἰς τὴν παρούσαν Σύμβασιν.

(2) «Ἀρχή» σημαίνει τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Κράτους, τὴν σημαίαν τοῦ ὁποίου φέρει τὸ πλοῖον.

(3) «Ἐγκεκριμένος» σημαίνει ἐγκεκριμένος ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(4) «Διεθνῆς πλοῦς» σημαίνει τὸν πλοῦν 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 Ὄργανισμοῦ Ἠνωμένων Ἐθνῶν.

(5) «Άλιευτικόν πλοῖον» εἶναι τὸ πλοῖον ὅπερ χρησιμοποιεῖται διὰ τὴν ἀλιεῖαν ἰχθύων, φαλαινῶν, φωκῶν, θαλασσίων ἵππων ἢ ἄλλων ὑπάρξεων τοῦ ζωϊκοῦ βασιλείου τῆς θαλάσσης.

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

(7) «Υπάρχον πλοῖον» σημαίνει πᾶν πλοῖον, τὸ ὁποῖον δὲν εἶναι νέον.

(8) «Μῆκος» σημαίνει τὰ 96 ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ ὀλικοῦ μήκους τῆς ἰσάλου τῆς μετρομένης εἰς τὰ 85 ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ ἐλαχίστου πλευρικοῦ θάθους μετρομένου ἀπὸ τῆς κατωτάτης ὕψεως τῆς τρόπιδος, ἢ τὸ μῆκος τὸ μετρούμενον ἀπὸ τὴν ἐξωτερικὴν ὕψιν τῆς στεῖρας μέχρι τοῦ ἄξονος τοῦ πηδαλίου ἐπὶ τῆς αὐτῆς ἰσάλου, ἐὰν τοῦτο εἶναι μεγαλύτερον. Εἰς πλοῖα σχεδιασμένα μὲ κεκλιμένην τρόπιδα, ἢ ἰσαλος γραμμὴ ἐφ' ἧς τὸ μῆκος τοῦτο μετρεῖται, δέον νὰ εἶναι παράλληλος πρὸς τὴν σχεδιασθεῖσαν ἰσαλον γραμμὴν.

Ἄρθρον 3

Γενικαὶ Διατάξεις

(1) Ἀπὸ τῆς θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς παρούσης Συμβάσεως, οὐδὲν πλοῖον, ἐφ' οὗ ἐφαρμόζεται ἡ παρούσα Σύμβασις, θὰ ἀνάγεται εἰς τὸ πέλαγος πρὸς ἐκτέλεσιν διεθνοῦς πλοῦ, ἐκτὸς ἐὰν ἔχη ἐπιθεωρηθῆ, σημανηθῆ καὶ ἐφοδιασθῆ διὰ πιστοποιητικοῦ Διεθνοῦς Γραμμῆς Φορτώσεως (1966) ἢ, ἐὰν χρειάζεται, διὰ Πιστοποιητικοῦ Ἀπαλλαγῆς Διεθνοῦς Γραμμῆς Φορτώσεως συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως.

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

Ἄρθρον 4

Ἐφαρμογὴ

(1) Ἡ παρούσα Σύμβασις θὰ ἐφαρμόζεται ἐπὶ :

- (α) Πλοίων νηολογημένων εἰς χώρας αἱ Κυβερνήσεις τῶν ὁποίων εἶναι Συμβαλλόμεναι Κυβερνήσεις.
- (β) Πλοίων νηολογημένων εἰς ἐδάφη εἰς τὰ ὁποῖα, κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ Ἄρθρου 32, ἐπεκτείνεται ἡ παρούσα Σύμβασις, καὶ
- (γ) μὴ νηολογημένων πλοίων φερόντων τὴν σημαίαν ἑνὸς Κράτους, ἢ Κυβέρνησις τοῦ ὁποῦ εἶναι συμβαλλομένη Κυβέρνησις.

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

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

(4) Ὑπάρχοντα πλοῖα μὴ συμμορφούμενα πλήρως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Κανονισμῶν τῶν περιεχομένων ἐν Παραρτήματι I ἢ ἐν παντὶ ἐφεξῆς μέρει ὀφείλου νὰ συμμορφοῦνται τοῦλάχιστον πρὸς τὰς ἡσσονος σημασίας σχετικὰς ἀπαιτήσεις τὰς ὁποίας ἐφήρμοζεν ἡ Ἀρχὴ εἰς πλοῖα ἐκτελοῦντα διεθνεῖς πλόας πρὸ τῆς θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς παρούσης Συμβάσεως. Ἐν οὐδεμίᾳ περιπτώσει θὰ ἀπαιτηθῆ ἀπὸ τοιαῦτα πλοῖα νὰ ἀυξήσουν τὸ ὕψος ἐξάλων τῶν. Πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλεονεκτήματος οἰασδῆποτε μειώσεως τοῦ ὕψους ἐξάλων ἐν σχέσει πρὸς τὸ πρότερον χαραχθέν, τὰ ὑπάρχοντα πλοῖα θὰ ἐφαρμόζουν ἀπάσας τὰς ἀπαιτήσεις τῆς παρούσης Συμβάσεως.

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

Άρθρον 5

Εξαιρέσεις

(1) Ἡ παρούσα Σύμβασις δὲν θὰ ἐφαρμόζηται ἐπὶ :

- (α) τῶν πολεμικῶν πλοίων
- (β) τῶν ἰένων πλοίων κάτω τῶν 24 μέτρων (79 ποδῶν) μήκους
- (γ) τῶν ὑπαρχόντων πλοίων κάτω τῶν 150 κ.ο.χ.
- (δ) τῶν πλοίων ψυχαγωγίας, μὴ χρησιμοποιουμένων δι' ἐμπορικὰς μεταφοράς
- (ε) τῶν ἀλιευτικῶν πλοίων.

(2) Οὐδὲν τῶν ἀναφερομένων ἐν τῇ παρούσῃ Συμβάσει θὰ ἐφαρμόζηται ἐπὶ πλοίων ἀποκλειστικῶς νασιπλοούντων :

- (α) Ἐντὸς τῶν Μεγάλων Λιμνῶν τῆς Βορείου Ἀμερικῆς καὶ τοῦ ποταμοῦ τοῦ Ἁγίου Λαυρεντίου, ἐντὸς ὁρίων, ὀριζομένων ἀνατολικῶς ὑπὸ λοξοδρομικῆς καμπύλης χαρασσομένης ἐκ τοῦ Ἀκρωτηρίου DES ROSIERS μέχρι τοῦ δυτικοῦ ἄκρου (WEST POINT) τῆς νήσου ANTICOSTI καὶ εἰς τὴν βορείαν πλευρὰν τῆς νήσου ANTICOSTI διὰ τοῦ 63ου μεσημβρινοῦ.
- (β) Ἐντὸς τῆς Κασπίας θαλάσσης.
- (γ) Ἐντὸς τῶν ποταμῶν Πλέιτ (PLATE), Παρανᾶ (PARANA) καὶ Οὐραγουάη (URUGUAY), ἐντὸς ὁρίων ὀριζομένων ἀνατολικῶς ὑπὸ λοξοδρομικῆς καμπύλης χαρασσομένης μεταξύ τοῦ Βορείου Ἀκρωτηρίου (PUNTA NORTE) τῆς Ἀργεντινῆς καὶ τοῦ Ἀνατολικοῦ Ἀκρωτηρίου (PUNTA DEL ESTE), τῆς Οὐραγουάης.

Άρθρον 6

Ἀπαλλαγαι

(1) Πλοῖα ἀπασχολούμενα εἰς διεθνεῖς πλόας μεταξύ πλησίον γειτονικῶν λιμένων δύο ἢ περισσοτέρων Κρατῶν δύναται νὰ ἀπαλλαγῶσιν ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς τῶν διατάξεων τῆς παρούσης Συμβάσεως, καθ' ὅσον χρόνον θὰ παραμένουν ἀπασχολούμενα εἰς τοιοῦτους πλόας, ἔάν αἱ Κυβερνήσεις τῶν Κρατῶν, εἰς τὰ ἐδάφη τῶν ὁποίων κεῖνται οἱ τοιοῦτοι λιμένες, ἤθελον ἱκανοποιηθῆ ἐκ τῆς φύσεως καὶ τῶν συνθηκῶν ἀσφαλείας τῶν πλόων μεταξύ τοιούτων λιμένων, ὡς ποιούντων μὴ εὐλόγον ἢ μὴ πρακτικὴν τὴν ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τῆς παρούσης Συμβάσεως ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν ἀσχολουμένων εἰς τοιοῦτους πλόας.

(2) Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἀπαλλάξῃ τῶν διατάξεων τῆς παρούσης Συμβάσεως πᾶν πλοῖον φέρον χαρακτηριστικὰ νεοφανοῦς τινος τύπου, ἔάν ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦτων σοβαρῶς ἤθελε παρακωληθῆ οἰαδήποτε μελέτη εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῶν τοιούτων χαρακτηριστικῶν καὶ εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἐπὶ πλοίων ἀσχολουμένων εἰς διεθνεῖς πλόας. Ἐν πάσῃ ὁμοῦ περιπτώσει, πᾶν τοιοῦτον πλοῖον δεόν νὰ συμμορφουτᾷ μὲ τὰς ἀπαιτήσεις ἀσφαλείας, αἱ ὁποῖαι, κατὰ τὴν γνώμην τῆς Ἀρχῆς, εἶναι ἐπαρκεῖς διὰ τὴν ὑπηρεσίαν τὴν ὁποῖαν προτίθεται νὰ ἐκτελέσῃ, εἶναι φύσεως ἐξασφαλιζούσης πλήρη ἀσφάλειαν καὶ θὰ γίνουσι δεκτὰ ἀπὸ τὰς Κυβερνήσεις τῶν Κρατῶν, τὰ ὁποῖα τὰ πλοῖα ταῦτα θὰ ἐπισκεφθῶσι.

(3) Ἡ Ἀρχή, ἡ ὁποία ἤθελε χορηγήσει οἰανδήποτε ἀπαλλαγὴν, συμφώνως πρὸς τὰς παραγράφους (1) καὶ (2) τοῦ παρόντος Ἀρθροῦ, ὀφείλει νὰ γνωστοποιῆ εἰς τὸν Διακυβερνητικὸν Ναυτιλιακὸν Συμβουλευτικὸν Ὀργανισμὸν (ἐφεξῆς καλούμενον Ὀργανισμὸν), τὰ χαρακτηριστικὰ στοιχεῖα τῆς χορηγηθείσης ἀπαλλαγῆς καὶ νὰ ἀναφέρῃ τοὺς δικαιολογητικούς τῆς τοιαύτης ἀπαλλαγῆς λόγους, τοὺς ὁποίους ὁ Ὀργανισμὸς θὰ διανεῖμῃ εἰς τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη πρὸς ἐνημέρωσίν των.

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

"Αρθρον 7

Ἄνωτέρα θία

(1) Ἐάν κατά τόν ἀπόπλου πλοῖον τι δέν ὑπόκηται εἰς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως δέν ὑποχρεοῦται νά ὑποβληθῆ εἰς ταύτας καί κατά τήν ἐκτέλεσιν πλοῦ ἕξ αἰτίας παρεκκλίσεως ἐκ τῆς προδιαγεγραμμένης πορείας λόγῳ κακοκαιρίας ἢ ἄλλης τινός αἰτίας ἀνωτέρας θίας.

(2) Διά τήν ἐφαρμογήν τῶν διατάξεων τῆς παρούσης Συμβάσεως, τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη δέον νά λαμβάνουν ὑπ' ὄψιν των πᾶσαν παρέκκλιση ἢ καθυστέρησιν ὀφειλομένην εἰς κακοκαιρίαν ἢ ἄλλην τινά αἰτίαν ἀνωτέρας θίας.

"Αρθρον 8

Ἴσοδύναμα

(1) Ἡ Ἀρχή δύναται νά ἐπιτρέψῃ ὅπως ἐφαρμόζηται ἢ φέρηται ἐπὶ ἑνός πλοίου πᾶν εἰδικόν τι ἐξάρτημα, ὑλικόν, ὄργανον ἢ συσκευή ἢ ἀνάλογος τύπος τούτων ἢ ὅπως εἰδική τις διάταξις δέον νά ἀκολουθητῆ ἀντὶ ἐκείνων τὰ ὁποῖα ἀπαιτοῦνται ὑπὸ τῆς παρούσης Συμβάσεως, ὑπὸ τὸν ὄρον ὅτι ἡ Ἀρχή θά πεισθῆ διὰ καταλλήλου δοκιμῆς, ἢ ἄλλως πως ὅτι τὸ ἀντικαθιστῶν ἐξάρτημα, ὑλικόν, ὄργανον ἢ συσκευή ἢ ἀνάλογος τύπος ἢ ἡ εἰδική διάταξις εἶναι τοῦλάχιστον τῆς αὐτῆς ἀποδόσεως μὲ τὴν ὑπὸ τῆς Συμβάσεως ἀπαιτουμένην.

(2) Ἡ Ἀρχή, ἢ ὁποῖα κατά τὰ ἀνωτέρω, ἀποδέχεται ἐξάρτημα, ὑλικόν, ὄργανον ἢ συσκευήν ἢ εἰδικήν τινά διάταξιν διάφορον τῆς ἀπαιτουμένης ὑπὸ τῆς παρούσης Συμβάσεως, δέον νά γνωστοποιῆ εἰς τὸν Ὅργανισμόν πρὸς κοινοποίησιν εἰς τὰ συμβαλλόμενα Κράτη τὰ χαρακτηριστικά τούτων, ὁμοῦ μετ' ἐκθέσεως ἐπὶ τῶν γενομένων δοκιμῶν.

"Αρθρον 9

Ἐγκρίσεις διὰ πειραματικούς σκοποὺς

(1) Οὐδέν ἐκ τῶν περιεχομένων ἐν τῇ παρούσῃ Συμβάσει, ἢ θελεν ἐμποδίσει μίαν Ἀρχὴν ἀπὸ τοῦ νά χορηγήσῃ εἰδικὰς ἐγκρίσεις διὰ πειραματικούς σκοποὺς εἰς πλοῖον, ἐφ' οὗ ἐφαρμόζονται αἱ διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(2) Ἀρχὴ χορηγοῦσα οἰανδήποτε τοιαύτην ἔγκρισιν ὀφείλει νά γνωστοποιῆ εἰς τὸν Ὅργανισμόν πρὸς κοινοποίησιν εἰς τὰ συμβαλλόμενα Κράτη λεπτομερειακὰ στοιχεῖα περὶ τῆς χορηγηθείσης ἐγκρίσεως.

"Αρθρον 10

Ἐπισκευαί, Μετασκευαί καὶ Τροποποιήσεις

(1) Πλοῖον, ἐπὶ τοῦ ὁποίου ἐκτελοῦνται ἐργασίαι ἐπισκευῶν, μετασκευῶν, τροποποιήσεων καὶ σχετικοῦ ἐξοπλισμοῦ, δέον νά συνεχίσῃ συμμορφούμενον τοῦλάχιστον πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις, αἵτινες ἔδει προηγουμένως νά ἐφαρμοσθῶσιν ἐπ' αὐτοῦ. Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει ἐν ὑπάρχον πλοῖον δέν θά συμμορφοῦται, κατὰ κανόνα, πρὸς κατώτερα, ἀπὸ προηγουμένως, ὄρια ἀπαιτήσεων ἐφαρμοζομένων ἐπὶ νέου πλοίου.

(2) Ἐπισκευαί, μετασκευαί καὶ τροποποιήσεις μείζονος χαρακτῆρος ὡς καὶ ὁ σχετικὸς πρὸς αὐτάς ἐξοπλισμὸς, δέον νά εἶναι σύμφωνοι πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις, αἵτινες ἐφαρμόζονται ἐπὶ νέου πλοίου, καθ' ὅσον ἡ Ἀρχὴ κρίνει εὐλογον καὶ πρακτικόν.

"Αρθρον 11

Ζῶναι καὶ περιοχαί

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

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

"Άρθρον 12

Καταθύθις

(1) Έντός τῶν προβλεπομένων εἰς τὰς παραγράφους (2) καὶ (3) τοῦ παρόντος Ἄρθρου, αἱ ἐπὶ τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου κανονικαὶ γραμμαὶ φορτώσεως, αἱ ἀντιστοιχοῦσαι πρὸς τὴν ἐποχὴν τοῦ ἔτους καὶ τὴν ζώνην ἢ περιοχὴν ἐνθα εὐρίσκεται τὸ πλοῖον, δὲν θὰ θυθίζωνται ὑπὸ τὸ ὕδωρ κατὰ τὸν χρόνον καθ' ὃν τὸ πλοῖον ἀνάγεται πρὸς τὸ πέλαγος, διαρκούντος τοῦ πλοῦ ἢ κατὰ τὸν κατάπλου.

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

(3) Ὄταν ἐν πλοῖον ἀναχωρῆ ἀπὸ λιμένα κείμενον ἐπὶ τινος ποταμοῦ ἢ ἐντός ἐσωτερικῶν ὑδάτων, θὰ ἐπιτρέπηται μεγαλυτέρα φόρτωσις, ἢ ὅποια θὰ εἶναι ἀνάλογος πρὸς τὸ θῆρος τῶν καυσίμων καὶ λοιπῶν ὕλικῶν ἅτινα θὰ καταναλωθῶσι κατὰ τὸν πλοῦν μεταξὺ τοῦ σημείου ἀναχωρήσεως καὶ τῆς θαλάσσης.

"Άρθρον 13

Ἐπιθεώρησις, ἐξετάσις καὶ χάραξις

Ἡ ἐπιθεώρησις, ἐξετάσις καὶ χάραξις τῶν πλοίων, εἰς ὅτι ἀφορᾷ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν παρόντων Κανονισμῶν καὶ ἡ χορήγησις τῶν ἀπαλλαγῶν, θὰ ἐνεργῶνται ὑπὸ ὀργάνων τοῦ Κράτους. Ἐν πάσῃ ὁμῶς περιπτώσει, δύναται ἢ Ἄρχὴ νὰ ἐμπιστευθῆ τὴν ἐπιθεώρησιν, ἐξετάσιν καὶ χάραξιν εἴτε εἰς ἐντεταλμένου πρὸς τοῦτο Ἐπιθεωρητάς, εἴτε εἰς Ὀργανισμούς, ἀνεγνωρισμένους παρ' αὐτῆς. Εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις ἡ ἐνδιαφερομένη Ἄρχὴ ἐγγυᾶται τὴν πληρότητα καὶ ἀριότητα τῆς ἐπιθεωρήσεως, ἐξετάσεως καὶ χαράξεως.

"Άρθρον 14

Ἀρχικαὶ καὶ περιοδικαὶ ἐπιθεωρήσεις καὶ ἐξετάσεις

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

(α) Ἐπιθεώρησιν πρὶν ἢ τὸ πλοῖον τεθῆ ἐν ὑπηρεσίᾳ, ἥτις δέον νὰ περιλαμβάνῃ πλήρη ἐπιθεώρησιν τῆς κατασκευῆς καὶ τοῦ ἐξοπλισμοῦ, καθ' ὅσον χρόνον τὸ πλοῖον καλύπτεται ὑπὸ τῆς παρούσης Συμβάσεως. Ἡ Ἐπιθεώρησις δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐξασφαλίζῃ ὅτι αἱ διατάξεις, τὸ ποῖον τοῦ ὕλικου καὶ αἱ διαστάσεις τοῦ ὕλικου συμμορφοῦνται πλήρως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(β) Περιοδικὴν Ἐπιθεώρησιν κατὰ διαστήματα καθοριζόμενα ὑπὸ τῆς Ἄρχῆς, ἀλλὰ μὴ ὑπερβαίνοντα τὰ πέντε ἔτη καὶ ἡ ὅποια δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐξασφαλίζῃ ὅτι ἡ κατασκευὴ, ὁ ἐξοπλισμὸς, αἱ διατάξεις, τὸ ποῖον ὕλικου καὶ αἱ διαστάσεις ὕλικου συμμορφοῦνται πλήρως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(γ) Περιοδικὴν Ἐπιθεώρησιν ἐντός τριῶν μηνῶν εἴτε καθ' ἑκάστην ἔτησιαν συμπλήρωσιν τῆς ἡμερομηνίας ἐκδόσεως τοῦ πιστοποιητικοῦ, πρὸς ἐξασφάλισιν ὅτι δὲν ἐγένοντο μετασκευαὶ εἰς τὸ σκάφος ἢ τὰς ὑπερκατασκευάς, αἵτινες ἤθελον ἐπηρεάσει τοὺς καθορίζοντας τὴν θέσιν τῆς γραμμῆς φορτώσεως ὑπολογισμοὺς ὡς καὶ πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς εἰς ἱκανοποιητικὴν κατάστασιν συντηρήσεως τῶν ἐξοπλισμῶν καὶ συσκευῶν διὰ :

(i) τὴν προστασίαν τῶν ἀνοιγμάτων

(ii) τὰ προφυλακτικὰ στυλῖδια

(iii) τὰ ἀνοίγματα τοῦ παραπέτου καὶ

(iv) τὰ μέσα καθόδου εἰς τὰ διαμερίσματα πληρώματος.

(2) Αι περιοδικαί επιθεωρήσεις, αι αναφερόμεναι εν παραγράφω (1) (γ) του παρόντος άρθρου δέον να όπισθογραφηθούν εις τó πιστοποιητικόν Διεθνούς Γραμμής Φορτώσεως (1966) ή εις τó πιστοποιητικόν 'Απαλλαγής Διεθνούς Γραμμής Φορτώσεως τó έκδιδόμενον εις πλοίον άπαλλασσόμενον κατά την παράγραφον (2) του άρθρου 6 τής παρούσης Συμβάσεως.

"Άρθρον 15

Τήρησις τών όρων μετά την 'Επιθεώρησιν

Μετά την συμπλήρωσιν μιáς επιθεωρήσεως κατά τó άρθρον 14, ούδεμία μεταβολή επιτρέπεται εις την κατασκευήν, έξοπλισμόν, διατάξεις, ποιόν και διαστάσεις όλικού τών όποιων έγένητο επιθεώρησις άνευ έγκρίσεως τής 'Αρχής.

"Άρθρον 16

"Έκδοσις Πιστοποιητικών

(1) Πιστοποιητικόν καλούμενον Πιστοποιητικόν Διεθνούς Γραμμής Φορτώσεως (1966), θά έκδίδεται διά πán πλοίον κατόπιν 'Επιθεωρήσεως και Χαράξεως συμφώνως πρòς την παρούσαν Σύμβασιν.

(2) Πιστοποιητικόν καλούμενον Πιστοποιητικόν 'Απαλλαγής Διεθνούς Γραμμής Φορτώσεως, θά έκδίδεται διά πán πλοίον, εις τó όποίον έχορηγήθη άπαλλαγή συμφώνως πρòς την παράγραφον (2) ή (4) του "Άρθρου 6.

(3) Τοιαύτα πιστοποιητικά θά έκδίδωνται υπό τής 'Αρχής ή υπό παντός προσώπου ή όργανισμου δεόντως ύπ' αυτής έξουσιοδοτημένων. Εις πάσαν περιπτώσιν ή 'Αρχή άναλαμβάνει πλήρη εύθύνην διά τó πιστοποιητικόν.

(4) 'Ανεξαρτήτως πάσης άλλης διατάξεως τής παρούσης Συμβάσεως, πán πιστοποιητικόν διεθνούς γραμμής φορτώσεως, όπερ εύρίσκεται εν Ισχύι καθ' όν χρόνον άρχεται ή Ισχύς τής παρούσης Συμβάσεως, διά την Κυβέρνησιν του Κράτους την σημαίαν του όποίου φέρει τó πλοίον, θά παραμείνη εν Ισχύι επί δύο έτη ή μέχρι λήξεώς του έαν λήγη πρò τής παρελεύσεως τών δύο έτών. Μετά τόν χρόνον τούτον, θά άπαιτήται Πιστοποιητικόν Διεθνούς Γραμμής Φορτώσεως (1966).

"Άρθρον 17

"Έκδοσις Πιστοποιητικού παρ' άλλης Κυβερνήσεως

(1) Συμβαλλόμενον Κράτος δύναται αίτήσει άλλου Συμβαλλομένου Κράτους, να διατάξη την επιθεώρησιν πλοίου τινός και έαν πεισθή ότι πληρούνται αι διατάξεις τής παρούσης Συμβάσεως, να προβή ή να έξουσιοδοτήση την έκδοσιν Πιστοποιητικού Διεθνούς Γραμμής Φορτώσεως (1966) διά τó πλοίον συμφώνως πρòς την παρούσαν Σύμβασιν.

(2) 'Αντίγραφον του Πιστοποιητικού, αντίγραφον τής καταρτισθείσης κατά τόν ύπολογισμόν του ύψους έξάλων έκθέσεως επιθεωρήσεως ως και αντίγραφον τών ύπολογισμών δέον να διαβιθασθούν τó ταχύτερον δυνατόν εις την αίτούσαν Κυβέρνησιν.

(3) Πιστοποιητικόν ούτως έκδιδόμενον δέον να περιέχη δήλωσιν έμφαινουσαν ότι έξεδόθη αίτήσει τής Κυβερνήσεως του Κράτους την σημαίαν του όποίου φέρει ή θά φέρη τó πλοίον και θά έχη την αύτην Ισχύν και άπολαύη τής αύτης αναγνωρίσεως ως και πιστοποιητικόν έκδιδόμενον κατά τó "Άρθρον 16.

(4) Ούδέν πιστοποιητικόν Διεθνούς Γραμμής Φορτώσεως (1966) θά έκδίδεται διά πλοίον τó όποιον φέρει την σημαίαν ενός Κράτους ή Κυβερνήσις του όποίου δέν είναι Συμβαλλομένη Κυβέρνησις.

"Άρθρον 18

Τύπος Πιστοποιητικών

(1) Πάντα τά πιστοποιητικά δέον να είναι συντεταγμένα εις την έπίσημον γλώσσαν ή γλώσσας του Κράτους υπό του όποίου έκδίδονται. 'Εάν ή χρησιμοποιουμένη γλώσσα δέν είναι ούτε ή 'Αγγλική, ούτε ή Γαλλική, τó κείμενον δέον να περιλαμβάνη μετάφρασιν εις μίαν τών ως άνω δύο γλωσσών.

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

Ἄρθρον 19

Διάρκεια ἰσχύος Πιστοποιητικῶν

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

(2) Ἐάν, μετὰ τὴν ἀναφερομένην εἰς τὴν παράγραφον (1) (β) τοῦ Ἄρθρου 14 περιοδικὴν ἐπιθεώρησιν, δὲν δύναται νά ἐκδοθῆ νέον πιστοποιητικὸν δι' ἓν πλοῖον πρὸ τῆς λήξεως τοῦ ἀρχικῶς ἐκδοθέντος πιστοποιητικοῦ, τὸ πρόσωπον ἢ ὁ Ὄργανισμός ὁ ὁποῖος ἐνήργησε τὴν ἐπιθεώρησιν δύναται νά παρατείνῃ τὴν ἰσχὺν τοῦ ἀρχικοῦ πιστοποιητικοῦ διὰ χρονικὴν περίοδον μὴ ὑπερβαίνουσαν τοὺς πέντε μῆνας. Ἡ τοιαύτη παράτασις θά ὀπισθογραφηθῆ εἰς τὸ Πιστοποιητικὸν καὶ θά χορηγῆται μόνον ὅταν δὲν ἔχουν ἐκτελεσθῆ μετασκευαὶ εἰς τὴν κατασκευὴν, ἐξοπλισμὸν, διατάξεις, ποιὸν καὶ διαστάσεις ὑλικοῦ αἵτινες ἤθελον ἐπηρεάσει τὸ ὕψος ἐξάλων τοῦ πλοίου.

(3) Πιστοποιητικὸν Διεθνούς Γραμμῆς Φορτώσεως (1966) θά ἀκυροῦται ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, ἐάν συντρέχη οἰαδήποτε τῶν κάτωθι προϋποθέσεων :

(α) Ἐχουν λάθει χώραν ὑλικαὶ μετασκευαὶ εἰς τὸ σκάφος ἢ τὰς ὑπερκατασκευάς, τοιαῦται ὥστε νά καθιστοῦν ὑποχρεωτικὸν τὸν καθορισμὸν ἠδυσμένου ὕψους ἐξάλων.

(β) Ὁ μνημονευόμενος εἰς τὴν ὑποπαραγράφον (γ) τῆς παραγράφου (1) τοῦ Ἄρθρου 14 ἐξαρτισμὸς καὶ μέσα, δὲν συντηροῦνται εἰς ἱκανοποιητικὴν κατάστασιν.

(γ) Τὸ πιστοποιητικὸν δὲν ἔχει ὀπισθογραφηθῆ, διὰ νά δεῖξη ὅτι τὸ πλοῖον ἔχει ἐπιθεωρηθῆ, ὡς προβλέπεται εἰς τὴν ὑποπαραγράφον (γ) τῆς παραγράφου (1) τοῦ Ἄρθρου 14.

(δ) Ἡ κατασκευαστικὴ ἰσχὺς τοῦ πλοίου ἔχει μειωθῆ μέχρι τοιοῦτου σημείου ὥστε τὸ πλοῖον νά κρίνεται μὴ ἀσφαλές.

(4)—(α) Ἡ διάρκεια ἰσχύος Πιστοποιητικοῦ Ἀπαλλαγῆς Διεθνούς Γραμμῆς Φορτώσεως ἐκδοθέντος ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς διὰ πλοῖον ἀπαλλαγὴν κατὰ τὴν παράγραφον (2) τοῦ Ἄρθρου 6, δὲν θά ὑπερβαίῃ τὰ πέντε ἔτη ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἐκδόσεώς του. Τοιοῦτον πιστοποιητικὸν θά ὑπόκειται εἰς τὴν διαδικασίαν τῆς ἀνανεώσεως, ὀπισθογραφῆσεως καὶ ἀκυρώσεως, ὁμοίαν πρὸς τὴν προβλεπομένην κατὰ τὸ παρὸν Ἄρθρον διὰ Πιστοποιητικὸν Διεθνούς Γραμμῆς Φορτώσεως (1966).

(β) Ἡ ἰσχὺς τοῦ Πιστοποιητικοῦ Ἀπαλλαγῆς Διεθνούς Γραμμῆς Φορτώσεως τοῦ ἐκδοθέντος διὰ πλοῖον ὅπερ ἀηλλάγη κατὰ τὴν παράγραφον (4) τοῦ Ἄρθρου 6, θά περιορισθῆ εἰς τὸ μεμονωμένον ταξίδιον, δι' ὃ ἐξεδόθη τὸ πιστοποιητικὸν τοῦτο.

(5) Πιστοποιητικὸν ἐκδιδόμενον εἰς πλοῖον ὑπὸ τινος Ἀρχῆς, θά παύσῃ νά ἰσχύῃ κατὰ τὴν ἀλλαγὴν σημαίας τοῦ πλοίου τούτου.

Ἄρθρον 20

Παραδοχὴ Πιστοποιητικῶν

Πιστοποιητικὰ ἐκδιδόμενα ὑπὸ τινος τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν, συμφῶνως πρὸς τὴν παρούσαν Σύμβασιν θά ἀναγνωρίζωνται ὑπὸ τῶν λοιπῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν καὶ θά θεωρῶνται, δι' ἀπαντας τοὺς ὑπὸ τῆς παρουσίας Συμβάσεως καλυπτομένους σκοπούς, ὡς ἔχοντα τὴν αὐτὴν ἰσχύν, ἢν καὶ τὰ πιστοποιητικὰ τὰ ἐκδιδόμενα παρ' αὐτῶν.

"Άρθρον 21

"Έλεγχος

(1) Πλοία έφωδιασμένα δια πιστοποιητικού έκδοθέντος συμφώνως προς τό "Άρθρον 16 ή τό "Άρθρον 17, υπόκεινται εις έλεγχον εις τούς λιμένας τών λοιπών Συμβαλλομένων Κρατών υπό έξουσιοδοτημένων προς τούτο υπαλλήλων τών Κρατών τούτων. Τά Συμβαλλόμενα Κράτη θά διαπιστώνουν ότι ο τοιοῦτος έλεγχος άσκειται καθ' όσον κρίνεται εύλογον και πρακτικόν, άποβλέπων εις την έξακρίθωσιν ύπάρξεως επί του πλοίου πιστοποιητικού έν ισχύϊ κατά την παρούσαν Σύμβασιν. Έάν δέν ύπάρχη έν ισχύϊ πιστοποιητικόν Διεθνούς Γραμμής Φορτώσεως (1966), ό τοιοῦτος έλεγχος θά περιορίζηται εις την έξακρίθωσιν ότι :

- (α) Τό πλοϊόν δέν είναι φορτωμένον πέραν τών υπό του πιστοποιητικού έπιτρεπομένων όρίων.
- (β) Η θέσις τής γραμμής φορτώσεως του πλοίου άνταποκρίνεται προς τό πιστοποιητικόν, και
- (γ) τό πλοϊόν δέν έχει ύποσιτή ύλικάς μετασκευάς, άναφορικώς με τά άναγραφόμενα εις τās ύποπαραγράφους (α) και (β) τής παραγράφου (3) του "Άρθρου 19, τοιαύτας ώστε να είναι εκδήλως άκατάλληλον να άναχθῆ εις τό πέλαγος χωρις κίνδυνον δια την άνθρωπίνην ζωήν.

Έάν ύπάρχη επί του πλοίου έν ισχύϊ πιστοποιητικόν "Απαλλαγής Διεθνούς Γραμμής Φορτώσεως, ό τοιοῦτος έλεγχος θά περιορίζηται εις την έξακρίθωσιν ότι τό πλοϊόν συμμορφούται προς τās έν τῷ πιστοποιητικῷ τούτῳ συνομολογηθείσας διατάξεις.

(2) Έάν, ό τοιοῦτος έλεγχος άσκήται κατά την ύποπαραγραφον (γ) τής παραγ. (1) του παρόντος "Άρθρου, θά άσκήται μόνον καθ' όσον ήθελε κριθῆ άναγκαιόν προς διαπίστωσιν ότι τό πλοϊόν δέν θά άποπλεύσῃ μέχρις ότου δυνηθῆ να άναχθῆ εις τό πέλαγος χωρις κίνδυνον δια τούς επιβάτας ή τό πλήρωμα.

(3) Έάν κατά την ένέργειαν του προβλεπομένου έν τῷ παρόντι "Άρθρω έλέγχου, γεννηθῆ ζήτημα οίασδήποτε παρεμβάσεως, ό ενεργών τόν έλεγχον υπάλληλος ύποχρεούται να ειδοποιῆ τό ταχύτερον έγγραφως τόν Πρόξενον ή τόν διπλωματικόν αντιπρόσωπον του Κράτους, την σημαϊαν του όποιου φέρει τό πλοϊόν περι τής άποφάσεως ταύτης ως και όλων τών συνθηκῶν, ύφ' ός ή τοιαύτη παρέμβασις κατέστη άναγκαϊά

"Άρθρον 22

Προνόμια

Τά εκ τής παρούσης Συμβάσεως προνόμια δέν δύνανται να είναι άπαιτητά υπέρ τινος πλοίου, εκτός εάν τούτο κέκτηται έν ισχύϊ πιστοποιητικόν έκδοθέν κατά τās διατάξεις τής Συμβάσεως.

"Άρθρον 23

"Ατυχήματα

(1) Έκάστη "Αρχή άναλαμβάνει την ύποχρέωσιν να επιλαμβάνεται άνακρίσεως επί παντός σοβαρού ναυτικού άτυχήματος έπισυμβαίνοντος εις πλοία δια τά όποια είναι υπεύθυνος και τά όποια υπόκεινται εις τās διατάξεις τής παρούσης Σύμβασεως, όταν αύτη κρίνη ότι τοιαύτη άνάκρισις δύναται να συμβάλῃ εις τόν καθορισμόν μεταβολών εις την Σύμβασιν, αίτινες θά ήτο επιθυμητόν να επενεχθοῦν.

(2) "Εκαστόν Συμβαλλόμενον Κράτος άναλαμβάνει την ύποχρέωσιν να μεταβιάζῃ εις τόν "Οργανισμόν πάσαν κατάλληλον πληροφορίαν σχετικήν προς τά συμπεράσματα τών άνακρίσεων τούτων. Ούδεμίς έκθεσις ή σύστασις του "Οργανισμού βασισομένη εις τās πληροφορίας ταύτας θά άποκαλύπτῃ την ταυτότητα ή την έθνικότητα τών περι ών πρόκειται πλοίων οὔδῃ θά καταλογίζη ή θά έπιρρίπτῃ καθ' οίονδήποτε τρόπον την ευθύνην του άτυχήματος εις πλοϊόν ή πρόσωπόν τι.

Άρθρον 24

Προϋφιστάμενοι Συνθήκαι και Συμβάσεις.

(1) Πάσα άλλη συνθήκη, σύμβασις ή συμφωνία άφορώσα θέματα σχετικά με την γραμμήν φορτώσεως, εύρισκομένη έν ισχύϊ σήμεραν μεταξύ τών Κυβερνήσεων μελών τής παρούσης Συμβάσεως θέλει εξακολουθήσει να έχη πλήρη ισχύν καθ' όλην αύτην την διάρκειαν, όσον άφορᾶ εις :

- (α) Τά πλοία, έφ' όν δέν εφαρμόζεται ή παρούσα Σύμβασις και
- (β) τά πλοία, έφ' όν εφαρμόζεται μέν ή παρούσα Σύμβασις, άλλα έπί τών ζητημάτων μόνον εκείνων διά τά όποία δέν προβλέπει αύτη ρητώς.

(2) Είς περίπτωσιν καθ' ήν αί τοιαύται συνθήκαι, συμβάσεις ή συμφωνίαι συγκρούονται πρός τάς διατάξεις τής παρούσης Συμβάσεως, αί διατάξεις τής παρούσης Συμβάσεως ύπερισχύου.

Άρθρον 25

Ειδικοί Κανόνες θεσπιζόμενοι κατόπιν Συμφωνίας

Όσάκις, κατά την παρούσαν Σύμβασιν, θεσπιζονται ειδικοί Κανόνες διά συμφωνίας μεταξύ όλων τών Συμβαλλομένων Κρατών ή μερικών έξ αύτών, οί Κανόνες ούτοι δέον να γνωστοποιώνται εις τόν Όργανισμόν ίνα ανακοινώνται εις όλα τά Συμβαλλόμενα Κράτη.

Άρθρον 26

Άνακοίνωσις Πληροφοριών

(1) Τά Συμβαλλόμενα Κράτη άναλαμβάνουν την ύποχρέωσιν να ανακοινώνουν και καταθέτουν εις τόν Όργανισμόν :

- (α) έπαρκή αριθμόν ύποδειγμάτων τών ύπ' αύτών έκδιδομένων, κατά τάς διατάξεις τής παρούσης Συμβάσεως, πιστοποιητικών πρός διανομήν εις τά Συμβαλλόμενα Κράτη
- (β) τό κείμενον τών Νόμων και Διαταγμάτων, Διαταγών, Κανονισμών και λοιπών έπί διαφόρων θεμάτων έγγραφων, άτινα έδημοσιεύθησαν έντός τών πλαισίων τών σκοπών τής παρούσης Συμβάσεως, και
- (γ) κατάλογον τών μη Κυβερνητικών Όργανισμών, οίτινες έχουν έξουσιοδοτηθή να ενεργούν διά λογαριασμόν τών κατά τόν χειρισμόν θεμάτων άφορώντων εις την γραμμήν φορτώσεως, ίνα κοινοποιηθῆ εις τά Συμβαλλόμενα Κράτη.

(2) Έκαστον Συμβαλλόμενον Κράτος συμφωνεί όπως διαθέτη εις οιονδήποτε Συμβαλλόμενον Κράτος, τη αίτήσει του, πάσαν σχετικήν πρός τάς ύπ' αύτου θεσπισθείσας διατάξεις πληροφορίαν.

Άρθρον 27

Υπογραφή, Άποδοχή και Προσχώρησις

(1) Η παρούσα Σύμβασις θέλει παραμείνει άνοικτη πρός ύπογραφήν επί τρείς μήνας από τής 5ης Άπριλίου 1966 και έν συνεχεία άνοικτη πρός προσχώρησιν.

Αί Κυβερνήσεις τών Κρατών—μελών τών Ηνωμένων Έθνών, ή οιονδήποτε έκ τών έξειδικευμένων Όργανισμών ή του Διεθνούς Όργανισμού Άτομικής Ένεργείας ή μέλη του Διεθνούς Δικαστηρίου δύνανται να προσχωρήσουν εις την Σύμβασιν, διά :

- (α) Τής ύπογραφής άνευ έπιφυλάξεως, όσον άφορᾶ εις την άποδοχήν
- (β) τής ύπογραφής μετ' έπιφυλάξεως τής άποδοχής, ακολουθούσης τής άποδοχής ή
- (γ) τής προσχωρήσεως.

(2) Η άποδοχή ή ή προσχώρησις γίνεται διά καταθέσεως έγγραφου δηλώσεως άποδοχής ή προσχωρήσεως παρά τώ Όργανισμώ, όστις όφείλει να ειδοποιή πάντα τά Κράτη, άτινα ήδη άπεδέχθησαν την Σύμβασιν ή προσεχώρησαν εις αύτην περι πάσης νέας άποδοχής ή προσχωρήσεως ώς και τής ήμερομηνίας τής λήψεως τής.

"Αρθρον 28

"Εναρξιν Ισχύος

(1) Ἡ παρούσα Σύμβασις θέλει τεθῆ ἐν ἰσχύϊ δώδεκα μῆνας μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν κατὰ τὴν ὁποίαν θὰ ἔχουν, συμφώνως πρὸς τὸ "Αρθρον 27, υπογράψει ἄνευ ἐπιφυλάξεως ὡς πρὸς τὴν ἀποδοχὴν ἢ καταθέσει ἔγγραφα ἀποδοχῆς ἢ προσχωρήσεως τοῦλάχιστον δέκα πέντε Κυβερνήσεις Κρατῶν, εἰς τὰς ὁποίας θὰ περιλαμβάνωνται ἑπτὰ Κράτη κατέχοντα ἕκαστον πλοῖα ὀλικῆς χωρητικότητος οὐχὶ μικροτέρας τοῦ ἑνὸς ἑκατομμυρίου κόρων. Ὁ Ὄργανισμὸς θέλει εἰδοποιήσει πάντα τὰ υπογράφαντα ἢ προσχωρήσαντα εἰς τὴν παρούσαν Σύμβασιν Κράτη περὶ τῆς ἡμερομηνίας, καθ' ἣν αὕτη θέλει τεθῆ ἐν ἰσχύϊ.

(2) Ἡ ἀποδοχὴ ἢ ἡ προσχωρήσις, διὰ τὰ Κράτη, τὰ ὁποία κατέθεσαν ἔγγραφον ἀποδοχῆς ἢ προσχωρήσεως εἰς τὴν παρούσαν Σύμβασιν κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ἐν παραγράφῳ (1) τοῦ παρόντος "Αρθρου μνημονευομένων δώδεκα μῶν, θὰ πραγματοποιηθῆ κατὰ τὴν ἑναρξιν ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως ἢ τρεῖς μῆνας, μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς καταθέσεως τοῦ ἔγγραφου τῆς ἀποδοχῆς ἢ προσχωρήσεως, ὁποιαδήποτε εἶναι ἡ θραδύτερα ἡμερομηνία.

(3) Προκειμένου περὶ Κρατῶν, τὰ ὁποία μετὰ τὴν ἑναρξιν ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως, κατέθεσαν ἔγγραφον ἀποδοχῆς ἢ προσχωρήσεως εἰς αὐτήν, ἢ Σύμβασις θὰ τεθῆ ἐν ἰσχύϊ τρεῖς μῆνας μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς καταθέσεως τοῦ ἔγγραφου τούτου.

(4) Μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν καθ' ἣν θὰ ἔχουν τηρηθῆ ἄπασαι αἱ ἀπαιτούμεναι προϋποθέσεις ἵνα ἐπιτευχθῆ τροποποιήσις τις εἰς τὴν ἐν ἰσχύϊ παρούσαν Σύμβασιν ἢ θὰ ἔχουν κατατεθῆ ἄπασαι αἱ κατὰ τὴν ὑποπαραγράφον (β) τῆς παραγράφου (2) τοῦ "Αρθροῦ 29 ἀποδοχαὶ ἐν περιπτώσει τροποποιήσεως δι' ὁμοθύμου ἀποδοχῆς, πᾶν κατατιθέμενον ἔγγραφον ἀποδοχῆς ἢ προσχωρήσεως θὰ θεωρῆται ὅτι ἀπευθύνεται πρὸς τὴν Σύμβασιν οὕτως τροποποιημένην.

"Αρθρον 29

Τροποποιήσεις

(1) Ἡ παρούσα Σύμβασις δύναται νὰ τροποποιηθῆ τῇ προτάσει Συμβαλλομένου τινὸς Κράτους ἀκόλουθουμένης οἰασδήποτε τῶν ἐν τῷ παρόντι "Αρθρῷ καθοριζομένων διαδικασιῶν.

(2) Τροποποιήσις δι' ὁμοθύμου ἀποδοχῆς :

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

(β) Οἰαδήποτε τοιαύτη τροποποιήσις θέλει τεθῆ ἐν ἰσχύϊ δώδεκα μῆνας μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς ἀποδοχῆς τῆς ὑφ' ὄλων τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν, ἕκτος ἔάν συμφωνηθῆ ὅπως τοῦτο συμβῆ ἐνωρίτερον. Συμβαλλόμενον Κράτος, τὸ ὁποῖον δὲν ἀνακοινῶ εἰς τὸν Ὄργανισμὸν ἀπόφασίν του περὶ ἀποδοχῆς ἢ ἀπορρίψεως τῆς τροποποιήσεως ἐντὸς τριετίας ἀπὸ τῆς πρώτης περὶ ταύτης ἀνακοινώσεως τοῦ τελευταίου, θὰ θεωρῆται ὅτι ἀπεδέχθη τὴν τροποποίησιν.

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

(3) Τροποποιήσις κατόπι ἐξετάσεως εἰς τὸν Ὄργανισμὸν :

(α) Τῇ αἰτήσει Συμβαλλομένου τινὸς Κράτους, πᾶσα ὑπ' αὐτοῦ προτεινομένη τροποποιήσις εἰς τὴν παρούσαν Σύμβασιν θὰ ἐξετάζηται εἰς τὸν Ὄργανισμὸν. Ἐάν υἱοθετηθῆ ἀπὸ τὴν πλειοψηφίαν τῶν δύο τρίτων τῶν παρόντων καὶ ψηφίζόντων μελῶν εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν Ναυτικῆς Ἀσφαλείας τοῦ Ὄργανισμοῦ, ἡ τροποποιήσις δεόν νὰ γνωστοποιηθῆ

πρός άπαντα τά Μελη του Όργανισμού και άπαντα τά Συμβαλλόμενα Κράτη τουλάχιστον έξι μήνα, πριν ή εξέτασή υπό της Συνελεύσεως του Όργανισμού.

- (β) Έάν υιοθετηθή από την πλειοψηφία των παρόντων και ψηφιζόντων μελών της Συνελεύσεως, ή τροποποιήσις δέον να γνωστοποιηθή υπό του Όργανισμού εις πάντα τά Συμβαλλόμενα Κράτη προς άποδοχήν.
- (γ) Η τοιαύτη τροποποιήσις θέλει ισχύσει δώδεκα μήνας μετά την ήμερομηνίαν καθ' ήν έγένετο άποδεκτή υπό των δύο τρίτων των Συμβαλλομένων Κρατών. Η τροποποιήσις θέλει ισχύσει δι' άπαντα τά Συμβαλλόμενα Κράτη, έξαιρέσει εκείνων τά όποια, πρό της έναρξεως της Ισχύος της, έδήλωσαν ότι δέν άποδέχονται την τροποποίησιν.
- (δ) Η Συνέλευσις, διά πλειοψηφίας των δύο τρίτων των παρόντων και ψηφιζόντων μελών, συμπεριλαμβανομένων των δύο τρίτων των παρόντων και ψηφιζόντων και έν τη Έπιτροπή Ναυτικής Άσφαλείας αντιπροσωπευομένων Κρατών δύναται να καθορίση, κατά τόν χρόνον άποδοχής της τροποποιήσεως, ότι αύτη είναι τοιαύτης σπουδαιότητος, ώστε οιοδήποτε Συμβαλλόμενον Κράτος, όπερ ήθελεν υποβάλει δήλωσιν, κατά την ύποπαράγραφον (γ) και δέν ήθελεν άποδεχθή την τροποποίησιν έντός περιόδου δώδεκα μηνών μετά την έναρξιν Ισχύος της, θέλει παύσει να συμμετέχη εις την παρούσαν Σύμβασιν, κατά την λήξιν της ρηθείσης προθεσμίας. Ό τοιοϋτος καθορισμός θα υπόκειται εις προηγουμένη άποδοχήν έκ μέρους των δύο τρίτων των Συμβαλλομένων εις την παρούσαν Σύμβασιν Κρατών.
- (ε) Οϋδέν των έν τη παραγράφω ταύτη καθοριζομένων ήθελεν έμποδίσει Συμβαλλόμενον τι Κράτος, όπερ πρώτον προέτεινε την έπιβολήν τροποποιήσεως τινος εις την παρούσαν Σύμβασιν, κατά την παρούσαν παράγραφον, από της χωρήσεως έν παντί χρόνω εις τοιαύτην έναλλακτικήν ένέργειαν, ήν ήθελε κρίνει επιθύμητην κατά τας διατάξεις των παραγράφων (2) ή (4) του παρόντος Άρθρου.

(4) Τροποποιήσις κατόπιν διασκέψεως :

- (α) Τή αίτήσει Συμβαλλομένου τινός Κράτους, έχοντος την συγκατάθεσιν τουλάχιστον του ένός τρίτου των Συμβαλλομένων Κρατών, θα συγκαληται υπό του Όργανισμού διάσκεψις των Κρατών, προς τόν σκοπόν της εξέτασεως τροποποιήσεων εις την παρούσαν Σύμβασιν.
- (β) Πάσα τροποποιήσις γενομένη άποδεκτή κατά μιαν τοιαύτην διάσκεψιν υπό της πλειοψηφίας των δύο τρίτων των έκ των Συμβαλλομένων Κρατών παρόντων και ψηφιζόντων, δέον να γνωστοποιηθή υπό του Όργανισμού εις πάντα τά Συμβαλλόμενα Κράτη προς άποδοχήν.
- (γ) Η τοιαύτη τροποποιήσις θέλει ισχύσει δώδεκα μήνας μετά την ήμερομηνίαν καθ' ήν έγένετο άποδεκτή υπό των δύο τρίτων των Συμβαλλομένων Κρατών. Η τροποποιήσις θέλει ισχύσει δι' άπαντα τά Συμβαλλόμενα Κράτη, έξαιρέσει εκείνων τά όποια, πρό της έναρξεως της Ισχύος της, έδήλωσαν ότι δέν άποδέχονται την τροποποίησιν.
- (δ) Διά πλειοψηφίας των δύο τρίτων των παρόντων και ψηφιζόντων μελών, ή συγκληθείσα κατά τας διατάξεις της ύποπαραγράφου (α) διάσκεψις δύναται να καθορίση κατά τόν χρόνον άποδοχής της τροποποιήσεως, ότι αύτη είναι τοιαύτης σπουδαιότητος, ώστε οιοδήποτε Συμβαλλόμενον Κράτος, όπερ ήθελεν υποβάλει δήλωσιν, κατά την ύποπαράγραφον (γ) και δέν ήθελεν άποδεχθή την τροποποίησιν έντός περιόδου δώδεκα μηνών μετά την έναρξιν Ισχύος της, θέλει παύσει να συμμετέχη εις την παρούσαν Σύμβασιν, κατά την λήξιν της ρηθείσης προθεσμίας.

(5) Πάσα τροποποιήσις της παρούσης Σύμβασεως γενομένη βάσει του παρόντος Άρθρου και άφορώσα την κατασκευήν του πλοίου δέον να εφαρμόζηται μόνον επί των πλοίων εκείνων των όποιων ή τρόπις έτέθη ή εύρίσκεται εις σχετικόν στάδιον κατασκευής, κατά ή μετά την ήμερομηνίαν έναρξεως Ισχύος της τροποποιήσεως ταύτης.

(6) Ὁ Ὄργανισμὸς ὀφείλει νὰ εἰδοποιῇ πάντα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη περὶ ὄλων τῶν τροποποιήσεων, αἵτινες τίθενται ἐν ἰσχύϊ κατὰ τὸ παρὸν Ἄρθρον ὡς καὶ περὶ τῆς ἡμερομηνίας ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος των.

(7) Πᾶσα ἀποδοχὴ ἢ δῆλωσις κατὰ τὸ παρὸν Ἄρθρον δέον νὰ γνωστοποιῆται γραπτῶς εἰς τὸν Ὄργανισμὸν, ὅστις θὰ γνωστοποιῇ λήψιν τῆς ἀποδοχῆς ἢ δηλώσεως πρὸς ὄλα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη.

Ἄρθρον 30

Καταγγελία

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

(2) Ἡ καταγγελία δέον νὰ γίνῃ δι' ἐγγράφου δηλώσεως ἀπευθυνομένης εἰς τὸν Ὄργανισμὸν, ὅστις ὀφείλει νὰ γνωστοποιῇ εἰς τὰ λοιπὰ Συμβαλλόμενα Κράτη τὰς λαμβανομένας καταγγελίας καὶ τὴν ἡμερομηνίαν λήψεως αὐτῶν.

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

Ἄρθρον 31

Ἀναστολή

(1) Ἐν περιπτώσει ἐχθροπραξιῶν ἢ ἄλλων ἐξαιρετικῶν περιστάσεων θιγούσων τὰ ζωτικὰ συμφέροντα Κράτους τινὸς τοῦ ὁποίου ἡ Κυβέρνησις ἔχει προσχωρήσει εἰς τὴν παροῦσαν Σύμβασιν, τὸ Κράτος τοῦτο δύναται νὰ ἀναστείλῃ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ὄλου ἢ μέρους τῆς παρούσης Συμβάσεως. Τὸ ἀναστέλλον Κράτος ὀφείλει ἀμέσως νὰ εἰδοποιήσῃ τὸν Ὄργανισμὸν περὶ τῆς τοιαύτης ἀναστολῆς.

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

(3) Τὸ ἀναστείλαν τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως Κράτος, δύναται, ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν, νὰ ἐπαναφέρῃ ταύτην· εἰδοποιοῦν ἀμέσως περὶ τούτου τὸν Ὄργανισμὸν.

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

Ἄρθρον 32

Ἐδάφη

(1)—(α) Τὰ Ἠνωμένα Ἔθνη, εἰς ἅς περιπτώσεις ἔχουσι τὴν Διοίκησιν ἐδάφους τινὸς ἢ ὅταν Συμβαλλόμενον Κράτος εἶναι ὑπεύθυνον διὰ τὰς διεθνεῖς σχέσεις ἐδάφους τινὸς, δέον ὅπως, ὅσον τὸ δυνατόν ἐνωρίτερον, συσχεθῶσι μετὰ τῆς διοικήσεως τοῦ ἔδαφους τοῦτο Ἀρχῆς, μὲ σκοπὸν τὴν ἐπέκτασιν τῆς ἐφαρμογῆς τῆς παρούσης Συμβάσεως εἰς τὸ ἔδαφος τοῦτο καὶ δύναται ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν, διὰ γραπτῆς δηλώσεως ἀπευθυνομένης εἰς τὸν Ὄργανισμὸν, νὰ δηλώσωσιν ὅτι ἡ παροῦσα Σύμβασις θέλει ἐπεκταθῆ εἰς τοιοῦτον ἔδαφος.

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

(2)—(α) Τὰ Ἠνωμένα Ἔθνη ἢ οἰονδήποτε Συμβαλλόμενον Κράτος, ἅτινα ὑπέβαλον δῆλωσιν κατὰ τὴν ὑποπαραγράφον (α) τῆς παραγράφου (1) τοῦ παρόντος Ἄρθρου, δύναται ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν μετὰ πάροδον πέντε ἐτῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας καθ' ἣν ἐπεξετάθη εἰς ἔδαφος τι ἡ ἐφαρμογὴ τῆς Συμβάσεως νὰ δηλώσωσιν γραπτῶς εἰς τὸν Ὄργανισμὸν ὅτι ἡ παροῦσα Σύμβασις θέλει παύσει νὰ ἐφαρμόζηται εἰς τὸ ἐν τῇ δηλώσει ἀναφερόμενον ἔδαφος.

(β) Ἡ παρούσα 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.

(3) Ὁ Ὄργανισμὸς ὀφείλει νὰ εἰδοποιῇ πάντα τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη περὶ τῆς ἐπεκτάσεως τῆς παρούσης Συμβάσεως εἰς οἰαδήποτε ἑδάφη, κατὰ τὴν παράγραφον (1) τοῦ παρόντος Ἄρθρου, ὡς καὶ περὶ τῆς λήξεως τῆς τοιαύτης ἐπεκτάσεως κατὰ τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (2), καθορίζων εἰς ἑκάστην περίπτωσιν, τὴν ἡμερομηνίαν ἀφ' ἧς ἡ παρούσα Σύμβασις ἔπαυσεν ἢ θέλει παύσει ἰσχύουσα.

Ἄρθρον 33

Κατάθεσις

(1) Ἡ παρούσα Σύμβασις θὰ κατατεθῇ εἰς τὸν Ὄργανισμὸν καὶ ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς τοῦ Ὄργανισμοῦ θὰ διαβιβάσῃ ἐπικυρωμένα πιστὰ ἀντίγραφα ταύτης εἰς ὅλα τὰ Προσυπογράψαντα Κράτη καὶ εἰς πᾶν ἄλλον κράτος τὸ ὁποῖον ἀποδέχεται τὴν παρούσαν Σύμβασιν.

(2) Εὐθὺς ὡς ἡ παρούσα Σύμβασις τεθῇ ἐν ἰσχύϊ θὰ καταχωρηθῇ ὑπὸ τοῦ Ὄργανισμοῦ συμφώνως πρὸς τὸ Ἄρθρον 102 τοῦ Καταστατικοῦ Χάρτου τῶν Ἠνωμένων Ἐθνῶν.

Ἄρθρον 34

Γλῶσσαι

Ἡ παρούσα Σύμβασις ἐξεδόθη εἰς ἀπλοῦν ἀντίγραφον εἰς τὴν Ἀγγλικὴν καὶ Γαλλικὴν γλῶσσαν, ἀμφοτέρων τῶν κειμένων ὄντων ἐξ ἴσου αὐθεντικῶν. Ἐπίσημοι μεταφράσεις εἰς τὴν Ρωσικὴν καὶ Ἰσπανικὴν γλῶσσαν θὰ ἐτοιμασθοῦν καὶ κατατεθοῦν ὁμοῦ μετὰ τοῦ ὑπογραφέντος πρωτοτύπου.

Εἰς πίστῳσιν τῶν ἀνωτέρω οἱ κάτωθι ὑπογεγραμμένοι, δεόντως ἐξουσιοδοτημένοι πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον ὑπὸ τῶν Κυβερνήσεών των, ὑπέγραψαν τὴν παρούσαν Σύμβασιν.

Ἐγένετο ἐν Λονδίῳ τὴν Πέμπτην Ἀπριλίου 1966.

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἀρκεντινῆς Δημοκρατίας :

H. G. MARCO

(Ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Κοινοπολιτείας τῆς Αὐστραλίας :

L. R. DOWNER

(Ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Βασιλείου τοῦ Βελγίου :

VAN DEN BOSCH

(Ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς καὶ ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν τῆς Βραζιλίας :

GEORGE A. MACIEL

(Ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Βουλγαρίας :

P. DOINOV

(Ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Καναδά :

R. R. MAGGILLIVRAY

(Ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἐπικυρώσεως)

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Κίνας :

TSING-CHANG LIU

(Ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

- Διά την Κυβέρνησιν τοῦ Βασιλείου τῆς Δανίας :
ANDERS BACHE
M. ROSELL
(Ἐπὶ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)
- Διά την Κυβέρνησιν τῆς Ὁμοσπονδιακῆς Δημοκρατίας τῆς Γερμανίας :
KARL SCHUBERT
(Ἐπὶ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)
- Διά την Κυβέρνησιν τῆς Γαλλικῆς Δημοκρατίας :
J. MORIN
(Ἐπὶ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)
- Διά την Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Γκάνας :
Y. K. QUARTEY
(Ἐπὶ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)
- Διά την Κυβέρνησιν τοῦ Βασιλείου τῆς Ἑλλάδος :
P. PAGONIS
(Ἐπὶ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)
- Διά την Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Ἰσλανδίας :
HJALMAR B. BARDARSON
(Ἐπὶ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)
- Διά την Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Ἰνδίας :
NAGENDRA SINGH
(Ἐπὶ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)
- Διά την Κυβέρνησιν τῆς Ἱρλανδίας :
M. A. HAYES
R. RODGERS
(Ἐπὶ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)
- Διά την Κυβέρνησιν τοῦ Κράτους τοῦ Ἰσραήλ :
P. MUENCH
D. PERRY
(Ἐπὶ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)
- Διά την Κυβέρνησιν τῆς Ἰταλικῆς Δημοκρατίας :
NUNZIO D'ANGELO
(Ἐπὶ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)
- Διά την Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Ἀκτῆς τοῦ Ἐλεφαντοστοῦ :
S. AKE
(Ἐπὶ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)
- Διά την Κυβέρνησιν τῆς Ἰαπωνίας :
ATSUSHI UYAMA
TERUTAKA AKUTAGAWA
(Ἐπὶ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)
- Διά την Κυβέρνησιν τοῦ Κράτους τοῦ Κουβέιτ :
A. R. HUSSAIN
(Ἐπὶ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

- Διά την Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Λιβερίας :
 J. D. LAWRENCE
 FRANCIS DENNIS
 ('Υπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)
- Διά τὴν Κυβέρνησιν τῆς Μαλαγασιανῆς Δημοκρατίας :
 JULES A. RAZAFIMBAHINY
 ('Υπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)
- Διά τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Βασιλείου τῶν Κάτω Χωρῶν :
 D. W. VAN LYNDEN
 ('Υπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)
- Διά τὴν Κυβέρνησιν τῆς Νέας Ζηλανδίας :
 T. L. MACDONALD
 ('Υπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)
- Διά τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Βασιλείου τῆς Νορβηγίας :
 ARNE SKAUG
 ('Υπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)
- Διά τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Πακιστάν :
 A. HILALY
 ('Υπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)
- Διά τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τοῦ Παναμᾶ :
 EUSEBIO A. MORALES
- Διά τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τοῦ Περοῦ :
 R. PINTO T.
- Διά τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῶν Φιλιππινῶν :
 TIBURCIO C. BAJA
 ('Υπὸ τὸν ὄρον τῆς ἐπικυρώσεως ἢ ἀποδοχῆς)
- Διά τὴν Κυβέρνησιν τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Πολωνίας :
 J. KROSKOWSKI
 ('Υπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)
- Διά τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Κορέας :
 GEN. HONKON LFE
 ('Υπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)
- Διά τὴν Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Νοτίου Ἀφρικῆς :
 R. KENNY
 E. R. BARKER
 F. J. CRONJE
 ('Υπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)
- Διά τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Ἰσπανικοῦ Κράτους :
 SANTA CRUZ
 ('Υπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διά την Κυβέρνησιν τῆς Ἑλβετικῆς Συνομοσπονδίας :

B. DE FISCHER

(Ἔπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διά την Κυβέρνησιν τοῦ Τρίνιταντ καὶ Τομπάκο :

J. A. V. HARPER

(Ἔπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διά την Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Τύνιδος :

A. BADRA

(Ἔπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διά την Κυβέρνησιν τῆς Ἐνώσεως Σοβιετικῶν Σοσιαλιστικῶν Δημοκρατιῶν :

M. SMIRNOVSKY

(Ἔπὸ τὸν ὄρον δηλώσεως σχετικῆς πρὸς τὸ Ἄρθρον 27 (i))

Διά την Κυβέρνησιν τῆς Ἠνωμένης Ἀραβικῆς Δημοκρατίας :

F. RIZK

(Ἔπὸ τὸν ὄρον ἐπικυρώσεως μετὰ τὴν δῆλωσιν :

«Ἡ Κυβέρνησις τῆς Ἠνωμένης Ἀραβικῆς Δημοκρατίας ἐγγράφει τὴν ἀκόλουθον ἐπιφύλαξιν : Οὐδέν, ἐκ τῶν καθοριζομένων ἐν τῇ παρουσίᾳ Συμβάσει, ἤθελε, καθ' οἰονδήποτε τρόπον, ἐπηρεάσει τοὺς Κανόνας καὶ Κανονισμοὺς, οἵτινες ἐξεδόθησαν ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς τῆς Διῶρυγος τοῦ Σουέζ. Ἐν περιπτώσει οἰασδήποτε συγκρούσεως μεταξὺ αὐτῶν οἱ τελευταῖοι θά ὑπερισχύουν»).

Διά την Κυβέρνησιν τοῦ Ἠνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ Βορείου Ἰρλανδίας :

GILMOUR JENKINS

BASIL EDWARD BELLAMY

R. W. BULLMORE

(Ἔπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διά την Κυβέρνησιν τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς :

E. J. ROLAND

DAVID B. BANNERMAN Jr.

(Ἔπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς)

Διά την Κυβέρνησιν τῆς Δημοκρατίας τῆς Βενεζουέλας :

MORITZ EIRIS VILLEGAS

Διά την Κυβέρνησιν τῆς Ὀμοσπονδιακῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Γιουγκοσλαβίας :

BLAZEVIC

(Ἔπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀποδοχῆς).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΠΡΟΣ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΝ ΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ

Κεφάλαιον Ι.—ΓΕΝΙΚΑ

Οί Κανονισμοί προϋποθέτουν ότι ή φύσις και ή στοιθασία του φορτίου, Ξρματος κλπ. είναι τοιαύται ώστε να εξασφαλίζεται έπαρκής ευστάθεια του πλοίου και να αποφεύγεται ή άσκησις υπερβολικών πιέσεων επί της κατασκευής.

Οί Κανονισμοί προϋποθέτουν επίσης ότι όπου υπάρχουν διεθνείς άπαιτήσεις άφορώσαι εις την ευστάθειαν ή την υποδιαίρεσιν του πλοίου, υπάρχει συμμόρφωσις προς τάς άπαιτήσεις αυτές.

Κανονισμός 1

Άντοχή Σκάφους

Η Άρχή δέον να εξασφαλίση ότι ή γενική κατασκευαστική άντοχή του σκάφους είναι έπαρκής διά τó άντιστοιχούν προς τó σημειωθέν ύψος εξάλων θύθισμα. Πλοία ναυπηγηθέντα και συντηρούμενα κατά τάς άπαιτήσεις άνεγνωρισμένου υπό της Άρχής Νηογνώμονός δύνανται να θεωρηθούν ως έχοντα έπαρκή άντοχήν.

Κανονισμός 2

Έφαρμογή

(1) Τα ύψη εξάλων πλοίων μηχανικώς προωθούμενων ή φορτηγίδων, ποταμοπλοίων ή λοιπών άνευ άνεξαρτήτου μέσου προώσεως πλοίων, θα σημειούνται κατά τάς διατάξεις των Κανονισμών 1—40 συμπεριλαμβανομένου, του παρόντος Παραρτήματος.

(2) Εις πλοία μεταφέροντα ξυλείαν επί του καταστρώματος έκτός από τó καθοριζόμενον έν παραγράφω (1) του παρόντος Κανονισμού ύψος εξάλων, δύνανται να σημειωθί και ύψος εξάλων ξυλείας κατά τάς διατάξεις των Κανονισμών 41—45 του παρόντος Παραρτήματος.

(3) Εις πλοία ιστιοφόρα, χρησιμοποιούντα τά ιστία είτε ως μοναδικόν μέσον προώσεως είτε ως συμπληρωματικόν τοιούτον ως και εις ρυμουλκά, τó ύψος εξάλων δέον να σημειούται συμφώνως προς τάς διατάξεις των Κανονισμών 1—40 συμπεριλαμβανομένου του παρόντος Παραρτήματος. Υπό της Άρχής θα καθορίζεται άπαιτήσεις τοιούτου προσθέτου ύψους εξάλων.

(4) Εις ξύλινα πλοία ή πλοία συνθέτου κατασκευής ή υλικών, την χρήσιν των όποιων έχει έγκρίνει ή Άρχή ή πλοία των όποιων τά κατασκευαστικά στοιχεία είναι τοιαύτα ώστε να καθιστούν μη εύλογόν ή μη πραγματοποιήσιμον την έφαρμογήν των διατάξεων του παρόντος Παραρτήματος, τó ύψος εξάλων θα σημειούται ως ήθελε καθορίσει ή Άρχή.

(5) Οί Κανονισμοί 10 έως 26 συμπεριλαμβανομένου του παρόντος Παραρτήματος θα εφαρμόζονται εις παν πλοίον εις τó όποιον έχει σημειωθί κατώτατον ύψος εξάλων. Μη άυστηρά τήρησις των παρουσών άπαιτήσεων δύνανται να εφαρμοσθί εις έν πλοίον εις τó όποιον έσημειώθη μεγαλύτερον του κατώτατου ύψους εξάλων υπό την προϋπόθεσιν ότι ή Άρχή ήθελε κρίνει Ικανοποιητικήν την τήρησιν των άπαιτουμένων όρων άσφαλείας.

Κανόνισμός 3

Όροι χρησιμοποιούμενοι εις τά Παραρτήματα

(1) Μήκος: Ός μήκος (L) θα λαμβάνονται τά 96 επί τοίς έκκατόν του όλικού μήκους της Ισαλου της μετρούμενης εις τά 85 επί τοίς έκκατόν του ελαχίστου πλευρικού βάθους μετρούμενου από της κατωτάτης όψεως της τρόπιδος, ή τó μήκος τó μετρούμενον από την έξωτερικήν όσιν της στείρας μέχρι του άξονος του στόρέως του πηδάλλου επί της αύτης Ισαλου, εάν τούτο είναι μεγαλύτερον. Εις πλοία σχεδιασμένα με κεκλιμένην τρόπιδα, ή Ισαλος γραμμή, έφ' ής τó μήκος τούτο μετρείται, δέον να είναι παράλληλος προς την σχεδιασθείσαι Ισαλον γραμμήν

(2) Κάθετοι : Αί πρῶραϊα καὶ πρυμναϊα κάθετοι θὰ λαμβάνωνται ὡς θάσεις διὰ τὸν καθορισμὸν τῶν πρῶραϊοῦ καὶ πρυμναϊοῦ περάτων τοῦ μήκους (L).

Ἡ πρῶραϊα κάθετος δέον νὰ συμπίπτῃ μὲ τὴν πρὸς πρῶραν πλευρὰν τῆς στείρας ἐπὶ τῆς ἰσάλου, ἐφ' ἧς ἐμετρήθη τὸ μήκος.

(3) Μέσον τοῦ πλοίου : Ὡς μέσον τοῦ πλοίου λαμβάνεται τὸ μέσον τοῦ μήκους (L).

(4) Πλάτος : Ἐκτὸς ἕαν ἄλλως ρητῶς προβλέπεται ὡς πλάτος (B) λαμβάνεται τὸ μέγιστον πλάτος τοῦ πλοίου, μετρούμενον εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου καὶ ἐπὶ τῆς ἐσωτερικῆς γραμμῆς τοῦ νομέως προκειμένου περὶ πλοίου μὲ μεταλλικὸν περιβλήμα ἢ ἐπὶ τῆς ἐξωτερικῆς ἐπιφανείας τοῦ σκάφους προκειμένου περὶ πλοίου μὲ διαφόρου ὕλικου περιβλήμα.

(5) Πλευρικὸν βάθος :

(α) Ὡς πλευρικὸν θάθος λαμβάνεται ἡ κατακόρυφος ἀπόστασις ἢ μετρούμενη εἰς τὴν πλευρὰν τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς κορυφῆς τῆς τρόπιδος μέχρι τῆς κορυφῆς τοῦ ζυγοῦ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων. Εἰς ξύλινα καὶ συνθέτου κατασκευῆς πλοῖα ἢ ἀπόστασις μετρεῖται ἀπὸ τοῦ πέρατος τῆς γλυφῆς τῆς τρόπιδος. Ὄπου τὸ κατώτερον μέρος τοῦ μέσου τομῆως τοῦ πλοίου εἶναι σχήματος κοίλου ἢ ὅπου ἔχουν τοποθετηθῆ παχέα ἐλάσματα παρὰ τὴν τρόπιδα, ἢ ἀπόστασις μετρεῖται ἀπὸ τοῦ σημείου ὅπου εὐθεῖα τις γραμμὴ συνεχιζομένη πρὸς τὸ ἐσωτερικὸν ἀπὸ τοῦ ἐπιπέδου τοῦ πυθμένου κόπτει τὴν πλευρὰν τῆς τρόπιδος.

(β) Εἰς πλοῖα ἔχοντα ἐστρογγυλευμένην ὑδρορρόην, τὸ πλευρικὸν θάθος δέον νὰ μετρηθῆ εἰς τὸ σημεῖον τῆς τομῆς τῶν ἐξωτερικῶν γραμμῶν τοῦ καταστρώματος καὶ τοῦ πλευρικοῦ ἐλασματίνου περιβλήματος, τῶν γραμμῶν τούτων προεκτεινομένων ὡς ἕαν ἡ ὑδρορρόη εἶχε σχεδιασθῆ μὲ γωνίαν.

(γ) Ὄπου τὸ κατάστρωμα ἐξάλων εἶναι κλιμακωτὸν καὶ τὸ ἀνυψωμένον τμήμα τοῦ καταστρώματος ἐκτείνεται πέραν τοῦ σημείου ὅπου δέον νὰ περατοῦται τὸ πλευρικὸν θάθος, τὸ πλευρικὸν θάθος θὰ μετρηθῆ ἐκτείνουσα γραμμῆς ἐκτετινομένης ἀπὸ τοῦ κατωτέρου τμήματος τοῦ καταστρώματος καὶ θαινούσης παραλλήλως πρὸς τὸ ἀνυψωμένον τμήμα.

(6) Βάθος διὰ τὸ ὕψος ἐξάλων (D) :

(α) Ὡς θάθος διὰ τὸ ὕψος ἐξάλων (D) λαμβάνεται τὸ πλευρικὸν θάθος εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου, πλέον τὸ πάχος τοῦ ἐλασματος τῆς ὑδρορρόης

(L—S)

εἰς τὸ κατάστρωμα ἐξάλων, ὅπου ὑπάρχει τοιοῦτον, πλέον $T \frac{L-S}{L}$ ἕαν

L

τὸ ἐκτεθειμένον κατάστρωμα ἐξάλων εἶναι ἐπικεκαλυμμένον, ὅπου T εἶναι τὸ μέσον πάχος τῆς ἐκτεθειμένης ἐπικαλύψεως, καθαρᾶς ἀπὸ ἀνοιγμάτων καταστρώματος, καὶ S εἶναι τὸ ὀλικὸν μήκος τῶν ὑπερκατασκευῶν, ὡς αὐταὶ ὀρίζονται ἐν ὑποπαραγράφῳ (10) (δ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(β) Ὡς θάθος διὰ τὸ ὕψος ἐξάλων (D) πλοίων ἐχόντων ἐστρογγυλευμένην ὑδρορρόην μὲ ἀκτίνα μεγαλυτέραν τοῦ 4 ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ πλάτους (B) ἢ ἐχόντων ἄκρα πλευρῶν ἀσυνήθους τύπου, λαμβάνεται τὸ θάθος δι' ὕψος ἐξάλων πλοίου ἔχοντος μέσον τομέα μετὰ κατακορύφων ἄκρων πλευρῶν καὶ μετὰ ζυγοῦ καταστρώματος τῆς αὐτῆς κλίσεως καὶ ἔκτασιν τοῦ τομῆως τῶν ἄκρων πλευρῶν ὁμοίαν πρὸς τὴν προβλεπομένην διὰ μέσον τομέα συνήθους τύπου.

(7) Συντελεστὴς λεπτότητος γάστρας : Ὁ συντελεστὴς λεπτότητος γάστρας δίδεται ὑπὸ τοῦ τύπου :

$$C\beta = \frac{V}{L \cdot B \cdot dI}, \text{ ὅπου } V$$

είναι ο όγκος έκτοπίσματος του θυθισμένου μέρους του πλοίου, εξαιρουμένης της εξογκώσεως άγκύρας, εις πλοϊόν μετά μεταλλικού περιβλήματος ή ο όγκος έκτοπίσματος εις την έξωτερικήν πλευράν πλοίου μετά περιβλήματος ολουδή-ποτε έτέρου ύλικού, άμφοτέρων λαμβανομένων εις πλευρικόν θυθισμα d1, και όπου d1 είναι 85 επί τοίς εκατόν του ελαχίστου πλευρικού θάθους.

(8) Ύψος έξάλων : Το σημειούμενον ύψος έξάλων είναι ή κατακορύφως μετρουμένη άπόστασις εις τό μέσον του πλοίου από την άνω θψιν της γραμμής καταστρώματος μέχρι της άνω θψεως της αντιστοίχου γραμμής φορτώσεως.

(9) Κατάστρωμα έξάλων : Ός κατάστρωμα έξάλων λαμβάνεται τό άνώ-τατον πλήρες κατάστρωμα τό έκτεθειμένον εις τόν καιρόν και την θάλασσαν, τό όποϊον έχει μόνιμα μέσα κλεισίματος τών άνοιγμάτων του έκτεθειμένου εις τόν καιρόν μέρους του και κάτωθεν του όποϊου όλα τά εις τάς πλευράς του πλοίου ύπάρχοντα άνοιγματα είναι έξωπλισμένα μέ μόνιμα μέσα ύδατοστεγούς κλεισίματος. Εις πλοϊόν έχον άσυνεχές κατάστρωμα έξάλων, ή κατωτάτη γραμμή του έκτεθειμένου καταστρώματος και ή συνέχισις της γραμμής ταύτης παραλλήλως πρός τό άνώτατον τμήμα του καταστρώματος λαμβάνεται ως κα-τάστρωμα έξάλων. Ύπό τόν όρον της άποδοχής έκ μέρους του πλοιοκτήτου και της έγκρίσεως έκ μέρους της Άρχής, έν κατώτερον κατάστρωμα δύναται νά ληφθή ως κατάστρωμα έξάλων, έφ' όσον πρόκειται περι πλήρους και μόνιμου τοιούτου, συνεχόμενου πρός πρῶραν και πρύμναν τούλάχιστον μεταξύ του χώρου του μηχανοστασίου και τών διαφραγμάτων τών στεγανών συγκρούσεως και συνεχόμενου έπίσης έγκαρσίως. Όταν τό τοιούτον κατώτερον κατάστρωμα είναι κλιμακωτόν ως κατάστρωμα έξάλων λαμβάνεται ή κατωτάτη γραμμή του καταστρώματος και ή συνέχισις της γραμμής ταύτης παραλλήλως πρός τό άνώτατον τμήμα του καταστρώματος. Όταν έν κατώτερον κατάστρωμα λαμ-βάνεται ως κατάστρωμα έξάλων, τό μέρος του σκάφους τό όποϊον έκτείνεται άνωθεν του καταστρώματος έξάλων θεωρείται ως ύπερκατασκευή καθ' όσον άφορᾶ εις την έφαρμογήν τών όρων χαράξεως και ύπολογισμού του ύψους έξά-λων. Έν τοιαύτη περιπτώσει τό ύψος έξάλων ύπολογίζεται από του καταστρώ-ματος τούτου.

(10) Ύπερκατασκευή :

(α) Ός ύπερκατασκευή λαμβάνεται πᾶσα κλειστή έκ τών άνω κατασκευή επί του καταστρώματος έξάλων, έκτεινομένη από πλευράς εις πλευράν του πλοίου ή της όποίας ή έλασματίνη πλευρά δέν ευρίσκεται έξωθεν της έλασματίνης πλευράς του περιβλήματος περισσότερον του 4 επί τοίς εκατόν του πλάτους (B). Άνωψωμένον τμήμα πρυμναίου κατα-στρώματος θεωρείται ως ύπερκατασκευή.

(β) Κεκλεισμένη ύπερκατασκευή είναι μία ύπερκατασκευή μέ :

(i) κλειστά διαφράγματα έπαρκώς ισχυράς κατασκευής.

(ii) άνοιγματα εισόδου, εάν ύπάρχουν, εις τά ως άνω διαφράγματα, ένισχυμένα διά θυρών συμμορφουμένων πρός τάς άπαιτήσεις του Κανονισμού 12.

(iii) άπαντα τά λοιπά άνοιγματα εις τάς πλευράς ή τά άκρα της ύπερκατασκευής ένισχυμένα δι' έπαρκώς στεγανών κατά τό καιρού μέσων κλεισίματος. Η γέφυρα ή τό έπίστεγον δέν θα θεωρῶνται ως κεκλεισμένα ύπερκατασκευαί έκτός εάν προ-βλέπονται ως κάθοδοι, διά τό έπιθυμοῦν νά μεταβή εις τό μηχανοστάσιον ή άλλους χώρους έργασίας πλήρῶμα, έσωτερι-κῶς τών τοιούτων ύπερκατασκευῶν έναλλακτικᾶ μέσα διαθέ-σιμα εις πᾶσαν κατάστασιν καιρού, όταν τά επί τών διαφρα-γμάτων άνοιγματα είναι κλειστά.

(γ) Ός ύψος ύπερκατασκευής τινος λαμβάνεται τό ελάχιστον κατακόρυ-φον ύψος τό μετρούμενον επί της πλευράς από της κορυφής τών ζυγῶν του καταστρώματος της ύπερκατασκευής μέχρι της κορυφής τών ζυγῶν του καταστρώματος έξάλων.

(δ) Ὡς μήκος ὑπερκατασκευῆς τινος (S) λαμβάνεται τὸ μέσον μήκος τοῦ τμήματος τῆς ὑπερκατασκευῆς τὸ ὁποῖον εὑρίσκεται ἐντὸς τοῦ μήκους (L).

(11) Πλοῖον μεθ' ἑνὸς καταστρώματος καὶ ὑπερστεγασμάτων, μὴ ἐξικνουμένων μέχρι τῶν πλευρῶν του : Ὡς τοιοῦτον θεωρεῖται πᾶν πλοῖον τὸ ὁποῖον δὲν ἔχει ὑπερκατασκευὰς ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων.

(12) Στεγανὸν εἰς καιρικές καταστάσεις : Ὁ ὄρος οὗτος σημαίνει ὅτι ὑπὸ οἰασδήποτε καιρικές καταστάσεις, ὕδωρ δὲν θὰ εἰσχωρήσῃ εἰς τὸ πλοῖον.

Κανονισμὸς 4

Γραμμὴ καταστρώματος

Ἡ Γραμμὴ καταστρώματος εἶναι μία ὀριζοντία γραμμὴ μήκους 300 χιλιοστομέτρων (12 Ἴντσων) καὶ πλάτους 25 χιλιοστομέτρων (1 Ἴντσας). Αὕτη δέον νὰ χαραχθῇ ἐφ' ἐκάστης πλευρᾶς εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου καὶ κανονικῶς ἢ ἀνωτέρα τῆς ὄψις δέον νὰ διέρχεται ἀπὸ τὸ σημεῖον ὅπου ἢ πρὸς τὰ ἔξω προέκτασις τῆς ἀνωτέρας ἐπιφανείας τοῦ καταστρώματος ἐξάλων τέμνει τὴν ἐξωτερικὴν πλευρὰν τοῦ περιθλήματος (ὡς ἀπεικονίζεται εἰς Σχῆμα 1), προβλεπομένου ὅτι ἡ γραμμὴ καταστρώματος δύναται νὰ τοποθετηθῇ κατ' ἀναλογίαν εἰς ἕτερον σταθερὸν σημεῖον ἐπὶ τοῦ πλοίου, ὑπὸ τὸν ὄρον ὅτι τὸ ὕψος ἐξάλων ἀντιστοίχως θὰ διορθωθῇ. Ἡ τοποθέτησις τοῦ κατ' ἀναλογίαν ὀριζομένου τούτου σημείου ὡς καὶ ἡ ταυτότης τοῦ καταστρώματος ἐξάλων δέον, εἰς πᾶσαν περίπτωσιν, νὰ καταχωρῶνται εἰς τὸ Πιστοποιητικὸν Διεθνούς Γραμμῆς Φορτώσεως (1966).

Κανονισμὸς 5

Σημεῖον Γραμμῆς Φορτώσεως

Τὸ σημεῖον Γραμμῆς Φορτώσεως συνίσταται ἐξ ἑνὸς δακτυλίου ἐξωτερικῆς διαμέτρου 300 χιλιοστομέτρων (12 Ἴντσων) καὶ πλάτους 25 χιλιοστομέτρων (1 Ἴντσας), ὃ ὁποῖος τέμνεται ὑπὸ ὀριζοντίας γραμμῆς μήκους 450 χιλιοστομέτρων (18 Ἴντσων) καὶ πλάτους 25 χιλιοστομέτρων (1 Ἴντσας), ἢ ἀνωτέρα ὄψις τῆς ὁποίας διέρχεται ἐκ τοῦ κέντρου τοῦ δακτυλίου. Τὸ κέντρον τοῦ δακτυλίου δέον νὰ τοποθετηθῇ εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου καὶ εἰς ἀπόστασιν, κατακορύφως μετρουμένην κάτωθεν τῆς ἀνω ὄψεως τῆς γραμμῆς καταστρώματος, ἴσην πρὸς τὸ σημειούμενον ὕψος ἐξάλων θέρους (ὡς ἀπεικονίζεται εἰς Σχῆμα 2).

Κανονισμὸς 6

Γραμμαὶ χρησιμοποιητέαι ὁμοῦ μετὰ τοῦ Σημεῖου Γραμμῆς Φορτώσεως

(1) Αἱ γραμμαὶ αἱ δεικνύουσαι τὴν σημειουμένην, συμφώνως πρὸς τοὺς παρόντας Κανονισμοὺς, γραμμὴν φορτώσεως, θὰ εἶναι ὀριζόντιαι γραμμαὶ μήκους 230 χιλιοστομέτρων (9 Ἴντσων) καὶ πλάτους 25 χιλιοστομέτρων (1 Ἴντσας) καὶ θὰ ἐκτείνωνται πρὸς πρῶραν, ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως ρητῶς ὀρίζεται, καὶ κατ' ὀρθὰς γωνίας μίαν κατακορύφου γραμμῆς πλάτους 25 χιλιοστομέτρων (1 Ἴντσας) χαρασσομένης εἰς ἀπόστασιν 540 χιλιοστομέτρων (21 Ἴντσων) πρὸς πρῶραν τοῦ κέντρου τοῦ δακτυλίου (ὡς ἀπεικονίζεται εἰς Σχῆμα 2).

(2) Αἱ ἀκόλουθοι γραμμαὶ φορτώσεως θὰ χρησιμοποιῶνται :

- (α) Ἡ Γραμμὴ Φορτώσεως θέρους, ὀριζομένη ὑπὸ τῆς ἀνω ὄψεως τῆς γραμμῆς, ἣτις διέρχεται διὰ τοῦ κέντρου τοῦ δακτυλίου καὶ διὰ γραμμῆς σημειουμένης διὰ τοῦ γράμματος S.
- (β) Ἡ Γραμμὴ Φορτώσεως Χειμῶνος, ὀριζομένη ὑπὸ τῆς ἀνω ὄψεως γραμμῆς σημειουμένης διὰ τοῦ γράμματος W.
- (γ) Ἡ Γραμμὴ Φορτώσεως Χειμῶνος Βορείου Ἀτλαντικοῦ, ὀριζομένη ὑπὸ τῆς ἀνω ὄψεως γραμμῆς σημειουμένης διὰ τῶν γραμμάτων WNA.
- (δ) Ἡ Τροπικὴ Γραμμὴ Φορτώσεως, ὀριζομένη ὑπὸ τῆς ἀνω ὄψεως γραμμῆς σημειουμένης διὰ τοῦ γράμματος T.

(ε) Ἡ Γραμμὴ Φορτώσεως εἰς γλυκὺ ὕδωρ κατὰ τὸ θέρος, ὀριζομένη ὑπὸ τῆς ἄνω ὀψεως γραμμῆς σημειουμένης διὰ τοῦ γράμματος F. Ἡ Γραμμὴ Φορτώσεως εἰς γλυκὺ ὕδωρ σημειοῦται πρὸς πρῦμναν τῆς κατακορύφου γραμμῆς. Ἡ διαφορὰ μεταξὺ τῆς Γραμμῆς Φορτώσεως εἰς γλυκὺ ὕδωρ κατὰ τὸ θέρος καὶ τῆς Γραμμῆς Φορτώσεως Θέρους, εἶναι τὸ ἐπιτρεπόμενον περιθώριον φορτώσεως καὶ ὡς πρὸς τὰς ἄλλας γραμμάς φορτώσεως.

(στ) Ἡ τροπικὴ Γραμμὴ Φορτώσεως εἰς Γλυκὺ ὕδωρ, ὀριζομένη ὑπὸ τῆς ἄνω ὀψεως γραμμῆς σημειουμένης διὰ τῶν γραμμάτων TF καὶ χαρασσομένης πρὸς πρῦμναν τῆς κατακορύφου γραμμῆς.

(3) Ἐάν σημειοῦνται ὕψη ἐξάλων ξυλείας συμφώνως πρὸς τοὺς παρόντας Κανονισμοὺς, αἱ γραμμαὶ φορτώσεως ξυλείας δεόν νὰ χαρασσῶνται ἐπιπροσθέτως τῶν κανονικῶν γραμμῶν φορτώσεως. Αἱ ὡς ἄνω γραμμαὶ θὰ εἶναι ὀριζόντιαι, μήκους 230 χιλιοστομέτρων (9 Ἴντσῶν) καὶ πλάτους 25 χιλιοστομέτρων (1 Ἴντσας) καὶ θὰ ἐκτείνωνται πρὸς πρῦμναν, ἐκτὸς ἐάν ἄλλως ρητῶς ὀρίζεται, καὶ κατ' ὀρθὰς γωνίας πρὸς μίαν κατακορύφον γραμμὴν πλάτους 25 χιλιοστομέτρων (1 Ἴντσας), χαρασσομένην εἰς ἀπόστασιν 540 χιλιοστομέτρων (21 Ἴντσῶν) πρὸς πρῦμναν τοῦ κέντρου τοῦ δακτυλλοῦ (ὡς ἀπεικονίζεται εἰς Σχῆμα 3).

(4) Αἱ ἀκόλουθοι γραμμαὶ φορτώσεως ξυλείας θὰ χρησιμοποιῶνται :

(α) Ἡ Γραμμὴ Φορτώσεως ξυλείας Θέρους, ὀριζομένη ὑπὸ τῆς ἄνω ὀψεως γραμμῆς σημειουμένης διὰ τῶν γραμμάτων LS.

(β) Ἡ Γραμμὴ Φορτώσεως Ξυλείας Χειμῶνος, ὀριζομένη ὑπὸ τῆς ἄνω ὀψεως γραμμῆς σημειουμένης διὰ τῶν γραμμάτων LW.

(γ) Ἡ Γραμμὴ Φορτώσεως Ξυλείας Χειμῶνος Βορείου Ἀτλαντικοῦ, ὀριζομένη ὑπὸ τῆς ἄνω ὀψεως γραμμῆς σημειουμένης διὰ τῶν γραμμάτων LWNA.

(δ) Ἡ Τροπικὴ Γραμμὴ Φορτώσεως Ξυλείας, ὀριζομένη ὑπὸ τῆς ἄνω ὀψεως γραμμῆς σημειουμένης διὰ τῶν γραμμάτων LT.

(ε) Ἡ Γραμμὴ Φορτώσεως Ξυλείας εἰς Γλυκὺ ὕδωρ κατὰ τὸ θέρος, ὀριζομένη ὑπὸ τῆς ἄνω ὀψεως γραμμῆς σημειουμένης διὰ τῶν γραμμάτων LF καὶ χαρασσομένης πρὸς πρῶραν τῆς κατακορύφου γραμμῆς. Ἡ διαφορὰ μεταξὺ τῆς Γραμμῆς Φορτώσεως Ξυλείας εἰς Γλυκὺ ὕδωρ κατὰ τὸ θέρος, καὶ τῆς Γραμμῆς Φορτώσεως Ξυλείας Θέρους, εἶναι τὸ ἐπιτρεπόμενον περιθώριον φορτώσεως καὶ ὡς πρὸς τὰς ἄλλας γραμμάς φορτώσεως.

(στ) Ἡ Γραμμὴ Φορτώσεως Ξυλείας εἰς Γλυκὺ ὕδωρ καὶ εἰς τὴν Τροπικὴν Ζώνην, ὀριζομένη ὑπὸ τῆς ἄνω ὀψεως γραμμῆς σημειουμένης διὰ τῶν γραμμάτων LTF καὶ χαρασσομένης πρὸς πρῶραν τῆς κατακορύφου γραμμῆς.

(5) Ὅπου τὰ χαρακτηριστικὰ πλοίου τινὸς ἢ ἡ φύσις τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ πλοίου ἢ τὰ ὄρια ναυσιπλοίας ποιοῦν ἀνεφάρμοστον οἰανδήποτε τῶν ἐποχικῶν γραμμῶν, αἱ γραμμαὶ αὗται δύνανται νὰ παραλείπωνται.

(6) Ἐν περιπτώσει καθ' ἣν εἰς ἓν πλοῖον ἔχει σημειωθῆ ὕψος ἐξάλων μεγαλύτερον τοῦ ἐλαχίστου τοιοῦτου, οὕτως ὥστε ἡ γραμμὴ φορτώσεως εἶναι κεχαραγμένη εἰς θέσιν ἀντιστοιχοῦσαν πρὸς τὴν κατωτάτην ἢ κατωτέραν τῆς κατωτάτης σημειωθείσης ἐποχιακῆς γραμμῆς φορτώσεως διὰ τὸ κατώτατον ὕψος ἐξάλων συμφώνως πρὸς τὴν παρούσαν Σύμβασιν, θὰ ἀπαιτῆται ἡ χάραξις μόνον τῆς Γραμμῆς Φορτώσεως διὰ Γλυκὺ ὕδωρ.

(7) Εἰς ἰστιοφόρα πλοῖα θὰ ἀπαιτῆται ἡ χάραξις μόνον τῆς γραμμῆς φορτώσεως εἰς Γλυκὺ ὕδωρ καὶ τῆς Γραμμῆς Φορτώσεως Χειμῶνος Βορείου Ἀτλαντικοῦ (ὡς ἀπεικονίζεται εἰς Σχῆμα 4).

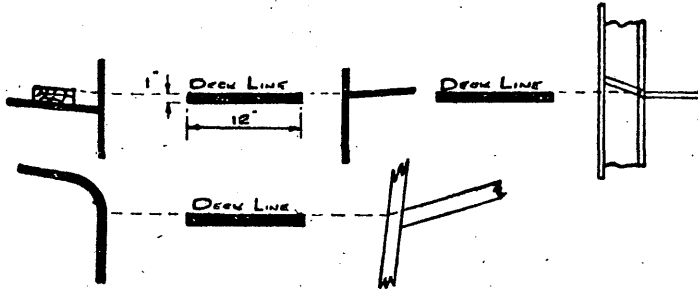


Fig. 1. Deck Line

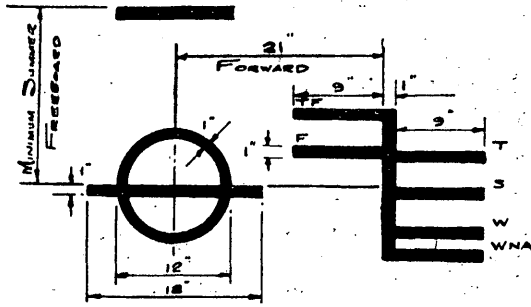


Fig. 2. Load Line Mark and lines to be used with this mark.

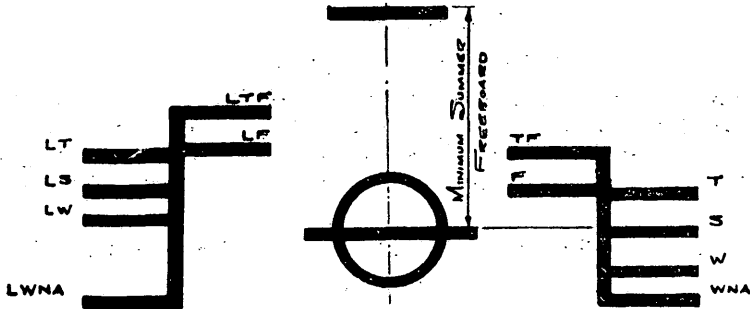


Fig. 3. Timber Load Line Mark and lines to be used with this mark

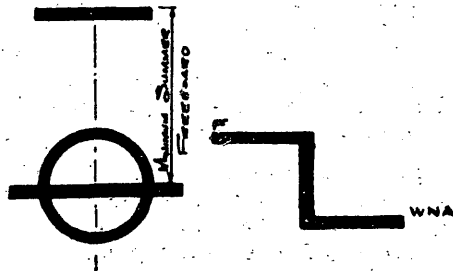


Fig. 4. Load Line Mark on sailing ships and lines to be used with this mark

(8) Ὅπου ἡ Γραμμὴ Φορτώσεως Χειμῶνος Βορείου Ἀτλαντικοῦ ταυτίζεται μετὰ τῆς Γραμμῆς Φορτώσεως Χειμῶνος, τῆς ἀντιστοιχούσης εἰς τὴν αὐτὴν κατά κόρυφον γραμμῆν. ἡ γραμμὴ φορτώσεως αὕτη θὰ σημειοῦται διὰ τοῦ γράμματος W.

(9) Πρόσθετοι γραμμαὶ φορτώσεως ἀπαιτοῦμεναι ὑπὸ ἄλλων ἐν ἰσχύϊ διεθνῶν συμβάσεων, δύνανται νὰ χαράσσωνται κατ' ὀρθὰς γωνίας ἐπὶ καὶ πρὸς πρῶμναν τῆς καθοριζομένης ἐν παραγράφῳ (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ κατακόρυφου γραμμῆς.

Κανονισμός 7

Χαρακτηριστικά τῆς Σημειούσης Ἀρχῆς

Τὰ χαρακτηριστικά τῆς Ἀρχῆς, ὑπὸ τῆς ὁποίας σημειοῦνται αἱ Γραμμαὶ Φορτώσεως, δύνανται νὰ χαράσσωνται κατὰ μῆκος τοῦ δακτυλίου τῆς γραμμῆς φορτώσεως ὑπεράνω τῆς ὀριζοντίας γραμμῆς ἣτις διέρχεται διὰ μέσου τοῦ κέντρου τοῦ δακτυλίου ἢ ἄνωθεν καὶ κάτωθεν αὐτῆς. Τὰ χαρακτηριστικά ταῦτα δεόν νὰ συνίστανται ἐξ οὐχὶ περισσοτέρων τῶν τεσσάρων ἀρχικῶν γραμμάτων, ἵνα προσδιορίζωσι τὸ ὄνομα τῆς Ἀρχῆς. Ἐκαστον τούτων δεόν, κατὰ προσέγγισιν νὰ εἶναι ὕψους 115 χιλιοστομέτρων (4½ Ἴντσῶν) καὶ πλάτους 75 χιλιοστομέτρων (3 Ἴντσῶν).

Κανονισμός 8

Λεπτομέρειαι Χαράξεως

Ὁ δακτύλιος, αἱ γραμμαὶ καὶ τὰ γράμματα θὰ χρωματίζωνται λευκά ἢ κίτρινα ἐπὶ ἐπιφανείας χρώματος σκοτεινοῦ ἢ μέλανα ἐπὶ ἐπιφανείας χρώματος φωτεινοῦ. Δεόν ἐπίσης, καὶ ἐφ' ὅσον ἡ Ἀρχὴ ἤθελε κρίνει ἱκανοποιητικόν, νὰ χαράσσωνται ἐπὶ τῶν πλευρῶν τῶν πλοίων κατὰ τρόπον μόνιμον. Τὰ σημεῖα δεόν νὰ εἶναι πλήρως ὁρατὰ καί, ἐάν ἀπαιτῆται, δεόν ὅπως ληφθῶσιν εἰδικὰ μέτρα πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτόν.

Κανονισμός 9

Ἐπαλήθευσις τῶν Σημείων

Πιστοποιητικὸν Διεθνoῦς Γραμμῆς Φορτώσεως (1966) δὲν θὰ χορηγῆται εἰς πλοῖον τι μέχρι ὅτου ἀξιωματικὸς ἢ ἐπιθεωρητῆς, ἐνεργῶν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Ἀρθροῦ 13 τῆς παρούσης Συμβάσεως, πιστοποίησιν ὅτι ἡ σημασις ἐχαράχθη ἀκριβῶς καὶ μόνιμως εἰς τὰς πλευράς τοῦ πλοίου.

Κεφάλαιον II.—ΣΥΝΘΗΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΥ ΥΨΟΥΣ ΕΞΑΛΩΝ

Κανονισμός 10

Πληροφορίαι δοτέαι εἰς τὸν πλοίαρχον

(1) Ὁ πλοίαρχος παντὸς νέου πλοίου δεόν νὰ ἐνημερωθῆ δι' ἐπαρκῶν πληροφοριῶν, καθ' οἷονδήποτε ἐγκεκριμένον τύπον, αἵτινες θὰ καταστήσωσιν αὐτὸν ἱκανὸν πρὸς ρύθμισιν τῆς φορτώσεως καὶ ἐρματισμοῦ τοῦ πλοίου του κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε νὰ ἀποφύγῃ τὴν δημιουργίαν οἰωνδήποτε ἀνεπιτρεπτῶν πιέσεων εἰς τὴν κατασκευὴν τοῦ πλοίου, προβλεπομένου ὅτι ἡ ἀπαιτήσις αὕτη δὲν θὰ ἀπαιτῆται νὰ ἐφαρμόζηται εἰς εἰδικὸν μῆκος, σχέδιον ἢ κλάσιν πλοίου ἐφ' ὅσον ἡ Ἀρχὴ ἤθελε κρίνει τοῦτο μὴ ἀναγκαῖον.

(2) Ὁ πλοίαρχος παντὸς νέου πλοίου, διὰ τὸ ὁποῖον δὲν ἔχουν εἰσέτι προβλεφθῆ αἱ περὶ εὐστάθειας διατάξεις μιᾶς ἐν ἰσχύϊ διεθνoῦς συμβάσεως περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσῃ, δεόν νὰ ἐνημερωθῆ δι' ἐπαρκῶν πληροφοριῶν, καθ' οἷονδήποτε ἐγκεκριμένον τύπον, αἵτινες θὰ ἠδύναντο νὰ χρησιμεύσωσιν αὐτῷ εἰς θέματα ἀφορῶντα εἰς τὴν εὐστάθειαν τοῦ πλοίου ὅσο ποικίλας καταστάσεις ὑπηρεσίας. Ἀντίγραφον τούτων δεόν νὰ χορηγηθῆ εἰς τὴν Ἀρχὴν.

Κανονισμός 11

"Άκρα διαφραγμάτων τῶν Ὑπερκατασκευῶν

Τὰ διαφράγματα εἰς τὰ ἐκτεθειμένα ἄκρα τῶν κεκλεισμένων ὑπερκατασκευῶν δέον νὰ εἶναι ἐπαρκῶς ἰσχυρᾶς κατασκευῆς καὶ νὰ κριθῶσιν ὡς ἱκανοποιούντα τὰς ἀπαιτήσεις τῆς Ἀρχῆς.

Κανονισμός 12

Θύραι

(1) Ἄπαντα τὰ ἐπὶ τῶν διαφραγμάτων ἀνοίγματα εἰσόδου εἰς τὰ ἄκρα τῶν κεκλεισμένων ὑπερκατασκευῶν δέον νὰ εἶναι ἐνισχυμένα διὰ θυρῶν ἐκ χάλυθος ἢ ἄλλου ἰσοδύναμου ὕλικου, μονίμως καὶ ἰσχυρῶς προσηρμοσμένων ἐπὶ τοῦ διαφράγματος καὶ οὕτω πῶς πλαισιωμένων, ἐνισχυμένων καὶ ἐξωπλισμένων ὥστε ἡ ὅλη κατασκευὴ νὰ εἶναι ἰσοδύναμου ἀντοχῆς πρὸς ἀδιαπέραστον διάφραγμα καὶ στεγανὴ κατὰ τοῦ καιροῦ, ὅταν εἶναι κεκλεισμένη. Τὰ μέσα πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς στεγανότητος εἰς τὸν καιρὸν τῶν θυρῶν τούτων συνίσταται εἰς παρεμβύσματα καὶ συσκευὰς ζυγοδόκης ἢ ἄλλα ἰσοδύναμα μέσα καὶ δέον νὰ εἶναι μονίμως προσηρμοσμένα ἐπὶ τοῦ διαφράγματος ἢ ἐπ' αὐτῶν τούτων θυρῶν, αἱ δὲ θύραι δέον νὰ εἶναι οὕτως πῶς κατασκευασμένοι ὥστε νὰ δύνανται νὰ χρησιμοποιηθοῦν ἀπὸ ἀμφοτέρας τὰς πλευρὰς τοῦ διαφράγματος.

(2) Ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως προβλέπεται εἰς τοὺς παρόντας Κανονισμοὺς τὸ ὕψος τῶν δρυφράκτων τῶν ἐπὶ τῶν διαφραγμάτων ἀνοιγμάτων εἰσόδου εἰς τὰ ἄκρα τῶν κεκλεισμένων ὑπερκατασκευῶν δέον νὰ εἶναι τοῦλάχιστον 380 χιλιοστόμετρα (15 Ἴντσες) ὑπεράνω τοῦ καταστρώματος.

Κανονισμός 13

Θέσις τῶν Ἀνοιγμάτων κυτῶν, θυρῶν καὶ ἐξαεριστήρων

Πρὸς τὸν σκοπὸν τῶν Κανονισμῶν, δύο θέσεις τῶν ἀνοιγμάτων κυτῶν, θυρῶν καὶ ἐξαεριστήρων καθορίζονται ὡς ἀκολούθως :

Θέσις 1.—Ἐπὶ ἐκτεθειμένου καταστρώματος καὶ ἐξάλων καὶ ἀνυψωμένου πρυμναίου τμήματος κυρίου καταστρώματος καὶ ἐπὶ ἐκτεθειμένων καταστρωμάτων ὑπερκατασκευῶν, κατασκευασθεισῶν ἔμπροσθεν σημείου ἀπέχοντος ἀπὸ τῆς πρῶταιας καθέτου ἀπόστασιν ἴσην πρὸς τὸ ἔν τέταρτον τοῦ μήκους τοῦ πλοίου.

Θέσις 2.—Ἐπὶ ἐκτεθειμένων καταστρωμάτων ὑπερκατασκευῶν κειμένων πρῶμνηθεν τῆς πρῶταιας καθέτου εἰς ἀπόστασιν ἴσην πρὸς τὸ ἔν τέταρτον τοῦ μήκους τοῦ πλοίου.

Κανονισμός 14

Ἀνοίγματα Καταστρώματος διὰ φορτίον καὶ λοιποὺς σκοποὺς

(1) Ἡ κατασκευὴ καὶ τὰ μέσα ἐξασφαλίσεως τῆς στεγανότητος κατὰ τοῦ καιροῦ τῶν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἀνοιγμάτων διὰ τὸ φορτίον καὶ λοιποὺς σκοποὺς εἰς τὰς θέσεις 1 καὶ 2 δέον νὰ εἶναι ἰσοδύναμα τοῦλάχιστον πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Κανονισμῶν 15 καὶ 16 τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(2) Παραπετάσματα καὶ καλύμματα στομίων κυτῶν εἰς ἐκτεθειμένα ἀνοίγματα κείμενα ἐπὶ καταστρωμάτων ὑπεράνω τοῦ καταστρώματος τῆς ὑπερκατασκευῆς δέον νὰ συμμορφοῦνται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς Ἀρχῆς.

Κανονισμός 15

Ἀνοίγματα κυτῶν σφραγιζόμενα διὰ φορητῶν καλυμμάτων καὶ ἀσφαλιζόμενα στεγανῶς κατὰ τοῦ καιροῦ δι' ὀθονίων καλυμμάτων καὶ ραβδίων συσκευῶν Παραπετάσματα στομίων κυτῶν

(1) Τὰ παραπετάσματα τῶν σφραγιζομένων διὰ φορητῶν καλυμμάτων στομίων κυτῶν, τῶν ἀσφαλιζομένων στεγανῶς κατὰ τοῦ καιροῦ δι' ὀθονίων καλυμμάτων καὶ ραβδίων συσκευῶν δέον νὰ εἶναι οὐσιώδους κατασκευῆς, τὸ δὲ ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα ὕψος τῶν δέον τοῦλάχιστον, νὰ εἶναι :

600 χιλιοστόμετρα (23½ Ἴντσαι) προκειμένου περὶ τῆς θέσεως 1.

450 χιλιοστόμετρα (17½ Ἴντσαι) προκειμένου περὶ τῆς θέσεως 2.

Καλύμματα Στομιών Κυτῶν

(2) Τὸ πλάτος ἐκάστης τριβομείης ἐπιφανείας ἐδράνων τῶν καλυμμάτων τῶν στομιῶν τῶν κυτῶν δεῖσι νὰ εἶναι τοῦλάχιστον 65 χιλιοστόμετρα ($2\frac{1}{2}$ Ἴντσαι).

(3) Ὅπου τὰ καλύμματα εἶναι ξυλίνης κατασκευῆς, τὸ πάχος τῶν δέον νὰ εἶναι τοῦλάχιστον 60 χιλιοστομέτρων ($2\frac{3}{8}$ Ἴντσῶν) ἐν συνδυασμῶ πρὸς ράβδον οὐχὶ μεγαλύτεραν τοῦ 1,5 μέτρου (4,9 ποδῶν).

(4) Ὅπου τὰ καλύμματα εἶναι κατεσκευασμένα ἐξ ἡμισκλήρου χάλυθος, ἡ ἀντοχὴ τῶν δέον νὰ ὑπολογίζηται μὲ συνολικὸν φορτίον οὐχὶ ἐλαφρότερον τῶν 1,75 μετρικῶν τόννων κατὰ τετραγωνικὸν μέτρον (358 Pounds κατὰ τετραγωνικὸν πόδα), προκειμένου περὶ στομιῶν κυτῶν εἰς θέσιν 1, καὶ οὐχὶ ἐλαφρότερον τῶν 1,30 μετρικῶν τόννων κατὰ τετραγωνικὸν μέτρον (266 Pounds κατὰ τετραγωνικὸν πόδα), προκειμένου περὶ στομιῶν κυτῶν εἰς θέσιν 2. Τὸ ἀποτέλεσμα τῆς μεγίστης, κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον, ὑπολογισθείσης πιέσεως καὶ ὁ συντελεστής 4,25 δέον νὰ μὴ ὑπερβαίνουν τὸ κατώτατον ὄριον τῆς ἐλαχίστης ἀντοχῆς τοῦ ὕλικου. Θὰ εἶναι οὕτω πως σχεδιασμένα, ὥστε νὰ περιορίζουν, ὑπὸ τὸ βάρος τῶν ἀνωτέρω φορτίων, τὴν ἐπὶ τῆς ράβδου κάμψιν εἰς ὄριον οὐχὶ πέραν τοῦ 0.0028.

(5) Τὰ συνολικὰ θάρη ἐπὶ τῶν στομιῶν τῶν κυτῶν εἰς θέσιν 1 δύνανται νὰ μειωθοῦν εἰς 1 μετρικὸν τόννον κατὰ τετραγωνικὸν μέτρον (205 Pounds κατὰ τετραγωνικὸν πόδα) διὰ πλοῖα μήκους 24 μέτρων (79 ποδῶν). Ταῦτα δέον νὰ εἶναι οὐχὶ ἐλαφρότερα τῶν 1,75 μετρικῶν τόννων κατὰ τετραγωνικὸν μέτρον (358 Pounds κατὰ τετραγωνικὸν πόδα) διὰ πλοῖα μήκους 100 μέτρων (328 ποδῶν). Τὰ ἀντίστοιχα θάρη ἐπὶ τῶν στομιῶν τῶν κυτῶν εἰς θέσιν 2 δύνανται νὰ μειωθοῦν εἰς 0,75 μετρικοὺς τόννους κατὰ τετραγωνικὸν μέτρον (154 Pounds κατὰ τετραγωνικὸν πόδα) καὶ 1,30 μετρικοὺς τόννους κατὰ τετραγωνικὸν μέτρον (266 Pounds κατὰ τετραγωνικὸν πόδα) ἀντιστοίχως. Εἰς τὰς λοιπὰς περιπτώσεις αἱ τιμαὶ δι' ἐνδιάμεσα μήκη θὰ δίδονται διὰ παρεμβολῆς.

Φορητὰ ζυγὰ

(6) Ὅπου φορητὰ ζυγὰ, χρησιμοποιούμενα πρὸς ὑποστήριξιν τῶν καλυμμάτων τῶν στομιῶν τῶν κυτῶν, εἶναι κατεσκευασμένα ἐξ ἡμισκλήρου χάλυθος, ἡ ἀντοχὴ τῶν δέον νὰ ὑπολογίζηται μὲ συνολικὰ θάρη οὐχὶ ἐλαφρότερα τῶν 1,75 μετρικῶν τόννων κατὰ τετραγωνικὸν μέτρον (358 Pounds κατὰ τετραγωνικὸν πόδα), προκειμένου περὶ στομιῶν κυτῶν εἰς θέσιν 1 καὶ οὐχὶ ἐλαφρότερα τῶν 1,30 μετρικῶν τόννων κατὰ τετραγωνικὸν μέτρον (266 Pounds κατὰ τετραγωνικὸν πόδα) προκειμένου περὶ στομιῶν κυτῶν εἰς θέσιν 2. Τὸ ἀποτέλεσμα τῆς οὕτω ὑπολογιζομένης μεγίστης πιέσεως καὶ ὁ συντελεστής 5 δέον νὰ μὴ ὑπερβαίνουν τὸ κατώτατον ὄριον τῆς ἐλαχίστης ἀντοχῆς τοῦ ὕλικου. Θὰ εἶναι οὕτω πως σχεδιασμένα, ὥστε νὰ περιορίζουν, ὑπὸ τὸ βάρος τῶν ἀνωτέρω φορτίων, τὴν ἐπὶ τῆς ράβδου κάμψιν εἰς ὄριον οὐχὶ πέραν τοῦ 0.0022. Διὰ πλοῖα μήκους οὐχὶ μεγαλύτερου τῶν 100 μέτρων (328 ποδῶν), αἱ ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (5) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θὰ εἶναι ἐφαρμόσιμοι.

Μεταλλικὰ καλύμματα κυτῶν

(7) Ὅπου μεταλλικὰ καλύμματα κυτῶν, χρησιμοποιούμενα ἀντὶ φορητῶν ζυγῶν καὶ καλυμμάτων, εἶναι κατεσκευασμένα ἐξ ἡμισκλήρου χάλυθος, ἡ ἀντοχὴ τῶν δέον νὰ ὑπολογίζηται μὲ τὰ διδόμενα, ἐν παραγράφῳ (4) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, θάρη καὶ τὸ ἀποτέλεσμα τῆς οὕτω ὑπολογιζομένης μεγίστης ἀντοχῆς καὶ ὁ συντελεστής 5 δέον νὰ μὴ ὑπερβαίνουν τὸ κατώτατον ὄριον τῆς ἐλαχίστης ἀντοχῆς τοῦ ὕλικου. Θὰ εἶναι οὕτω πως σχεδιασμένα, ὥστε νὰ περιορίζουν, τὴν ἐπὶ τῆς ράβδου κάμψιν εἰς ὄριον οὐχὶ πέραν τοῦ 0.0022. Τὸ πάχος τῶν ἐλασμάτων ἐξ ἡμισκλήρου χάλυθος, τῶν σχηματιζόντων τὰς κορυφὰς τῶν καλυμμάτων, δέον νὰ μὴ εἶναι μικρότερον τοῦ ἐνὸς ἐπὶ ἑκατὸν τῆς ἀραιώσεως τῶν ἐνισχυτικῶν γωνιῶν ἢ τῶν 6 χιλιοστομέτρων (0,24 Ἴντσῶν), ἐὰν αὕτη εἶναι μεγαλύτερα. Διὰ πλοῖα μήκους οὐχὶ μεγαλύτερου τῶν 100 μέτρων (328 ποδῶν), αἱ ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (5) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, εἶναι ἐφαρμόσιμοι.

(8) Ἡ ἀντοχή καὶ σκληρότης τῶν καλυμμάτων τῶν κατεσκευασμένων ἐξ ὕλικῶν διαφόρων τοῦ ἡμισκληροῦ χάλυθος, δέον, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς, νὰ εἶναι ἰσοδύναμοι πρὸς τὰς τοιαύτας τοῦ ἡμισκληροῦ χάλυθος.

Ὑποδοχαὶ ἢ ὑπόβαθρα

(9) Ὑποδοχαὶ ἢ ὑπόβαθρα διὰ φορητὰ ζυγὰ δέον νὰ εἶναι οὐσιώδους κατασκευῆς. Δέον ἐπίσης νὰ προβλέπωνται μέσα διὰ τὴν κατάλληλον ἐφαρμογὴν καὶ ἀσφάλισιν τῶν ζυγῶν. Ὅπου χρησιμοποιοῦνται κυλιόμενοι τύποι ζυγῶν, ἢ τοποθέτησις δέον νὰ ἐξασφαλίζῃ ὅτι τὰ ζυγὰ θὰ παραμένουν κανονικῶς εἰς τὴν θέσιν των, ὅταν τὸ στόμιον τοῦ κύτους εἶναι κλειστόν.

Τύλοι

(10) Τύλοι δέον νὰ τοποθετῶνται κατάλληλοι πρὸς ὑποδοχὴν τῶν ἄκρων τῶν σφηνῶν. Ὅσοι δέον νὰ εἶναι πλάτους τοῦλάχιστον 65 χιλιοστομέτρων (2½ Ἴντσων) καὶ τὰ κέντρα των νὰ ἀπέχωσιν ἀλλήλων οὐχὶ πλέον τῶν 600 χιλιοστομέτρων (23½ Ἴντσων). Οἱ κατὰ μῆκος ἐκάστης πλευρᾶς ἢ ἄκρου τύλοι δέον νὰ μὴν ἀπέχουν πλέον τῶν 150 χιλιοστομέτρων (6 Ἴντσων) ἀπὸ τὰς γωνίας τοῦ στομίου.

Ράβδοι καὶ Σφήνες

(11) Αἱ ράβδοι καὶ αἱ σφήνες δέον νὰ ὄσιν ἐπαρκεῖς καὶ εἰς καλὴν κατάστασιν. Αἱ σφήνες δέον νὰ ὄσιν ἐκ σκληροῦ ξύλου ἢ ἄλλου ἰσοδυνάμου ὕλικου, καὶ νὰ καταλήγωσιν εἰς ἄκρα κωνικά οὐχὶ πλέον τοῦ 1 πρὸς 6, πάχους δὲ εἰς τὰς κορυφὰς οὐχὶ μικροτέρου τῶν 13 χιλιοστομέτρων (½ Ἴντσας).

Ὅθονινα καλύμματα

(12) Τοῦλάχιστον δύο στρώματα ὀθονίνων καλυμμάτων εἰς καλὴν κατάστασιν δέον νὰ ὑπάρχουν δι' ἕκαστον στόμιον κύτους εἰς θέσιν 1 ἢ 2. Τὰ ὀθόνινα καλύμματα δέον νὰ εἶναι ὕδατοστεγῆ καὶ πλήρους ἀντοχῆς. Ἐπίσης κατεσκευασμένα ἐξ ὕλικου τοῦλάχιστον ἐνὸς ἐγκεκριμένου τύπου ὡς πρὸς τὸ θῆρος καὶ τὴν ποιότητα.

Ἀσφάλεια τῶν Καλυμμάτων τῶν Στομίων Κυτῶν

(13) Δι' ἅπαντα τὰ στόμια κυτῶν εἰς θέσιν 1 ἢ 2 δέον νὰ ὑπάρχουν χαλύβδινα ράβδοι ἢ ἕτερα ἰσοδύναμα μέσα, ἐπὶ τῶ τέλει τῆς ἐπαρκούς καὶ ἀνεξαρτήτου ἀσφαλείας ἐκάστου τομέως τῶν καλυμμάτων τῶν στομίων κυτῶν, μετὰ τὴν ἐπικάλυψιν τούτων διὰ τῶν ὀθονίνων καλυμμάτων. Καλύμματα στομίων κυτῶν μῆκους μεγαλυτέρου τῶν 1.5 μέτρων (4.9 ποδῶν) δέον νὰ ἀσφαλίζωνται ὑπὸ, τοῦλάχιστον δύο, τοιοῦτων ἀσφαλιστικῶν κατασκευασμάτων.

Κανονισμός 16

Στόμια κυτῶν σφραγιζόμενα ὑπὸ στεγανῶν εἰς τὸν καιρὸν καλυμμάτων (ἐκ χάλυθος ἢ ἄλλου ἰσοδυνάμου ὕλικου) ἐνίσχυμένων με σχοινία καὶ κοχλιωτὰς συσκευὰς

Παραπετάσματα στομίων κυτῶν

(1) Εἰς τὰς θέσεις 1 καὶ 2 τὸ ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα ὕψος τῶν παραπετασμάτων τῶν στομίων κυτῶν, τῶν ἐνίσχυμένων, διὰ στεγανῶν εἰς τὸν καιρὸν, καλυμμάτων στομίων ἐκ χάλυθος ἢ ἄλλου ἰσοδυνάμου ὕλικου καὶ ἐνίσχυμένων διὰ σχοινίων καὶ κοχλιωτῶν συσκευῶν δέον νὰ εἶναι ὡς προδιαγράφεται εἰς τὸν Κανονισμόν 15(1). Τὸ ὕψος τῶν τοιοῦτων παραπετασμάτων δύναται νὰ μειωθῇ ἢ τὰ παραπετάσματα τελειῶς νὰ παραλειφθῶσι, ἐν ἡ περιπτώσει ἢ Ἀρχῆ ἤθελεν ἱκανοποιηθῆ ὅτι ἡ ἀσφάλεια τοῦ πλοίου δὲν θὰ ἐκτεθῇ εἰς κίνδυνον ὑφ' οἰανδήποτε καιρικὴν κατάστασιν. Ὅπου προβλέπονται παραπετάσματα, ταῦτα δέον νὰ εἶναι οὐσιώδους κατασκευῆς.

Καλύμματα στεγανὰ εἰς τὸν καιρὸν

(2) Ὅπου καλύμματα στεγανὰ εἰς τὸν καιρὸν, εἶναι κατεσκευασμένα ἐξ ἡμισκληροῦ χάλυθος, ἢ ἀντοχῆ των δέον νὰ ὑπολογίζηται με συνολικὰ θῆρη οὐχὶ ἐλαφρότερα τῶν 1.75 μετρικῶν τόννων κατὰ τετραγωνικὸν μέτρον (358 Pounds κατὰ τετραγωνικὸν πόδα) προκειμένου περὶ στομίων κυτῶν εἰς θέσιν 1, καὶ οὐχὶ ἐλαφρότερα τῶν 1.30 μετρικῶν τόννων κατὰ τετραγωνικὸν μέτρον (266 Pounds κατὰ τετραγωνικὸν πόδα) προκειμένου περὶ στομίων κυτῶν εἰς θέσιν 2. Τὸ ἀποτέλεσμα τῆς αὐτῆς ὑπολογισμένης μεγίστης πίεσεως καὶ ὁ συντελε-

στης 4.25 δέον να μην υπερβαινουν το κατώτατον όριον της ελαχίστης άντοχής του ύλικού. Θα είναι ούτω πως σχεδιασμένα, ώστε να περιορίζουν, υπό το βάρος των άνωτέρω φορτίων, την επί της ράβδου κάμψιν εις όριον ουχι πέραν του 0.0028. Το πάχος των έξ ημισκλήρου χάλυθος ελασμάτων, των σχηματιζόντων τας κορυφάς των καλυμμάτων δέον να μην είναι μικρότερον του ενός επί τοις εκατόν της άραιώσεως των ένισχυτικών γωνιών ή των 6 χιλιοστομέτρων (0.24 ίντσών), εάν αύτη είναι μεγαλύτερα. Διά πλοία μήκους ουχι μεγαλύτερου των 100 μέτρων (328 ποδών), αι διατάξεις του Κανονισμού 15 (5) είναι εφαρμόσιμοι.

(3) Η άντοχή και η σκληρότης των καλυμμάτων των κατεσκευασμένων έξ ύλικών διαφόρων του ημισκλήρου χάλυθος, δέον, κατά την κρίσιν της Αρχής, να είναι ίσοδύναμοι προς τας τοιαύτας του ημισκλήρου χάλυθος. Μέσα έξασφαλίζοντα στεγανότητα εις τον καιρόν

(4) Τα προς έξασφάλισιν και διατήρησιν της στεγανότητος εις τον καιρόν μέσα, δέον να ώσιν τοιαύτα ώστε να Ικανοποιώσι τας άπαιτήσεις της Αρχής. Αί διατάξεις δέον να έξασφαλίζουν ότι η στεγανότης θα διατηρηθῆ ύφ' οίανδήποτε καιρικὴν κατάστασιν και προς τον σκοπόν τουτόν δέον να άπαιτώνται δοκιμαί προς διαπίστωσιν της στεγανότητος κατά την άρχικὴν έπιθεώρησιν ως έπίσης και κατά τας περιδικάς έπιθεώρησεις και τας έτησίως τοιαύτας ή κατά συχνότερα χρονικά διαστήματα.

Κανονισμός 17

Άνοιγματα εις τον χώρον Μηχανοστασίου

(1) Άνοιγματα εις τον χώρον του μηχανοστασίου εις θέσιν 1 ή 2, δέον να φέρουν κατάλληλον πλαίσιον και να περικλείωνται έπαρκώς διά χαλυβδίνων διαφραγμάτων πλήρους άντοχής. Όπου τα διαφράγματα δέν προστατεύονται έξ άλλων κατασκευών, η άντοχή των δέον να λαμβάνηται ειδικώς ύπ' όψιν. Άνοιγματα εισόδου εις τοιαύτα διαφράγματα δέον να ένισχύωνται διά θυρών πληρουσών τας άπαιτήσεις του Κανονισμού 12 (1). Το κατώφλιον των εισόδων τουτών δέον να είναι τουλάχιστον 600 χιλιοστόμετρα (23½ ίντσαι) ύπερ το κατάστρωμα, προκειμένου περι θυρών εις θέσιν 1, και τουλάχιστον 380 χιλιοστόμετρα (15 ίντσαι) ύπερ το κατάστρωμα, προκειμένου περι θυρών εις θέσιν 2. Λοιπά άνοιγματα επί των έν λόγω διαφραγμάτων δέον να είναι ένισχυμένα δι' ίσοδυνάμων καλυμμάτων, μονίμως προσηρμοσμένων εις τας κανονικάς των θέσεις.

(2) Προφυλακτήρες άνοιγματος περι την καπνοδόχον, έξαεριστήρ της καπνοδόχου ή του χώρον μηχανοστασίου εις έκτεθειμένην θέσιν επί του καταστρώματος έξάλων ή υπερκατασκευών, δέον να ώσιν τοσοούτον ύπερ το κατάστρωμα ύψηλοί, όσον τουτό είναι εύλογον και εφαρμόσιμον. Τα άνοιγματα των προφυλακτῆρων δέον να είναι ένισχυμένα δι' Ισχυρών καλυμμάτων, εκ χάλυθος ή άλλου ίσοδυνάμου ύλικού, μονίμως προσηρμοσμένων εις τας κανονικάς των θέσεις και Ικανών προς στεγανότητα εις τον καιρόν.

Κανονισμός 18

Λοιπά άνοιγματα επί των καταστρωμάτων έξάλων και ύπερκατασκευών

(1) Άνθρωποθυρίδες και στόμια άνευ χείλους εις θέσιν 1 ή 2 ή εις ύπερκατασκευάς διαφόρους των κεκλεισμένων τοιούτων, δέον να κλειώνται δι' ούσιωδών καλυμμάτων Ικανών να καθιστούν ταύτα ύδατοστεγή. Έκτός εάν άσφαλίζονται δι' έρμητικώς κλειομένων συρτών, τα καλύμματα δέον να είναι μονίμως προσηρμοσμένα.

(2) Άνοιγματα επί των καταστρωμάτων έξάλων διάφορα των στομιών κυτών, άνοιγμάτων χώρον μηχανοστασίου, άνθρωποθυρίδων και άνευ χείλους στομιών δέον να προστατεύωνται υπό κεκλεισμένης ύπερκατασκευής ή ύπερστεγάσματος ή προφυλαγμένης καθόδου ίσοδυνάμου άντοχής και στεγανότητος εις τον καιρόν. Οίονδήποτε τοιοούτον άνοιγμα εύρισκόμενον επί του

καταστρώματος έκτεθειμένης υπερκατασκευής ή επί της όροφης υπερστεγάσματος επί του καταστρώματος εξέλων και δημιουργούν είσοδον εις χώρον κείμενον έντός κεκλεισμένης υπερκατασκευής δέον να προστατεύεται υπό Ισχυρού υπερστεγάσματος ή προφυλαγμένης καθόδου. Είσοδοι εις τοιαύτα υπερστεγάσματα ή προφυλαγμένας καθόδους δέον να ένισχύωνται διά θυρών πληρουσών τας απαιτήσεις του Κανονισμού 12 (1).

(3) Εις θέσιν 1 τὸ ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα ὕψος τῶν κατωφλίων τῶν εισόδων εις τὰς προφυλαγμένας καθόδους δέον να εἶναι τοῦλάχιστον 600 χιλιοστομέτρων (23½ Ἴντσῶν). Εις θέσιν 2 δέον να εἶναι τοῦλάχιστον 380 χιλιοστομέτρων (15 Ἴντσῶν).

Κανονισμός 19

Ἐξαεριστήρες

(1) Ἐξαεριστήρες εις θέσιν 1 ἢ 2 κείμενοι εις χώρους ὑπὸ τὰ καταστρώματα εξέλων ἢ τὰ καταστρώματα τῶν κεκλεισμένων υπερκατασκευῶν, δέον να ένισχύωνται διά παραπετάσμάτων ἐκ χάλυβος ἢ ἄλλου Ισοδύναμου ὕλικου, οὐσιωδῶς κατεσκευασμένων καὶ Ικανοποιητικῶς προσηρμοσμένων ἐπὶ τοῦ καταστρώματος. Ὅπου τὸ παραπέτασμα οὐδὲποτε εξαεριστήρος ὑπερβαίνει καθ' ὕψος τὰ 900 χιλιοστόμετρα (35½ Ἴντσαι), δέον να εἶναι ειδικῶς ένισχυμένον.

(2) Ἐξαεριστήρες διερχόμενοι διά μέσου υπερκατασκευῶν διαφόρων τῶν κεκλεισμένων τοιούτων δέον να ἔχωσι οὐσιωδῶς κατεσκευασμένα παραπετάσματα ἐκ χάλυβος ἢ ἄλλου Ισοδύναμου ὕλικου, ἐπὶ τοῦ καταστρώματος εξέλων.

(3) Ἐξαεριστήρες εις θέσιν 1, τὰ παραπετάσματα τῶν ὁποίων ὑπερβαίνουν τὰ 4,5 μέτρα (14,8 πόδας) ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα καὶ εξαεριστήρες εις θέσιν 2, τὰ παραπετάσματα τῶν ὁποίων ὑπερβαίνουν τὰ 2,3 μέτρα (7,5 πόδας) ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα, δέν ὑποχρεοῦνται να εἶναι ένισχυμένα διά κλειστῶν διατάξεων ἐκτός ἐάν τοῦτο ειδικῶς ἀπαιτῆται ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(4) Ἐκτός τῶν προβλεπομένων ἐν παραγράφῳ (3) τοῦ παρόντος Κανονισμού, τὰ ἀνοίγματα τῶν εξαεριστήρων δέον να εἶναι ἐφωδιασμένα διά συσκευῶν σφραγίσεως ἐπαρκοῦς στεγανότητος εις τὸν καιρόν. Εις πλοῖα μήκους οὐχὶ μεγαλυτέρου τῶν 100 μέτρων (328 ποδῶν) αἱ συσκευαὶ σφραγίσεως δέον να εἶναι μονίμως προσηρμοσμένα. Ὅπου δέν προβλέπεται τοιοῦτον τι προκειμένου περὶ ἄλλων πλοίων, τὰ παραπετάσματα αὐτὰ δέον να στοιβάζονται καλῶς πλησίον τῶν εξαεριστήρων, πρὸς ένίσχυσιν τῶν ὁποίων πρόκειται να χρησιμοποιηθοῦν. Ἐξαεριστήρες εις θέσιν 1 δέον να ἔχουν παραπετάσματα ὕψους τοῦλάχιστον 900 χιλιοστομέτρων (35½ Ἴντσῶν) ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα. Εις θέσιν 2 τὰ παραπετάσματα δέον να εἶναι ὕψους ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα τοῦλάχιστον 760 χιλιοστομέτρων (30 Ἴντσῶν).

(5) Εις έκτεθειμένας θέσεις, τὸ ὕψος τῶν παραπετάσμάτων δύναται, προκειμένου να Ικανοποιηθοῦν αἱ ἀπαιτήσεις τῆς Ἀρχῆς, να ἀπαιτηθῆ ἠὺξημένον.

Κανονισμός 20

Ἀεραγωγοὶ

Ὅπου ἀεραγωγοὶ δεξαμενῶν ἔρματος ἢ ἄλλων δεξαμενῶν έκτείνονται ὑπὲρ τὰ καταστρώματα εξέλων ἢ υπερκατασκευῶν, τὰ έκτεθειμένα τμήματα τῶν ἀεραγωγῶν δέον να εἶναι οὐσιωδῶς κατασκευῆς. Τὸ ὕψος τῶν τμημάτων τούτων ἀπὸ τοῦ καταστρώματος μέχρι τοῦ σημείου δι' οὗ ὕδωρ δύναται να εἰσχωρήσῃ εις τὸν ἀεραγωγόν, δέον να εἶναι τοῦλάχιστον 760 χιλιοστομέτρων (30 Ἴντσῶν) ἐπὶ τοῦ καταστρώματος εξέλων καὶ 450 χιλιοστομέτρων (17½ Ἴντσῶν) ἐπὶ τοῦ καταστρώματος υπερκατασκευῶν. Ὅπου τὰ τοιαῦτα ὕψη ἐπιφέρουν ἀνωμαλίας εις τὴν ὁμαλὴν διεξαγωγὴν τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐργασίας, δύναται να ἐγκριθῆ κατώτερον ὕψος, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι ἡ Ἀρχὴ ἠθέληεν Ικανοποιηθῆ ἐκ τοῦ λόγου ὅτι ὁ τρόπος καὶ αἱ λοιπαὶ διατάξεις κλεισίματος δικαιολογοῦν κατώτερον ὕψος. Ικανοποιητικὰ μέσα μονίμως προσηρμοσμένα, δέον να προβλέπωνται διά τὸ κλείσιμοι τῶν ἀνοιγμάτων τῶν ἀεραγωγῶν.

Κανονισμός 21

Φορτοθυρίδες και λοιπά παρόμοια Ανοίγματα

(1) Φορτοθυρίδες και λοιπά παρόμοια ανοίγματα επί των πλευρών των πλοίων, εύρισκόμενα κάτωθεν του καταστρώματος εξέλων, δέον να είναι ενισχυμένα διά θυρών ούτω πως σχεδιασμένων ώστε να εξασφαλίζουν στεγανότητα εις το ύδωρ και κατασκευαστικήν ανεξαρτησίαν της αúτης τάξεως πρὸς τὰ περιβάλλοντα ἐλάσματα τοῦ κελύφους. Ὁ ἀριθμὸς τῶν τοιούτων ανοιγμάτων δέον να εἶναι ὁ κατώτερος συμφωνῶν πρὸς τὴν σχεδίασιν καὶ τὴν ὁμαλὴν διεξαγωγὴν τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐργασίας.

(2) Ἐκτὸς ἐὰν ἔχη ἐπιτραπὴ ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, ἡ κατωτέρα ὄψις τῶν ανοιγμάτων τούτων δέον να μὴ εὑρίσκεται κάτωθεν γραμμῆς παραλλήλου πρὸς τὸ κατὰστρωμα ἐξέλων εἰς τὴν πλευρὰν καὶ τῆς ὁποίας τὸ κατώτατον σημεῖον δέον να μὴ εὑρίσκεται κάτωθεν τῆς ἀνωτέρας ὄψεως τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως.

Κανονισμός 22

Εὐδίαιοι, θυρίδες εἰσαγωγῆς ἀτμοῦ καὶ ἀποχετεύσεως

(1) Ἀποχετευτικαὶ σωληνώσεις διαπερῶσαι τὸ κέλυφος τοῦ πλοίου εἴτε εἰς τμήματα κάτωθεν τοῦ καταστρώματος ἐξέλων εἴτε εἰς τμήματα τῶν ὑπερκατασκευῶν καὶ ὑπερστεγασμάτων ἐκ τοῦ καταστρώματος ἐξέλων, ἐνισχυμένα διά θυρῶν πληρουσῶν τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 12 δέον να ἐνισχυθῶσι διά μέσων ἰκανῆς κατασκευῆς καὶ προσιτῶν, ἐμποδιζόντων τὴν εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τοῦ πλοίου εἰσορὴν ὕδατος. Κανονικῶς ἐκάστη ἀνεξάρτητος ἀποχετευτικὴ σωληνωσις δέον να εἶναι ἐφωδιασμένη δι' αὐτομάτου ἀνεπιστρέπτου βαλβίδος φερούσης μέσον κλεισίματος ἐκ σημείου κειμένου ὑπεράνω τοῦ καταστρώματος ἐξέλων. Ὅπου, ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἡ κατακόρυφος ἀπόστασις ἀπὸ τὴν ἴσαλον γραμμὴν φορτώσεως θέρους μέχρι τοῦ πρὸς τὸ ἐσωτερικὸν τοῦ πλοίου πέρατος τῆς ἀποχετευτικῆς σωληνώσεως ὑπερβαίνει τὸ 0.01 L ἡ σωληνωσις δύναται να ἔχη δύο αὐτομάτους ἀνεπιστρέπτους βαλβίδας ἀνευ θετικοῦ μέσου κλεισίματος, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι ἡ ἐσωτερικὴ βαλβίς θὰ εἶναι πάντοτε προσιτὴ πρὸς ἐξέτασιν ὑπὸ συνθήκας ὑπηρεσίας. Ὅπου ἡ ὡς ἀνω ἀπόστασις ὑπερβαίνει τὸ 0.02 L δύναται να γίνῃ ἀποδεκτὴ, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι θὰ τύχῃ τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς, μίᾳ μοναδικῇ αὐτόματος ἀνεπίστρεπτος βαλβίς ἀνευ θετικοῦ μέσου κλεισίματος. Τὰ μέσα χειρισμοῦ τῆς θετικῆς λειτουργίας τῆς βαλβίδος δέον να εἶναι εὐκόλως προσιτὰ καὶ ἐφωδιασμένα δι' ἐνδείκτου, δεικνύοντος ἐὰν ἡ βαλβίς εἶναι ἀνοικτὴ ἢ κλειστὴ.

(2) Εἰς χώρους μηχανοστασίου αἱ κύρια καὶ βοηθητικαὶ θυρίδες εἰσαγωγῆς θαλάσσης ὡς καὶ αἱ ἀποχετευτικαὶ σωληνώσεις αἱ λειτουργοῦσαι ἐν συνδυασμῷ μετὰ τὴν λειτουργίαν τῶν μηχανῶν δύνανται να ἐλέγχωνται τοπικῶς. Τὰ σημεῖα ἐλέγχου δέον να εἶναι εὐκόλως προσιτὰ καὶ ἐφωδιασμένα δι' ἐνδεικτῶν δεικνύοντων ἐὰν αἱ βαλβίδες εἶναι ἀνοικτὰ ἢ κλειστὰ.

(3) Εὐδίαιοι καὶ ἀποχετευτικαὶ σωληνώσεις πρωτοτυποῦσαι καθ' οἷονδῆποτε τρόπον καὶ διαπερῶσαι τὸ κέλυφος τοῦ πλοίου εἴτε εἰς σημεῖα κείμενα περισσότερον τῶν 450 χιλιοστομέτρων (17½ Ἴντσῶν) κάτωθεν τοῦ καταστρώματος ἐξέλων εἴτε ὀλιγώτερον τῶν 600 χιλιοστομέτρων (23½ Ἴντσῶν) ὑπὲρ τὴν ἴσαλον γραμμὴν φορτώσεως θέρους δέον να εἶναι ἐφωδιασμένα δι' ἀνεπιστρέπτου βαλβίδος εἰς τὸ κέλυφος. Ἡ βαλβίς αὕτη δύναται ἐκτὸς ἐὰν ἀπαιτῆται κατὰ τὴν παράγραφον 1, να παραλειφθῇ, ἐὰν ἡ σωληνωσις εἶναι οὐσιώδους πάχους.

(4) Εὐδίαιοι σωλῆνες τοποθετημένοι εἰς ὑπερκατασκευὰς ἢ ὑπερστεγασμάτα μὴ ἐνισχυμένα διά θυρῶν πληρουσῶν τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 12, δέον να καταλήγουν ἐκτὸς πλοίου.

(5) Ὅλαι αἱ ἀπαιτούμεναι ὑπὸ τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ βαλβίδες καὶ ἐνισχύσεις τοῦ κελύφους δέον να εἶναι ἐκ χάλυθος, χαλκοῦ ἢ ἐτέρου ἐγκεκριμένου ὕλικου δυναμένου να ἐπιμηκύνεται λεπτυνόμενον. Βαλβίδες ἐκ συνήθους χυτοσιδήρου ἢ παρομοίου ὕλικου δέον να μὴ γίνωνται δεκταί. Ἀπαντες οἱ σωλῆνες εἰς οὓς ἀναφέρεται ὁ παρὼν Κανονισμὸς δέον να εἶναι ἐκ χάλυθος ἢ ἐτέρου ἰσοδυνάμου ὕλικου πληροῦντος τὰς ἀπαιτήσεις τῆς Ἀρχῆς.

Κανονισμός 23

Παραφωτίδες

(1) Παραφωτίδες κείμενες εις χώρους κάτωθεν του καταστρώματος εξέλων ή εις χώρους εύρισκομένους έντός κεκλεισμένων υπερκατασκευών δέον να είναι έφωδιασμένα δι' έπαρκών γιγγλυμωτών έσωτερικώς καλυπτρών φωτός, ούτω πως τοποθετημένον ώστε να δύνανται να κλείωνται ίκανοποιητικώς και άσφαλίζωνται ύδατοστεγώς.

(2) Ούδεμία παραφωτίς θα τοποθετηται εις τοιαύτην θέσιν ώστε τό κατώφλιόν της να εύρίσκειται κάτωθεν γραμμής άγομένης παραλλήλου προς τό κατάστρωμα εξέλων εις την πλευράν και έχούσης τό κατώτατον σημείον της 2,5 επί τοίς εκατόν του πλάτους (B) υπεράνω της ισάλου γραμμής φορτώσεως, ή 500 χιλιοστομέτρων (19½ ίντσών), οιαδήποτε είναι ή μεγαλύτερα άπόστασις.

(3) Αι παραφωτίδες όμοι μετά των υαλίνων διαφραγμάτων των, εάν έχουν τοποθετηθή τοιαύται, και των καλυπτρών φωτός δέον να είναι ουσιώδους και έγκεκριμένης κατασκευής.

Κανονισμός 24

Υδρορρόαι

(1) Όπου παραπέτα εις τμήματα των κατάστρωμάτων εξέλων και υπερκατασκευών εκτεθειμένα εις τόν καιρόν, σχηματίζουν χάσματα (χαβούζες), δέον όπως ληφθή πλήρης πρόνοια διά την ταχείαν διοχέτευσιν και άποστράγγισιν των καταστρωμάτων από τό ύδωρ. Έκτός των έν παραγράφους (2) και (3) του παρόντος Κανονισμού καθοριζόμενων ή ελαχίστη έκτασις της ύδρορρόης (A) εις έκάστην πλευράν του πλοίου δι' έκαστον χάσμα (χαβούζα) επί του καταστρώματος εξέλων δέον να εξάγεται υπό των κάτωθι τύπων εις άς περιπτώσεις ή προς τό χάσμα άντιστοιχούσα σιμότης είναι σταθερά ή μεγαλύτερα της σταθεράς. Η ελαχίστη έκτασις δι' έκαστον χάσμα επί των καταστρωμάτων υπερκατασκευών δέον να είναι ίση προς τό ήμισυ της υπό των τύπων διδομένης έκτάσεως :

Όπου τό μήκος του παραπέτου (I) εις τό χάσμα είναι 20 μέτρων ή μικρότερον,

$$A = 0.7 + 0.035 I \text{ (τετραγ. μέτρα).}$$

Όπου I υπερβαίνει τά 20 μέτρα,

$$A = 0.07 I \text{ (τετραγ. μέτρα).}$$

Τό I εις ούδεμίαν περίπτωση δέον να ληφθή μεγαλύτερον του 0.7 L. Έάν τό παραπέτασμα έχη μέσον ύψος μεγαλύτερον των 1.2 μέτρων δέον να αυξάνεται κατά 0.004 τετρ. μέτρα κατά μέτρον μήκους χάσματος δι' έκάστην 0.1 μέτρου διαφοράν καθ' ύψος. Έάν τό παραπέτον έχη μέσον ύψος μικρότερον των 0.9 μέτρων, ή απαιτούμενη έκτασις δύναται να ελαττοῦται κατά 0.004 τετραγ. μέτρον, κατά μέτρον μήκους χάσματος, δι' έκάστην 0.1 μέτρ. διαφοράν καθ' ύψος.

Η

Όπου τό μήκος του παραπέτου (I) είναι 66 πόδες ή μικρότερον,

$$A = 7.6 + 0.115 I \text{ (τετρ. πόδες).}$$

Όπου τό I υπερβαίνει τούς 66 πόδας,

$$A = 0.23 I \text{ (τετρ. πόδες).}$$

Τό I εις ούδεμίαν περίπτωση δέον να ληφθή μεγαλύτερον του 0,7 L. Έάν τό παραπέτον έχη μέσον ύψος μεγαλύτερον των 3,9 ποδών ή απαιτούμενη έκτασις δέον να αυξάνεται κατά 0,004 τετραγ. ποδός κατά πόδα μήκους χάσματος δι' έκάστην διαφοράν ποδός καθ' ύψος. Έάν τό παραπέτον έχη τό μέσον ύψος μικρότερον των 3 ποδών ή απαιτούμενη έκτασις δύναται να ελαττοῦται κατά 0,04 τετραγ. ποδός κατά πόδα μήκους δι' έκάστην διαφοράν ποδός καθ' ύψος.

(2) Εις πλοία άνευ σιμότητας ή ύπολογιζόμενη έκτασις δέον να αυξάνεται κατά 50%. Όπου ή σιμότης είναι μικρότερα της σταθεράς ή έκατοστιαία άνάλογια δέον να λαμβάνεται διά παρεμβολής.

(3) Όταν πλοῖον φέρη πυργωτὸν ὑπερκατασκευάσμα τὸ ὁποῖον δὲν συμμορφοῦται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 36 (1) (ε) ἢ δταν ὑφίστανται συνεχῆ ἢ βασικῶς συνεχῆ πλευρικὰ τοιχώματα στομιῶν μεταξύ μεμονωμένων ὑπερκατασκευασμάτων, ἢ ἐλάχιστη ἐπιφάνεια τῶν ἀνοιγμάτων θυρίδων δρυφάκτου θὰ ὑπολογίζεται ἐπὶ τῆ βάσει τοῦ κατωτέρω Πίνακος :

Πλάτος στομίου ἢ πυργωτοῦ ὑπερκατασκευάσματος ἐν τῷ πλάτος τοῦ πλοίου	Ἐπιφάνεια θυρίδων δρυφάκτου ἐν σχέσει πρὸς τὴν ὀλικὴν ἐπιφάνειαν τοῦ δρυφάκτου
40% ἢ ὀλιγώτερον	20%
75% ἢ περισσότερον	10%

Ἡ ἐπιφάνεια τῶν θυρίδων δρυφάκτου ἐνδιαμέσων πλατῶν θὰ λαμβάνεται διὰ παρεμβολῆς.

(4) Εἰς πλοῖα τὰ ὁποῖα ἔχουν ὑπερκατασκευάσματα τὰ ὁποῖα εἶναι ἀνοικτὰ εἴτε εἰς τὸ ἐν εἴτε εἰς τὰ δύο ἄκρα θὰ ὑπάρχη ἐπαρκὴς πρόβλεψις διὰ τὴν ἀπελευθέρωσιν τοῦ χώρου ἐντὸς ἐνός τοιοῦτου ὑπερκατασκευάσματος ἥτις θὰ ἱκανοποιῆ τὴν Ἀρχήν.

(5) Ἡ κατωτέρα γραμμὴ τῶν θυρίδων δρυφάκτου θὰ εὑρίσκειται πλησιέστερον πρὸς τὸ κατὰστρωμα ὅσον τοῦτο εἶναι πρακτικῶς δυνατὸν. Τὰ δύο τρίτα τῆς ἀπαιτουμένης ἐπιφανείας θυρίδος δρυφάκτου θὰ προβλέπωνται εἰς τὸ μέσον τοῦ χάσματος τοῦ πλησιεστέρου πρὸς τὸ χαμηλότερον σημεῖον τῆς διαμήκους καμπυλότητος.

Ἄπαντα τὰ ἐπὶ τοῦ δρυφάκτου ἀνοίγματα τοῦ εἴδους τούτου θὰ προστατεύωνται ἐκ κιγκλιδωμάτων ἢ σιδηρῶν ράβδων ἀπεχόντων μεταξύ των κατὰ προσέγγισιν 230 χιλιοστόμετρα (9 Ἴντσες). Ἐὰν αἱ θυρίδες εἶναι ἐφωδιασμέναι διὰ θυροφύλλων θὰ προβλέπεται ἱκανὸν ἀνοίγμα διὰ νὰ ἐπιτρέπη τὴν διέλευσιν. Οἱ στροφεῖς τῶν θυρῶν θὰ ἔχουν πείρους ἢ τριβεῖς ἐξ ἀδιαθρότου ὕλικου. Ἐὰν τὰ θυρόφυλλα φέρουν μέσα ἀσφαλίσεως τὰ τοιαῦτα μέσα θὰ εἶναι ἐγκεκριμένης κατασκευῆς.

Κανονισμὸς 25

Προστασία τοῦ Πληρώματος

(1) Ἡ ἀντοχὴ τῶν ὑπεροτρεγασμάτων τῶν χρησιμοποιουμένων δι' ἐνδιαίτησιν τοῦ πληρώματος θὰ ἱκανοποιῆ τὴν Ἀρχήν.

(2) Ἰκανὰ κιγκλιδώματα ἢ δρύφακτα θὰ τοποθετῶνται ἐπὶ ὅλων τῶν ἐκτεθειμένων καταστρωμάτων καὶ καταστρωμάτων ὑπερκατασκευάσματος. Τὸ ὕψος τῶν δρυφάκτων ἢ κιγκλιδωμάτων θὰ εἶναι τοῦλάχιστον 1 μέτρον (39½ Ἴντσαι) ἐκ τοῦ καταστρώματος προβλεπομένου ὅτι ὅπου τὸ ὕψος τοῦτο ἤθελε παρεμβληθῆ εἰς τὰς συνήθεις ἐργασίας τοῦ πλοίου, δύναται νὰ ἐγκριθῆ ὕψος μικρότερον ἂν τοῦτο ἱκανοποιῆ τὴν Ἀρχὴν καὶ προβλέπεται ἐπαρκὴς προστασία.

(3) Τὰ ἀνοίγματα κάτωθι τῆς χαμηλοτέρας σειρᾶς τῶν κιγκλιδωμάτων δὲν θὰ ὑπερβαίνουν τὰ 230 χιλιοστόμετρα (9 Ἴντσαι). Αἱ ἕτεραι σειραὶ δὲν θὰ ἀπέχουν περισσότερον τῶν 380 χιλιοστομέτρων (15 Ἴντσῶν) μεταξύ των. Εἰς περίπτωσιν πλοίων με ἐστρογγυλευμένην πλευρὰν καταστρώματος τὰ στηρίγματα τῶν κιγκλιδωμάτων θὰ τοποθετηθοῦν εἰς τὸ ἐπίπεδον τοῦ καταστρώματος.

(4) Ἰκανοποιητικὰ μέσα (εἰς τὸν τόπον τῶν κιγκλιδωμάτων, ὀδηγῶν σχοινίων, γεφυρῶν ἀποεπιθιθάσεως ἢ ὑπὸ τὸ κατὰστρωμα διαδρόμων) θὰ προβλέπωνται διὰ τὴν προστασίαν τοῦ πληρώματος εἰς τὴν εἴσοδον καὶ ἔξοδον αὐτοῦ ἐκ τῶν ἐνδιαιτημάτων, τῶν χώρων μηχανοστασίου καὶ ἀπάντων τῶν ἄλλων μερῶν τῶν χρησιμοποιουμένων εἰς τὰς ἀναγκαίας τοῦ πλοίου ἐργασίας.

(5) Φορτίον καταστρώματος ἐπὶ οἰουδήποτε πλοίου θὰ στοιβάζεται κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε, οἰουδήποτε ἀνοίγμα τὸ ὁποῖον εὑρίσκειται κατὰ μῆκος τοῦ φορτίου καὶ τὸ ὁποῖον παρέχει εἴσοδον καὶ ἔξοδον εἰς τὰ διαμερίσματα καταστρώματος, ὁ χώρος μηχανοστασίου, καὶ ἕτερα τοιαῦτα μέρη τὰ ὁποῖα χρησιμοποιοῦνται διὰ τὰς ἀναγκαίας εἰς τὸ πλοῖον ἐργασίας, θὰ δύναται νὰ

κλείωσι κατά τόν ένδεδειγμένον τρόπον και να ασφαλιζωνται δια την καθ' οιον-
δηποτε τρόπον μη εισοδον του ύδατος. Αποτελεσματική προσταση δια το
πληρωμα εις την θέσιν των κιγκλιδωμάτων η οδηγών σχοινίων θα προβλέπεται
άνωθι του φορτίου καταστρώματος εάν δεν υφίσταται κατάλληλος διέλευσις
έπι η υπό το κατάστρωμα του πλοίου.

Κανονισμός 26

Ειδικά συνθήκαι χαρακτηρισμού δια πλοία τύπου Α'

Περίβλημα φωταγωγού μηχανοστασίου :

(1) Περιβλήματα φωταγωγού μηχανοστασίου έπι πλοίων τύπου Α' ως καθο-
ρίζονται εις τόν Κανονισμόν 27 θα προστατεύονται υπό κλειστού έπιστέγου η
γεφύρας τουλάχιστον κανονικού ύψους η υπερστεγάσματος ίσου ύψους και ίσο-
δυναμόν άντοχής, δεδομένου ότι τα περιβλήματα του φωταγωγού μηχανοστα-
σίου δυνατόν να έκτιθενται εις τας καιρικάς συνθήκαις εάν δεν υπάρχουν άνοι-
γματα δίδοντα άπ' ευθείας διεξοδον εκ του καταστρώματος έξάλων εις τόν
χώρον του μηχανοστασίου. Θύρα συμμορφουμένη πρός τας άπαιτήσεις του
Κανονισμού 12 δύναται, έν τούτοις, να έπιτραπή εις το περίβλημα του μηχανο-
στασίου, προβλεπομένου ότι αθη οδηγεί εις χώρον η διάδρομον ο όποιος είναι
της αυτής Ισχυράς κατασκευής ως και το περίβλημα του μηχανοστασίου και
χωρίζεται από τόν χώρον της κλίμακος άνόδου—καθόδου μέχρι το μηχανοστά-
σιον δια δευτέρας ύδατοστεγούς θύρας εκ χάλυθος η έτέρου Ισοδυναμού ύλικού.

Γέφυρα και εισοδος :

(2) Εις πλοία τύπου Α' θα τοποθετηθούν μία γέφυρα πρός πρώραν και μία
πρός πρύμνην μονίμου και Ισχυράς κατασκευής ως και έπαρκους άντοχής εις
το επίπεδον του καταστρώματος υπερκατασκευασμάτων, μεταξύ του έπιστέγου
και της γεφύρας εις το μεσόστεγον, η υπερστεγάσματος, η Ισοδύναμα μέσα
διελεύσεως θα προβλέπωνται να πληρουν τόν σκοπόν της άνωτέρω γεφύρας,
ως τοιαύτα δε θεωρούνται διάδρομοι υπό το κατάστρωμα.

Άλλως, και εις πλοία τύπου Α' άνευ γεφύρας διακυβερνήσεως του πλοίου
εις το μεσόστεγον, θα προβλέπωνται συστήματα Ικανοποιούντα την Αρχήν δια
την ασφάλειαν του πληρώματος εις άπαντα τα μέρη τα όποια χρησιμοποιούνται
ύπ' αυτού δια την έκτέλεσιν των άναγκαίων έργασιών του πλοίου.

(3) Ασφαλής και Ικανοποιητική διέλευσις εκ του επιπέδου της γεφύρας θα
διατίθεται μεταξύ κεχωρισμένων ένδiciaτημάτων πληρώματος και επίσης μεταξύ
ένδiciaτημάτων πληρώματος και χώρου μηχανοστασίου.

(4) Στόμια κυτών :

Έκτεθειμένα στόμια κυτών έπι των καταστρωμάτων ύψους έξάλων και προ-
στέγου η έπι των κορυφών των δεξαμενών έκτονώσεως, έπι πλοίων τύπου Α',
θα έφοδιάζωνται με Ικανά ύδατοστεγή καλύμματα εκ χάλυθος η έτέρου Ισο-
δυναμού ύλικού.

(5) Συστήματα άπελευθερώσεως :

Πλοία τύπου Α' με δρύφακτα θα τοποθετήσουν άνοικτά κιγκλιδώματα δια
το ήμισυ τουλάχιστον του μήκους των έκτιθεμένων μερών του ύποκειμένου εις
τας καιρικάς συνθήκαις καταστρώματος η έτερα άποτελεσματικά συστήματα
άπελευθερώσεως.

Η άνω άκμή του ζωστήρος θα κρατηται όσον είναι πρακτικώς χαμηλοτέρα.

(6) Όταν υπερκατασκευάσματα συνδέωνται δια πυργωτού υπερκατασκευά-
σματος, άνοικτά κιγκλιδώματα θα τοποθετηθούν εις όλόκληρον το μήκος των
έκτεθειμένων μερών του καταστρώματος ύψους έξάλων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙΙ -- ΥΨΟΣ ΕΞΑΛΩΝ

Κανονισμός 27

ΤΥΠΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

(1) Πρός τόν σκοπόν του ύπολογισμού του ύψους έξάλων τα πλοία διαιρούν-
ται εις πλοία τύπου Α' και τύπου Β'.

Πλοία τύπου Α

(2) Πλοίων τύπου Α είναι το προοριζόμενον εκ κατασκευής να μεταφερη μόνον υγρά φορτία εις χύμα και εις τὸ ὅποιον αἱ δεξαμεναὶ φορτίου ἔχουν μόνον μικρά στόμια κλειόμενα ὑπὸ ὑδατοστεγῶν χαλυβδίνων καλυμμάτων ἢ ἐξ ἰσοδυναμοῦ ὕλικου. Τοιοῦτον πλοῖον ἔχει ἀπαραιτήτως τὰ κάτωθι ἐκ κατασκευῆς χαρακτηριστικά :

- (α) Ὑψηλὴν στερεότητα τοῦ ἐκτεθειμένου εἰς τὰς καιρικὰς συνθήκας καταστρώματος καὶ
- (β) ὕψηλὸν βαθμὸν ἀσφαλείας κατὰ τῆς κατακλύσεως προκύπτουσαν ἀπὸ τὸν χαμηλὸν βαθμὸν ποσοστοῦ κατακλύσεως τῶν φορτωθέντων χώρων φορτίου καὶ τὸν ὕψηλὸν βαθμὸν στεγανοῦς ὑποδιαίρεσεως ὁ ὁποῖος συνήθως ἔχει προβλεφθῆ.

(3) Πλοῖον τύπου Α' : Ὄταν ἔχη μῆκος ἀνω τῶν 150 μέτρων (492 ποδῶν) καὶ ἐκ κατασκευῆς φέρει κενούς χώρους καὶ ὅταν ἀκόμη εἶναι φορτωμένον μέχρι τῆς θερινῆς ἰσάλου, τοῦτο εἶναι ἱκανὸν νὰ ἀνθέξη τὴν κατάκλυσιν οἰουδήποτε τῶν κενῶν τούτων χώρων εἰς ὑποτιθέμενον ποσοστὸν κατακλύσεως 0,95 καὶ νὰ παραμείνῃ ἐπιπλέον εἰς κατάστασιν ἰσορροπίας θεωρουμένης ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ὡς ἱκανοποιητικῆς.

Εἰς τοιοῦτον πλοῖον μῆκος ἀνω τῶν 225 μέτρων (738 ποδῶν) ὁ χώρος μηχανῶν θὰ ἐκλαμβάνεται ὡς κατακλύσιμος χώρος ἀλλὰ μὲ ποσοστὸν κατακλύσεως 0,85.

Πρὸς καθοδήγησιν τῶν Ἀρχῶν τὰ κάτωθι ὄρια δύνανται νὰ θεωρηθοῦν ὡς ἱκανοποιητικά :

- (α) Ἡ τελικὴ ἰσάλος μετὰ τὴν κατάκλυσιν εἶναι κάτωθι τῆς χαμηλοτέρας γραμμῆς οἰουδήποτε ἀνοίγματος μέσῳ τοῦ ὁποῖου δύναται νὰ λάθῃ χώραν πρόσδευτικὴν κατάκλυσιν.
- (β) Ἡ μεγίστη γωνία ἐγκαρσίας κλίσεως ὀφειλομένη εἰς ἀσύμμετρον κατάκλυσιν εἶναι τῆς τάξεως τῶν 15°.
- (γ) Τὸ μετακεντρικὸν ὕψος εἰς κατάστασιν κατακλύσεως εἶναι θετικόν.
- (4) Τὸ ἐπιτρεπόμενον ὕψος ἐξάλων εἰς πλοῖα τύπου Α' δὲν θὰ εἶναι μικρότερον ἀπὸ τὸ διδόμενον εἰς τὸν πίνακα Α' τοῦ Κανονισμοῦ 28.

Πλοῖα Τύπου Β'.

(5) Ἀπαντὰ τὰ πλοῖα τὰ ὁποῖα δὲν ὑπόκεινται εἰς τὰς διατάξεις τὰς σχετικὰς μὲ τὰ πλοῖα τύπου «Α» τῶν παραγράφων (2) καὶ (3) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θὰ θεωρῶνται ὡς πλοῖα τύπου Β'.

(6) Πλοῖα τύπου «Β» τὰ ὁποῖα εἰς τὴν θέσιν 1 ἔχουν στόμια κυτῶν ἐφωδιασμένα μὲ καλύμματα κύτους συμμορφούμενα πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Κανονισμῶν 15 (7) ἢ 16 θὰ ἔχουν ὕψος ἐξάλων ἐπὶ τῇ θάσει τοῦ πίνακος Β τοῦ Κανονισμοῦ 28, ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως προβλέπεται εἰς τὰς παραγράφους (7) ἕως (10) συμπεριλαμβανομένης τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(7) Οἰαδήποτε πλοῖα τύπου «Β» μῆκος 100 μέτρων καὶ ἀνω (328 ποδῶν) δύνανται νὰ ἔχουν ὕψος ἐξάλων μικρότερον τοῦ ἀπαιτούμενου ὑπὸ τῆς παρ. (6) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ὑπὸ τὸν ὄρον ὅτι σχετικῶς μὲ τὸ ποσὸν τῆς χορηγουμένης ἐλαττώσεως ἢ Ἀρχὴ θὰ ἱκανοποιηθῆ εἰς τὰ κάτωθι :

- (α) Τὰ λαμβανόμενα μέτρα διὰ τὴν προστασίαν τοῦ πληρώματος εἶναι ἐπαρκῆ.
- (β) Τὰ συστήματα ἀπελευθερώσεως εἶναι ἐπαρκῆ.
- (γ) Τὰ καλύμματα εἰς τὰς θέσεις 1 καὶ 2 συμμορφοῦνται μὲ τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 16 καὶ ἔχουν ἐπαρκῆ ἐνδυνάμωσιν.
Ἰδιαίτερα προσοχὴ δέον νὰ δοθῆ εἰς τὰ συστήματα σφραγίσεως καὶ ἀσφαλίσεως τούτων.
- (δ) Τὸ πλοῖον ὅταν φορτωθῆ μέχρι τῆς θερινῆς ἰσάλου γραμμῆς του θὰ παραμείνῃ ἐπὶ πλέον εἰς ἱκανοποιητικὴν κατάστασιν ἰσορροπίας μετὰ τὴν κατάκλυσιν θλαβέντος διαμερίσματος εἰς ἓνα ὑποτιθέμενον ποσοστὸν κατακλύσεως 0,95 ἀποκλειομένου τοῦ χώρου μηχανοστασίου καὶ

(ε) εις τοιοῦτον πλοῖον μήκους ἄνω τῶν 225 μέτρων (738 ποδῶν), ὁ χώρος μηχανοστασίου θὰ θεωρηθῆ ὡς κατακλύσιμον διαμέρισμα ἀλλὰ μὲ ποσοστὸν κατακλύσεως 0,85.

Πρὸς καθοδήγησιν τῶν Ἀρχῶν εἰς τὰς παραταθείσας ὑποπαραγράφους (δ) καὶ (ε) τῆς παρούσης παραγράφου δεόν νὰ θεωρηθῆ ὅτι τὰ ὄρια τὰ διδόμενα ὑπὸ τῶν ὑποπαραγράφων 3 (α), (β) καὶ (γ) εἶναι ἱκανοποιητικά.

Οἱ σχετικοὶ ὑπολογισμοὶ δύνανται νὰ βασισθῶσι ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν συμπερασμάτων :

— ἡ κατακόρυφος ἔκτασις τῆς θλάθης εἶναι ἴση πρὸς τὸ βάθος τοῦ πλοίου
— ἡ εἰσχώρησις τῆς θλάθης δὲν εἶναι περισσότερον τοῦ ἑνὸς πέμπτου τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου

— οὐδὲν ἐγκάρσιον διάφραγμα ἔχει θλασθῆ

— τὸ ὕψος τοῦ κέντρου θάρους ὑπεράνω τῆς βασικῆς γραμμῆς ἐκτιμᾶται διὰ τὴν ἀνοχὴν ὁμογενοῦς φορτώσεως τῶν κυτῶν καὶ διὰ τὸ 50% τῆς ὑπολογισθείσης χωρητικότητος τῶν ἀναλωσίμων ὑγρῶν καὶ ἐφοδίων κλπ.

(8) Κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ ὕψους ἐξάλων διὰ πλοῖα τύπου Β' τὰ ὁποῖα συμμορφοῦνται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (7) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, αἱ τιμαὶ ἀπὸ τὸν πίνακα Β' τοῦ Κανονισμοῦ 28 δὲν θὰ ἐλαττωθῶν περισσότερο τοῦ 60% τῆς διαφορᾶς τῶν πινακοποιημένων τιμῶν μεταξὺ τῶν πινάκων Α' καὶ Β' διὰ τὰ κατάλληλα μήκη τῶν πλοίων.

(9) Ἡ ἐκ τῆς παραγράφου 8 τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ διδομένη ἐλάττωσις τοῦ ὕψους ἐξάλων ἐκ τῶν πινάκων δύνανται νὰ αὐξηθῆ μέχρι τῆς ὀλικῆς διαφορᾶς μεταξὺ τῶν τιμῶν τοῦ πίνακος Α' καὶ Β' τοῦ Κανονισμοῦ 28 ὑπὸ τὸν ὄρον ὅτι τὸ πλοῖον συμμορφοῦται μὲ τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 26 (1), (2), (3), (5) καὶ (6) ὡς ἐὰν τοῦτο ἦτο πλοῖον τύπου Α' καὶ περαιτέρω συμμορφοῦται μὲ τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (7) (α) μέχρι (ε) συμπεριλαμβανομένης τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ὑπὸ τὴν ἐξαιρέσιν ὅτι ἡ ἀναγωγή εἰς τὴν ὑποπαραγράφον (δ) σχετικῶς πρὸς τὴν κατάκλυσιν οἰουδήποτε μεμονωμένου θλαθέντος διαμερισματος θὰ θεωρηθῆ ὡς ἀναγωγή εἰς τὴν κατάκλυσιν δύο οἰωνδήποτε γειτνιαζόντων πρῶτων καὶ πρυνέων διαμερισμάτων οὐδὲν ἐκ τῶν ὁποίων εἶναι χώρος μηχανῶν. Ἐπίσης οἰουδήποτε τοιοῦτον πλοῖον μήκους μεγαλύτερου τῶν 225 μέτρων (738 ποδῶν), ὅταν εἶναι φορτωμένον εἰς τὴν θερινὴν ἰσαλὸν του, θὰ παραμένῃ ἐπὶ πλέον εἰς ἱκανοποιητικὴν κατάστασιν ἰσορροπίας μετὰ τὴν κατάκλυσιν τοῦ χώρου μηχανῶν λαμβανομένου μεμονωμένως εἰς ἕνα ποσοστὸν κατακλύσεως 0,85.

(10) Πλοῖα τύπου Β', τὰ ὁποῖα εἰς τὴν θέσιν Ι ἔχουν στόμια κυτῶν ἐφωδιασμένα μὲ καλύμματα τὰ ὁποῖα συμμορφοῦνται μὲ τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 15, ἐτέρων τῶν τῆς παραγράφου (7) θὰ ἔχουν ὕψος ἐξάλων βασιζόμενον ἐπὶ τῶν τιμῶν τῶν διδομένων εἰς τὸν πίνακα Β' τοῦ Κανονισμοῦ 28 ἠϋξημένον κατὰ τὰς τιμὰς τὰς διδομένας εἰς τὸν ἀκόλουθον Πίνακα :

Πίναξ αὐξήσεως τοῦ ὕψους ἐξάλων ἐπὶ τῶν πινακοποιημένων τιμῶν ὕψους ἐξάλων διὰ πλοῖα τύπου Β' καὶ μὲ καλύμματα στομιῶν κυτῶν μὴ συμμορφούμενα πρὸς τοὺς Κανονισμοὺς 15 (7) ἢ 16 :

Μήκος τοῦ πλοίου (εἰς μέτρα)	Αὕξησις ὕψους ἐξάλων (εἰς χιλιοστά)	Μήκος τοῦ πλοίου (εἰς μέτρα)	Αὕξησις ὕψους ἐξάλων (εἰς χιλιοστά)	Μήκος τοῦ πλοίου (εἰς μέτρα)	Αὕξησις ὕψους ἐξάλων (εἰς χιλιοστά)
108 καὶ κάτω	50	113	62	118	76
109	52	114	64	119	80
110	55	115	68	120	84
111	57	116	70	121	87
112	59	117	73	122	91

Μήκος του πλοίου (εις μέτρα)	Αύξησης ύψους έξάλων (εις χιλιοστά)	Μήκος του πλοίου (εις μέτρα)	Αύξησης ύψους έξάλων (εις χιλιοστά)	Μήκος του πλοίου (εις μέτρα)	Αύξησης ύψους έξάλων (εις χιλιοστά)
123	95	149	224	175	301
124	99	150	228	176	304
125	103	151	232	177	306
126	108	152	236	178	308
127	112	153	240	179	311
128	116	154	244	180	313
129	121	155	247	181	315
130	126	156	251	182	318
131	131	157	254	183	320
132	136	158	258	184	322
133	142	159	261	185	325
134	147	160	264	186	327
135	153	161	267	187	329
136	159	162	270	188	332
137	164	163	273	189	334
138	170	164	275	190	336
139	175	165	278	191	339
140	181	166	280	192	341
141	186	167	283	193	343
142	191	168	285	194	346
143	196	169	287	195	348
144	201	170	290	196	350
145	206	171	292	197	353
146	210	172	294	198	355
147	215	173	297	199	357
148	219	174	299	200	358

“Υψη έξάλων δια πλοία ένδιαμέσου μήκους λαμβάνονται δια γραμμικής παρεμβολής.

“Υψη έξάλων δια πλοία μήκους μεγαλύτερου των 200 μέτρων θα καθορίζονται υπό της προσδιορίζουσας Αρχής.

Πίναξ αύξησεως του ύψους έξάλων επί των πινακοποιημένων τιμών ύψους έξάλων δια πλοία τύπου Β' και με καλύμματα στομίων κυτών μη συμμορφούμενα προς τους Κανονισμούς 15 (7) ή 16 :

Μήκος του πλοίου (εις πόδας)	Αύξησης ύψους έξάλων (εις ίντσας)	Μήκος του πλοίου (εις πόδας)	Αύξησης ύψους έξάλων (εις ίντσας)
350 και κάτω	2.0	510	9.6
360	2.3	520	10.0
370	2.6	530	10.4
380	2.9	540	10.7
390	3.3	550	11.0
400	3.7	560	11.4
410	4.2	570	11.8
420	4.7	580	12.1
430	5.2	590	12.5
440	5.8	600	12.8
450	6.4	610	13.1
460	7.0	620	13.4
470	7.6	630	13.6
480	8.2	640	13.9
490	8.7	650	14.1
500	9.2	660	14.3

“Υψη ξεάλων διά πλοία ένδιαμέσου μήκους λαμβάνονται διά γραμμικής παρεμβολής. “Υψη ξεάλων διά πλοία μήκους μεγαλύτερου τών 660 μέτρων θά καθορίζονται υπό τής προσδιορίζουσής Ἀρχής.

(11) Φορηγίς ἢ ἕτερον πλοῖον άνευ άνεξαρτήτων μέσων προώσεως θά ἔχουι ὕψος ξεάλων συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τών παρόντων κανονισμῶν.

Ἐν τούτοις, εἰς τὴν περίπτωσιν φορηγίδων αἱ ὁποῖαι δέν εἶναι ἐπηνδρωμένοι αἱ ἀπαιτήσεις τών Κανονισμῶν 25, 26 (2) καὶ (3) καὶ 39 δέν ἔχουν ἐφαρμογήν.

Τοιαῦται μὴ ἐπηνδρωμένοι φορηγίδες αἱ ὁποῖαι ἔχουν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ὕψους ξεάλων μόνον μικρὰ στόμια κλειόμενα υπό ὕδατοστεγῶν καλυμμάτων ἐκ χάλυθος ἢ ἰσοδυνάμου ὕλικού δύνανται νά ἔχουν ὕψος ξεάλων κατὰ 25% μικρότερον ἐκ τοῦ ὑπολογιζομένου ἐπὶ τῇ θάσει τών Κανονισμῶν αὐτῶν.

Κανονισμὸς 28

Πίνακες ὕψους ξεάλων

Πλοία τύπου Α΄.

(1) Αἱ τιμαὶ τοῦ ὕψους ξεάλων διά πλοία τύπου Α΄ θά προσδιορίζονται ἐκ τοῦ κάτωθι Πίνακος :

Πίναξ Α΄

Πίναξ ὕψους ξεάλων διά πλοία τύπου Α΄

Μήκος τοῦ πλοίου (εἰς μέτρα)	“Υψος ξεάλων (εἰς χιλιοστά)	Μήκος τοῦ πλοίου (εἰς μέτρα)	“Υψος ξεάλων (εἰς χιλιοστά)	Μήκος τοῦ πλοίου (εἰς μέτρα)	“Υψος ξεάλων (εἰς χιλιοστά)
24	200	59	559	94	1044
25	208	60	573	95	1059
26	217	61	587	96	1074
27	225	62	600	97	1089
28	233	63	613	98	1105
29	242	64	626	99	1120
30	250	65	639	100	1135
31	258	66	653	101	1151
32	267	67	666	102	1166
33	275	68	680	103	1181
34	283	69	693	104	1196
35	292	70	706	105	1212
36	300	71	720	106	1228
37	308	72	733	107	1244
38	316	73	746	108	1260
39	325	74	760	109	1276
40	334	75	773	110	1293
41	344	76	786	111	1309
42	354	77	800	112	1326
43	364	78	814	113	1342
44	374	79	828	114	1359
45	385	80	841	115	1376
46	396	81	855	116	1392
47	408	82	869	117	1409
48	420	83	883	118	1426
49	432	84	897	119	1442
50	443	85	911	120	1459
51	455	86	926	121	1476
52	467	87	940	122	1494
53	478	88	955	123	1511
54	490	89	969	124	1528
55	503	90	984	125	1546
56	516	91	999	126	1563
57	530	92	1014	127	1580
58	544	93	1029	128	1598

Μήκος του πλοίου (εις μέτρα)	Ύψος εξάλων (εις χιλιοστά)	Μήκος του πλοίου (εις μέτρα)	Ύψος εξάλων (εις χιλιοστά)	Μήκος του πλοίου (εις μέτρα)	Ύψος εξάλων (εις χιλιοστά)
129	1615	183	2428	237	2925
130	1632	184	2440	238	2932
131	1650	185	2451	239	2939
132	1667	186	2463	240	2946
133	1684	187	2474	241	2953
134	1702	188	2486	242	2959
135	1719	189	2497	243	2966
136	1736	190	2508	244	2973
137	1753	191	2519	245	2979
138	1770	192	2530	246	2986
139	1787	193	2541	247	2993
140	1803	194	2552	248	3000
141	1820	195	2562	249	3006
142	1837	196	2572	250	3012
143	1853	197	2582	251	3018
144	1870	198	2592	252	3024
145	1886	199	2602	253	3030
146	1903	200	2612	254	3036
147	1919	201	2622	255	3042
148	1935	202	2632	256	3048
149	1952	203	2641	257	3054
150	1968	204	2650	258	3060
151	1984	205	2659	259	3066
152	2000	206	2669	260	3072
153	2016	207	2678	261	3078
154	2032	208	2687	262	3084
155	2048	209	2696	263	3089
156	2064	210	2705	264	3095
157	2080	211	2714	265	3101
158	2096	212	2723	266	3106
159	2111	213	2732	267	3112
160	2126	214	2741	268	3117
161	2141	215	2749	269	3123
162	2155	216	2758	270	3128
163	2169	217	2767	271	3133
164	2184	218	2775	272	3138
165	2198	219	2784	273	3143
166	2212	220	2792	274	3148
167	2226	221	2801	275	3153
168	2240	222	2809	276	3158
169	2254	223	2817	277	3163
170	2268	224	2825	278	3167
171	2281	225	2833	279	3172
172	2294	226	2841	280	3176
173	2307	227	2849	281	3181
174	2320	228	2857	282	3185
175	2332	229	2865	283	3189
176	2345	230	2872	284	3194
177	2357	231	2880	285	3198
178	2369	232	2888	286	3202
179	2381	233	2895	287	3207
180	2393	234	2903	288	3211
181	2405	235	2910	289	3215
182	2416	236	2918	290	3220

Μήκος του πλοίου (εις μέτρα)	Ύψος εξάλων (εις χιλιοστά)	Μήκος του πλοίου (εις μέτρα)	Ύψος εξάλων (εις χιλιοστά)	Μήκος του πλοίου (εις μέτρα)	Ύψος εξάλων (εις χιλιοστά)
291	3224	316	3318	341	3385
292	3228	317	3322	342	3387
293	3233	318	3325	343	3389
294	3237	319	3328	344	3392
295	3241	320	3331	345	3394
296	3246	321	3334	346	3396
297	3250	322	3337	347	3399
298	3254	323	3339	348	3401
299	3258	324	3342	349	3403
300	3262	325	3345	350	3406
301	3266	326	3347	351	3408
302	3270	327	3350	352	3410
303	3274	328	3353	353	3412
304	3278	329	3355	354	3414
305	3281	330	3358	355	3416
306	3285	331	3361	356	3418
307	3288	332	3363	357	3420
308	3292	333	3366	358	3422
309	3295	334	3368	359	3423
310	3298	335	3371	360	3425
311	3302	336	3373	361	3427
312	3305	337	3375	362	3428
313	3308	338	3378	363	3430
314	3312	339	3380	364	3432
315	3315	340	3382	365	3433

Ύψος εξάλων διά ένδιάμεσα μήκη του πλοίου θά λαμβάνεται διά παρεμβολής. Διά πλοία μήκους άνω των 365 μέτρων τό ύψος εξάλων θά καθορίζεται υπό τής Αρχής.

ΠΙΝΑΞ Α'

Πίναξ ύψους εξάλων διά πλοία τύπου Α'

Μήκος του πλοίου (εις πόδας)	Ύψος εξάλων (εις ίντσας)	Μήκος του πλοίου (εις πόδας)	Ύψος εξάλων (εις ίντσας)	Μήκος του πλοίου (εις πόδας)	Ύψος εξάλων (εις ίντσας)
80	8.0	280	36.3	480	75.1
90	8.9	290	38.0	490	77.1
100	9.8	300	39.7	500	79.0
110	10.8	310	41.4	510	80.9
120	11.9	320	43.2	520	82.7
130	13.0	330	45.0	530	84.5
140	14.2	340	46.9	540	86.3
150	15.5	350	48.8	550	88.0
160	16.9	360	50.7	560	89.6
170	18.3	370	52.7	570	91.1
180	19.8	380	54.7	580	92.6
190	21.3	390	56.8	590	94.1
200	22.9	400	58.8	600	95.5
210	24.5	410	60.9	610	96.9
220	26.2	420	62.9	620	98.3
230	27.8	430	65.0	630	99.6
240	29.5	440	67.0	640	100.9
250	31.1	450	69.1	650	102.1
260	32.8	460	71.1	660	103.3
270	34.6	470	73.1	670	104.4

Μήκος του πλοίου (εις πόδας)	Ύψος ξέάλων (εις ίντσας)	Μήκος του πλοίου (εις πόδας)	Ύψος ξέάλων (εις ίντσας)	Μήκος του πλοίου (εις πόδας)	Ύψος ξέάλων (εις ίντσας)
680	105.5	860	121.4	1040	130.7
690	106.6	870	122.1	1050	131.0
700	107.7	880	122.7	1060	131.4
710	108.7	890	123.4	1070	131.7
720	109.7	900	124.0	1080	132.0
730	110.7	910	124.6	1090	132.3
740	111.7	920	125.2	1100	132.6
750	112.6	930	125.7	1110	132.9
760	113.5	940	126.2	1120	133.2
770	114.4	950	126.7	1130	133.5
780	115.3	960	127.2	1140	133.8
790	116.1	970	127.7	1150	134.0
800	117.0	980	128.1	1160	134.3
810	117.8	990	128.6	1170	134.5
820	118.6	1000	129.0	1180	134.7
830	119.3	1010	129.4	1190	135.0
840	120.1	1020	129.9	1200	135.2
850	120.7	1030	130.3		

Ύψος ξέάλων δια ένδιάμεσα μήκη του πλοίου θα λαμβάνεται δια παρεμβολής. Δια πλοία μήκους άνω των 1200 ποδών το ύψος ξέάλων θα καθορίζεται υπό της Αρχής.

Πλοία τύπου Β'

(2) Αί τιμαί του ύψους ξέάλων δια πλοία τύπου Β' θα προσδιορίζονται από τον κάτωθι Πίνακα :

ΠΙΝΑΞ Β'

Πίναξ ύψους ξέάλων δια πλοία τύπου Β'

Μήκος του πλοίου (εις μέτρα)	Ύψος ξέάλων (εις χιλιοστά)	Μήκος του πλοίου (εις μέτρα)	Ύψος ξέάλων (εις χιλιοστά)	Μήκος του πλοίου (εις μέτρα)	Ύψος ξέάλων (εις χιλιοστά)
24	200	47	408	70	721
25	208	48	420	71	738
26	217	49	432	72	754
27	225	50	443	73	769
28	233	51	455	74	784
29	242	52	467	75	800
30	250	53	478	76	816
31	258	54	490	77	833
32	267	55	503	78	850
33	275	56	516	79	868
34	283	57	530	80	887
35	292	58	544	81	905
36	300	59	559	82	923
37	308	60	573	83	942
38	316	61	587	84	960
39	325	62	601	85	978
40	334	63	615	86	996
41	344	64	629	87	1015
42	354	65	644	88	1034
43	364	66	659	89	1054
44	374	67	674	90	1075
45	385	68	689	91	1096
46	396	69	705	92	1116

Μήκος του πλοίου (εις μέτρα)	Ύψος έξάλων (εις χιλιοστά)	Μήκος του πλοίου (εις μέτρα)	Ύψος έξάλων (εις χιλιοστά)	Μήκος του πλοίου (εις μέτρα)	Ύψος έξάλων (εις χιλιοστά)
93	1135	148	2271	203	3313
94	1154	149	2293	204	3330
95	1172	150	2315	205	3347
96	1190	151	2334	206	3363
97	1209	152	2354	207	3380
98	1229	153	2375	208	3397
99	1250	154	2396	209	3413
100	1271	155	2418	210	3430
101	1293	156	2440	211	3445
102	1315	157	2460	212	3460
103	1337	158	2480	213	3475
104	1359	159	2500	214	3490
105	1380	160	2520	215	3505
106	1401	161	2540	216	3520
107	1421	162	2560	217	3537
108	1440	163	2580	218	3554
109	1459	164	2600	219	3570
110	1479	165	2620	220	3586
111	1500	166	2640	221	3601
112	1521	167	2660	222	3615
113	1543	168	2680	223	3630
114	1565	169	2698	224	3645
115	1587	170	2716	225	3660
116	1609	171	2735	226	3675
117	1630	172	2754	227	3690
118	1651	173	2774	228	3705
119	1671	174	2795	229	3720
120	1690	175	2815	230	3735
121	1709	176	2835	231	3750
122	1729	177	2855	232	3765
123	1750	178	2875	233	3780
124	1771	179	2895	234	3795
125	1793	180	2915	235	3808
126	1815	181	2933	236	3821
127	1837	182	2952	237	3835
128	1859	183	2970	238	3849
129	1880	184	2988	239	3864
130	1901	185	3007	240	3880
131	1921	186	3025	241	3893
132	1940	187	3044	242	3906
133	1959	188	3062	243	3920
134	1979	189	3080	244	3934
135	2000	190	3098	245	3949
136	2021	191	3116	246	3965
137	2043	192	3134	247	3978
138	2065	193	3151	248	3992
139	2087	194	3167	249	4005
140	2109	195	3185	250	4018
141	2130	196	3202	251	4032
142	2151	197	3219	252	4045
143	2171	198	3235	253	4058
144	2190	199	3249	254	4072
145	2209	200	3264	255	4085
146	2229	201	3280	256	4098
147	2250	202	3296	257	4112



Μήκος του πλοίου (εις μέτρα)	Ύψος εξάλων (εις χιλιοστά)	Μήκος του πλοίου (εις μέτρα)	Ύψος εξάλων (εις χιλιοστά)	Μήκος του πλοίου (εις μέτρα)	Ύψος εξάλων (εις χιλιοστά)
258	4125	294	4560	330	4955
259	4139	295	4572	331	4965
260	4152	296	4583	332	4975
261	4165	297	4595	333	4985
262	4177	298	4607	334	4995
263	4189	299	4618	335	5005
264	4201	300	4630	336	5015
265	4214	301	4642	337	5025
266	4227	302	4654	338	5035
267	4240	303	4665	339	5045
268	4252	304	4676	340	5055
269	4264	305	4686	341	5065
270	4276	306	4695	342	5075
271	4289	307	4704	343	5086
272	4302	308	4714	344	5097
273	4315	309	4725	345	5108
274	4327	310	4736	346	5119
275	4339	311	4748	347	5130
276	4350	312	4757	348	5140
277	4362	313	4768	349	5150
278	4373	314	4779	350	5160
279	4385	315	4790	351	5170
280	4397	316	4801	352	5180
281	4408	317	4812	353	5190
282	4420	318	4823	354	5200
283	4432	319	4834	355	5210
284	4443	320	4844	356	5220
285	4455	321	4855	357	5230
286	4467	322	4866	358	5240
287	4478	323	4878	359	5250
288	4490	324	4890	360	5260
289	4502	325	4899	361	5268
290	4513	326	4909	362	5276
291	4525	327	4920	363	5285
292	4537	328	4931	364	5294
293	4548	329	4943	365	5303

Ύψος εξάλων διά ένδιάμεσα μήκη του πλοίου θα λαμβάνεται διά παρεμβολής.

Διά πλοία μήκους μεγαλύτερου των 365 μέτρων το ύψος εξάλων θα καθορίζεται υπό της Αρχής.

ΠΙΝΑΞ Β'

Πίναξ ύψους εξάλων διά πλοία τύπου Β'

Μήκος του πλοίου (εις πόδας)	Ύψος εξάλων (εις ίντσας)	Μήκος του πλοίου (εις πόδας)	Ύψος εξάλων (εις ίντσας)	Μήκος του πλοίου (εις πόδας)	Ύψος εξάλων (εις ίντσας)
80	8.0	160	16.9	240	30.4
90	8.9	170	18.3	250	32.4
100	9.8	180	19.8	260	34.4
110	10.8	190	21.3	270	36.5
120	11.9	200	22.9	280	38.7
130	13.0	210	24.7	290	41.0
140	14.2	220	26.6	300	43.3
150	15.5	230	28.5	310	45.7

320	48.2	620	221.1	920	173.3
330	50.7	630	123.2	930	174.7
340	53.2	640	125.3	940	176.1
350	55.7	650	127.3	950	177.5
360	58.2	660	129.3	960	178.9
370	60.7	670	131.3	970	180.3
380	63.2	680	133.3	980	181.7
390	65.7	690	135.3	990	183.1
400	68.2	700	137.1	1000	184.4
410	70.7	710	139.0	1010	185.8
420	73.2	720	140.9	1020	187.2
430	75.7	730	142.7	1030	188.5
440	78.2	740	144.5	1040	189.8
450	80.7	750	146.3	1050	191.0
460	83.1	760	148.1	1060	192.3
470	85.6	770	149.8	1070	193.5
480	88.1	780	151.5	1080	194.8
490	90.6	790	153.2	1090	196.1
500	93.1	800	154.8	1100	197.3
510	95.6	810	156.4	1110	198.6
520	98.1	820	158.0	1120	199.9
530	100.6	830	159.6	1130	201.2
540	103.0	840	161.2	1140	202.3
550	105.4	850	162.8	1150	203.5
560	107.7	860	164.3	1160	204.6
570	110.0	870	165.9	1170	205.8
580	112.3	880	167.4	1180	206.9
590	114.6	890	168.9	1190	208.1
600	116.8	900	170.4	1200	209.3
610	119.0	910	171.8		

Ύψος ξεάλων διά ενδιάμεσα μήκη του πλοίου θα λαμβάνεται διά παρεμβολής. Διά πλοία μήκους μεγαλύτερου των 1200 ποδών το ύψος ξεάλων θα καθορίζεται υπό της Αρχής.

Κανονισμός 29

Διόρθωσις εις το ύψος-ξεάλων διά πλοία μήκους κάτω των 100 μέτρων (328 ποδών).

Αί τιμαί του ύψους ξεάλων διά πλοίων τύπου Β μήκους μεταξύ 24 μέτρων (79 ποδών) και 100 μέτρων (328 ποδών) το όποιον έχει συνεχή υπερκατασκευάσματα πραγματικού μήκους μέχρι 35% του μήκους του πλοίου, θα αυξηθούν κατά—

$$7.5(100-L) \left(0.35 - \frac{E}{L}\right) \text{ χιλιοστόμετρα}$$

όπου L = Το μήκος του πλοίου εις μέτρα.

E = Πραγματικόν μήκος υπερκατασκευάσματος εις μέτρα ως τουτο καθορίζεται εις τόν Κανονισμόν 35.

$$0.09 (328-L) \left(0.35 - \frac{E}{L}\right) \text{ ίντσαι}$$

όπου L = Το μήκος του πλοίου εις πόδας.

E = Πραγματικόν μήκος υπερκατασκευάσματος εις πόδας ως τουτο καθορίζεται εις τόν Κανονισμόν 35.

Κανονισμός 30

Διόρθωσις διὰ τὸν συντελεστήν ἔκτοπίσματος

Ὅπου ὁ συντελεστής ἔκτοπίσματος (C_b) ὑπερβαίνει τὸ 0.68, ἡ τιμὴ τοῦ ὕψους ἑξάλων ἢ εἰδικῶς καθοριζομένη εἰς τὸν Κανονισμὸν 28 ὡς ἐτροποποιήθη ἐὰν εἶναι ἐφαρμόσιμος ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν 27 (8), 27 (10) καὶ 29 θὰ πολλαπλασιασθῆται μετὰ τὴν παράστασιν

$$\frac{C_b + 0.68}{1.36}$$

Κανονισμός 31

Διόρθωσις διὰ τὸ βάθος

(1) Ὅπου βάθος D ὑπερβαίνει τὸ $\frac{L}{15}$ τὸ ὕψος ἑξάλων θὰ αὐξηθῆ κατὰ

$(D - \frac{L}{15}) \cdot R$ χιλιοστόμετρα, ὅπου R εἶναι $\frac{L}{0.48}$ διὰ μήκη μικρότερα τῶν 120 μέτρων καὶ 250 διὰ μήκη 120 μέτρων καὶ ἄνω ἢ

$(D - \frac{L}{15}) \cdot R$ ἴντσας, ὅπου R εἶναι $\frac{L}{131.2}$ διὰ μήκη μικρότερα τῶν 393,6 ποδῶν καὶ 3 διὰ μήκη 393,6 ποδῶν καὶ ἄνω.

(2) Ὅπου τὸ βάθος D εἶναι μικρότερον τοῦ $\frac{L}{15}$ οὐδεμίαν ἐλάττωσις θὰ ἐπέλθῃ

ἐκτὸς τῶν πλοίων τὰ ὁποῖα ἔχουν συνεχῆς ὑπερκατασκευάσμα καλύπτον τοῦλάχιστον τὰ 0.6 L.

Εἰς τὸ μεσόστεγον μετὰ πλήρες πυργωτὸν ὑπερκατασκευάσμα ἢ συνδυασμὸν μεμονωμένων κλειστῶν ὑπερκατασκευασμάτων καὶ πυργωτῶν ὑπερκατασκευασμάτων τὰ ὁποῖα ἐκτείνονται καθ' ὅλον τὸ μήκος πρὸς πρῶραν καὶ πρύμνην, ὅπου τὸ ὕψος ἑξάλων θὰ ἐλαττωθῆ κατὰ ποσοστὸν καθοριζόμενον εἰς τὴν παράγραφον (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(3) Ὅπου τὸ ὕψος τοῦ ὑπερκατασκευάσματος ἢ τοῦ πυργωτοῦ ὑπερκατασκευάσματος εἶναι μικρότερον τοῦ κανονικοῦ ὕψους, ἡ ἐλάττωσις θὰ γίνῃ κατὰ τὸν λόγον τοῦ πραγματικοῦ πρὸς τὸ κανονικὸν ὕψος ὡς τοῦτο ὀρίζεται εἰς τὸν Κανονισμὸν 33.

Κανονισμός 32

Διόρθωσις διὰ θέσιν τῆς γραμμῆς καταστρώματος

Ὅπου τὸ πραγματικὸν βάθος εἰς τὴν ἄνω ἀκμὴν τῆς γραμμῆς καταστρώματος εἶναι μεγαλύτερον ἢ μικρότερον ἀπὸ τὸ D ἡ διαφορά μεταξὺ τῶν βαθῶν θὰ προστεθῆ ἢ θὰ ἀφαιρεθῆ ἀπὸ τὸ ὕψος ἑξάλων.

Κανονισμός 33

Κανονικὸν ὕψος ὑπερκατασκευάσματος

Τὸ κανονικὸν ὕψος ὑπερκατασκευάσματος δίδεται εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα.

Μήκος (μέτρα)	Μερικῶς ἀνυψωμένον κατάστρωμα	Ἄπαντα τὰ λοιπὰ ὑπερκατασκευάσματα
30 ἢ ὀλιγώτερον	0.90	1.80
75	1.20	1.80
125 ἢ περισσότερον	1.80	2.30

Μήκος (μέτρα)	Κανονικόν ύψος (εις πόδας)	
	Μερικῶς ἀνυψωμένον κατάστρωμα	Ἄπαντα τὰ λοιπὰ ὑπερκατασκευάσματα
98.5 ἢ ὀλιγώτερον	3.0	5.9
246	3.9	5.9
410 ἢ περισσότερον	5.9	7.5

Τὰ κανονικά ὕψη δι' ἐνδιάμεσα μήκη πλοίων θὰ λαμβάνωνται διὰ γραμμικῆς παρεμβολῆς.

Κανονισμός 34

Μήκος ὑπερκατασκευάσματος

(1) Τὸ μήκος τοῦ ὑπερκατασκευάσματος (S) ἐκτὸς τοῦ προβλεπομένου ἐν παραγράφῳ (2) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θὰ εἶναι τὸ μέσον μήκος τῶν μερῶν τοῦ ὑπερκατασκευάσματος τὸ ὁποῖον κεῖται ἐντὸς τοῦ μήκους (L).

(2) Ὅπου τὸ ἀκραῖον διάφραγμα ἑνὸς κλειστοῦ ὑπερκατασκευάσματος ἐκτείνεται εἰς μίαν κανονικὴν κυρτὴν καμπύλην πέραν τῆς τομῆς του μετὰ τὰς πλευρὰς τοῦ ὑπερκατασκευάσματος, τὸ μήκος τοῦ ὑπερκατασκευάσματος δύναται νὰ αὐξηθῇ ἐπὶ τῇ θάσει ἑνὸς ἰσοδύναμου ἐπιπέδου διαφράγματος. Ἡ ἐν λόγῳ αὐξησης θὰ εἶναι τὰ δύο τρίτα τοῦ πρὸς πρῶραν καὶ πρὸς ὑμῆνην μήκους τῆς καμπυλότητος. Ἡ μεγίστη καμπυλότης ἢ ὁποία δύναται νὰ ληθῇ ὑπ' ὄψιν κατὰ τὸν προσδιορισμὸν τῆς αὐξήσεως αὐτῆς εἶναι τὸ ἥμισυ τοῦ πλάτους τῆς ὑπερκατασκευῆς εἰς τὸ σημεῖον τομῆς τοῦ καμπυλωμένου ἄκρου τῆς ὑπερκατασκευῆς μετὰ τὴν πλευρὰν του.

Κανονισμός 35

Πραγματικὸν μήκος ὑπερκατασκευάσματος

(1) Ἐκτὸς τῶν προβλεπομένων διὰ τὰ ἐν παραγράφῳ (2) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, τὸ πραγματικὸν μήκος (E) ἑνὸς κλειστοῦ ὑπερκατασκευάσματος κανονικοῦ ὕψους θὰ εἶναι τὸ μήκος του.

(2) Εἰς ὅλας τὰς περιπτώσεις ἔνθα κλειστὸν ὑπερκατασκευάσμα κανονικοῦ ὕψους ἀρχεται ἀπὸ τὰς πλευρὰς τοῦ πλοίου ὡς τοῦτο ἐπιτρέπεται εἰς τὸν Κανονισμὸν 3 (10) τὸ πραγματικὸν μήκος θὰ εἶναι τὸ μήκος τροποποιημένον κατὰ

τὸν λόγον — ὅπου b εἶναι τὸ πλάτος τοῦ ὑπερκατασκευάσματος εἰς τὸ μέσον

τοῦ μήκους του καὶ B_s εἶναι τὸ πλάτος τοῦ πλοίου εἰς τὸ μέσον τοῦ μήκους τοῦ ὑπερκατασκευάσματος. Ὅπου ὑπερκατασκευάσμα καλύπτει μέρος τοῦ μήκους του ἢ τροποποιήσει αὕτη θὰ ἐφαρμοσθῇ μόνον διὰ τὸ καλύπτον τμήμα.

(3) Ὅπου τὸ ὕψος κλειστοῦ ὑπερκατασκευάσματος εἶναι μικρότερον τοῦ κανονικοῦ ὕψους, τὸ πραγματικὸν μήκος θὰ εἶναι τὸ μήκος του ἡλαττωμένον κατὰ τὸν λόγον τοῦ πραγματικοῦ ὕψους πρὸς τὸ κανονικὸν ὕψος.

Ὅπου τὸ ὕψος ὑπερβαίνει τὸ κανονικὸν οὐδεμίαν αὐξησης θὰ ἐπέλθῃ εἰς τὸ πραγματικὸν μήκος τοῦ ὑπερκατασκευάσματος.

(4) Τὸ πραγματικὸν μήκος ἑνὸς μερικῶς ἀνυψωμένου καταστρώματος ἐὰν φέρῃ ἀδιάτρητον μετωπικὸν διάφραγμα, θὰ εἶναι τὸ μήκος του μέχρις ἑνα μίσηστον 0.6 L. Ὅπου τὸ διάφραγμα δὲν εἶναι ἀδιάτρητον τὸ μερικῶς ἀνυψωμένον κατάστρωμα θὰ θεωρηθῇ ὡς ἐπίστεγον ὕψους μικροτέρου τοῦ κανονικοῦ.

(5) Ὑπερκατασκευάσματα τὰ ὁποῖα δὲν εἶναι κλειστά δὲν θὰ ἔχουν πραγματικὸν μήκος.

Κανονισμός 36

Πυργωτὸν ὑπερκατασκευάσμα

(1) Ἐν πυργωτὸν ὑπερκατασκευάσμα ἢ παρομοία κατασκευὴ ἢ ὁποία δὲν ἐκτείνεται ἀπὸ πλευρὰς εἰς πλευρὰν τοῦ πλοίου θὰ θεωρηθῇ ἱκανὸν ὑπὸ τοὺς κάτωθι ὅρους:

- (α) Το πυργωτόν υπερκατασκευάσμα είναι ισχυρόν ὅσον καὶ ἐν σύνηθες υπερκατασκευάσμα.
- (β) Τὰ στόμια εὐρίσκονται ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τοῦ πυργωτοῦ ὑπερκατασκευάσματος καὶ τὰ τοιχώματα τῶν στομιῶν καὶ τὰ καλύμματα συμμορφοῦνται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Κανονισμῶν 13 ἕως 16 συμπεριλαμβανομένου, καὶ τὸ πλάτος τῆς ὑδρορροῆς τοῦ καταστρώματος τοῦ πυργωτοῦ υπερκατασκευάσματος παρέχει ἐπαρκῆ διόδον καὶ ἐπαρκῆ πλευρικὴν ἀντοχήν.
- Ἐν τούτοις μικρὰ ἀνοίγματα με ὕδατοστεγῆ καλύμματα δύνανται νὰ ἐπιτραποῦν εἰς τὸ κατάστρωμα ἐξάλλων.
- (γ) Προβλέπεται μόνιμον δαπεδὸν ἐργασίας (πλατφόρμα) ἐφωδιασμένον διὰ προφυλακτικῶν κιγκλιδώματος ἀπὸ πύρας πρὸς πρύμναν καθ' ὅλον τὸ κατάστρωμα τοῦ πυργωτοῦ υπερκατασκευάσματος ἢ εἰς περιπτώσιν μεμονωμένων πυργωτῶν υπερκατασκευασμάτων ἐν συνδυασμῶ με ἕτερα κοινὰ υπερκατασκευάσματα προβλέπονται ἐπαρκεῖς μόνιμοι γέφυραι συγκοινωνίας.
- (δ) Οἱ διὰ τοῦ πυργωτοῦ υπερκατασκευάσματος διερχόμενοι ἀνεμοδόχοι προστατεύονται διὰ ὕδατοστεγῶν καλυμμάτων ἢ ἑτέρων ἰσοδυνάμων μέσων.
- (ε) Διὰ τὸ ἥμισυ τοῦλάχιστον τοῦ μήκους τῶν ἐκτεθειμένων μερῶν τοῦ καταστρώματος ἐξάλλων εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ πυργωτοῦ υπερκατασκευάσματος προβλέπονται ἀνοικτὰ κιγκλιδώματα.
- (στ) Τὰ διὰ τοῦ πυργωτοῦ υπερκατασκευάσματος τοιχώματα τοῦ φωταγωγοῦ τοῦ μηχανοστασίου προστατεύονται δι' ἑνὸς υπερκατασκευάσματος τοῦλάχιστον κανονικοῦ ὕψους ἢ διὰ μιᾶς υπερκατασκευῆς τοῦ ἰδίου ὕψους καὶ ἰσοδυνάμου ἀντοχῆς.
- (ζ) Τὸ πλάτος τοῦ πυργωτοῦ υπερκατασκευάσματος εἶναι τοῦλάχιστον 60 τοῖς ἑκατὸν τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου καὶ
- (η) ὅπου δὲν ὑφίστανται υπερκατασκευαὶ τὸ μήκος τοῦ πυργωτοῦ υπερκατασκευάσματος εἶναι τοῦλάχιστον 0.6 L.
- (2) Τὸ πλήρες μήκος ἑνὸς ἰκανοῦ πυργωτοῦ υπερκατασκευάσματος ἠλαττωμένον κατὰ τὸν λόγον τοῦ μέσου πλάτους πρὸς τὸ Β' ἀποτελεῖ τὸ πραγματικὸν αὐτοῦ μήκος.
- (3) Τὸ κανονικὸν ὕψος ἑνὸς πυργωτοῦ υπερκατασκευάσματος εἶναι τὸ κανονικὸν ὕψος ἑνὸς συνήθους υπερκατασκευάσματος ἐκτὸς τοῦ μερικῶς ἀνυψωμένου καταστρώματος.
- (4) Ὄταν τὸ ὕψος ἑνὸς πυργωτοῦ υπερκατασκευάσματος εἶναι μικρότερον τοῦ κανονικοῦ ὕψους, τὸ πραγματικὸν τοῦ μήκος θὰ ἐλαττώθῃ κατὰ τὸν λόγον τοῦ πραγματικοῦ πρὸς τὸ κανονικὸν ὕψος. Ὄταν τὸ ὕψος τῶν τοιχωμάτων τῶν στομιῶν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τοῦ πυργωτοῦ υπερκατασκευάσματος εἶναι μικρότερον τοῦ κανονικοῦ ὕψους τοῦ προβλεπομένου εἰς τὸν Κανονισμὸν 15 (1), θὰ μειοῦται τὸ πραγματικὸν ὕψος τοῦ πυργωτοῦ υπερκατασκευάσματος κατὰ τὴν διαφορὰν μεταξὺ τοῦ ὑπάρχοντος καὶ τοῦ ἀπαιτουμένου ὕψους τῶν τοιχωμάτων.

Κανονισμὸς 37

Ἐκπτώσεις δι' υπερκατασκευάσματα καὶ πυργωτὰ υπερκατασκευάσματα

- (1) Ὄταν τὸ πραγματικὸν μήκος υπερκατασκευασμάτων καὶ πυργωτῶν υπερκατασκευασμάτων εἶναι 1.0 L, ἢ ἐκ τοῦ ὕψους ἐξάλλων ἐκπτώσεις θὰ εἶναι 350 χιλιοστόμετρα διὰ μήκος πλοίου 24 μέτρων, 860 χιλιοστόμετρα διὰ μήκος πλοίου 85 μέτρων καὶ 1,070 χιλιοστόμετρα διὰ μήκος πλοίου 122 μέτρων καὶ ἄνω (14 Ἴντσες διὰ μήκος πλοίου 79 ποδῶν, 34 Ἴντσες διὰ μήκος 279 ποδῶν καὶ 42 Ἴντσες διὰ μήκος 400 ποδῶν καὶ ἄνω). Ἐκπτώσεις δι' ἐνδιάμεσα μήκη λαμβάνονται διὰ παρεμβολῆς.

(2) "Όταν τὸ πραγματικὸν μῆκος τῶν ὑπερκατασκευασμάτων ἢ πυργωτῶν ὑπερκατασκευασμάτων εἶναι μικρότερον τῶν 1.0 L ἢ ἐκπτώσεις θὰ ἀποτελεῖ ποσοστὸν λαμβανόμενον ἐξ ἑνὸς τῶν κάτωθι πινάκων.

Ποσοστὸν ἐκπτώσεως διὰ πλοῖα τύπου Α
 Ὅλικόν πραγματικὸν μῆκος ὑπερκατασκευασμάτων
 ἢ πυργωτῶν ὑπερκατασκευασμάτων

	0	0.1L	0.2L	0.3L	0.4L	0.5L	0.6L	0.7L	0.8L	0.9L	1.0L
Ποσοστὸν ἐκπτώσεως διὰ ὅλους τοὺς τύπους ὑπερκατασκευάσματος	0	7	14	21	31	41	52	63	75.3	87.7	100

Ποσοστὰ διὰ ἐνδιάμεσα μῆκη ὑπερκατασκευῶν θὰ λαμβάνωνται διὰ παρεμβολῆς.

Ποσοστὸν ἐκπτώσεως διὰ πλοῖα τύπου Β
 Σειρά.—Ὅλικόν πραγματικὸν μῆκος ὑπερκατασκευασμάτων
 καὶ πυργωτῶν ὑπερκατασκευασμάτων

	0	0.1L	0.2L	0.3L	0.4L	0.5L	0.6L	0.7L	0.8L	0.9L	1.0L
Πλοῖα μετὰ προστέγου καὶ ἄνευ μεμονωμένου μεσοστέγου	I 0	5	10	15	23.5	32	46	63	75.3	87.7	100
Πλοῖα μετὰ προστέγου καὶ μεμονωμένου μεσοστέγου	II 0	6.3	12.7	19	27.5	36	46	63	75.3	87.7	100

Ποσοστὰ διὰ ἐνδιάμεσα μῆκη ὑπερκατασκευῶν θὰ λαμβάνωνται διὰ παρεμβολῆς.

(3) Διὰ πλοῖα τύπου «Β»

(α) "Όταν τὸ πραγματικὸν μῆκος ἑνὸς μεσοστέγου εἶναι μικρότερον τῶν 0.2L τὰ ποσοστὰ θὰ λαμβάνωνται διὰ παρεμβολῆς μεταξὺ τῶν σειρῶν I καὶ II.

(β) "Όταν τὸ πραγματικὸν μῆκος ἑνὸς προστέγου εἶναι μεγαλύτερον τῶν 0.4L τὰ ποσοστὰ θὰ λαμβάνωνται ἀπὸ τὴν σειράν II.

(γ) "Όταν τὸ πραγματικὸν μῆκος ἑνὸς προστέγου εἶναι μικρότερον τῶν 0.07L τὰ ἀνωτέρω ποσοστὰ θὰ μειωθοῦν κατὰ :

$$5X \frac{0.07L - f}{0.07L}$$

ἔπου f τὸ πραγματικὸν μῆκος τοῦ προστέγου.

Κανονισμὸς 38

Σιμότης καταστρώματος

Γενικά

(1) Ἡ σιμότης καταστρώματος μετράται ἀπὸ τοῦ καταστρώματος εἰς τὴν πλευρὰν μέχρι μίαις γραμμῆς, πρὸς τοῦτο παραλλήλως πρὸς τὴν τρόπιδα ἀγομένης καὶ διερχομένης διὰ τῆς εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου γραμμῆς σιμότητος.

(2) Εἰς πλοῖα ναυπηγηθέντα νὰ πλέωσι μὲ κλίσιν τῆς τρόπιδος ἢ σιμότης καταστρώματος δύναται νὰ μετρηθῇ ἐν σχέσει πρὸς γραμμὴν ἀγομένην παράλληλον πρὸς τὴν σχεδιασθεῖσαν ἔμφορτον ἴσαλον.

(3) Εἰς ἄνευ ὑπερκατασκευασμάτων πλοῖα καὶ εἰς πλοῖα μετὰ μεμονωμένων ὑπερκατασκευασμάτων ἢ σιμότης καταστρώματος μετράται εἰς τὸ κατάστρωμα ἐξάλων.

(4) Εἰς πλοῖα τῶν ὁποίων τὸ ἄνω μέρος τῶν πλευρῶν εἶναι ἀσυνήθους σχήματος καὶ εἰς τὰ ὁποῖα σχηματίζεται βαθμὶς ἢ γόνυ, ἢ σιμότης θὰ λογιζέται ἐν σχέσει πρὸς τὸ ἰσοδύναμον βάθος τοῦ πλοίου.

(5) Εἰς πλοῖα μεθ' ἑνὸς ὑπερκατασκευάσματος κανονικοῦ ὕψους καὶ ἐκτεινόμενου καθ' ὅλον τὸ μῆκος τοῦ καταστρώματος ἐξάλων, ἢ σιμότης θὰ μετράται εἰς τὸ κατάστρωμα ὑπερκατασκευάσματος. Ὄταν τὸ ὕψος ὑπερβαίῃ τὸ κανονικὸν ἢ ἐλαχίστη διαφορά (Z) μεταξύ τῶν πραγματικῶν (ὑπερχόντων) καὶ κανονικῶν ὕψων θὰ προστίθεται εἰς ἐκάστην ἀκραίαν τεταγμένην. Παρομοίως αἱ ἐνδιάμεσοι τεταγμένοι εἰς ἀποστάσεις τῶν $1/6L$ καὶ $1/3L$ ἀπὸ ἐκάστην κάθετον θὰ αὐξηθοῦν κατὰ $0.444 Z$ καὶ $0.111 Z$ ἀντιστοίχως.

(6) Ὄταν τὸ μῆκος ἐνὸς κλειστοῦ ὑπερκατασκευάσματος ἔχη τοῦλάχιστον τὴν αὐτὴν πρὸς τὸ ἐκτεθειμένον κατάστρωμα ἐξάλων σιμότητα, δὲν θὰ ὑπολογίζεται ἡ σιμότης τῶν κεκαλυμμένων μερῶν τοῦ καταστρώματος ἐξάλων.

(7) Ὄταν ἐν κλειστόν ἐπίστεγον ἢ πρόστεγον ἔχη κανονικὸν ὕψος μὲ μεγαλύτεραν σιμότητα ἔναντι ἐκείνης τοῦ καταστρώματος ἐξάλων ἢ ἔχη μεγαλύτερον ὕψος τοῦ κανονικοῦ μία πρόσθετος σιμότης θὰ ἐπέλθῃ εἰς τὸ κατάστρωμα τοῦ ὕψους ἐξάλων ὡς προβλέπεται ἐν παραγράφῳ (12) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

Κανονικὴ σιμότης καταστρώματος

(8) Αἱ τεταγμένοι τῆς κανονικῆς σιμότητος δίδονται εἰς τὸν ἀκόλουθον πίνακα.

Κανονικὴ σιμότης καταστρώματος
(ὅπου L εἶναι τὸ μῆκος τοῦ πλοίου εἰς μέτρα)

Θέσις	Τεταγμένη εἰς χιλιοστόμετρα	Παράγων	
Πρυμναία κάθετος	$25 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	1	
Πρυμναῖον ἥμισυ	$1/6L$ ἀπὸ A.P	$11.1 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	$1/3L$ ἀπὸ A.P	$2.8 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	Εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου	0	
Πρωραῖον ἥμισυ	Εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου	0	1
	$1/3L$ ἀπὸ F.P	$5.6 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	$1/6L$ ἀπὸ F.P	$22.2 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
Πρωραία κάθετος	$50 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	1	

Κανονική σιμότης καταστρώματος
(όπου L είναι το μήκος του πλοίου εις μέτρα)

	Θέσις	Τεταγμένη εις ίντσας	Παράγων
	Πρυμναία κάθετος	0.1 L + 10	1
Πρυμναίον ήμισυ	1/6L από A.P	0.0444 L + 4.44	3
	1/3L από A.P	0.0111 L + 1.11	3
	Εις το μέσον του πλοίου	0	1
	Εις το μέσον του πλοίου	0	1
Πρωραίον ήμισυ	1/3L από F.P	0.0222 L + 2.22	3
	1/6L από F.P	0.0888 L + 8.88	3
	Πρωραία κάθετος	0.2 L + 20	1

Μέτρησις παρεκκλίσεως εκ της κανονικής σιμότητος καταστρώματος

(9) "Όταν η σιμότης καταστρώματος διαφέρει της κανονικής αι τέσσαρες τεταγμένοι εις το πρωραίον η πρυμναίον ήμισυ θα πολλαπλασιασθούν επί τους καταλλήλους παράγοντας τους δεδομένους εις τον πίνακα των τεταγμένων. Η διαφορά μεταξύ των άθροισμάτων των σχετικων γινομένων και εκείνων του κανονικου διαιρουμένη δια 8 δίδει το έλλειμμα η την περίσσειαν της σιμότητος εις το πρωραίον η πρυμναίον ήμισυ. Ο αριθμητικός μέσος όρος της περισσειας η του ελλείμματος εις τα πρωραία και πρυμναία ήμισυ μετρα την περίσσειαν η το έλλειμα της σιμότητος.

(10) "Όταν το πρυμναίον ήμισυ της σιμότητος υπερβαινη το κανονικόν, και το πρωραίον ήμισυ είναι μικρότερον του κανονικου, δεν λαμβάνεται υπ' όψιν η περίσσεια του πρυμναίου αλλά μετραται μόνον το έλλειμμα του πρωραίου.

(11) "Όταν το πρωραίον ήμισυ της σιμότητος είναι μεγαλύτερον του κανονικου και το πρυμναίον μέρος αυτής δεν είναι μικρότερον των 75% του κανονικου, λαμβάνεται υπ' όψιν η περίσσεια του πρωραίου μέρους.

"Όταν όμως το πρυμναίον μέρος της σιμότητος είναι μικρότερον του 50 τοις εκατόν του κανονικου δεν λαμβάνεται υπ' όψιν η περίσσεια του πρωραίου.

"Όταν η σιμότης του πρυμναίου είναι μεταξύ των 50 τοις εκατόν και 75 τοις εκατόν του κανονικου λαμβάνεται υπ' όψιν ενδιάμεσος τιμή της περισσειας του πρωραίου.

(12). "Όταν λαμβάνεται υπ' όψιν η σιμότης η δεδομένη δια ένα επίστεγον η πρόστεγον θα χρησιμοποιηθῆ ὁ κάτωθι τύπος :

$$s = \frac{y}{3} \frac{L'}{L}$$

ἐνθα s = Τὸ πῶσον τῆς σιμότητος τὸ ὁποῖον ἀφαιρεῖται ἀπὸ τὸ ἔλλειμμα ἢ προστίθεται εἰς τὴν περίσσειαν τῆς σιμότητος

y = ἡ διαφορά μεταξύ πραγματικου και κανονικου ὕψους ὑπερκατασκευασματος εἰς τὸ ἄκρον τῆς σιμότητος

L' = τὸ μέσον κεκαλυμμένον μήκος τοῦ ἐπιστέγου ἢ προστέγου μέχρις ἓνα μέγιστον μήκος 0.5L

L = μήκος τοῦ πλοίου ὡς τοῦτο ὀρίζεται εἰς τὸν Κανονισμὸν 3 (1) τοῦ παρόντος παραρτήματος.

Ο άνωτέρω τύπος παράγει καμπύλην σχήματος παραβολῆς ἐφαπτομένης εἰς τὴν πραγματικὴν καμπύλην σιμότητος εἰς τὸ κατάστρωμα ἐξάλων καὶ τεμνοῦσης τὴν ἀκραίαν τεταγμένην εἰς ἓν σημεῖον κάτωθι τοῦ καταστρώματος ὑπερκατασκευῶν, εἰς ἀπόστασιν ἴσην πρὸς τὸ κανονικὸν ὕψος ἑνὸς ὑπερκατασκευάσματος.

Τὸ κατάστρωμα ὑπερκατασκευῶν δὲν θὰ ἔχη μικρότερον ἀπὸ τὸ κανονικὸν ὕψος ὑπεράνω τῆς ἐν λόγω καμπύλης εἰς οἰονδήποτε σημεῖον. Ἡ ἀνωτέρω καμπύλη θὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὸν προσδιορισμὸν τῆς σιμότητος διὰ τὸ πρῶτον καὶ πρῶταιον ἡμῖσι τοῦ πλοίου.

Διόρθωσις διὰ πᾶρέκκλίσεις ἐκ τῆς κανονικῆς σιμότητος καταστρώματος

(13) Ἡ διόρθωσις διὰ σιμότητα καταστρώματος εἶναι τὸ ἔλλειμμα ἢ ἡ περίσσεια τῆς σιμότητος (βλέπε παραγράφου (9) ἕως (11) συμπεριλαμβανο-

μένης, τοῦ παρόντος κανονισμοῦ), πολλαπλασιασθεῖσα ἐπὶ $0.75 - \frac{S}{2L}$.

Ἐνθα S εἶναι τὸ ὀλικὸν μῆκος τῶν κλειστῶν ὑπερκατασκευασμάτων.

Πρόσθεσις δι' ἔλλειμμα τῆς σιμότητος καταστρώματος

(14) Ὄταν ἡ σιμότης εἶναι μικρότερα τῆς κανονικῆς ἢ διόρθωσις δι' ἔλλειμμα αὐτῆς (βλέπε παράγραφον (13) τοῦ παρόντος κανονισμοῦ) προστίθεται εἰς τὸ ὕψος ἐξάλων.

Ἐκπτώσις διὰ περίσσειαν σιμότητος καταστρώματος

(15) Εἰς πλοῖα τῶν ὁποίων ἐν κλειστὸν ὑπερκατασκευάσμα ἐκτείνεται εἰς μῆκος μέχρι $0.1L$ πρὸς πρῶραν καὶ $0.1L$ πρὸς πρῦμναν ἀπὸ τοῦ μέσου τοῦ πλοίου, ἐκπίπτει τοῦ ὕψους τῶν ἐξάλων ἢ διόρθωσις διὰ περίσσειαν σιμότητος καταστρώματος ὡς αὕτη ὑπελογίσθη ὑπὸ τοῦς ὅρους τῆς παραγράφου (13) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

Εἰς πλοῖα τῶν ὁποίων οὐδὲν κλειστὸν ὑπερκατασκευάσμα ἐκτείνεται εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου οὐδεμίαν ἐκπτώσις γίνεται εἰς τὸ ὕψος τῶν ἐξάλων. Ὄταν ἐν κλειστὸν ὑπερκατασκευάσμα ἐκτείνεται ὀλιγώτερον τοῦ $0.1L$ ἀπὸ τοῦ μέσου τοῦ πλοίου πρὸς πρῶραν καὶ πρῦμναν ἢ ἐκπτώσις λαμβάνεται διὰ παρέμβολῆς. Ἡ μεγίστη ἐκπτώσις διὰ περίσσειαν σιμότητος θὰ εἶναι κατ' ἀναλογίαν 125 χιλιοστόμετρα διὰ 100 μέτρα μῆκους (1.5 Ἴντσας διὰ 100 πόδας μῆκους).

Κανονισμὸς 39

Ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων εἰς τὴν πρῶταιαν κάθετον

(1) Τὸ ὕψος πρῶρας τὸ καθοριζόμενον ὡς ἡ κάθετος ἀπόστασις εἰς τὴν πρῶταιαν κάθετον μεταξύ τῆς ὑπολογισθείσης ἐμφόρτου θερινῆς ἰσάλου γραμμῆς καὶ τῆς γραμμῆς καταστρώματος εἰς τὴν πλευρὰν τοῦ καταστρώματος ἐξάλων ἢ τοῦ καταστρώματος προστέγου δὲν θὰ εἶναι μικρότερον τῶν :

διὰ πλοῖα μῆκους κάτω τῶν 250 μέτρων,

$$56. L \left(1 - \frac{L}{500} \right) \frac{1.36}{Cb + 0.68} \text{ χιλιοστομέτρων}$$

διὰ πλοῖα μῆκους ἄνω τῶν 250 μέτρων,

$$7000 \frac{1.36}{Cb + 0.68} \text{ χιλιοστομέτρων}$$

Ἐνθα L εἶναι τὸ μῆκος τοῦ πλοίου εἰς μέτρα Cb εἶναι ὁ συντελεστῆς ἐκτοπίσματος ὁ ὁποῖος δὲν θὰ πρέπει νὰ λαμβάνεται μικρότερος τοῦ 0.68 ἢ

διὰ πλοῖα μῆκους κάτω τῶν 820 ποδῶν,

$$0.672 L \left(1 - \frac{L}{1640} \right) \frac{1.36}{Cb + 0.68} \text{ (Ἴντσῶν)}$$

διὰ πλοῖα μῆκους ἄνω τῶν 820 ποδῶν,

$$275.6 \frac{1.36}{Cb + 0.68} \text{ (Ἴντσῶν)}$$

Ἐνθα L εἶναι τὸ μῆκος τοῦ πλοίου εἰς πόδας Cb εἶναι ὁ συντελεστῆς ἐκτοπίσματος ὁ ὁποῖος δὲν θὰ πρέπει νὰ λαμβάνεται μικρότερος τοῦ 0.68 .

(2) Όταν το ύψος πλώρας το απαιτούμενον εκ της παραγράφου (1) του παρόντος Κανονισμού λαμβάνεται διά της σιμότητας, ή σιμότης θα έκτείνεται τουλάχιστον 15 τοίς εκατόν του μήκους του πλοίου μετρούμενη εκ της πλώρας καθέτου. Όταν τοῦτο λαμβάνεται διά της κατασκευής προστέγου τοιούτον πρόστεγον θα έκτείνεται εκ της πλώρας εις σημείον τουλάχιστον 0.07L πρὸς πρύμναν της πλωραίας καθέτου καὶ θα συμμορφούται πρὸς τὰς ἀκολουθούσους ἀπαιτήσεις :

(α) διὰ πλοῖα οὐχὶ πέραν τῶν 100 μέτρων (328 ποδῶν) μήκους θὰ εἶναι κλειστὸν ὡς καθορίζεται εἰς τὸν Κανονισμόν 3 (10) καὶ

(β) διὰ πλοῖα πέραν τῶν 100 μέτρων (328 ποδῶν) μήκους θὰ χρειάζεται νὰ συμμορφούται μετὸν Κανονισμόν 3 (10) ἀλλὰ θὰ ἐφοδιασθῇ διὰ συστήματος κλεισίματος εἰς ἱκανοποίησιν τῆς Ἀρχῆς.

(3) Πλοῖα τὰ ὁποῖα διὰ νὰ προσαρμοσθοῦν εἰς οὐχὶ συνήθεις ἐπιχειρησιακὰς ἀπαιτήσεις δὲν δύνανται νὰ συμμορφωθοῦν πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν παραγράφων (1) καὶ (2) τοῦ παρόντος Κανονισμού δύνανται νὰ τύχουν εἰδικῆς μεταχειρίσεως ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

Κανονισμός 40

Ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων

Ὑψος ἐξάλων θέρους

(1) Τὸ ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων διὰ τὸ θέρος εἶναι τὸ ὕψος ἐξάλων τὸ ἐξαγόμενον ἐκ τῶν πινάκων τοῦ Κανονισμού 28 τροποποιούμενον κατὰ τὰς διορθώσεις τῶν Κανονισμῶν 27, ὡς ἐφαρμόζονται, 29, 30, 31, 32, 37, 38 καὶ ἔαν ἐφαρμόζεται τοῦ 39.

(2) Τὸ ὕψος ἐξάλων εἰς θαλάσσιον ὕδωρ ὡς ὑπολογίζεται συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον (1) τοῦ παρόντος Κανονισμού, ἀλλὰ ἄνευ τῆς διορθώσεως διὰ τὴν γραμμὴν καταστρώματος, ὡς προβλέπεται ὑπὸ τοῦ Κανονισμού 32, δὲν θὰ εἶναι μικρότερον τῶν 50 χιλιοστομέτρων (2 Ἴντσῶν). Διὰ πλοῖα ἔχοντα εἰς θέσιν 1 στόμια κυτῶν μετὰ καλύμματα τὰ ὁποῖα δὲν συμμορφοῦνται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Κανονισμῶν 15 (7), 16 ἢ 26 τὸ ὕψος ἐξάλων δὲν θὰ εἶναι μικρότερον τῶν 150 χιλιοστομέτρων (6 Ἴντσῶν).

Τροπικὸν ὕψος ἐξάλων

(3) Τὸ ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων εἰς τὴν τροπικὴν ζώνην θὰ εἶναι τὸ ὕψος ἐξάλων τὸ λαμβανόμενον δι' ἐκπτώσεως ἐκ τοῦ ὕψους ἐξάλων θέρους τοῦ ἐνὸς τεσσαράκοστου ὀγδόου (1/48) τοῦ θυθίσματος θέρους μετρούμενου ἀπὸ τῆς ἄνω γραμμῆς τῆς τροπιδος μέχρι τοῦ κέντρου τοῦ δίσκου τῆς γραμμῆς φορτώσεως.

(4) Τὸ ὕψος ἐξάλων εἰς θαλάσσιον ὕδωρ ὡς ὑπολογίζεται συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον (1) τοῦ παρόντος Κανονισμού ἀλλὰ ἄνευ διορθώσεως διὰ τὴν γραμμὴν καταστρώματος ὡς προβλέπεται ὑπὸ τοῦ Κανονισμού 34, δὲν θὰ εἶναι μικρότερον τῶν 50 χιλιοστομέτρων (2 Ἴντσῶν). Διὰ πλοῖα ἔχοντα εἰς θέσιν 1 στόμια κυτῶν μετὰ καλύμματα τὰ ὁποῖα δὲν συμμορφοῦνται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Κανονισμῶν 15 (7), 16 ἢ 26, τὸ ὕψος ἐξάλων δὲν θὰ εἶναι μικρότερον τῶν 150 χιλιοστομέτρων (6 Ἴντσῶν).

Ὑψος ἐξάλων χειμῶνος

(5) Τὸ ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων διὰ τὸν χειμῶνα θὰ εἶναι τὸ ὕψος ἐξάλων τὸ λαμβανόμενον διὰ προσθέσεως εἰς τὸ ὕψος ἐξάλων θέρους τοῦ ἐνὸς τεσσαράκοστου ὀγδόου (1/48) τοῦ θυθίσματος θέρους, μετρούμενου ἀπὸ τῆς ἄνω γραμμῆς τροπιδος μέχρι τοῦ κέντρου τοῦ δίσκου τῆς γραμμῆς φορτώσεως.

Ὑψος ἐξάλων χειμῶνος Βορείου Ἀτλαντικοῦ

(6) Τὸ ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων διὰ πλοῖα μήκους μὴ ὑπερβαίνοντος τὰ 100 μέτρα (328 πόδας) τὰ ὁποῖα εἰσέρχονται εἰς οἰονδήποτε τμήμα τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ ὡς τοῦτο καθορίζεται εἰς τὸν Κανονισμόν 52 (Παράρτημα 2), διαρκούσης τῆς χειμερινῆς ἐποχιακῆς περιόδου θὰ εἶναι τὸ ὕψος ἐξάλων χειμῶνος ἐπισημῆνον κατὰ 50 χιλιοστόμετρα (2 Ἴντσα). Διὰ τὰ λοιπὰ πλοῖα, τὸ ὕψος ἐξάλων χειμῶνος Βορείου Ἀτλαντικοῦ θὰ εἶναι τὸ ὕψος ἐξάλων χειμῶνος.

Ύψος ξεάλων εις γλυκὺ ὕδωρ

(7) Τὸ ἐλάχιστον ὕψος ξεάλων εις γλυκὺ ὕδωρ πυκνότητος 1 θὰ λαμβάνεται
 Δ
 δι' ἐκπτώσεως ἀπὸ τοῦ ἐλάχιστου ὕψος ξεάλων εις θαλάσσιον ὕδωρ --- ἐκα-
 40Τ

τοστομέτρων (Ἴντσῶν)

ἔνθα Δ = ἐκτόπισμα εις θαλάσσιον ὕδωρ εις τόννους εις τὸ βύθισμα θέρους.
 T = τόννοι ἀνὰ ἑκατοστόμετρον βυθίσματος (Ἴντσαι) εις θαλάσσιον ὕδωρ
 εις τὸ βύθισμα θέρους.

(8) Ὄταν τὸ ἐκτόπισμα εις τὴν ἴσαλον γραμμὴν φορτώσεως θέρους δὲν
 δύναται νὰ πιστοποιηθῆ ἢ ἐκπτώσις θὰ εἶναι τὸ 1/48 τοῦ βυθίσματος θέρους
 τούτου μετρούμενου ἐκ τῆς γραμμῆς τῆς κρόπιδος μέχρι τοῦ κέντρου τοῦ δίσκου
 τῆς γραμμῆς φορτώσεως.

Κεφάλαιον IV.—Εἰδικαὶ ἀπαιτήσεις δια πλοία εις τὰ ὅποια ἔχει καθορισθῆ ὕψος ξεάλων δια μεταφορὰν ξυλείας

Κανονισμός 41

Ἐφαρμογὴ τοῦ παρόντος Κεφαλαίου

Οἱ Κανονισμοὶ 42 ἕως 45 συμπεριλαμβανομένου ἐφαρμόζονται μόνον εις πλοία
 εις τὰ ὅποια ἔχουν καθορισθῆ γραμμαὶ φορτώσεως ξυλείας.

Κανονισμός 42

Ὅρισμοί

(1) Φορτίον ξυλείας ἐπὶ τοῦ καταστρώματος.—Ὁ ὄρος φορτίον ξυλείας ἐπὶ
 τοῦ καταστρώματος ἔννοεῖ φορτίον ξυλείας μεταφερόμενον ἐπὶ ἑνὸς ἀκαλύπτου
 μέρους τοῦ καταστρώματος ὕψους ξεάλων ἢ καταστρώματος ὑπερκατασκευα-
 σμάτων. Ὁ ὄρος δὲν περιλαμβάνει πολτὸν ξυλείας ἢ παρόμοιον φορτίον.

(2) Γραμμὴ φορτώσεως.—Φορτίον ξυλείας ἐπὶ τοῦ καταστρώματος δύναται
 νὰ θεωρηθῆ ὅτι προσδίδει εις τὸ πλοῖον ἕν ἐπιπρόσθετον ποσοῦν πλευστότητος
 καὶ ἕν μεγαλύτερον βαθμὸν προστασίας κατὰ τῆς θαλάσσης.

Δι' αὐτὸν τὸν λόγον εις πλοία μεταφέρονται ἐπὶ τοῦ καταστρώματος φορτίον
 ξυλείας δύναται νὰ χορηγηθῆ μειωμένον ὕψος ξεάλων, ὑπολογιζόμενον ἐπὶ τῇ
 βάσει τῶν διατάξεων τοῦ Κανονισμοῦ 45 καὶ σημειούμενον ἐπὶ τῶν πλευρῶν
 τοῦ πλοίου συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 6 (3) καὶ (4). Ἐν
 τούτοις, ἵνα δοθῆ τὸ μειωμένον ὕψος ξεάλων καὶ χρησιμοποιηθῆ, τὸ ἐπὶ τοῦ
 καταστρώματος φορτίον ξυλείας θὰ πρέπει νὰ συμμορφῶται πρὸς ὠρισμένας
 προϋποθέσεις τοῦ Κανονισμοῦ 44, καὶ αὐτὸ τούτο τὸ πλοῖον θὰ πρέπει νὰ συμ-
 μορφῶται μὲ ὠρισμένας προϋποθέσεις ἀφορώσας εις τὴν κατασκευὴν του αἰ
 ὅποια παρατίθενται, εις τὸν Κανονισμὸν 43.

Κανονισμός 43

Κατασκευὴ τοῦ πλοίου

Ἐπερκατασκευάσμα

(1) Τὸ πλοῖον θὰ ἔχη ἕν πρόστεγον τοῦλάχιστον τοῦ κανονικοῦ ὕψους καὶ
 μήκους τοῦλάχιστον τὰ 0.071, τοῦ μήκους τοῦ πλοίου.

Ἐπιπροσθέτως δέ, ἂν τὸ μήκος τοῦ πλοίου εἶναι μικρότερον τῶν 100 μέτρων
 (328 ποδῶν), ἕν ἐπίστεγον τοῦλάχιστον κανονικοῦ ὕψους ἢ ἕν μερικῶς ἀνωψω-
 μένον κατάστρωμα μεθ' ἑνὸς εἴτε ὑπερστεγάσματος εἴτε ἰσχυροῦ χαλυβδίνου
 οἰκίσκου τοῦλάχιστον τοῦ αὐτοῦ ὕψους τοποθετημένου εις τὴν πρύμνην.
 Δεξαμεναὶ διπυθμένον

(2) Δεξαμεναὶ διπυθμένωι προβλεπόμεναι εἰς τὸς τοῦ περι τὸ μέσον τοῦ πλοίου
 ἡμίσεος μήκους αὐτοῦ, θὰ ἔχωσι ἐπαρκῆ διαμήκη ὑποδιαίρεσιν.

Δρύφακτα

(3) Το πλοϊόν δέον να είναι έφωδιασμένον: είτε διά μονίμου δρυφάκτου ύψους τουλάχιστον 1 μέτρου (39½ ίντσών), ιδιαίτέρως ένισχυμένου εις την άνωτέραν αύτου άκραν και ύποστηριζομένου δι' ισχυρών στηλιδίων δρυφάκτου προσηρμοσμένου επί του καταστρώματος και φέροντος τας αναγκαιούσας θυρίδας δρυφάκτου, είτε δι' ίκανού κι· κλιδώματος του αύτου ύψους και ιδιαίτέρως ισχυράς κατασκευής.

Κανονισμός 44

Γενικά

(1) Άνοιγματα επί του έκτεθειμένου καταστρώματος καλύπτόμενα υπό φορτίου ξυλείας θά κλείωνται και θά περιζώνωνται άσφαλώς. Οι άνεμοδόχοι θά είναι ίκανώς προστατευμένοι.

(2) Το φορτίον ξυλείας επί του καταστρώματος θά έκτείνεται τουλάχιστον εις άπαν τὸ διατιθέμενον μήκος του χάσματος ή χάσμάτων μεταξύ των υπερκατασκευών. Όταν δέν ύφίσταται περιορισμός έξ υπερκατασκευάσματος πρὸς πρύμναν ή ξυλεία θά έκτείνεται τουλάχιστον μέχρι την πρυμναίαν πλευράν του πρυμναίου στομίου κύτους. Η ξυλεία θά είναι ὅσον τὸ δυνατόν στερεῶς έστοιβαγμένη μέχρι τουλάχιστον του κανονικοῦ ύψους τῆς υπερκατασκευής.

(3) Κατά τὸν χειμῶνα έντός μιᾶς περιοχῆς ζώνης χειμῶνος, τὸ ύψος του φορτίου επί του καταστρώματος ένός πλοίου υπεράνω του έκτεθειμένου καταστρώματος δέν θά υπερβαίνει τὸ έν τρίτον του μεγαλυτέρου πλάτους του πλοίου.

(4) Το φορτίον ξυλείας επί του καταστρώματος θά είναι συμπαγῶς έστοιβαγμένον, περιεσφιγμένον και έξησφαλισμένον. Τοῦτο κατ' οὐδένα τρόπον πρέπει νά παρεμποδίξη την ναυσιπλοϊαν και τας αναγκαιάς επί του πλοίου έργασίας. Ὁρθοστάται

(5) Όταν τὸ είδος τῆς ξυλείας άπαιτεῖ ὀρθοστάτας οὔτοι θά είναι έπαρκούς άντοχῆς έν συνδυασμῶ με τὸ πλάτος του πλοίου, ή μεταξύ των άπόστασις θά είναι ή άρμόζουσα εις τὸ μήκος και τὸ είδος τῆς ξυλείας, αλλά δέν θά υπερβαίνει τὰ 3 μέτρα (9.8 πόδας).

Διά τὴν στερεώσιν των ὀρθοστατῶν θά προβλέπωνται ισχυραὶ γωνίαι ή μεταλλικά θάθρα ή και έτερα ισοδύναμα μέσα στερεώσεως.

Προσδέσεις.

(6) Φορτίον ξυλείας επί του καταστρώματος θά άσφαλίζεται ίκανώς καθ' ὄλον αύτου τὸ μήκος δι' άνεξαρτήτων άπ' άλλήλων μέσων έγκαρσίας προσδέσεως άπεχόντων μεταξύ των οὐχι περισσότερον των 3 μέτρων (9.8 ποδῶν). Διά τὰ άνωτέρω μέσα προσδέσεως θά προβλέπωνται πόρται στερεῶς προσηρμοσμένα εις τὸν ζωστήρα του περιβλήματος ή του έλάσματος τῆς ύδρορῆς άπέχουσαι μεταξύ των οὐχι περισσότερον των 3 μέτρων (9.8 ποδῶν).

Η άπόστασις τῆς πρώτης πόρτης άπό του άκραιοῦ διαφράγματος ένός υπερκατασκευάσματος δέν θά είναι μεγαλυτέρα των 2 μέτρων (6.6 ποδῶν). Όταν δέν ύφίσταται διάφραγμα ή άπόστασις των πορπῶν των προσδέσεων άπό τὰ άκρα του φορτίου ξυλείας θά είναι 0.6 μέτρα (23.5 ίντσαι) και 1.5 μέτρα (4.9 πόδες) αντίστοιχως.

(7) Τα μέσα έγκαρσίας προσδέσεως θά είναι άλυσος θραχέων κρίκων διαμέτρου οὐχι μεγαλυτέρας των 19 χιλιοστομέτρων (¾ ίντσας) είτε εύκαμπτον συρματοσχοϊνον ισοδύναμου άντοχῆς έφωδιασμένον διά διπλοῦ κόρακος και έντατήρων πάντοτε εύπροσίτω. Μέσα προσδέσεως έκ συρματοσχοϊνου δέον νά έγῶσι εις τὸ άκρον μικρὸν τμήμα άλύσου έκ μακρῶν κρίκων διά νά είναι δυνατῆ ή ρύθμισις του μήκους του σχοϊνίου.

(8) Όταν ή ξυλεία άποτελεῖται έκ τεμαχίων μήκους μικροτέρου των 3.6 μέτρων (11.8 ποδῶν) ή άπ' άλλήλων άπόστασις των μέσων προσδέσεως δέον νά έλαττοῦται ή νά λαμβάνωνται οίαδήποτε κατάλληλα μέτρα προσαρμοζόμενα εις τὸ μήκος τῆς ξυλείας.

(9) Ἀπαντα τὰ εξαρτήματα τὰ ἀπαιτούμενα διὰ τὴν στερέωσιν τῶν μέσων προσδέσεως θὰ εἶναι ἀντοχῆς ἀνταποκρινομένης πρὸς τὴν ἀντοχὴν τῶν μέσων τούτων.

Εὐστάθεια

(10) Πρόνοια δέον νὰ ληφθῆ διὰ τὴν ὑπαρξίν ασφαλοῦς περιθωρίου εὐσταθείας εἰς ὅλα τὰ στάδια τοῦ ταξειδίου, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν, τυχόν ἐπιπροσθέτων θαρῶν, ὡς τῶν ὀφειλομένων εἰς ἀπορρόφησιν καὶ πῆξιν τοῦ ὕδατος καὶ ἀπωλείας θαρῶν ὡς τῶν ὀφειλομένων εἰς τὴν κατανάλωσιν καυσίμων καὶ ὕλικῶν.

Προστασία πληρώματος εἰσόδου εἰς Μηχανοστάσιον κλπ.

(11) Ἐπιπροσθέτως τῶν ἀπαιτήσεων τοῦ Κανονισμοῦ 25(5) τοῦ παρόντος παραρτήματος προφυλακτικὰ κιγκλιδῶματα ἢ ὀδηγὰ σχοινία καθέτου μεταξὺ τῶν ἀποστάσεως οὐχὶ μεγαλύτερας τῶν 33 ἑκατοστῶν (13 Ἴντσῶν) θὰ προβλέπωνται εἰς ἑκατέραν πλευρὰν τοῦ φορτίου καταστρώματος, μέχρις ὕψους ἑνὸς τοῦλάχιστον μέτρου (39½ Ἴντσῶν) ὑπὲρ τὸ φορτίον.

Μηχανισμὸς κινήσεως πηδαλίου

(12) Ὁ Μηχανισμὸς κινήσεως πηδαλίου θὰ εἶναι ἀποτελεσματικῶς προστατευμένος ἐναντι θλάθης ἐκ τοῦ φορτίου καὶ ἐφ' ὅσον εἶναι πρακτικὸν θὰ εἶναι καὶ εὐπρόσιτος. Δέον νὰ ληφθῆ ἀρκετὴ πρόβλεψις διὰ τὸν χειρισμὸν τοῦ πηδαλίου εἰς περίπτωσιν ἐπισυμβάσης θλάθης εἰς τὸν κύριον μηχανισμὸν κινήσεως αὐτοῦ.

Κανονισμὸς 45

Ὑπολογισμὸς τοῦ ὕψους ἐξάλων

(1) Τὸ ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων θέρους ὑπολογίζεται συμφώνως πρὸς τοὺς Κανονισμοὺς 27(5), 27(6), 27(11), 28, 29, 30, 31, 32, 37 καὶ 38 ἐκτὸς τοῦ Κανονισμοῦ 37 τροποποιημένου δι' ἀντικατάστασεως τῶν ποσοστῶν του διὰ τῶν διδομένων εἰς τὸ κάτωθι πινακίδιον.

Ποσοστὸν μειώσεως δι' ὅλους τοὺς τύπους ὑπερκατασκευασμάτων.	Ὀλικὸν πραγματικὸν μῆκος ὑπερκατασκευασμάτων										
	0	0.1L	0.2L	0.3L	0.4L	0.5L	0.6L	0.7L	0.8L	0.9L	1.0L
	20	31	42	53	64	70	76	82	88	94	100

Ποσοστὰ δι' ἐνδιάμεσα μῆκη ὑπερκατασκευασμάτων λαμβάνονται διὰ παρεμβολῆς.

(2) Τὸ ὕψος ἐξάλων ξυλείας χειμῶνος λαμβάνεται διὰ προσθέσεως εἰς τὸ ὕψος ἐξάλων ξυλείας θέρους τοῦ 1/36 τοῦ βυθισματος ξυλείας θέρους.

(3) Τὸ ὕψος ἐξάλων ξυλείας χειμῶνος Βορείου Ἀτλαντικοῦ θὰ εἶναι τὸ αὐτὸ ὡς τὸ ὕψος τῶν ἐξάλων χειμῶνος Βορείου Ἀτλαντικοῦ τοῦ ὀριζομένου εἰς τὸν Κανονισμὸν 40 (6).

(4) Τὸ Τροπικὸν ὕψος ἐξάλων ξυλείας λαμβάνεται δι' ἐκπτώσεως ἐκ τοῦ ὕψους ἐξάλων ξυλείας θέρους τοῦ 1/48 τοῦ βυθισματος ξυλείας θέρους.

(5) Τὸ ὕψος ἐξάλων ξυλείας εἰς γλυκὺ ὕδωρ θὰ ὑπολογίζεται συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 40(7) ἐπὶ τῇ βάσει τῆς θερμῆς ἰσάλου διὰ τὴν ξυλείαν.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΖΩΝΑΙ, ΠΕΡΙΟΧΑΙ ΚΑΙ ΕΠΟΧΙΑΚΑΙ ΠΕΡΙΟΔΟΙ

Αἱ ζῶναι καὶ περιοχαὶ εἰς τὸ παρὸν παράρτημα βασίζονται γενικῶς ἐπὶ τῶν ἀκολούθων κριτηρίων :

Θέρος : Οὐχὶ περισσότερον τῶν 10% ἄνεμοι δυνάμεως 8 BEAUFORT (34 κόμβοι) ἢ περισσότερον.

Τροπικαὶ : Οὐχὶ περισσότερον τοῦ 1% ἄνεμοι δυνάμεως 8 BEAUFORT (34 κόμβων) ἢ περισσότερον.

Πρός νότον υπό τοῦ παραλλήλου πλάτους 20°N .

Πρός ἀνατολάς ἐκ λοξοδρομίας ἀγομένης ἐκ σημείου 20°N μήκους 50°A εἰς σημείον πλάτους 15°N , μήκους $51^{\circ}30'\text{A}$ καὶ ἐκεῖθεν διὰ τοῦ μεσημβρινοῦ μήκους $51^{\circ}30'\text{A}$ εἰς τὸ πλάτος 10°N .

Ἐποχιακαὶ περίοδοι :

Τροπικὴ : 1η Ἀπριλίου ἕως 30 Νοεμβρίου.

Θερινὴ : 1η Δεκεμβρίου ἕως 31 Μαρτίου.

(β) Περιοχὴ ὀριζομένη :

Πρός βορρᾶν ἐκ τῶν νοτίων ὀρίων τῆς τροπικῆς ζώνης.

Πρός ἀνατολάς ἐκ τῶν ἀκτῶν Αὐστραλίας.

Πρός νότον ἐκ τοῦ παραλλήλου πλάτους 15°N ἐκ τοῦ μήκους $51^{\circ}30'\text{A}$ μέχρι τοῦ μήκους 120°A καὶ ἐκεῖθεν ὁ μεσημβρινὸς μήκους 120°A μέχρι τῶν ἀκτῶν τῆς Αὐστραλίας καὶ

Πρός δυσμᾶς ἐκ τοῦ μεσημβρινοῦ μήκους $51^{\circ}30'\text{A}$.

Ἐποχιακαὶ περίοδοι :

Τροπικὴ : 1η Μαΐου ἕως 30 Νοεμβρίου.

Θερινὴ : 1η Δεκεμβρίου ἕως 30 Ἀπριλίου.

(5) Εἰς τὴν Κινεζικὴν θάλασσαν

Περιοχὴ ὀριζομένη :

Πρός δυσμᾶς καὶ πρὸς βορρᾶν ἐκ τῶν ἀκτῶν τοῦ Βιετνάμ καὶ τῆς Κίνας ἐκ τοῦ πλάτους 10°B μέχρι τὸ Χόνκ—Κόνγκ.

Πρός ἀνατολάς ἐκ λοξοδρομίας ἀγομένης ἐκ τοῦ Χόνκ—Κόνγκ μέχρι τὸ Πόρτ—Σουάλ (Νήσου Λουζῶν) καὶ τῶν δυτικῶν ἀκτῶν τῶν νήσων Λουζῶν, Σαμάρ καὶ Λεύτε εἰς πλάτος 10°B .

Πρός νότον ἐκ τοῦ παραλλήλου πλάτους 10°B .

Τὸ Χόνκ—Κόνγκ καὶ Σουάλ θεωροῦνται ὡς εὐρισκόμενα εἰς τὰ ὄρια τῆς Ἐποχιακῆς Τροπικῆς Περιοχῆς καὶ τῆς Θερινῆς Ζώνης.

Ἐποχιακαὶ περίοδοι :

Τροπικὴ : 21η Ἰανουαρίου ἕως 30 Ἀπριλίου.

Θερινὴ : 1η Μαΐου ἕως 20 Ἰανουαρίου.

(6) Εἰς τὸν Βόρειον Εἰρηνικόν

(α) Περιοχὴ ὀριζομένη :

Πρός βορρᾶν ἐκ τοῦ παραλλήλου πλάτους 25°B .

Πρός δυσμᾶς ἐκ τοῦ μεσημβρινοῦ μήκους 160°A .

Πρός νότον ἐκ τοῦ παραλλήλου πλάτους 13°B .

Πρός ἀνατολάς ἐκ τοῦ μεσημβρινοῦ μήκους 130°A .

Ἐποχιακαὶ περίοδοι :

Τροπικὴ : 1η Ἀπριλίου ἕως 31 Ὀκτωβρίου.

Θερινὴ : 1η Νοεμβρίου ἕως 31 Μαρτίου.

(β) Περιοχὴ ὀριζομένη :

Πρός βορρᾶν καὶ πρὸς ἀνατολάς ἐκ τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Ἀμερικανικῆς ἠπείρου.

Πρός δυσμᾶς διὰ τοῦ μεσημβρινοῦ μήκους 123°A ἐκ τῶν ἀκτῶν τῆς Ἀμερικανικῆς ἠπείρου μέχρι πλάτους 33°B καὶ ἐκ τοῦ σημείου πλάτους 33°B καὶ μήκους 123°A διὰ λοξοδρομίας μέχρι σημείου πλάτους 13°B καὶ μήκους 105°A .

Πρός νότον ἐκ τοῦ παραλλήλου πλάτους 13°B .

Ἐποχιακαὶ περίοδοι :

Τροπικὴ : 1η Μαρτίου ἕως 30 Ἰουνίου καὶ

1η Νοεμβρίου ἕως 30 Νοεμβρίου.

Θερινὴ : 1η Ἰουλίου ἕως 31 Ὀκτωβρίου,

1η Δεκεμβρίου ἕως 28—29 Φεβρουαρίου.

της Δυτικής πλευράς του ακρωτηρίου Γιόρκ, εκ της ανατολικής πλευράς του ακρωτηρίου Γιόρκ ο παράλληλος πλάτους 11° Ν μέχρι μήκους 150° Δ, εκείθεν λοξοδρομία μέχρι σημείου πλάτους 26° Ν και μήκους 75° Δ, και εκείθεν λοξοδρομία μέχρι της Δυτικής ακτής της Αμερικανικής Ήπειρου εις πλάτος 30° Ν. Οί λιμένες COQUIMBO και SANTOS θεωρούνται ως εύρισκόμενοι επί της όριας κής γραμμής των Τροπικών και Θερινών Ζωνών.

(3) Περιοχαί αιτίνες θα περιλαμβάνονται εις την τροπικήν ζώνην.

Αί ακόλουθοι περιοχαί θεωρούνται ως περιλαμβανόμενοι εις την τροπικήν ζώνην :

(α) Διώρυξ του Σουέζ, Έρυθρά θάλασσα και κόλπος του Άντεν από το PORT SAID μέχρι του μεσημβρινού μήκους 45° Α.

Το Άντεν και Βερβέρα θεωρούνται ότι εύρισκονται επί της όριακής γραμμής της τροπικής ζώνης και της εποχιακής τροπικής περιοχής.

(β) Ο περσικός κόλπος μέχρι του Μεσημβρινού μήκους 59° Α.

(γ) Η περιοχή ή οριζομένη από τον παράλληλον πλάτους 22° Ν από την Ανατολικήν ακτήν της Αυστραλίας μέχρι το GREAT BARRIER REEF εκείθεν του GREAT BARRIER REEF μέχρι πλάτους 11° Ν. Το θόρειον όριον της περιοχής είναι το νότιον όριον της Τροπικής Ζώνης.

Κανονισμός 49

Έποχιακαί τροπικαί περιοχαί

Αί έποχιακαί τροπικαί ζώναι είναι αί κάτωθι :

(1) Εις τον Βόρειον Άτλαντικόν

Περιοχή οριζομένη :

Πρός βορράν διά λοξοδρομίας από το ακρωτήριο Κατόχε του Γιουκατάν εις το ακρωτήριο Σάν Άντώνιο της Κούβας, ή βορεία ακτή της Κούβας μέχρι πλάτους 20° Β και εκείθεν ο παράλληλος πλάτους 20° Β μέχρι μήκους 20° Δ.

Πρός δυσμάς διά της ακτής της Αμερικανικής Ήπειρου και προς νότον και προς ανατολάς διά των βορείων όριων της Τροπικής Ζώνης.

Έποχιακαί περίοδοι :

Τροπική : 1η Νοεμβρίου έως 15 Ίουλίου.

Θερινή : 16 Ίουλίου έως 31 Οκτωβρίου.

(2) Εις την Άραβικήν Θάλασσαν

Περιοχή οριζομένη :

Πρός δυσμάς εκ της ακτής της Άφρικης, του μεσημβρινού μήκους 45° Α εις τον κόλπον του Άντεν, της ακτής της Νοτίου Άραβίας και του μεσημβρινού μήκους 59° Α εις τον κόλπον του Όμάν.

Πρός βορράν και ανατολάς εκ των ακτών του Πακιστάν και της Ίνδίας.

Πρός νότον εκ των βορείων όριων της τροπικής ζώνης.

Έποχιακαί περίοδοι :

Τροπική : 1η Σεπτεμβρίου έως 31 Μαΐου.

Θερινή : 1η Ίουνίου έως 31 Αύγούστου.

(3) Εις τον κόλπον της Βεγγάλης

Ο κόλπος της Βεγγάλης βορείως των βορείων όριων της Τροπικής Ζώνης.

Έποχιακαί περίοδοι :

Τροπική : 1η Δεκεμβρίου έως 30 Άπριλίου.

Θερινή : 1η Μαΐου έως 30 Νοεμβρίου.

(4) Εις τον Νότιον Ίνδικόν Ωκεανόν

(α) Περιοχή οριζομένη

Πρός βορράν και δυσμάς εκ των νοτιων όριων της Τροπικής Ζώνης και της ανατολικής ακτής της Μαδαγασκάρης.

Ἐποχιακαὶ περίοδοι :

Χειμῶν : 16 Ὀκτωβρίου ἕως 15 Ἀπριλίου

Θέρος : 16 Ἀπριλίου ἕως 15 Ὀκτωβρίου.

Κανονισμός 47

Νοτιὰ Ἐποχιακὴ Ζώνη Χειμῶνος

Τὰ βόρεια ὄρια τῆς Νοτιᾶς Ἐποχιακῆς Ζώνης Χειμῶνος εἶναι : Λοξοδρομία ἐκ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Ἀμερικανικῆς ἡπείρου εἰς τὸ ἀκρωτήριον Τρέσ-Πούντας μέχρι τοῦ σημείου πλάτους 34° Ν καὶ μήκους 50° Δ, ἐκεῖθεν ὁ παράλληλος πλάτους 34° Ν μέχρι μήκους 17° Α, ἐκεῖθεν λοξοδρομία μέχρι σημείου πλάτους $35^{\circ} 10'$ Ν καὶ μήκους 20° Α, ἐκεῖθεν ἡ λοξοδρομία μέχρι σημείου πλάτους 34° Ν καὶ μήκους 28° Α, ἐκεῖθεν ἡ λοξοδρομία μέχρι σημείου πλάτους $35^{\circ} 30'$ Ν καὶ μήκους 118° Α καὶ ἐκεῖθεν ἡ λοξοδρομία μέχρι τοῦ ἀκρωτηρίου Γκριμ ἐπὶ τῆς βορειοδυτικῆς ἀκτῆς τῆς Τασμανίας, ἐκεῖθεν αἱ βόρεια καὶ ἀνατολικά ἀκτῆς τῆς Τασμανίας μέχρι τοῦ νοτιωτέρου σημείου τῆς νήσου Μπρούνι, ἐκεῖθεν ἡ λοξοδρομία μέχρι τῆς ἄκρας Μπλάκ-Ρόκ τῆς νήσου Στιούαρτ, ἐκεῖθεν ἡ λοξοδρομία μέχρι σημείου πλάτους 47° Ν καὶ 170° Α, ἐκεῖθεν ἡ λοξοδρομία μέχρι τοῦ σημείου πλάτους 33° Ν καὶ μήκους 170° Δ, καὶ ἐκεῖθεν ὁ παράλληλος πλάτους 33° Ν μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Ἀμερικανικῆς ἡπείρου.

Ἐποχιακαὶ περίοδοι :

Χειμῶν : 16 Ἀπριλίου ἕως 15 Ὀκτωβρίου.

Θέρος : 16 Ὀκτωβρίου ἕως 15 Ἀπριλίου.

Κανονισμός 48

Τροπικὴ Ζώνη

(1) Βόρεια ὄρια τῆς Τροπικῆς Ζώνης :

Τὰ βόρεια ὄρια τῆς Τροπικῆς Ζώνης εἶναι : Ὁ παράλληλος πλάτους 13° Β ἐκ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Ἀμερικανικῆς ἡπείρου μέχρι μήκους 60° Δ, ἐκεῖθεν λοξοδρομία μέχρι τοῦ σημείου πλάτους 10° Β καὶ μήκους 58° Δ, ἐκεῖθεν ὁ παράλληλος πλάτους 10° Β μέχρι μήκους 20° Δ, ἐκεῖθεν ὁ μεσημβρινὸς μήκους 20° Δ μέχρι πλάτους 30° Β καὶ ἐκεῖθεν ὁ παράλληλος πλάτους 30° Β μέχρι τὴν δυτικὴν ἀκτὴν τῆς Ἀφρικῆς, ἐκ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Ἀφρικῆς ὁ παράλληλος πλάτους 8° Β μέχρι μήκους 70° Α, ἐκεῖθεν ὁ μεσημβρινὸς μήκους 70° Α μέχρι πλάτους 13° Β, ἐκεῖθεν ὁ παράλληλος πλάτους 13° Β μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Ἰνδίας, ἐκεῖθεν ἡ νοτιὰ ἀκτὴ τῆς Ἰνδίας μέχρι πλάτους $10^{\circ} 30'$ Β ἐπὶ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Ἰνδίας, ἐκεῖθεν ἡ λοξοδρομία μέχρι σημείου πλάτους 9° Β καὶ μήκους 82° Α, ἐκεῖθεν ὁ μεσημβρινὸς μήκους 82° Α μέχρι πλάτους 8° Β, ἐκεῖθεν ὁ παράλληλος πλάτους 8° Β μέχρι τὴν δυτικὴν ἀκτὴν τῆς Μαλαισίας, ἐκεῖθεν ἡ ἀκτὴ τῆς νοτιοανατολικῆς Ἀσίας μέχρι τὴν ἀνατολικὴν ἀκτὴν τοῦ Βιετνάμ εἰς πλάτος 10° Β, ἐκεῖθεν ὁ παράλληλος πλάτους 10° Β μέχρι μήκους 145° Α, ἐκεῖθεν ὁ μεσημβρινὸς μήκους 145° Α μέχρι πλάτους 13° Β καὶ ἐκεῖθεν ὁ παράλληλος πλάτους 13° Β μέχρι τὴν δυτικὴν ἀκτὴν τῆς Ἀμερικανικῆς ἡπείρου.

Ἡ πόλις τῆς Σαϊγκόν θεωρεῖται ὅτι εὐρίσκεται εἰς τὸ ὄριον τῆς Τροπικῆς Ζώνης καὶ τῆς Ἐποχιακῆς Τροπικῆς Περιοχῆς.

(2) Νότια ὄρια τῆς Τροπικῆς Ζώνης :

Τὰ νότια ὄρια τῆς τροπικῆς ζώνης εἶναι : Λοξοδρομία ἐκ τοῦ λιμένος Σάντος τῆς Βραζιλίας μέχρι τοῦ σημείου εἰς τὸ ὅποιον ὁ μεσημβρινὸς μήκους 40° Δ τέμνει τὸν τροπικὸν τοῦ Αἰγόκερω, ἐκεῖθεν ὁ τροπικὸς τοῦ Αἰγόκερω μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Ἀφρικῆς, ἐκ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Ἀφρικῆς ὁ παράλληλος πλάτους 20° Ν μέχρι τὴν δυτικὴν ἀκτὴν τῆς Μαδαγασκάρης, ἐκεῖθεν αἱ δυτικά καὶ βόρεια ἀκτῆς τῆς Μαδαγασκάρης μέχρι μήκους 50° Α, ἐκεῖθεν ὁ μεσημβρινὸς μήκους 50° Α μέχρι πλάτους 10° Ν, ἐκεῖθεν ὁ παράλληλος πλάτους 10° Ν μέχρι μήκους 98° Α, ἐκεῖθεν ἡ λοξοδρομία μέχρι τὸ Πόρτ-Ντάρβιν τῆς Αὐστραλίας, ἐκεῖθεν αἱ ἀκτῆς τῆς Αὐστραλίας καὶ νήσου Βέσσελ πρὸς Ἄνατολάς τοῦ ἀκρωτηρίου Βέσσελ, ἐκεῖθεν ὁ παράλληλος πλάτους 11° Ν μέχρι

Οὐχι περισσότερον τοῦ ἐνὸς τροπικοῦ κυκλῶνος εἰς χρονικὸν διάστημα 10 ἐτῶν εἰς περιοχὴν τετραγώνου 5° δι' οἰονδήποτε ἡμερολογιακὸν μῆνα κεχωρισμένως.

Εἰς τινὰς εἰδικὰς περιοχὰς διὰ πρακτικῶς σκοποὺς ἔχει γίνεαι ἀποδεκτὸς ὁ βαθμὸς τῆς χαλαρότητος.

Εἰς τὸ παρὸν παράρτημα εὐρίσκεται ἐνσωματωμένως χάρτης πρὸς ἀπεικόνισιν τῶν ζωνῶν καὶ τῶν περιοχῶν ὡς προσδιορίζονται κατωτέρω.

Κανονισμὸς 46

Βόρειοι Χειμεριναὶ Ἐποχιακαὶ Ζῶναι καὶ Περιοχαὶ

(1) Ἐποχιακαὶ ζῶναι I καὶ II χειμῶνος Βορείου Ἀτλαντικοῦ :

(α) Ἡ ἐποχιακὴ ζώνη I χειμῶνος Βορείου Ἀτλαντικοῦ κεῖται ἐντὸς τοῦ μεσημβρινοῦ μήκους 50° Δ ἐκ τῆς ἀκτῆς τῆς Γροιλανδίας εἰς πλάτος 45° Β, ἐκεῖθεν ὁ παράλληλος πλάτους 45° Β μέχρι μήκους 15° Δ, ἐκεῖθεν ὁ μεσημβρινὸς μήκους 15° Δ μέχρι τὸν παράλληλον πλάτους 60° Β, ἐκεῖθεν ὁ παράλληλος πλάτους 60° Β μέχρι τὸν μεσημβρινὸν τοῦ GREENWICH, ἐκεῖθεν ὁ μεσημβρινὸς οὗτος πρὸς Βορρᾶν.

Ἐποχιακαὶ περίοδοι :

Χειμῶν : 16 Ὀκτωβρίου ἕως 15 Ἀπριλίου.

Θέρος : 16 Ἀπριλίου ἕως 15 Ὀκτωβρίου.

(β) Ἡ ἐποχιακὴ ζώνη II χειμῶνος Βορείου Ἀτλαντικοῦ κεῖται ἐντὸς τοῦ μεσημβρινοῦ μήκους 68°30' Δ ἐκ τῆς ἀκτῆς τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν εἰς πλάτος 40° Β, ἐκεῖθεν ἡ λοξοδρομία μέχρι τοῦ σημείου πλάτους 36° Β καὶ μήκους 73° Δ, ἐκεῖθεν ὁ παράλληλος τῶν 36° Β μέχρι μήκους 25° Δ καὶ ἐκεῖθεν ἡ λοξοδρομία μέχρι τοῦ Ἀκρωτηρίου TORINANA.

Εἰς τὴν ζώνην αὐτὴν δὲν συμπεριλαμβάνεται ἡ ἐποχιακὴ ζώνη I τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ καὶ ἡ Βαλτικὴ θάλασσα ὀριζομένη ἐκ τοῦ παραλλήλου πλάτους τοῦ SKAW εἰς τὸ Σκαγεράκην.

Ἐποχιακαὶ περίοδοι :

Χειμῶν : 1η Νοεμβρίου ἕως 31 Μαρτίου.

Θέρος : 1η Ἀπριλίου ἕως 31 Ὀκτωβρίου.

(2) Ἐποχιακὴ Περιοχὴ Χειμῶνος εἰς Βόρειον Ἀτλαντικόν :

Τὰ ὄρια τῆς περιοχῆς ἐποχιακοῦ χειμῶνος Βορείου Ἀτλαντικοῦ εἶναι : Ὁ Μεσημβρινὸς μήκους 68°30' Δ ἀπὸ τὴν ἀκτὴν τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν εἰς πλάτος 40° Β, ἐκεῖθεν δὲ ἡ λοξοδρομία μέχρι τοῦ Νοτιωτέρου σημείου τομῆς τοῦ μεσημβρινοῦ μήκους 61° Δ μετὰ τὴν ἀκτὴν τοῦ Καναδᾶ καὶ ἐκεῖθεν αἱ Ἀνατολικά ἀκταὶ Καναδᾶ καὶ Ἠνωμένων Πολιτειῶν.

Ἐποχιακαὶ περίοδοι :

Διὰ πλοῖα μήκους ἄνω τῶν 100 μέτρων (328 ποδῶν) :

Χειμῶν : 16 Δεκεμβρίου ἕως 15 Φεβρουαρίου.

Θέρος : 16 Φεβρουαρίου ἕως 15 Δεκεμβρίου.

Διὰ πλοῖα μήκους μικρότερον τῶν 100 μέτρων (328 ποδῶν) :

Χειμῶν : 1η Νοεμβρίου ἕως 31 Μαρτίου.

Θέρος : 1η Ἀπριλίου ἕως 31 Ὀκτωβρίου.

(3) Ἐποχιακαὶ ζῶναι χειμῶνος Βορείου Εἰρηνικοῦ :

Τὰ Νότια ὄρια τῆς ἐποχιακῆς ζώνης χειμῶνος Βορείου Εἰρηνικοῦ εἶναι : Ὁ παράλληλος πλάτους 50° Β ἐκ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς ΕΣΣΔ μέχρι τὴν δυτικὴν ἀκτὴν τῆς Σαχαλίνης, ἐκεῖθεν ἡ δυτικὴ ἀκτὴ τῆς Σαχαλίνης μέχρι τοῦ νοτιωτέρου ἄκρου τοῦ Κυρίλιου, ἐκεῖθεν ἡ λοξοδρομία μέχρι Βακάνᾶ τῆς νήσου Χοκάιντο, Ἰαπωνίας, ἐκεῖθεν αἱ ἀνατολικά νότια ἀκταὶ τῆς Χοκάιντο μέχρι τοῦ μεσημβρινοῦ 145° Α, ἐκεῖθεν ὁ μεσημβρινὸς τῶν 145° Α μέχρι πλάτους 35° Β, ἐκεῖθεν ὁ παράλληλος 35° Β μέχρι τοῦ μεσημβρινοῦ τῶν 150° Δ καὶ ἐκεῖθεν ἡ λοξοδρομία μέχρι τοῦ νοτιωτέρου ἄκρου τῆς νήσου Ντάλλ τῆς Ἀλάσκας.

(7) Εἰς τὸν Νότιον Εἰρηνικὸν

(α) Ὁ Κόλπος τῆς Καρπεντάρια νοτίως τοῦ πλάτους 11°N.

Ἐποχιακαὶ περίοδοι :

Τροπικὴ : 1η Ἀπριλίου ἕως 30 Νοεμβρίου.

Θερινή : 1η Δεκεμβρίου ἕως 31 Μαρτίου.

(β) Περιοχὴ ὀριζομένη :

Πρὸς βορρὰν καὶ ἀνατολάς ἐκ τῶν νοτίων ὀρίων τῆς τροπικῆς ζώνης.

Πρὸς νότον διὰ τοῦ τροπικοῦ τοῦ Αἰγόκερω ἐκ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Αὐστραλίας μέχρι μήκους 150°Δ, ἐκεῖθεν διὰ τοῦ μεσημβρινοῦ μήκους 150°Δ μέχρι πλάτους 20°N, καὶ ἐκεῖθεν διὰ τοῦ παραλλήλου πλάτους 20°N μέχρι τοῦ σημείου ἔνθα οὗτος τέμνει τὸ νότιον ὄριον τῆς Τροπικῆς Ζώνης.

Πρὸς δυσμὰς ἐκ τῶν ὀρίων τῆς περιοχῆς ἐντὸς τῆς Μεγάλης BARRIER REEF συμπεριλαμβανομένης εἰς τὴν Τροπικὴν Ζώνην καὶ ἐκ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Αὐστραλίας.

Ἐποχιακαὶ περίοδοι :

Τροπικὴ : 1η Ἀπριλίου ἕως 30 Νοεμβρίου.

Θερινή : 1η Δεκεμβρίου ἕως 31 Μαρτίου.

Κανονισμὸς 50

Ζῶναι Θέρους

Αἱ ὑπόλοιποι περιοχαὶ ἀποτελοῦν τὰς ζῶνας θέρους. Ἐν τούτοις διὰ πλοῖα μήκους κάτω τῶν 100 μέτρων (328 ποδῶν), ἡ περιοχὴ ἢ ὀριζομένη, πρὸς βορρὰν καὶ πρὸς δυσμὰς διὰ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν, πρὸς ἀνατολάς διὰ τοῦ μεσημβρινοῦ μήκους 68° 30' Δ ἐκ τῆς ἀκτῆς τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν εἰς πλάτος 40°B, καὶ ἐκεῖθεν διὰ λοξοδρομικῆς γραμμῆς εἰς σημεῖον πλάτους 36°B καὶ μήκους 73°Δ καὶ πρὸς νότον διὰ τοῦ παραλλήλου πλάτους 36°B εἶναι Ἐποχιακὴ Περιοχὴ Χειμῶνος.

Ἐποχιακαὶ περίοδοι :

Χειμῶν : 1η Νοεμβρίου ἕως 31 Μαρτίου.

Θέρος : 1η Ἀπριλίου ἕως 31 Ὀκτωβρίου.

Κανονισμὸς 51

Κλεισταὶ Θάλασσα

(1) Βαλτικὴ θάλασσα :

Ἡ θάλασσα αὕτη ὀριζομένη διὰ τοῦ παραλλήλου πλάτους τοῦ Σκῶ εἰς τὸ Σκαγερράκη, περιλαμβάνεται εἰς τὰς Ζῶνας θέρους. Ἐν τούτοις, διὰ πλοῖα μήκους 100 μέτρων (328 ποδῶν) καὶ κάτω αὕτη ἀποτελεῖ Ἐποχιακὴν Περιοχὴν Χειμῶνος.

Ἐποχιακαὶ περίοδοι :

Χειμῶν : 1η Νοεμβρίου ἕως 31 Μαρτίου.

Θέρος : 1η Ἀπριλίου ἕως 31 Ὀκτωβρίου.

(2) Μαύρη θάλασσα :

Ἡ θάλασσα αὕτη περιλαμβάνεται εἰς τὰς Ζῶνας θέρους.

Ἐν τούτοις διὰ πλοῖα μήκους 100 μέτρων (328 ποδῶν) καὶ κάτω ἡ περιοχὴ βορείως τοῦ πλάτους 44°B ἀποτελεῖ Ἐποχιακὴν Περιοχὴν Χειμῶνος.

Ἐποχιακαὶ περίοδοι :

Χειμῶν : 1η Δεκεμβρίου ἕως 28-29 Φεβρουαρίου.

Θέρος : 1η Μαρτίου ἕως 30 Νοεμβρίου.

(3) Μεσόγειος θάλασσα :

Ἡ θάλασσα αὕτη περιλαμβάνεται εἰς τὰς Ζῶνας θέρους.

Ἐν τούτοις διὰ πλοῖα μήκους 100 μέτρων (328 ποδῶν) καὶ κάτω ἢ περιοχὴ ἡ ὀριζομένη πρὸς βορρᾶν καὶ πρὸς δυσμᾶς διὰ τῶν ἀκτῶν τῆς Γαλλίας καὶ Ἰσπανίας καὶ τοῦ μέσημβρινοῦ μήκους 3°Α ἐκ τῆς ἀκτῆς τῆς Ἰσπανίας μέχρι τοῦ πλάτους 40°Β, πρὸς νότον διὰ τοῦ παραλλήλου πλάτους 40°Β ἐκ τοῦ μήκους 3°Α μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Σαρδηνίας, πρὸς ἀνατολὰς διὰ τῶν δυτικῶν καὶ βορείων ἀκτῶν τῆς Σαρδηνίας ἐκ τοῦ πλάτους 40°Β μέχρι μήκους 9°Α μέχρι τῆς νοτίας ἀκτῆς τῆς Κορσικῆς, ἐκεῖθεν διὰ τῶν δυτικῶν καὶ βορείων ἀκτῶν τῆς Κορσικῆς μέχρι μήκους 9°Α καὶ ἐκεῖθεν διὰ λοξοδρομικῆς γραμμῆς μέχρι τὸ ἀκρωτήριο Σισιέ, ἀποτελεῖ Ἐποχιακὴν Περιοχὴν Χειμῶνος.

Ἐποχιακαὶ περίοδοι :

Χειμῶν : 16 Δεκεμβρίου ἕως 15 Μαρτίου.

Θέρος : 16 Μαρτίου ἕως 15 Δεκεμβρίου.

(4) Ἰαπωνικὴ θάλασσα :

Ἡ θάλασσα αὕτη νοτίως τοῦ πλάτους 50°Β περιλαμβάνεται εἰς τὰς ζῶνας θέρους.

Ἐν τούτοις διὰ πλοῖα μήκους 100 μέτρων (328 ποδῶν) καὶ κάτω ἢ περιοχὴ μετὰ τοῦ παραλλήλου πλάτους 50°Β καὶ τῆς λοξοδρομικῆς γραμμῆς ἐκ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Κορέας εἰς πλάτος 38°Β μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς νήσου Χοκάιντο Ἰαπωνίας εἰς πλάτος 43°12' Β, ἀποτελεῖ Ἐποχιακὴν Περιοχὴν Χειμῶνος.

Ἐποχιακαὶ περίοδοι :

Χειμῶν : 1η Δεκεμβρίου ἕως 28—29 Φεβρουαρίου.

Θέρος : 1η Μαρτίου ἕως 30 Νοεμβρίου.

Κανονισμός 52

Ἡ γραμμὴ φορτώσεως Βορείου Ἀτλαντικοῦ

Τὸ τμήμα τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ τὸ ἀναφερόμενον εἰς τὸν Κανονισμὸν 40 (6) (παράρτημα I) ἀποτελεῖ :

- (α) Ἐκεῖνο τὸ τμήμα τῆς Χειμερινῆς Ἐποχιακῆς Ζώνης II τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ τὸ ὁποῖον κεῖται μετὰ τοῦ μέσημβρινῶν 15°Δ καὶ 50°Δ.
- (β) Ὀλόκληρον τὸ τμήμα τῆς Χειμερινῆς Ἐποχιακῆς Ζώνης I Βορείου Ἀτλαντικοῦ, τῶν νήσων Σέτλαντ θεωρουμένων ὅταν εὐρίσκονται ἐπὶ τῶν ὀρίων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ 1966

(Ἐπίσημος Σφραγίς)

Ἐκδοθὲν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περὶ Γραμμῆς Φορτώσεως 1966 κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς Κυβερνήσεως—

(Πλήρης ἐπίσημος ὀνομασία τοῦ Κράτους)

διὰ (πλήρης ἐπίσημος ὀνομασία τοῦ ἀρμοδίου προσώπου ἢ

ὀργανισμοῦ ἀνεγνωρισμένου συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις

της Διεθνούς Συμβάσεως περί Γραμμής Φορτώσεως 1966)

Όνομα του πλοίου	Διακριτικός αριθμός ή γράμματα	Λιμνή Νηολογήσεως	Μήκος πλοίου ως καθορίζεται εις τὸ ἄρθρον 2 (8)
------------------	--------------------------------	-------------------	---

“Υψος ἐξάλων προσδιορισθὲν ὡς :

* { Νέον πλοῖον
 * { Ὑπάρχον πλοῖον

Τύπος πλοίου

{ Τύπος, «Α»
 { Τύπος, «Β»
 * { Τύπος «Β» με ἡλαττωμένον ὕψος ἐξάλων.
 { Τύπος «Β» με ἠόξημένον ὕψος ἐξάλων

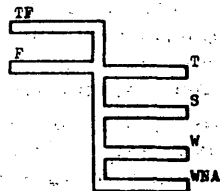
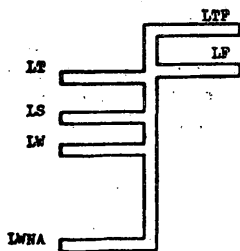
“Υψος ἐξάλων ἐκ τῆς γραμμῆς καταστρώματος

Γραμμὴ φορτώσεως

Τροπικὴ Θέρους	χιλιοστ. (ἴντσαι)	(T)χιλιοστ. (ἴντσαι) ὑπὲρ τὸ (Θ)
Χειμῶνος Βορείου	χιλιοστ. (ἴντσαι)	(Θ)Ἡ ἀνωτέρα ἀκμὴ τῆς διὰ τοῦ κέντρου τοῦ δακτυλίου ὀριζοντίας γραμμῆς.
Χειμῶνος Βορείου	χιλιοστ. (ἴντσαι)	(X)χιλιοστ. (ἴντσαι) κάτω τοῦ (Θ)
Ἀτλαντικοῦ Τροπικῆ-ξυλείας	χιλιοστ. (ἴντσαι)	(ΧΡΑ)χιλιοστ. (ἴντσαι) κάτω τοῦ (Θ)
Θέρους-ξυλείας	χιλιοστ. (ἴντσαι)	(Ξ T)χιλιοστ. (ἴντσαι) ὑπὲρ τὸ ΞΘ
Χειμῶνος-ξυλείας	χιλιοστ. (ἴντσαι)	(Ξ Θ)χιλιοστ. (ἴντσαι) ὑπὲρ τὸ Θ
Χειμῶνος-ξυλείας Βορείου Ἀτλαντικοῦ	χιλιοστ. (ἴντσαι)	(Ξ X)χιλιοστ. (ἴντσαι) κάτω τοῦ ΞΘ
Χειμῶνος-ξυλείας Βορείου Ἀτλαντικοῦ	χιλιοστ. (ἴντσαι)	(ΞΧΒΑ)χιλιοστ. (ἴντσαι) κάτω τοῦ ΞΘ

Ἄνοχη γλυκεὸς ὕδατος δι' ἅπαντα τὰ ὕψη ἐξάλων ἐκτὸς τῆς ξυλείας χιλιοστ. (ἴντσαι). Διὰ τὸ ὕψος ἐξάλων ξυλείας χιλιοστ. (ἴντσαι).

Ἡ ἄνω ἀκμὴ τῆς γραμμῆς καταστρώσεως ἐκ τῆς ὁποίας ἐμετρήθησαν τὰ ἀνωτέρω ὕψη ἐξάλων εἶναι χιλιοστ. (ἴντσαι) εἰς τὴν πλευρὰν τοῦ καταστρώματος.



Σημείωσις : “Υψη ἐξάλων καὶ γραμμῆς φορτώσεως αἱ ὁποῖαι δὲν ἐφαρμόζονται δὲν ἀπαιτεῖται νὰ ἐγγραφοῦν ἐπὶ τοῦ πιστοποιητικοῦ.

Νὰ ἀπαλειφθῇ ὁτιδήποτε μὴ ἐφαρμόσιμον.

Ἡμερομηνία τῆς ἀρχικῆς ἢ περιοδικῆς ἐπιθεωρήσεως

Πιστοποιεῖται διὰ τοῦ παρόντος ὅτι τὸ πλοῖον ἐπιθεωρήθη καὶ τὰ ἀνωτέρω ὕψη ἐξάλων καὶ αἱ γραμμαὶ φορτώσεως προσδιωρίσθησαν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περὶ Γραμμῆς Φορτώσεως 1966.

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἰσχύει μέχρι τῆς ὑποκείμενον εἰς περιοδικὰς ἐπιθεωρήσεις συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 14 (1) (γ) τῆς Συμβάσεως.

Ἐξεδόθη ἐν

(Τόπος ἐκδόσεως τοῦ πιστοποιητικοῦ)

Τῆς 19.....

(Ἡμερομηνία ἐκδόσεως)

(Ἐπιγραφή τοῦ ἀρμοδίου τοῦ ἐκδίδοντος τὸ πιστοποιητικὸν)

ἢ/καὶ

(σφραγὶς τῆς ἐκδιδούσης Ἀρχῆς)

Ἐὰν ὑπογράφεται ἢ ἀκόλουθος παράγραφος θὰ προστεθῇ :

Ὁ ὑπογεγραμμένος δηλοῖ ὅτι οὗτος εἶναι δεόντως ἐξουσιοδοτημένος ὑπὸ τῆς εἰρημένης Κυβερνήσεως πρὸς ἔκδοσιν τοῦ παρόντος πιστοποιητικοῦ.

Ἐπιγραφή

Ὅπισθία ὄψις Πιστοποιητικοῦ

Πιστοποιεῖται ὅτι εἰς περιοδικὴν ἐπιθεωρήσιν ἀπαιτούμενην ὑπὸ τοῦ ἀρθροῦ 14 (1) (γ) τῆς Συμβάσεως, τὸ παρὸν πλοῖον εὐρέθῃ νὰ συμμορφοῦται μὲ τὰς σχετικὰς διατάξεις τῆς Συμβάσεως.

Τόπος Ἡμερομηνία.....

Ἐπιγραφή ἢ/καὶ Σφραγὶς τῆς ἐκδιδούσης Ἀρχῆς

Τόπος Ἡμερομηνία.....

Ἐπιγραφή ἢ/καὶ Σφραγὶς τῆς ἐκδιδούσης Ἀρχῆς

Τόπος Ἡμερομηνία.....

Ἐπιγραφή ἢ/καὶ Σφραγὶς τῆς ἐκδιδούσης Ἀρχῆς

Τόπος Ἡμερομηνία.....

Ἐπιγραφή ἢ/καὶ Σφραγὶς τῆς ἐκδιδούσης Ἀρχῆς

Ἐφ' ὅσον αἱ διατάξεις τῆς Συμβάσεως ἔχουν πλήρως τηρηθῆ ὑπὸ τοῦ παρόντος πλοίου, ἡ ἰσχύς τοῦ παρόντος πιστοποιητικοῦ, συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 19 (2) τῆς Συμβάσεως παρατείνεται μέχρι

Τόπος Ἡμερομηνία.....

Ἐπιγραφή ἢ/καὶ Σφραγὶς τῆς ἐκδιδούσης Ἀρχῆς

Σημειώσεις :—(1) Ὄταν ἐν πλοῖον ἀποπλή ἐκ λιμένος εὐρισκομένου ἐπὶ ποταμοῦ ἢ μεσογείων ὑδάτων, ἐπιτρέπεται ὑπερφόρτωσις ἀναποκρινόμενη εἰς τὸ βάρος τοῦ καυσίμου καὶ ὄλων τῶν ἄλλων ὑλικῶν ἀπαιτούμενων διὰ τὴν κατανάλωσιν μεταξύ τοῦ σημείου τῆς ἀναχωρήσεως καὶ τῆς θαλάσσης.

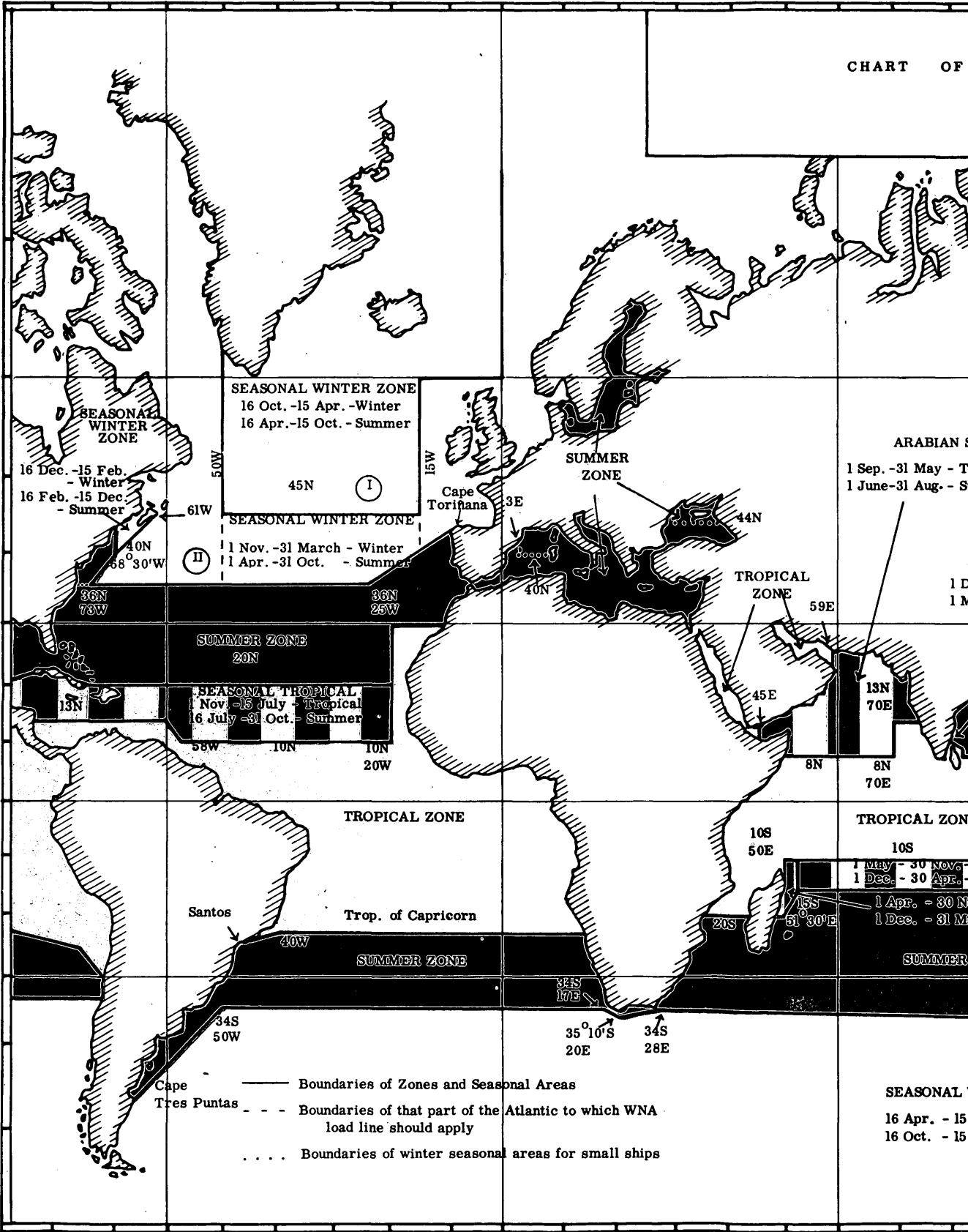
(2) Ὄταν τὸ πλοῖον εὐρίσκεται εἰς γλυκὺ ὕδωρ πυκνότητος ἴσης μὲ τὴν μονάδα ἢ κανονικὴ γραμμὴ φορτώσεως δύναται νὰ βυθισθῆ κατὰ τὸ ποσὸν τῆς ἀνοχῆς γλυκέος ὕδατος τὸ δεικνυόμενον ἀνωτέρω. Ὄταν ἡ πυκνότης εἶναι διάφορος τῆς μονάδος, ἡ ἀνοχὴ θὰ εἶναι ἀνάλογος πρὸς τὴν διαφορὰν μεταξύ 1,025 καὶ τῆς πραγματικῆς πυκνότητος.

60°

0°

60°

CHART OF



60°

0°

60°

ARABIAN SEA
1 Sep. - 31 May - T
1 June - 31 Aug. - S

1 D
1 M

10S
50E

15S
51° 30'E

1 May - 30 Nov
1 Dec. - 30 Apr.

1 Apr. - 30 N
1 Dec. - 31 M

SUMMER

SEASONAL
16 Apr. - 15
16 Oct. - 15

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΠΑΛΛΑΓΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ
(Έπίσημος σφραγίς)

Έξεδόθη συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περὶ Γραμμῆς Φορτώσεως 1966 κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς Κυβερνήσεως

(πλήρης ἐπίσημος ὀνομασία τῆς χώρας)

ὑπὸ (πλήρης ἐπίσημον ὄνομα τοῦ ἀρμοδίου προσώπου ἢ ὄργανου

νισμοῦ ἀνεγνωρισμένου συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς

Διεθνούς Συμβάσεως περὶ Γραμμῆς Φορτώσεως 1966)

Όνομα τοῦ πλοίου	Διακριτικός ἀριθμὸς ἢ γράμματα	Λιμὴν Νηολογήσεως
------------------	--------------------------------	-------------------

Πιστοποιεῖται ὅτι τὸ ὡς ἄνω μνημονευόμενον πλοῖον ἐξαιρεῖται τῶν διατάξεων τῆς Συμβάσεως τοῦ 1966, κατ' ἐξουσιοδότησιν παραχωρηθεῖσαν ὑπὸ τοῦ ἀρθροῦ 6 (2)/ἀρθροῦ 6 (4) * τῆς Συμβάσεως τῆς ἀναφερομένης ἀνωτέρω.

Αἱ διατάξεις τῆς Συμβάσεως ἐκ τῶν ὁποίων ἐξαιρεῖται τὸ πλοῖον συμφώνως πρὸς τὸ ἀρθρον 6 (2) εἶναι :

Τὸ ταξείδιον διὰ τὸ ὁποῖον ἐχορηγήθη ἡ ἀπαλλαγή συμφώνως πρὸς τὸ ἀρθρον 6 (4) εἶναι :

Ἀπὸ

εἰς

Προϋποθέσεις, ἐὰν ὑπάρχουν, ἐπὶ τῇ θάσει τῶν ὁποίων ἐχορηγήθη ἡ ἀπαλλαγή εἴτε συμφώνως πρὸς τὸ ἀρθρον 6 (2) εἴτε πρὸς τὸ ἀρθρον 6 (4) :

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἰσχύει μέχρις ὑποκείμενον, ὅπου θεωρεῖται ἀπαραίτητον, εἰς περιοδικὰς ἐπιθεωρήσεις συμφώνως πρὸς τὸ ἀρθρον 14 (1) (γ).

Ἐκδοθὲν ἐν

(Τόπος ἐκδόσεως πιστοποιητικοῦ)

19.....

(ἡμερομηνία ἐκδόσεως)

(ὑπογραφή ἀρμοδίου ἐκδίδοντος τὸ πιστοποιητικὸν
ἢ/καὶ

(σφραγίς ἐκδιδούσης Ἀρχῆς)

* Ἀπαλείψατε ὁτιδήποτε δὲν ἐφαρμόζεται.

Εάν υπογράφεται, η ακόλουθος παράγραφος θα προστεθῆ :

Ο υπογεγραμμένος δηλοῖ ὅτι οὗτος εἶναι δεόντως ἐξουσιοδοτημένος ὑπὸ τῆς εἰρημένης Κυβερνήσεως πρὸς ἔκδοσιν τοῦ παρόντος πιστοποιητικοῦ.

(ὕπογραφή)

Ὅπισθία ὄψις Πιστοποιητικοῦ

Πιστοποιεῖται ὅτι τὸ παρὸν πλοῖον ἐξακολουθεῖ νὰ συμμορφοῦται μὲ τὰς προϋποθέσεις ὑπὸ τὰς ὁποίας ἡ παρούσα ἀπαλλαγή ἐχορηγήθη :

Τόπος Ἡμερομηνία.....
 Ὑπογραφή ἢ/καὶ Σφραγὶς τῆς ἐκδιδούσης Ἀρχῆς

Τόπος Ἡμερομηνία.....
 Ὑπογραφή ἢ/καὶ Σφραγὶς τῆς ἐκδιδούσης Ἀρχῆς

Τόπος Ἡμερομηνία.....
 Ὑπογραφή ἢ/καὶ Σφραγὶς τῆς ἐκδιδούσης Ἀρχῆς

Τόπος Ἡμερομηνία.....
 Ὑπογραφή ἢ/καὶ Σφραγὶς τῆς ἐκδιδούσης Ἀρχῆς

Τὸ παρὸν πλοῖον ἐξακολουθεῖ νὰ συμμορφοῦται μὲ τὰς προϋποθέσεις ὑπὸ τὰς ὁποίας ἡ παρούσα ἀπαλλαγή ἐξεδόθη καὶ ἡ ἰσχὺς τοῦ παρόντος πιστοποιητικοῦ, συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 19 (4) (α) τῆς Συμβάσεως παρατείνεται μέχρι

Τόπος Ἡμερομηνία.....
 Ὑπογραφή ἢ/καὶ σφραγὶς ἐκδιδούσης Ἀρχῆς

ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ

Αἱ ἀκόλουθοι συστάσεις ἐγένοντο ἀποδεκταὶ ὑπὸ τῆς Διασκέψεως :

ΣΥΣΤΑΣΙΣ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 1

Καταγγέλλει τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περὶ Γραμμῆς Φορτώσεως 1930

Ἡ Διάσκεψις συνιστᾷ :

(1) Ὅπως αἱ Κυβερνήσεις θέλουν ἀποδεχθῆ τὴν Διεθνή Σύμβασιν περὶ Γραμμῆς Φορτώσεως 1966, ὅσον τὸ δυνατόν συντομώτερον καὶ ὅτι αἱ Κυβερνήσεις αἱ ὁποῖαι γίνονται μέλη εἰς τὴν Σύμβασιν αὐτὴν θέλουν καταγγεῖλαι τὴν Διεθνή Σύμβασιν περὶ Γραμμῆς Φορτώσεως 1930 καὶ θὰ συνεργασθοῦν μεταξύ των μὲ τὴν προοπτικὴν νὰ ἐξασφαλισθῆ ὅτι αἱ ἰδικαὶ των σχετικαὶ καταγγελλομένης θὰ ἰσχύσουν εἰς ἡμερομηνίαν δύο ἔτη μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν ἐκ τῆς ὁποίας ἡ σύμβασις τοῦ 1966 θὰ τεθῆ ἐν ἰσχύϊ.

(2) Ὅπως αἱ Κυβερνήσεις αἱ καταγγέλλουσαι τὴν Σύμβασιν τοῦ 1930 θὰ πρέπει νὰ ἔχουν ὑπ' ὄψιν των τὰς διατάξεις τῆς Συμβάσεως τοῦ 1966 τὰς σχετικὰς μὲ τὰ ὑπάρχοντα πλοῖα, ἰδιαιτέρως τὸ ἄρθρον 4 (4).

ΣΥΣΤΑΣΙΣ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 2

Πλοῖα μὴ ὑποκειμένα εἰς τὴν Διεθνή Σύμβασιν περὶ Γραμμῆς Φορτώσεως 1966

Ἡ Διάσκεψις συνιστᾷ ὅπως τοιοῦτοι Κανονισμοὶ δύνανται νὰ συνταχθοῦν ὑπὸ οἰασδήποτε τῶν Συμβαλλομένων Κυβερνήσεων σχετικῶς πρὸς :

(1) Νέα πλοῖα των μήκους μικροτέρου τῶν 24 μέτρων (79 ποδῶν) ἐκτελοῦντα διεθνεῖς πλώας.

(2) Ὑπάρχοντα πλοῖα των ὀλικῆς χωρητικότητος μικροτέρας τῶν 150 κόρων ἀπασχολούμενα εἰς διεθνεῖς πλώας.

(3) Πλοία των απασχολούμενα εις ταξείδια εντός τῆς χώρας ἀλλὰ ἐκτιθέμενα σοβαρῶς εις τὰς καιρικές συνθήκας καὶ ὑποκείμενα εις τοὺς αὐτοὺς κινδύνους ἐκ τῶν στοιχείων τῆς φύσεως εις τοὺς ὁποίους ὑπόκεινται καὶ τὰ πλοία διεθνῶν πλόων ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ πρακτικοῦ καὶ λογικοῦ θὰ πλαισιωθοῦν συμφώνως μετὰ τὰς ἀρχὰς καὶ τὰς διατάξεις τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περὶ Γραμμῆς Φορτώσεως 1966.

ΣΥΣΤΑΣΙΣ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 3

Ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων δι' ἀλιευτικά πλοία

Ἡ Διάσκεψις ἔχουσα συζητήσει τὴν πιθανότητα ἀποδοχῆς γραμμῆς φορτώσεως δι' ἀλιευτικά πλοία, συνιστᾷ ὅπως ὁ Διακυβερνητικὸς Ναυτιλιακὸς Συμβουλευτικὸς Ὄργανισμὸς συνεχίσῃ τὰς μελέτας ἐπὶ τοῦ ἐλάχιστου ὕψους ἐξάλων διὰ πλοία τοῦ εἴδους τούτου μετὰ τὴν προοπτικὴν νὰ ἐπιβάλλῃ τὰ συνιστώμενα διεθνή δεδομένα (STANDARDS) διὰ τὸ ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων διὰ τὰ ἀλιευτικά πλοία.

ΣΥΣΤΑΣΙΣ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 4

Ἐνοποίησης τῶν Συμβάσεων

Ἡ Διάσκεψις ἀναγνωρίζουσα τοὺς κοινούς σκοποὺς τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσῃ 1960 καὶ τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περὶ Γραμμῆς Φορτώσεως 1966 ἀφορώσας εις τὴν ἀσφάλειαν τῆς ζωῆς καὶ τῆς περιουσίας ἐν θαλάσῃ συνιστᾷ ὅπως ὁ Διακυβερνητικὸς Ναυτιλιακὸς Συμβουλευτικὸς Ὄργανισμὸς ἐξετάσῃ τὴν σχέσιν μεταξύ τῶν διατάξεων τῶν δύο συμβάσεων μετὰ τὴν προοπτικὴν νὰ ἀποδείξῃ τὸν τρόπον ἐνοποιήσεως τούτων εις μίαν μόνον διεθνή σύμβασιν.

ΣΥΣΤΑΣΙΣ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 5

Ὅρια μεταξύ Μεσογειακῶν Ὑδάτων καὶ θαλάσσης

Ἡ Διάσκεψις συνιστᾷ ὅπως ἐκάστη συμβαλλομένη Κυβέρνησις θέτῃ εις τὴν διάθεσιν οἰασδήποτε ἐτέρας συμβαλλομένης Κυβερνήσεως, τῇ αἰτήσῃ τῆς, λεπτομερείας ἐπὶ τῶν ὁρίων μεταξύ μεσογειακῶν ὑδάτων καὶ θαλάσσης τὰς ὁποίας θὰ χρησιμοποίησῃ διὰ τοὺς σκοποὺς τοῦ ἀρθροῦ 12 (3) τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περὶ Γραμμῆς Φορτώσεως 1966.

**FINAL ACT OF THE
INTERNATIONAL CONFERENCE ON LOAD LINES, 1966**

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

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

Argentina	Malta
Australia	Netherlands
Belgium	New Zealand
Brazil	Nicaragua
Bulgaria	Norway
Canada	Pakistan
China	Panama
Colombia	Peru
Czechoslovakia	Philippines
Denmark	Polish People's Republic
Dominican Republic	Republic of Korea
Federal Republic of Germany	Rumania
Finland	San Marino
France	South Africa
Ghana	Spain
Greece	Sweden
Honduras	Switzerland
Iceland	Trinidad and Tobago
India	Tunisia
Ireland	Union of Soviet Socialist Republics
Israel	United Arab Republic
Italy	United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
Ivory Coast	United States of America
Japan	Venezuela
Kuwait	Yugoslavia
Liberia	
Malagasy Republic	

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

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

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

- United Nations
- Food and Agriculture Organization of the United Nations

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

- International Chamber of Shipping

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

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

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

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

General Committee :

- Chairman : Dr. Nagendra Singh (India)
- Vice-Chairman : Mr. M. Fila (Poland)

Technical Committee :

- Chairman : Professor C. W. Prohaska (Denmark)
- Vice-Chairmen : Mr. L. Spinelli (Italy)
- Mr. D. R. Murray Smith (United Kingdom)

Committee on Zones :

- Chairman : Mr. J. Quéguiner (France)
- Vice-Chairman : Captain H. Ruegg (New Zealand)

Drafting Committee :

- Chairman : Mr. R. W. Bullimore (United Kingdom)
- Vice-Chairman : Mr. M. Altman (Czechoslovakia)

Credentials Committee :

- Chairman : Commander R. Pinto (Peru)

10. The documentation of the Conference, used as a basis for its discussions, included two draft texts of an International Convention on Load Lines, and its Annexes submitted by the Government of the United States of America and the Government of the Union of Soviet Socialist Republics, together with proposals of many Governments for the revision of those texts.

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

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

13. The text of this Final Act, being in a single original in the English, French, Russian and Spanish languages, together with the attached texts of the International Convention on Load Lines, 1966, and of the Recommendations of the Conference, which are in the English and French languages, shall be deposited with the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization. Official translations of the attached Convention and Recommendations shall be prepared in the Russian and Spanish languages and shall be deposited together with this Final Act. The Secretary-General

of the Organization shall send a certified copy of this Final Act and, when they have been prepared, certified copies of the official translations of the Convention and the Recommendations, to each of the Governments invited to be represented at this Conference.

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

Done at LONDON this fifth day of April one thousand nine hundred and sixty-six.

President

GILMOUR JENKINS

*Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime
Consultative Organization*

JEAN ROULLIER

*Deputy Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime
Consultative Organization*

E. C. V. GOAD

Executive Secretary of the Conference

V. NADEINSKI

For the Government of the Argentine Republic

H. G. MARCO

For the Government of the Commonwealth of Australia

T. K. CRITCHLEY

For the Government of the Kingdom of Belgium

van den BOSCH

R. VANCRAEYNEST

PH. de GERLACHE de GOMERY

L. van de VEL

A. DE MULDER

R. BABUSIAUX

A. van BOMMEL

For the Government of the United States of Brazil

GEORGE A. MACIEL

For the Government of the People's Republic of Bulgaria

P. DOINOV

For the Government of Canada

R. R. MACGILLIVRAY

H. O. BUCHANAN

For the Government of the Republic of China

TSING-CHANG LIU

LI YU-SHANG

TSAO TSU-SIN

For the Government of the Republic of Colombia

For the Government of the Czechoslovak Socialist Republic

M. ALTMAN

For the Government of the Kingdom of Denmark

ANDERS BACHE

M. ROSELL

For the Government of the Dominican Republic

V. CABRAL

For the Government of the Federal Republic of Germany

KARL SCHUBERT

For the Government of the Republic of Finland

A. KARJALAINEN

For the Government of the French Republic

J. MORIN

Y. ROCQUEMONT

J. QUEGUINER

Y. DAVID

C. BARETGE

For the Government of the Republic of Ghana

Y. K. QUARTEY

For the Government of the Kingdom of Greece

P. PAGONIS

For the Government of the Republic of Honduras

F. JOSE DURON

For the Government of the Republic of Iceland

HJALMAR R. BARDARSON

For the Government of the Republic of India

NAGENDRA SINGH

B. K. GUPTA

G. S. SINGH

For the Government of Ireland

M. A. HAYES

R. RODGERS

For the Government of the State of Israel

P. MUENCH

P. MILCH

D. PERRY

For the Government of the Italian Republic

NUNZIO D'ANGELO

GIUSEPPE SARCHIOLA

For the Government of the Republic of the Ivory Coast

S. AKE

J. M. BESSETEAUX

For the Government of Japan

ATSUSHI UYAMA

TERUTAKA AKUTAGAWA

For the Government of the Republic of Korea

GEN HONKON LEE

For the Government of the State of Kuwait

A. R. HUSSAIN

For the Government of the Republic of Liberia

J. D. LAWRENCE

FRANCIS DENNIS

SYLVESTER JARRETT

ROBERT VAUGHN

L. J. BRINTON

For the Government of the Malagasy Republic

JULES A. RAZAFIMBAHINY

A. BOTRALAHY

For the Government of Malta

C. VELLA

For the Government of the Kingdom of the Netherlands

J. METZ

H. R. de JONG

For the Government of New Zealand

DONALD J. MCKENZIE

H. RUEGG

For the Government of the Republic of Nicaragua

For the Government of the Kingdom of Norway

NEUBERTH WIE

CARL FLEISCHER

E. J. SALVESEN

GUNNER STUBBERUD

PER BRANDAL

For the Government of Pakistan

A. HILALY

M. ANIS

For the Government of the Republic of Panama

A. REID

For the Government of the Republic of Peru

R. PINTO T.

E. MUNOZ F.

For the Government of the Republic of the Philippines

TIBURCIO BAJA

For the Government of the Polish People's Republic

J. KROSKOWSKI

For the Government of the Rumanian People's Republic

C. VLAVIAN

ILIE TUDOR

For the Government of the Republic of San Marino

For the Government of the Republic of South Africa

R. KENNY

E. R. BARKER

F. J. CRONJE

For the Government of the Spanish State

SANTA CRUZ

LUIS SANTOMA

J. CHICO GARATE

For the Government of the Kingdom of Sweden

LENNART BORG

For the Government of the Swiss Confederation

For the Government of Trinidad and Tobago

J. A. V. HARPER

V. WALKER

For the Government of the Republic of Tunisia

For the Government of the Union of Soviet Socialist Republics

A. S. KOLESNITCHENKO

I. M. AVERIN

V. KH. DOUBTCHAK

V. S. DORIN

S. N. SMIRNOV

For the Government of the United Arab Republic

F. RIZK
A. F. EL SIOUFI
ISMAIL ABD EL LATIF

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

GILMOUR JENKINS
BASIL EDWARD BELLAMY
R. W. BULLMORE
G. R. WEIR
D. R. MURRAY SMITH
J. H. CLEMENT
F. A. EVERARD
D. S. TENNANT
J. M. MURRAY
E. W. LEWIS
W. J. MADIGAN
J. W. COMMON

For the Government of the United States of America

E. J. ROLAND
DAVID B. BANNERMAN JR.

For the Government of the Republic of Venezuela

MORITZ EIRIS VILLEGAS

For the Government of the Socialist Federal Republic of Yugoslavia

BLAZEVIC
LEIBENFROST

ATTACHMENT 1

INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966

The Contracting Governments,

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

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

HAVE AGREED as follows :

Article 1:

General Obligation under the Convention

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

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

Article 2

Definitions

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

- (1) " Regulations " means the Regulations annexed to the present Convention.
- (2) " Administration " means the Government of the State whose flag the ship is flying.
- (3) " Approved " means approved by the Administration.
- (4) " International voyage " means a sea voyage from a country to which the present Convention applies to a port outside such country, or conversely. For this purpose, every territory for the international relations of which a Contracting Government is responsible or for which the United Nations are the administering authority is regarded as a separate country.
- (5) A " fishing vessel " is a ship used for catching fish, whales, seals, walrus or other living resources of the sea.
- (6) " New ship " means a ship the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction, on or after the date of coming into force of the present Convention for each Contracting Government.
- (7) " Existing ship " means a ship which is not a new ship.
- (8) " Length " means 96 per cent of the total length on a waterline at 85 per cent of the least moulded depth measured from the top of the keel, or the length from the fore side of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline.

Article 3

General Provisions

- (1) No ship to which the present Convention applies shall proceed to sea on an international voyage after the date on which the present Convention comes into force unless it has been surveyed, marked and provided with an International Load Line Certificate (1966) or, where appropriate, an International Load Line Exemption Certificate in accordance with the provisions of the present Convention.
- (2) Nothing in this Convention shall prevent an Administration from assigning a greater freeboard than the minimum freeboard determined in accordance with Annex I.

Article 4

Application

- (1) The present Convention shall apply to :
 - (a) ships registered in countries the Governments of which are Contracting Governments ;
 - (b) ships registered in territories to which the present Convention is extended under Article 32 ; and
 - (c) unregistered ships flying the flag of a State, the Government of which is a Contracting Government.
- (2) The present Convention shall apply to ships engaged on international voyages.
- (3) The Regulations contained in Annex I are specifically applicable to new ships.
- (4) Existing ships which do not fully comply with the requirements of the Regulations contained in Annex I or any part thereof shall meet at least such lesser related requirements as the Administration applied to ships on international voyages prior to the coming into force of the present convention ; in no case shall such ships be required to increase their freeboards. In order to take advantage of any reduction in freeboard from the previously assigned, existing ships shall comply with all the requirements of the present Convention.

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

Article 5

Exceptions

- (1) The present Convention shall not apply to :
 - (a) ships of war ;
 - (b) new ships of less than 24 metres (79 feet) in length ;
 - (c) existing ships of less than 150 tons gross ;
 - (d) pleasure yachts not engaged in trade ;
 - (e) fishing vessels.
- (2) Nothing herein shall apply to ships solely navigating :
 - (a) the Great Lakes of North America and the River St. Lawrence as far east as a rhumb line drawn from Cap des Rosiers to West Point, Anticosti Island, and, on the north side of Anticosti Island, the meridian of longitude 63° W ;
 - (b) the Caspian Sea ;
 - (c) the Plate, Parana and Uruguay Rivers as far east as a rhumb line drawn between Punta Norte, Argentina, and Punta del Este, Uruguay.

Article 6

Exemptions

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

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

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

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

Article 7

Force Majeure

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

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

Equivalents

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

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

Article 9

Approvals for Experimental Purposes

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

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

Article 10

Repairs, Alterations and Modifications

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

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

Article 11

Zones and Areas

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

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

Article 12

Submersion

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

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

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

Article 13

Survey, Inspection and Marking

The survey, inspection and marking of ships, as regards the enforcement of the provisions of the present Convention and the granting of exemptions therefrom, shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the survey, inspection and marking either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. In every case the Administration concerned fully guarantees the completeness and efficiency of the survey, inspection and marking.

Article 14

Initial and Periodical Surveys and Inspections

- (1) A ship shall be subjected to the surveys and inspections specified below :
- (a) A survey before the ship is put in service, which shall include a complete inspection of its structure and equipment in so far as the ship is covered by the present Convention. This survey shall be such as to ensure that the arrangements, material, and scantlings fully comply with the requirements of the present Convention.
 - (b) A periodical survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, which shall be such as to ensure that the structure, equipment, arrangements, material and scantlings fully comply with the requirements of the present Convention.
 - (c) A periodical inspection within three months either way of each annual anniversary date of the certificate, to ensure that alterations have not been made to the hull or superstructures which would affect the calculations determining the position of the load line and so as to ensure the maintenance in an effective condition of fittings and appliances for :
 - (i) protection of openings ;
 - (ii) guard rails ;
 - (iii) freeing ports ; and
 - (iv) means of access to crew's quarters.

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

Article 15

Maintenance of Conditions after Survey

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

Article 16

Issue of Certificates

- (1) An International Load Line Certificate (1966) shall be issued to every ship which has been surveyed and marked in accordance with the present Convention.
- (2) An International Load Line Exemption Certificate shall be issued to any ship to which an exemption has been granted under and in accordance with paragraph (2) or (4) of Article 6.
- (3) Such certificates shall be issued by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, the Administration assumes full responsibility for the certificate.

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

Article 17

Issue of Certificate by another Government

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

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

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

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

Article 18

Form of Certificates

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

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

Article 19

Duration of Certificates

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

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

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

- (a) material alterations have taken place in the hull or superstructures of the ship such as would necessitate the assignment of an increased freeboard ;
- (b) the fittings and appliances mentioned in sub-paragraph (c) of paragraph (1) of Article 14 are not maintained in an effective condition ;
- (c) the certificate is not endorsed to show that the ship has been inspected as provided in sub-paragraph (c) of paragraph (1) of Article 14 ;
- (d) the structural strength of the ship is lowered to such an extent that the ship is unsafe.

(4) (a) The duration of an International Load Line Exemption Certificate issued by an Administration to a ship exempted under paragraph (2) of Article 6 shall not exceed five years from the date of issue. Such certificate shall be subject to a renewal, endorsement and cancellation procedure similar to that provided for an International Load Line Certificate (1966) under this Article.

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

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

Article 20

Acceptance of Certificates

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

Article 21

Control

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

- (a) the ship is not loaded beyond the limits allowed by the certificate;
- (b) the position of the load line of the ship corresponds with the certificate; and
- (c) the ship has not been so materially altered in respect of the matters set out in sub-paragraphs (a) and (b) of paragraph (3) of Article 19 that the ship is manifestly unfit to proceed to sea without danger to human life.

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

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

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

Article 22

Privileges

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

Article 23

Casualties

(1) Each Administration undertakes to conduct an investigation of any casualty occurring to ships for which it is responsible and which are subject to the provisions of the present Convention when it judges that such an investigation may assist in determining what changes in the Convention might be desirable.

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

Article 24

Prior Treaties and Conventions

(1) All other treaties, conventions and arrangements relating to load line matters at present in force between Governments Parties to the present Convention shall continue to have full and complete effect during the terms thereof as regards :

- (a) ships to which the present Convention does not apply ; and
- (b) ships to which the present Convention applies, in respect of matters for which it has not expressly provided.

(2) To the extent, however, that such treaties, conventions or arrangements conflict with the provisions of the present Convention, the provisions of the present Convention shall prevail.

Article 25

Special Rules drawn up by Agreement.

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

Article 26

Communication of Information

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

- (a) a sufficient number of specimens of their certificates issued under the provisions of the present Convention for circulation to the Contracting Governments.
- (b) the text of the laws, decrees, orders, regulations and other instruments which shall have been promulgated on the various matters within the scope of the present Convention ; and
- (c) a list of non-governmental agencies which are authorized to act in their behalf in the administration of load line matters for circulation to the Contracting Governments.

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

Article 27

Signature, Acceptance and Accession

(1) The present Convention shall remain open for signature for three months from 5 April 1966 and shall thereafter remain open for accession.

Governments of States Members of the United Nations, or of any of the Specialized Agencies, or of the International Atomic Energy Agency, or parties to the Statute of the International Court of Justice may become parties to the Convention by :

- (a) signature without reservation as to acceptance ;
- (b) signature subject to acceptance followed by acceptance ; or
- (c) accession.

(2) Acceptance or accession shall be effected by the deposit of an instrument of acceptance or accession with the Organization which shall inform all Governments that have signed the Convention or acceded to it of each new acceptance or accession and of the date of its deposit.

Article 28

Coming into force

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

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

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

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

Article 29

Amendments

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

(2) Amendment by unanimous acceptance :

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

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

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

(3) Amendment after consideration in the Organization :

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

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

- (c) Such amendment shall come into force twelve months after the date on which it is accepted by two-thirds of the Contracting Governments. The amendment shall come into force with respect to all Contracting Governments except those which, before it comes into force, make a declaration that they do not accept the amendment.
- (d) The Assembly, by a two-thirds majority of those present and voting, including two-thirds of the Governments represented on the Maritime Safety Committee and present and voting in the Assembly, may propose a determination at the time of its adoption that an amendment is of such an important nature that any Contracting Government which makes a declaration under subparagraph (c), and which does not accept the amendment within a period of twelve months after it comes into force, shall cease to be a party to the present Convention upon the expiry of that period. This determination shall be subject to the prior acceptance of two-thirds of the Contracting Governments to the present Convention.
- (e) Nothing in this paragraph shall prevent the Contracting Government which first proposed action under this paragraph on an amendment to the present Convention from taking at any time such alternative action as it deems desirable in accordance with paragraph (2) or (4) of this Article.
- (4) Amendment by a conference:
- (a) Upon the request of a Contracting Government, concurred in by at least one-third of the Contracting Governments, a conference of Governments will be convened by the Organization to consider amendments to the present Convention.
- (b) Every amendment adopted by such a conference by a two-thirds majority of those present and voting of the Contracting Governments shall be communicated by the Organization to all Contracting Governments for their acceptance.
- (c) Such amendment shall come into force twelve months after the date on which it is accepted by two-thirds of the Contracting Governments. The amendment shall come into force with respect to all Contracting Governments except those which, before it comes into force, make a declaration that they do not accept the amendment.
- (d) By a two-thirds majority of those present and voting, a conference convened under subparagraph (a) may determine at the time of its adoption that an amendment is of such an important nature that any Contracting Government which makes a declaration under subparagraph (c), and which does not accept the amendment within a period of twelve months after it comes into force, shall cease to be a party to the present Convention upon the expiry of that period.
- (5) Any amendments to the present Convention made under this Article which relate to the structure of a ship shall apply only to ships the keels of which are laid, or which are at a similar stage of construction, on or after the date on which the amendment comes into force.
- (6) The Organization shall inform all Contracting Governments of any amendments which come into force under this Article, together with the date on which each such amendment will come into force.
- (7) Any acceptance or declaration under this Article shall be made by a notification in writing to the Organization which shall notify all Contracting Governments of the receipt of the acceptance or declaration.

Article 30

Denunciation

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

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

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

Article 31

Suspension

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

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

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

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

Article 32

Territories

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

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

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

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

(3) The Organization shall inform all the Contracting Governments of the extension of the present Convention to any territories under paragraph (1) of this Article, and of the termination of any such extension under the provisions of paragraph (2), stating in each case the date from which the present Convention has been or will cease to be so extended.

Article 33

Registration

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

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

Article 34*Languages*

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

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

DONE at London this fifth day of April 1966.

For the Government of the Kingdom of Afghanistan

For the Government of the People's Republic of Albania

For the Government of the Democratic and Popular Republic of Algeria

For the Government of the Argentine Republic

Subject to acceptance

H. G. MARCO

For the Government of the Commonwealth of Australia

Subject to acceptance

A. R. DOWNER

4 July 1966

For the Government of the Republic of Austria

For the Government of the Kingdom of Belgium

Sous réserve d'approbation et de ratification

van den BOSCH

R. VANCRAEYNEST

For the Government of the Republic of Bolivia

For the Government of the United States of Brazil

Subject to acceptance

GEORGE A. MACIEL

For the Government of the People's Republic of Bulgaria

Subject to acceptance

P. DOINOV

For the Government of the Union of Burma

For the Government of the Kingdom of Burundi

For the Government of the Byelorussian Soviet Socialist Republic

For the Government of the Kingdom of Cambodia

For the Government of the Federal Republic of Cameroon

For the Government of Canada

Subject to ratification

R. R. MACGILLIVRAY

For the Government of the Central African Republic

For the Government of Ceylon

For the Government of the Republic of Chad

For the Government of the Republic of Chile

For the Government of the Republic of China

Subject to acceptance

TSING-CHANG LIU

For the Government of the Republic of Colombia

For the Government of the Republic of the Congo

For the Government of the Democratic Republic of the Congo

For the Government of the Republic of Costa Rica

For the Government of the Republic of Cuba

For the Government of the Republic of Cyprus

For the Government of the Czechoslovak Socialist Republic

For the Government of the Republic of Dahomey

For the Government of the Kingdom of Denmark

Subject to acceptance

ANDERS BACHE

M. ROSELL

For the Government of the Dominican Republic

For the Government of the Republic of Ecuador

For the Government of the Republic of El Salvador

For the Government of the Empire of Ethiopia

For the Government of the Federal Republic of Germany

Subject to acceptance

KARL SCHUBERT

For the Government of the Republic of Finland

For the Government of the French Republic

Sous réserve d'approbation ultérieure

J. MORIN

For the Government of the Gabonese Republic

For the Government of the Gambia

For the Government of the Republic of Ghana

Subject to acceptance

Y. K. QUARTEY

For the Government of the Kingdom of Greece

Subject to acceptance

P. PAGONIS

For the Government of the Republic of Guatemala

For the Government of the Republic of Guinea

For the Government of the Republic of Haiti

For the Holy See

For the Government of the Republic of Honduras

For the Government of the Hungarian People's Republic

For the Government of the Republic of Iceland

Subject to acceptance

HJALMAR R. BARDARSON

For the Government of the Republic of India

Subject to acceptance

NAGENDRA SINGH

For the Government of the Republic of Indonesia

For the Government of the Empire of Iran

For the Government of the Republic of Iraq

For the Government of Ireland

Subject to acceptance

M. A. HAYES

R. RODGERS

For the Government of the State of Israel

Subject to acceptance

P. MUENCH

D. PERRY

For the Government of the Italian Republic

Sous réserve d'acceptation

NUNZIO D'ANGELO

For the Government of the Republic of the Ivory Coast

Sous réserve d'approbation

S. AKE

For the Government of Jamaica

For the Government of Japan

Subject to acceptance

ATSUSHI UYAMA

TERUTAKA AKUTAGAWA

For the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan

For the Government of the Republic of Kenya

For the Government of the State of Kuwait

Subject to acceptance

A. R. HUSSAIN

For the Government of the Kingdom of Laos

For the Government of the Lebanese Republic

For the Government of the Republic of Liberia

Subject to acceptance

J. D. LAWRENCE

FRANCIS DENNIS

For the Government of the Kingdom of Libya

For the Government of the Principality of Liechtenstein

For the Government of the Grand Duchy of Luxembourg

For the Government of the Malagasy Republic

Sous réserve d'approbation

JULES A. RAZAFIMBAHINY

For the Government of Malawi

For the Government of Malaysia

For the Government of the Maldives

For the Government of the Republic of Mali

For the Government of Malta

For the Government of the Islamic Republic of Mauritania

For the Government of the United Mexican States

For the Government of the Principality of Monaco

For the Government of the Mongolian People's Republic

For the Government of the Kingdom of Morocco

For the Government of the Kingdom of Nepal

For the Government of the Kingdom of the Netherlands

Subject to acceptance

D. W. van LYNDEN

4 July 1966

For the Government of New Zealand

Subject to acceptance

T. L. MACDONALD

30 June 1966

For the Government of the Republic of Nicaragua

For the Government of the Republic of the Niger

For the Government of the Federal Republic of Nigeria

For the Government of the Kingdom of Norway

Subject to acceptance

ARNE SKAUG

1 July 1966

For the Government of Pakistan

Subject to acceptance

A. HILALY

5 April 1966

For the Government of the Republic of Panama

EUSEBIO A. MORALES

13 May 1966

For the Government of the Republic of Paraguay

For the Government of the Republic of Peru

Ad referendum

R. PINTO T.

For the Government of the Republic of the Philippines

Subject to ratification or acceptance

TIBURCIO UBAJA

1 July 1966

For the Government of the Polish People's Republic

Subject to acceptance

J. KROSKOWSKI

For the Government of the Portuguese Republic

For the Government of the Republic of Korea

Subject to acceptance

GEN HONKON LEE

For the Government of the Republic of Viet-Nam

For the Government of the Romanian People's Republic

For the Government of the Rwandese Republic

For the Government of the Republic of San Marino

For the Government of the Kingdom of Saudi Arabia

For the Government of the Republic of Senegal

For the Government of Sierra Leone

For the Government of Singapore

For the Government of the Somali Republic

For the Government of the Republic of South Africa

Subject to acceptance

R. KENNY

E. R. BARKER

F. J. CRONJE

For the Government of the Spanish State

Subject to acceptance

SANTA CRUZ

For the Government of the Republic of the Sudan

For the Government of the Kingdom of Sweden

For the Government of the Swiss Confederation

Sous réserve d'approbation

B. de FISCHER

11 mai 1966

For the Government of the Syrian Arab Republic

For the Government of the Kingdom of Thailand

For the Government of the Togolese Republic

For the Government of Trinidad and Tobago

Subject to acceptance

J. A. V. HARPER

For the Government of the Republic of Tunisia

Sous réserve d'approbation

A. BADRA

5 juillet 1966

For the Government of the Republic of Turkey

For the Government of Uganda

For the Government of the Ukrainian Soviet Socialist Republic

For the Government of the Union of Soviet Socialist Republics

With a statement relating to Article 27 (1)*

M. SMIRNOVSKY

5 July 1966

**At the time of signing the Convention, the representative of the Union of Soviet Socialist Republics made the following statement on behalf of his Government :*

"The Union of Soviet Socialist Republics states that Article 27 (1) of the International Convention on Load Lines 1966, under which the Governments of a number of States are deprived of the opportunity to become Parties to this Convention, is of a discriminatory nature and believes that in accordance with the principle of sovereign equality of States the Convention should be open for participation to all the interested nations without any discrimination or limitation".

For the Government of the United Arab Republic

E. RIZK

Subject to ratification with declaration:

The Government of the United Arab Republic register the following reservation: Nothing in this Convention should, in any way, affect any of the rules and regulations promulgated by the Suez Canal Authority. In case of any contradiction between them the latter shall prevail.

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

Subject to acceptance

GILMOUR JENKINS

BASIL EDWARD BELLAMY

R. W. BULLMORE

For the Government of the United Republic of Tanzania

For the Government of the United States of America

Subject to acceptance

E. J. ROLAND

DAVID B. BANNERMAN Jr.

For the Government of the Republic of the Upper Volta

For the Government of the Eastern Republic of Uruguay

For the Government of the Republic of Venezuela

Ad referendum

MORITZ EIRIS VILLEGAS

For the Government of the Independent State of Western Samoa

For the Government of the Yemen Arab Republic

For the Government of the Socialist Federal Republic of Yugoslavia

Subject to acceptance

BLAZENIC

For the Government of the Republic of Zambia

ANNEX I

REGULATIONS FOR DETERMINING LOAD LINES

CHAPTER I.—GENERAL

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

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

Regulation 1

Strength of Hull

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

Regulation 2

Application

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

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

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

(4) Ships of wood or of composite construction, or of other materials the use of which the Administration has approved, or ships whose constructional features are such as to render the application of the provisions of this Annex unreasonable or impracticable, shall be assigned freeboards as determined by the Administration.

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

Regulation 3

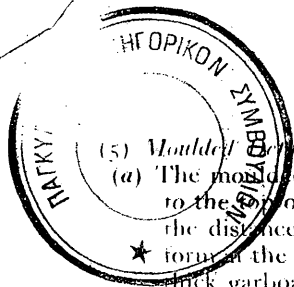
Definitions of Terms used in the Annexes

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

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

(3) *Amidships*: Amidships is at the middle of the length (L).

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

(5) *Moulded depth*

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

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

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

(6) *Depth for Freeboard (D)*

(a) The depth for freeboard (D) is the moulded depth amidships, plus the thickness of the freeboard deck stringer plate, where fitted,

plus $T(L-S)$ if the exposed freeboard deck is sheathed, where

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

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

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

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

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

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

d_1 is 85 per cent of the least moulded depth.

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

(9) *Freeboard Deck* : The freeboard deck is normally the uppermost complete deck exposed to weather and sea, which has permanent means of closing all openings in the weather part thereof, and below which all openings in the sides of the ship are fitted with permanent means of watertight closing. In a ship having a discontinuous freeboard deck, the lowest line of the exposed deck and the continuation of that line parallel to the upper part of the deck is taken as the freeboard deck. At the option of the owner and subject to the approval of the Administration, a lower deck may be designated as the freeboard deck, provided it is a complete and permanent deck continuous in a fore and aft direction at least between the machinery space and peak bulkheads and continuous athwartships. When this lower deck is stepped the lowest line of the deck and the continuation of that line parallel to the upper part of the deck is taken as the freeboard deck. When a lower deck is designated as the freeboard deck, that part of the hull which extends above the freeboard deck is treated as a superstructure so far as concerns the application of the conditions of assignment and the calculation of freeboard. It is from this deck that the freeboard is calculated.

(10) Superstructure :

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

(b) An enclosed superstructure is a superstructure with :

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

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

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

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

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

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

Regulation 4*Deck Line*

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

Regulation 5*Load Line Mark*

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

Regulation 6*Lines to be used with the Load Line Mark*

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

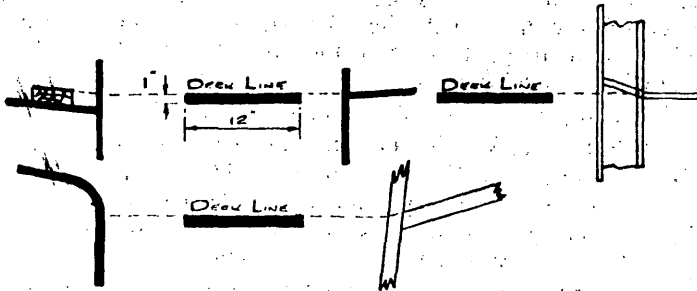


Fig. 1. Deck Line

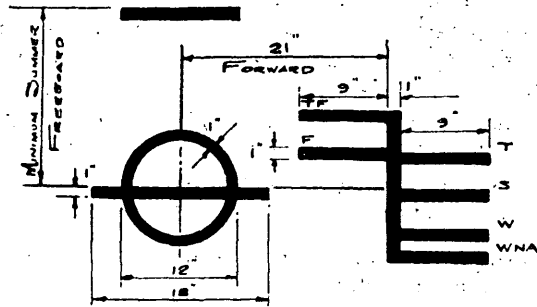


Fig. 2. Load Line Mark and lines to be used with this mark

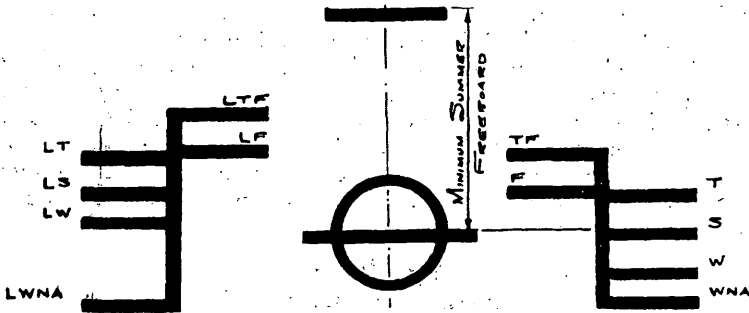


Fig. 3. Timber Load Line Mark and lines to be used with this mark

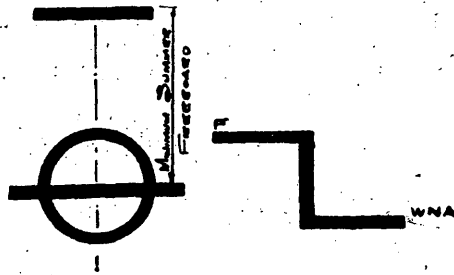


Fig. 4. Load Line Mark on sailing ships and lines to be used with this mark

(2) The following load lines shall be used :

- (a) The Summer Load Line indicated by the upper edge of the line which passes through the centre of the ring and also by a line marked S.
- (b) The Winter Load Line indicated by the upper edge of a line marked W.
- (c) The Winter North Atlantic Load Line indicated by the upper edge of a line marked WNA.
- (d) The Tropical Load Line indicated by the upper edge of a line marked T.
- (e) The Fresh Water Load Line in summer indicated by the upper edge of a line marked F. The Fresh Water Load Line in summer is marked abaft the vertical line. The difference between the Fresh Water Load Line in summer and the Summer Load Line is the allowance to be made for loading in fresh water at the other load lines.
- (f) The Tropical Fresh Water Load Line indicated by the upper edge of a line marked TF, and marked abaft the vertical line.

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

(4) The following timber load lines shall be used :

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

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

- (f) The Fresh Water Timber Load Line in the Tropical Zone indicated by the upper edge of a line marked LTF and marked forward of the vertical line.

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

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

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

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

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

Regulation 7

Mark of Assigning Authority

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

Regulation 8*Details of Marking*

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

Regulation 9*Verification of Marks*

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

CHAPTER II.—CONDITIONS OF ASSIGNMENT OF FREEBOARD**Regulation 10***Information to be supplied to the Master*

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

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

Regulation 11*Superstructure End Bulkheads*

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

Regulation 12*Doors*

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

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

Regulation 13*Position of Hatchways, Doorways and Ventilators*

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

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

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

Regulation 14*Cargo and other Hatchways*

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

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

Regulation 15*Hatchways closed by Portable Covers and secured Weathertight by Tarpaulins and Battening Devices**Hatchway Coamings :*

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

600 millimeters (23 1/2 inches) if in position 1.

450 millimeters (17 1/2 inches) if in position 2.

Hatchway Covers :

(2) The width of each bearing surface for hatchway covers shall be at least 65 millimeters (2 1/2 inches).

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

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

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

Portable Beams :

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

Pontoon Covers :

(7) Where pontoon covers used in place of portable beams and covers are made of mild steel the strength shall be calculated with the assumed loads given in paragraph (4) of this Regulation, and the product of the maximum stress thus calculated and the factor 5 shall not exceed the minimum ultimate strength of the material. They shall be so designed as to limit the deflection to not more than 0.0022 times the span. Mild

steel plating forming the tops of covers shall be not less in thickness than one per cent of the spacing of stiffeners or 6 millimetres (0.24 inches) if that be greater. For ships of not more than 100 metres (328 feet) in length the requirements of paragraph (5) of this Regulation are applicable.

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

Carriers or Sockets :

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

Cleats :

(10) Cleats shall be set to fit the taper of the wedges. They shall be at least 65 millimetres (2 1/2 inches) wide and spaced not more than 600 millimetres (23 1/2 inches) centre to centre ; the cleats along each side or end shall be not more than 150 millimetres (6 inches) from the hatch corners.

Battens and Wedges :

(11) Battens and wedges shall be efficient and in good condition. Wedges shall be of tough wood or other equivalent material. They shall have a taper of not more than 1 in 6 and shall be not less than 13 millimetres (1/2 inch) thick at the toes.

Tarpaulins :

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

Security of Hatchway Covers :

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

Regulation 16

Hatchways closed by Weathertight Covers of Steel or other equivalent material fitted with Gaskets and Clamping Devices

Hatchway Coamings :

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

Weathertight Covers :

(2) Where weathertight covers are of mild steel the strength shall be calculated with assumed loads not less than 1.75 metric tons per square metre (358 pounds per square foot) on hatchways in position 1, and not less than 1.30 metric tons per square metre (266 pounds per square foot) on hatchways in position 2, and the product of the maximum stress thus calculated and the factor of 1.25 shall not exceed the minimum ultimate strength of the material. They shall be so designed as to limit the deflection to not more than 0.0028 times the span under these loads. Mild steel plating forming the tops of covers shall be not less in thickness than one per cent of the spacing of stiffeners or 6 millimetres (0.24 inches) if that be greater. The provisions of Regulation 15 (5) are applicable for ships of not more than 100 metres (328 feet) in length.

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

Means for Securing Weathertightness

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

Regulation 17

Machinery Space Openings

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

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

Regulation 18

Miscellaneous Openings in Freeboard and Superstructure Decks

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

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

(3) In position 1 the height above the deck of sills to the doorways in companionways shall be at least 600 millimetres (23 1/2 inches). In position 2 it shall be at least 380 millimetres (15 inches).

Regulation 19

Ventilators

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

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

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

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

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

Regulation 20

Air Pipes

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

Regulation 21

Cargo Ports and other Similar Openings

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

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

Regulation 22

Scuppers, Inlets and Discharges

(1) Discharges led through the shell either from spaces below the freeboard deck or from within superstructures and deckhouses on the freeboard deck fitted with doors complying with the requirements of Regulation 12 shall be fitted with efficient and accessible means for preventing water from passing inboard. Normally each separate discharge shall have one automatic non-return valve with a positive means of closing it from a position above the freeboard deck. Where, however, the vertical distance from the summer load waterline to the inboard end of the discharge pipe exceeds 0.01 L, the discharge may have two automatic non-return valves without positive means of closing, provided that the inboard valve is always accessible for examination under service conditions; where that vertical distance exceeds 0.02 L, a single automatic non-return valve without positive means of closing may be accepted, subject to the approval of the Administration. The means for operating the positive action valve shall be readily accessible and provided, with an indicator showing whether the valve is open or closed.

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

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

(4) Scuppers leading from superstructures or deckhouses not fitted with doors complying with the requirements of Regulation 12 shall be led overboard.

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

Regulation 23

Side Scuttles

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

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

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

Regulation 24

Freeing Ports

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

where the length of bulwark (*l*) in the well is 20 metres or less—

$$A = 0.7 + 0.035l \quad \text{square metres,}$$

where *l* exceeds 20 metres—

$$A = 0.07l \quad \text{square metres.}$$

l need in no case be taken as greater than 0.7 L.

If the bulwark is more than 1.2 metres in average height the required area shall be increased by 0.004 square metres per metre of length of well for each 0.1 metre difference in height. If the bulwark is less than 0.9 metre in average height, the required area may be decreased by 0.004 square metres per metre of length of well for each 0.1 metre difference in height.

OR,

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

$$A = 7.6 + 0.115l \quad \text{square feet,}$$

where *l* exceeds 66 feet—

$$A = 0.23l \quad \text{square feet.}$$

l need in no case be taken as greater than 0.7 L.

If the bulwark is more than 3.9 feet in average height the required area shall be increased by 0.04 square feet per foot of length of well for each foot difference in height. If the bulwark is less than 3 feet in average height, the required area may be decreased by 0.04 square feet per foot of length for each foot difference in height.

(2) In ships with no sheer the calculated area shall be increased by 50 per cent. Where the sheer is less than the standard the percentage shall be obtained by interpolation.

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

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

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

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

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

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

Regulation 25

Protection of the Crew

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

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

(3) The opening below the lowest course of the guard rails shall not exceed 230 millimetres (9 inches). The other courses shall be not more than 380 millimetres (15 inches) apart. In the case of ships with rounded gunwales the guard rail supports shall be placed on the flat of the deck.

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

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

Regulation 26*Special Conditions of Assignment for Type "A" Ships**Machinery Casings*

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

Gangway and Access :

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

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

Hatchways :

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

Freeing Arrangements :

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

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

CHAPTER III.—FREEBOARDS

Regulation 27*Types of Ships*

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

Type "A" ships :

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

(a) high integrity of the exposed deck, and

(b) high degree of safety against flooding, resulting from the low permeability of loaded cargo spaces and the degree of subdivision usually provided.

(3) A Type "A" ship, if over 150 metres (492 feet) in length, and designed to have empty compartments when loaded to her summer load waterline, shall be able to withstand the flooding of any one of these empty compartments at an assumed

permeability of 0.95, and remain afloat in a condition of equilibrium considered to be satisfactory by the Administration. In such a ship, over 225 metres (738 feet) in length, the machinery space shall be treated as a floodable compartment but with a permeability of 0.85.

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

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

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

Type "B" ships :

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

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

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

- (a) the measures provided for the protection of the crew are adequate ;
- (b) the freeing arrangements are adequate ;
- (c) the covers in positions 1 and 2 comply with the provisions of Regulation 16 and have adequate strength, special care being given to their sealing and securing arrangements ;
- (d) the ship, when loaded to her summer load waterline, will remain afloat in a satisfactory condition of equilibrium after flooding of any single damaged compartment at an assumed permeability of 0.95 excluding the machinery space ; and
- (e) in such a ship, over 225 metres (738 feet) in length, the machinery space shall be treated as a floodable compartment but with a permeability of 0.85.

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

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

- the vertical extent of damage is equal to the depth of the ship ;
- the penetration of damage is not more than B/5 ;
- no main transverse bulkhead is damaged ;
- the height of the centre of gravity above the base line is assessed allowing for homogeneous loading of cargo holds, and for 50 per cent of the designed capacity of consumable fluids and stores, etc.

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

(9) The reduction in tabular freeboard allowed under paragraph (8) of this Regulation may be increased up to the total difference between the values in Table A and those in Table B of Regulation 28 on condition that the ship complies with the requirements of Regulation 26 (1), (2), (3), (5) and (6), as if it were a Type "A" ship.

and further complies with the provisions of paragraph (7) (a) to (d) inclusive of this Regulation except that the reference in sub-paragraph (d) to the flooding of any single damaged compartment shall be treated as a reference to the flooding of any two adjacent fore and aft compartments, neither of which is the machinery space. Also any such ship of over 225 metres (738 feet) in length, when loaded to her summer load waterline, shall remain afloat in a satisfactory condition of equilibrium after flooding of the machinery space, taken alone, at an assumed permeability of 0.85.

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

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

Length of ship (metres)	Freeboard increase (milli-metres)	Length of ship (metres)	Freeboard increase (milli-metres)	Length of ship (metres)	Freeboard increase (milli-metres)
108 and below	50	139	175	170	290
109	52	140	181	171	292
110	55	141	186	172	294
111	57	142	191	173	297
112	59	143	196	174	299
113	62	144	201	175	301
114	64	145	206	176	304
115	68	146	210	177	306
116	70	147	215	178	308
117	73	148	219	179	311
118	76	149	224	180	313
119	80	150	228	181	315
120	84	151	232	182	318
121	87	152	236	183	320
122	91	153	240	184	322
123	95	154	244	185	325
124	99	155	247	186	327
125	103	156	251	187	329
126	108	157	254	188	332
127	112	158	258	189	334
128	116	159	261	190	336
129	121	160	264	191	339
130	126	161	267	192	341
131	131	162	270	193	343
132	136	163	273	194	346
133	142	164	275	195	348
134	147	165	278	196	350
135	153	166	280	197	353
136	159	167	283	198	355
137	164	168	285	199	357
138	170	169	287	200	358

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

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

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

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

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

Ships above 600 feet in length shall be dealt with by the Administration.

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

Regulation 28

Freeboard Tables

Type "A" Ships:

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

TABLE A

Freeboard Table for Type "A" Ships

Length of ship (metres)	Freeboard (milli-metres)	Length of ship (metres)	Freeboard (milli-metres)	Length of ship (metres)	Freeboard (milli-metres)
24	200	30	250	36	300
25	208	31	258	37	308
26	217	32	267	38	316
27	225	33	275	39	325
28	233	34	283	40	334
29	242	35	292	41	344

TABLE A.—*continued*

Length of ship (metres)	Freeboard (milli- metres)	Length of ship (metres)	Freeboard (milli- metres)	Length of ship (metres)	Freeboard (milli- metres)
42	354	92	1014	142	1837
43	364	93	1029	143	1853
44	374	94	1044	144	1870
45	385	95	1059	145	1886
46	396	96	1074	146	1903
47	408	97	1089	147	1919
48	420	98	1105	148	1935
49	432	99	1120	149	1952
50	443	100	1135	150	1968
51	455	101	1151	151	1984
52	467	102	1166	152	2000
53	478	103	1181	153	2016
54	490	104	1196	154	2032
55	503	105	1212	155	2048
56	516	106	1228	156	2064
57	530	107	1244	157	2080
58	544	108	1260	158	2096
59	559	109	1276	159	2111
60	573	110	1293	160	2126
61	587	111	1309	161	2141
62	600	112	1326	162	2155
63	613	113	1342	163	2169
64	626	114	1359	164	2184
65	639	115	1376	165	2198
66	653	116	1392	166	2212
67	666	117	1409	167	2226
68	680	118	1426	168	2240
69	693	119	1442	169	2254
70	706	120	1459	170	2268
71	720	121	1476	171	2281
72	733	122	1494	172	2294
73	746	123	1511	173	2307
74	760	124	1528	174	2320
75	773	125	1546	175	2332
76	786	126	1563	176	2345
77	800	127	1580	177	2357
78	814	128	1598	178	2369
79	828	129	1615	179	2381
80	841	130	1632	180	2393
81	855	131	1650	181	2405
82	869	132	1667	182	2416
83	883	133	1684	183	2428
84	897	134	1702	184	2440
85	911	135	1719	185	2451
86	926	136	1736	186	2463
87	940	137	1753	187	2474
88	955	138	1770	188	2486
89	969	139	1787	189	2497
90	984	140	1803	190	2508
91	999	141	1820	191	2519

TABLE A.—*continued*

Length of ship (metres)	Freeboard (milli- metres)	Length of ship (metres)	Freeboard (milli- metres)	Length of ship (metres)	Freeboard (milli- metres)
192	2530	242	2959	292	3228
193	2541	243	2966	293	3233
194	2552	244	2973	294	3237
195	2562	245	2979	295	3241
196	2572	246	2986	296	3246
197	2582	247	2993	297	3250
198	2592	248	3000	298	3254
199	2602	249	3006	299	3258
200	2612	250	3012	300	3262
201	2622	251	3018	301	3266
202	2632	252	3024	302	3270
203	2641	253	3030	303	3274
204	2650	254	3036	304	3278
205	2659	255	3042	305	3281
206	2669	256	3048	306	3285
207	2678	257	3054	307	3288
208	2687	258	3060	308	3292
209	2696	259	3066	309	3295
210	2705	260	3072	310	3298
211	2714	261	3078	311	3302
212	2723	262	3084	312	3305
213	2732	263	3089	313	3308
214	2741	264	3095	314	3312
215	2749	265	3101	315	3315
216	2758	266	3106	316	3318
217	2767	267	3112	317	3322
218	2775	268	3117	318	3325
219	2784	269	3123	319	3328
220	2792	270	3128	320	3331
221	2801	271	3133	321	3334
222	2809	272	3138	322	3337
223	2817	273	3143	323	3339
224	2825	274	3148	324	3342
225	2833	275	3153	325	3345
226	2841	276	3158	326	3347
227	2849	277	3163	327	3350
228	2857	278	3167	328	3353
229	2865	279	3172	329	3355
230	2872	280	3176	330	3358
231	2880	281	3181	331	3361
232	2888	282	3185	332	3363
233	2895	283	3189	333	3366
234	2903	284	3194	334	3368
235	2910	285	3198	335	3371
236	2918	286	3202	336	3373
237	2925	287	3207	337	3375
238	2932	288	3211	338	3378
239	2939	289	3215	339	3380
240	2946	290	3220	340	3382
241	2953	291	3224	341	3385

TABLE A.—*continued*

Length of ship (metres)	Freeboard (milli-metres)	Length of ship (metres)	Freeboard (milli-metres)	Length of ship (metres)	Freeboard (milli-metres)
342	3387	350	3406	358	3422
343	3389	351	3408	359	3423
344	3392	352	3410	360	3425
345	3394	353	3412	361	3427
346	3396	354	3414	362	3428
347	3399	355	3416	363	3430
348	3401	356	3418	364	3432
349	3403	357	3420	365	3433

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

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

TABLE A
Freeboard Table for Type "A" Ships

Length of ship (feet)	Freeboard (inches)	Length of ship (feet)	Freeboard (inches)	Length of ship (feet)	Freeboard (inches)
80	8.0	380	54.7	680	105.5
90	8.9	390	56.8	690	106.6
100	9.8	400	58.8	700	107.7
110	10.8	410	60.9	710	108.7
120	11.9	420	62.9	720	109.7
130	13.0	430	65.0	730	110.7
140	14.2	440	67.0	740	111.7
150	15.5	450	69.1	750	112.6
160	16.9	460	71.1	760	113.5
170	18.3	470	73.1	770	114.4
180	19.8	480	75.1	780	115.3
190	21.3	490	77.1	790	116.1
200	22.9	500	79.0	800	117.0
210	24.5	510	80.9	810	117.8
220	26.2	520	82.7	820	118.6
230	27.8	530	84.5	830	119.3
240	29.5	540	86.3	840	120.1
250	31.1	550	88.0	850	120.7
260	32.8	560	89.6	860	121.4
270	34.6	570	91.1	870	122.1
280	36.3	580	92.6	880	122.7
290	38.0	590	94.1	890	123.4
300	39.7	600	95.5	900	124.0
310	41.4	610	96.9	910	124.6
320	43.2	620	98.3	920	125.2
330	45.0	630	99.6	930	125.7
340	46.9	640	100.9	940	126.2
350	48.8	650	102.1	950	126.7
360	50.7	660	103.3	960	127.2
370	52.7	670	104.4	970	127.7

TABLE A.—*continued*

Length of ship (feet)	Freeboard (inches)	Length of ship (feet)	Freeboard (inches)	Length of ship (feet)	Freeboard (inches)
980	128.1	1060	131.4	1140	133.8
990	128.6	1070	131.7	1150	134.0
1000	129.0	1080	132.0	1160	134.3
1010	129.4	1090	132.3	1170	134.5
1020	129.9	1100	132.6	1180	134.7
1030	130.3	1110	132.9	1190	135.0
1040	130.7	1120	133.2	1200	135.2
1050	131.0	1130	133.5		

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

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

Type "B" ships :

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

TABLE B
Freeboard Table for Type "B" Ships

Length of ship (metres)	Freeboard (milli-metres)	Length of ship (metres)	Freeboard (milli-metres)	Length of ship (metres)	Freeboard (milli-metres)
24	200	51	455	78	850
25	208	52	467	79	868
26	217	53	478	80	887
27	225	54	490	81	905
28	233	55	503	82	923
29	242	56	516	83	942
30	250	57	530	84	960
31	258	58	544	85	978
32	267	59	559	86	996
33	275	60	573	87	1015
34	283	61	587	88	1034
35	292	62	601	89	1054
36	300	63	615	90	1075
37	308	64	629	91	1096
38	316	65	644	92	1116
39	325	66	659	93	1135
40	334	67	674	94	1154
41	344	68	689	95	1172
42	354	69	705	96	1190
43	364	70	721	97	1209
44	374	71	738	98	1229
45	385	72	754	99	1250
46	396	73	769	100	1271
47	408	74	784	101	1293
48	420	75	800	102	1315
49	432	76	816	103	1337
50	443	77	833	104	1359

TABLE B. -continued

Length of ship (metres)	Freeboard (milli- metres)	Length of ship (metres)	Freeboard (milli- metres)	Length of ship (metres)	Freeboard (milli- metres)
105	1380	155	2418	205	3347
106	1401	156	2440	206	3363
107	1421	157	2460	207	3380
108	1440	158	2480	208	3397
109	1459	159	2500	209	3413
110	1479	160	2520	210	3430
111	1500	161	2540	211	3445
112	1521	162	2560	212	3460
113	1543	163	2580	213	3475
114	1565	164	2600	214	3490
115	1587	165	2620	215	3505
116	1609	166	2640	216	3520
117	1630	167	2660	217	3537
118	1651	168	2680	218	3554
119	1671	169	2698	219	3570
120	1690	170	2716	220	3586
121	1709	171	2735	221	3601
122	1729	172	2754	222	3615
123	1750	173	2774	223	3630
124	1771	174	2795	224	3645
125	1793	175	2815	225	3660
126	1815	176	2835	226	3675
127	1837	177	2855	227	3690
128	1859	178	2875	228	3705
129	1880	179	2895	229	3720
130	1901	180	2915	230	3735
131	1921	181	2933	231	3750
132	1940	182	2952	232	3765
133	1959	183	2970	233	3780
134	1979	184	2988	234	3795
135	2000	185	3007	235	3808
136	2021	186	3025	236	3821
137	2043	187	3044	237	3835
138	2065	188	3062	238	3849
139	2087	189	3080	239	3864
140	2109	190	3098	240	3880
141	2130	191	3116	241	3893
142	2151	192	3134	242	3906
143	2171	193	3151	243	3920
144	2190	194	3167	244	3934
145	2209	195	3185	245	3949
146	2229	196	3202	246	3965
147	2250	197	3219	247	3978
148	2271	198	3235	248	3992
149	2293	199	3249	249	4005
150	2315	200	3264	250	4018
151	2334	201	3280	251	4032
152	2354	202	3296	252	4045
153	2375	203	3313	253	4058
154	2396	204	3330	254	4072

TABLE B.—*contd.*

Length of ship (metres)	Freeboard (milli-metres)	Length of ship (metres)	Freeboard (milli-metres)	Length of ship (metres)	Freeboard (milli-metres)
253	4085	292	4537	329	4943
256	4098	293	4548	330	4955
257	4112	294	4560	331	4965
258	4125	295	4572	332	4975
259	4139	296	4583	333	4985
260	4152	297	4595	334	4995
261	4165	298	4607	335	5005
262	4177	299	4618	336	5015
263	4189	300	4630	337	5025
264	4201	301	4642	338	5035
265	4214	302	4654	339	5045
266	4227	303	4665	340	5055
267	4240	304	4676	341	5065
268	4252	305	4686	342	5075
269	4264	306	4695	343	5086
270	4276	307	4704	344	5097
271	4289	308	4714	345	5108
272	4302	309	4725	346	5119
273	4315	310	4736	347	5130
274	4327	311	4748	348	5140
275	4339	312	4757	349	5150
276	4350	313	4768	350	5160
277	4362	314	4779	351	5170
278	4373	315	4790	352	5180
279	4385	316	4801	353	5190
280	4397	317	4812	354	5200
281	4408	318	4823	355	5210
282	4420	319	4834	356	5220
283	4432	320	4844	357	5230
284	4443	321	4855	358	5240
285	4455	322	4866	359	5250
286	4467	323	4878	360	5260
287	4478	324	4890	361	5268
288	4490	325	4899	362	5276
289	4502	326	4909	363	5285
290	4513	327	4920	364	5294
291	4525	328	4931	365	5303

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

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

TABLE B
Freeboard Table for Type "B" Ships

Length of ship (feet)	Freeboard (inches)	Length of ship (feet)	Freeboard (inches)	Length of ship (feet)	Freeboard (inches)
80	8.0	110	10.8	140	14.2
90	8.9	120	11.9	150	15.5
100	9.8	130	13.0	160	16.9

TABLE B.—*contd.*

Length of ship (feet)	Freeboard (inches)	Length of ship (feet)	Freeboard (inches)	Length of ship (feet)	Freeboard (inches)
170	18.3	520	98.1	870	165.9
180	19.8	530	100.6	880	167.4
190	21.3	540	103.0	890	168.9
200	22.9	550	105.4	900	170.4
210	24.7	560	107.7	910	171.8
220	26.6	570	110.0	920	173.3
230	28.5	580	112.3	930	174.7
240	30.4	590	114.6	940	176.1
250	32.4	600	116.8	950	177.5
260	34.4	610	119.0	960	178.9
270	36.5	620	121.1	970	180.3
280	38.7	630	123.2	980	181.7
290	41.0	640	125.3	990	183.1
300	43.3	650	127.3	1000	184.4
310	45.7	660	129.3	1010	185.8
320	48.2	670	131.3	1020	187.2
330	50.7	680	133.3	1030	188.5
340	53.2	690	135.3	1040	189.8
350	55.7	700	137.1	1050	191.0
360	58.2	710	139.0	1060	192.3
370	60.7	720	140.9	1070	193.5
380	63.2	730	142.7	1080	194.8
390	65.7	740	144.5	1090	196.1
400	68.2	750	146.3	1100	197.3
410	70.7	760	148.1	1110	198.6
420	73.2	770	149.8	1120	199.9
430	75.7	780	151.5	1130	201.2
440	78.2	790	153.2	1140	202.3
450	80.7	800	154.8	1150	203.5
460	83.1	810	156.4	1160	204.6
470	85.6	820	158.0	1170	205.8
480	88.1	830	159.6	1180	206.9
490	90.6	840	161.2	1190	208.1
500	93.1	850	162.8	1200	209.3
510	95.6	860	164.3		

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

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

Regulation 29

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

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

$$7.5 \left(100 - \frac{L}{I} \right) \left(0.35 - \frac{E}{I} \right) \text{ millimetres—}$$

where L = length of ship in metres.

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

OR

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

where L = length of ship in feet,

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

Regulation 30

Correction for Block Coefficient

Where the block coefficient (C_b) exceeds 0.68, the tabular freeboard specified in Regulation 28 as modified, if applicable, by Regulations 27 (8), 27 (10) and 29 shall

be multiplied by the factor $\frac{C_b + 0.68}{1.36}$.

Regulation 31

Correction for Depth

(a) Where D exceeds $\frac{L}{15}$ the freeboard shall be increased by—

$(D - \frac{L}{15}) R$ millimetres, where R is $\frac{L}{0.48}$ at lengths less than 120 metres and 250 at 120 metres length and above,

OR

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

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

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

Regulation 32

Correction for Position of Deck Line

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

Regulation 33*Standard Height of Superstructure*

The standard height of a superstructure shall be as given in the following table :
Standard Height (in metres)

L (metres)	Raised Quarter Deck	All other Superstructures
30 or less	0.90	1.80
75	1.20	1.80
125 or more	1.80	2.30

Standard Height (in feet)

L (feet)	Raised Quarter Deck	All other Superstructures
98.5 or less	3.0	5.9
246	3.9	5.9
410 or more	5.9	7.5

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

Regulation 34*Length of Superstructure*

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

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

Regulation 35*Effective Length of Superstructure*

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

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

b is the breadth of the superstructure at the middle of its length ;
and

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

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

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

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

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

Regulation 36*Trunks*

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

- (a) The trunk is at least as strong as a superstructure;
- (b) the hatchways are in the trunk deck, and the hatchway coamings and covers comply with the requirements of Regulations 13 to 16 inclusive and the width of the trunk deck stringer provides a satisfactory gangway and sufficient lateral stiffness. However, small access openings with watertight covers may be permitted in the freeboard deck;
- (c) a permanent working platform fore and aft fitted with guard rails is provided by the trunk deck, or by detached trunks connected to superstructures by efficient permanent gangways;
- (d) ventilators are protected by the trunk, by watertight covers or by other equivalent means;
- (e) open rails are fitted on the weather parts of the freeboard deck in way of the trunk for at least half their length;
- (f) the machinery casings are protected by the trunk, by a superstructure of at least standard height, or by a deckhouse of the same height and of equivalent strength;
- (g) the breadth of the trunk is at least 60 per cent of the breadth of the ship; and
- (h) where there is no superstructure, the length of the trunk is at least 0.6 L.

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

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

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

Regulation 37*Deduction for Superstructures and Trunks*

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

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

Percentage of Deduction for Type "A" ships

	Total Effective Length of Superstructures and Trunks										
	0	0.1L	0.2L	0.3L	0.4L	0.5L	0.6L	0.7L	0.8L	0.9L	1.0L
Percentage of deduction for all types of superstructures	0	7	14	21	31	41	52	63	75.3	87.7	100

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

Percentage of Deduction for Type "B" ships

	Line	Total Effective Length of Superstructures and Trunks										
		0	0.1L	0.2L	0.3L	0.4L	0.5L	0.6L	0.7L	0.8L	0.9L	1.0L
Ships with fore- castle and without detached bridge	I	0	5	10	15	23.5	32	46	63	75.3	87.7	100
Ships with forecastle and detached bridge	II	0	6.3	12.7	19	27.5	36	46	63	75.3	87.7	100

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

(3) For ships of Type "B" :

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

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

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

$$\frac{5}{100} \times \frac{(0.07L - f)}{0.07L}$$

where f is the effective length of the forecastle.

Regulation 38

Sheer

General :

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

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

(3) In flush deck ships and in ships with detached superstructures the sheer shall be measured at the freeboard deck.

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

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

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

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

Standard Sheer Profile :

(8) The ordinates of the standard sheer profile are given in the following table

Standard Sheer Profile
(Where L is in metres)

	Station	Ordinate (in millimetres)	Factor
After half	After Perpendicular	25 $\frac{L}{3} \left(\frac{-}{+} + 10 \right)$	1
	1/6 L from A.P.	11.1 $\frac{L}{3} \left(\frac{-}{+} + 10 \right)$	3
	1/3 L from A.P.	2.8 $\frac{L}{3} \left(\frac{-}{+} + 10 \right)$	3
	Amidships	0	1
Forward half	Amidships	0	1
	1/3 L from F.P.	5.6 $\frac{L}{3} \left(\frac{-}{+} + 10 \right)$	3
	1/6 L from F.P.	22.2 $\frac{L}{3} \left(\frac{-}{+} + 10 \right)$	3
	Forward Perpendicular	50 $\frac{L}{3} \left(\frac{-}{+} + 10 \right)$	1

Standard Sheer Profile
(Where L is in feet)

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

Measurement of Variation from Standard Sheer Profile :

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

(10) Where the after half of the sheer profile is greater than the standard and the forward half is less than the standard, no credit shall be allowed for the part in excess and deficiency only shall be measured.

(11) Where the forward half of the sheer profile exceeds the standard, and the after portion of the sheer profile is not less than 75 per cent of the standard, credit shall be allowed for the part in excess, where the after part is less than 50 per cent of the standard no credit shall be given for the excess sheer forward. Where the after sheer is between 50 per cent and 75 per cent of the standard, intermediate allowances may be granted for excess sheer forward.

(12) Where sheer credit is given for a poop or forecastle the following formula shall be used

$$s = \frac{y L'}{3 L}$$

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

y = difference between actual and standard height of superstructure at the end of sheer,

L' = mean enclosed length of poop or forecastle up to a maximum length of 0.5 L ,

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

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

Correction for Variations from Standard Sheer Profile :

(13) The correction for sheer shall be the deficiency or excess of sheer (see paragraphs (9) to (11), inclusive of this Regulation), multiplied by—

$$0.75 \frac{S}{2 L}$$

where S is the total length of enclosed superstructures.

Addition for Deficiency in Sheer :

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

Deduction for Excess Sheer :

(15) In ships where an enclosed superstructure covers 0.1 L before and 0.1 L abaft amidships, the correction for excess of sheer as calculated under the provisions of paragraph (13) of this Regulation shall be deducted from the freeboard ; in ships where no enclosed superstructure covers amidships, no deduction shall be made from the freeboard ; where an enclosed superstructure covers less than 0.1 L before and 0.1 L abaft amidships, the deduction shall be obtained by linear interpolation. The maximum deduction for excess sheer shall be at the rate of 125 millimetres per 100 metres of length (1 1/2 inches per 100 feet of length).

Regulation 39

Minimum Bow Height

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

for ships below 250 metres in length

$$56 L \text{ (1) } \text{ millimetres ;}$$

500 Cb 668

for ships of 250 metres and above in length

$$7000 \frac{1.36}{C_b + 0.68} \text{ millimetres}$$

where L is the length of the ship in metres,

C_b is the block coefficient which is to be taken as not less than 0.68

OR

for ships below 820 feet in length

$$0.672 \frac{L}{1640} \frac{1.36}{C_b + 0.68} \text{ inches}$$

for ships of 820 feet and above in length—

$$275.6 \frac{1.36}{C_b + 0.68} \text{ inches}$$

where L is the length of the ship in feet—

C_b is the block coefficient which is to be taken as not less than 0.68

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

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

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

Regulation 40

Minimum Freeboards

Summer Freeboard :

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

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

Tropical Freeboard :

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

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

Winter Freeboard :

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

Winter North Atlantic Freeboard :

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

Fresh Water Freeboard :

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

$$\frac{\Delta}{40 T} \text{ centimetres (inches)}$$

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

(8) Where the displacement at the summer load waterline cannot be certified, the deduction shall be one forty-eighth of summer draught, measured from the top of the keel to the centre of the ring of the load line mark.

CHAPTER IV.—SPECIAL REQUIREMENTS FOR SHIPS ASSIGNED TIMBER FREEBOARDS

Regulation 41*Application of this Chapter*

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

Regulation 42*Definitions**Timber Deck Cargo :*

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

Timber Load Line :

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

Regulation 43*Construction of Ship**Superstructure :*

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

Double Bottom Tanks

(2) Double bottom tanks where fitted within the midship half length of the ship shall have adequate watertight longitudinal subdivision.

Bulwarks :

(3) The ship shall be fitted either with permanent bulwarks at least 1 metre (39 1/2 inches) in height, specially stiffened on the upper edge and supported by strong bulwark stays attached to the deck and provided with necessary freeing ports, or with efficient rails of the same height and of specially strong construction.

Regulation 44*Stowage**General :*

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

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

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

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

Uprights :

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

Lashings :

(6) Timber deck cargo shall be efficiently secured throughout its length by independent over-all lashings spaced not more than 3 metres (9.8 feet) apart. Eye plates for these lashings shall be efficiently attached to the sheer strake or to the deck stringer plate at intervals of not more than 3 metres (9.8 feet). The distance from an end bulkhead of a superstructure to the first eye plate shall be not more than 2 metres (6.6 feet). Eye plates and lashings shall be provided 0.6 metres (23 1/2 inches) and 1.5 metres (4.9 feet) from the ends of timber deck cargoes where there is no bulkhead.

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

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

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

Stability :

(10) Provision shall be made for a safe margin of stability at all stages of the voyage, regard being given to additions of weight, such as those due to absorption of water and icing and to losses of weight such as those due to consumption of fuel and stores.

Protection of Crew, Access to Machinery Spaces, etc.

(11) In addition to the requirements of Regulation 25 (5) of this Annex guardrails or life lines spaced not more than 33 centimetres (13 inches) apart vertically shall be provided on each side of the deck cargo to a height of at least 1 metre (39 1/2 inches) above the cargo.

Steering Arrangements :

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

Regulation 45*Computation for Freeboard*

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

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

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

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

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

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

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

ANNEX II**ZONES, AREAS AND SEASONAL PERIODS**

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

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

Tropical —not more than 1 per cent winds of force 8 Beaufort (34 knots) or more.

Not more than one tropical storm in 10 years in an area of 5° square in any one separate calendar month.

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

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

Regulation 46*Northern Winter Seasonal Zones and Area*

(1) *North Atlantic Winter Seasonal Zones I and II :*

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

Seasonal periods

WINTER . . . 16 October to 15 April

SUMMER . . . 16 April to 15 October

- (b) The North Atlantic Winter Seasonal Zone II lies within the meridian of longitude $68^{\circ}30'W$ from the coast of the United States to latitude $40^{\circ}N$, thence the rhumb line to the point latitude $36^{\circ}N$, longitude $73^{\circ}W$, thence the parallel of latitude $36^{\circ}N$ to longitude $25^{\circ}W$ and thence the rhumb line to Cape Formosa.

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

Seasonal periods :

WINTER : 1 November to 31 March

SUMMER : 1 April to 31 October

- (2) *North Atlantic Winter Seasonal Area :*

The boundary of the North Atlantic Winter Seasonal Area is—

the meridian of longitude $68^{\circ}30'W$ from the coast of the United States to latitude $40^{\circ}N$, thence the rhumb line to the southernmost intersection of the meridian of longitude $61^{\circ}W$ with the coast of Canada and thence the east coasts of Canada and the United States.

Seasonal periods :

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

WINTER : 16 December to 15 February

SUMMER : 16 February to 15 December

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

WINTER : 1 November to 31 March

SUMMER : 1 April to 31 October

- (3) *North Pacific Winter Seasonal Zone :*

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

the parallel of latitude $50^{\circ}N$ from the east coast of the USSR to the west coast of Sakhalin, thence the west coast of Sakhalin to the southern extremity of Kurilion, thence the rhumb line to Wakkanai, Hokkaido, Japan, thence the east and south coasts of Hokkaido to longitude $145^{\circ}E$, thence the meridian of longitude $145^{\circ}E$ to latitude $35^{\circ}N$, thence the parallel of latitude $35^{\circ}N$ to longitude $150^{\circ}W$ and thence the rhumb line to the southern extremity of Dall Island, Alaska.

Seasonal periods :

WINTER : 16 October to 15 April

SUMMER : 16 April to 15 October

Regulation 47

Southern Winter Seasonal Zone

The northern boundary of the Southern Winter Seasonal Zone is—

the rhumb line from the east coast of the American continent at Cape Tres Puntas to the point latitude $34^{\circ}S$, longitude $50^{\circ}W$, thence the parallel of latitude $34^{\circ}S$ to longitude $17^{\circ}E$, thence the rhumb line to the point latitude $35^{\circ}10'S$, longitude $25^{\circ}E$, thence the rhumb line to the point latitude $34^{\circ}S$, longitude $28^{\circ}E$, thence along the rhumb line to the point latitude $35^{\circ}30'S$, longitude $118^{\circ}E$, and thence the rhumb line to Cape Grim on the north-west coast of Tasmania; thence along the north and east coasts of Tasmania to the southernmost point of Bruny Island, thence the rhumb line to Black Rock Point on Stewart Island, thence the rhumb line to the point latitude $45^{\circ}S$, longitude $170^{\circ}E$, thence along the rhumb line to the point latitude $33^{\circ}S$, longitude $170^{\circ}W$, and thence the parallel of latitude $33^{\circ}S$ to the west coast of the American continent.

Seasonal periods :

WINTER : 16 April to 15 October

SUMMER : 16 October to 15 April

Regulation 48*Tropical Zone***(1) Northern Boundary of the Tropical Zone**

The northern boundary of the Tropical Zone is—

the parallel of latitude 13° N from the east coast of the American continent to longitude 60° W, thence the rhumb line to the point latitude 10° N, longitude 58° W, thence the parallel of latitude 10° N to longitude 20° W, thence the meridian of longitude 20° W to latitude 30° N and thence the parallel of latitude 30° N to the west coast of Africa; from the east coast of Africa the parallel of latitude 8° N to longitude 70° E, thence the meridian of longitude 70° E to latitude 13° N, thence the parallel of latitude 13° N to the west coast of India; thence the south coast of India to latitude 10° 30' N on the east coast of India, thence the rhumb line to the point latitude 9° N, longitude 82° E, thence the meridian of longitude 82° E to latitude 8° N, thence the parallel of latitude 8° N to the west coast of Malaysia, thence the coast of South-East Asia to the east coast of Viet-Nam at latitude 10° N, thence the parallel of latitude 10° N to longitude 145° E, thence the meridian of longitude 145° E to latitude 13° N and thence the parallel of latitude 13° N to the west coast of the American continent.

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

(2) Southern Boundary of the Tropical Zone :

The southern boundary of the Tropical Zone is—

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

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

(3) Areas to be included in the Tropical Zone :

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

- (a) The Suez Canal, the Red Sea and the Gulf of Aden, from Port Said to the meridian of longitude 45° E.

Aden and Berbera are to be considered as being on the boundary line of the Tropical Zone and the Seasonal Tropical Area.

- (b) The Persian Gulf to the meridian of longitude 50° E.

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

Regulation 49*Seasonal Tropical Areas*

The following are Seasonal Tropical Areas

(1) In the North Atlantic

An area bounded

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

on the west by the coast of the American continent ;

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

Seasonal periods :

TROPICAL : 1 November to 15 July

SUMMER : 16 July to 31 October

(2) In the Arabian Sea :

An area bounded—

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

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

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

Seasonal periods :

TROPICAL : 1 September to 31 May

SUMMER : 1 June to 31 August

(3) In the Bay of Bengal :

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

Seasonal periods :

TROPICAL : 1 December to 30 April

SUMMER : 1 May to 30 November

(4) In the South Indian Ocean :

(a) An area bounded—

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

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

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

Seasonal periods :

TROPICAL : 1 April to 30 November

SUMMER : 1 December to 31 March

(b) An area bounded—

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

on the east by the coast of Australia ;

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

on the west by the meridian of longitude 51°30'E.

Seasonal periods :

TROPICAL : 1 May to 30 November

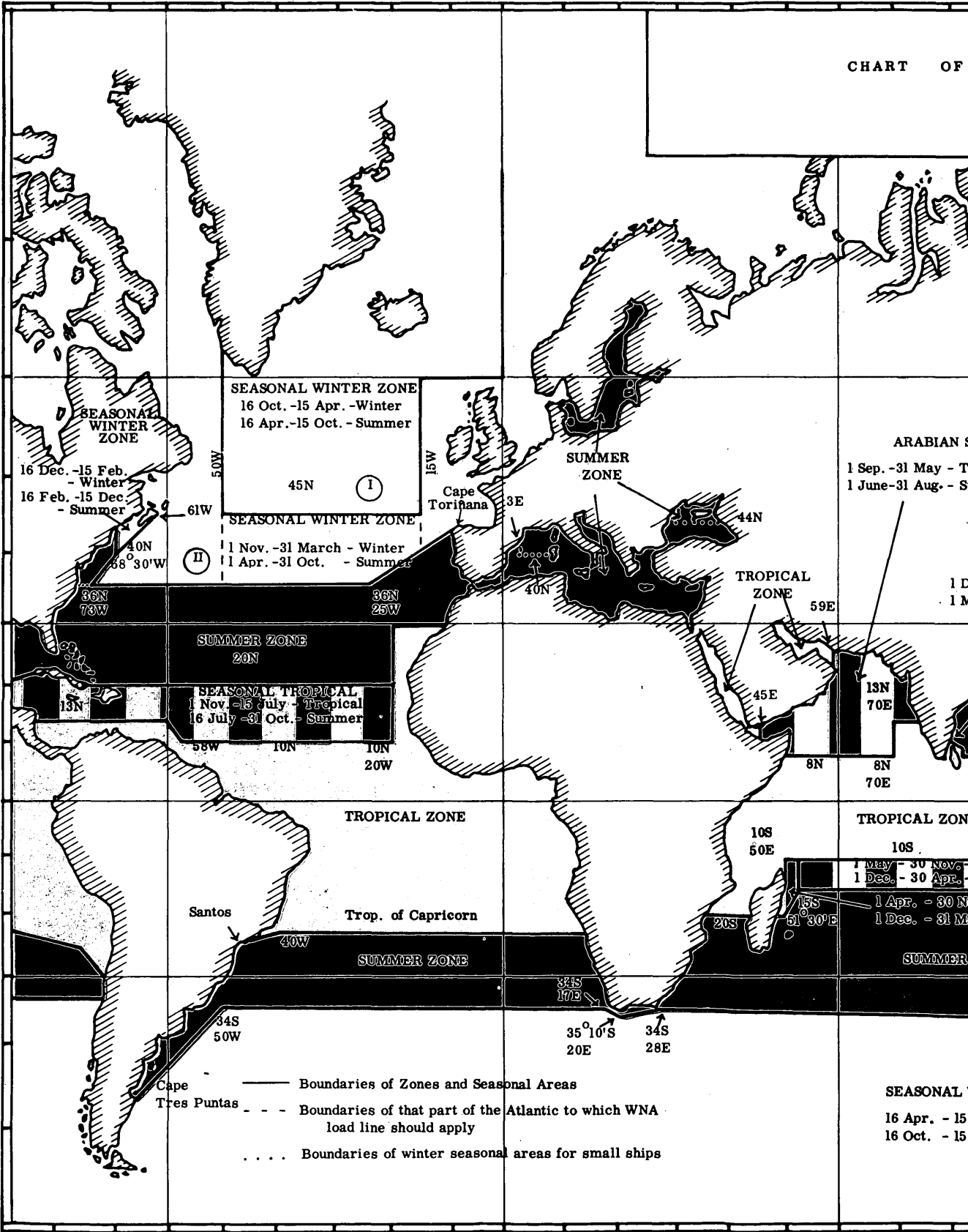
SUMMER : 1 December to 30 April

60°

0°

60°

CHART OF



SEASONAL WINTER ZONE
 16 Oct. -15 Apr. - Winter
 16 Apr. -15 Oct. - Summer

SEASONAL WINTER ZONE
 16 Dec. -15 Feb. - Winter
 16 Feb. -15 Dec. - Summer

SEASONAL WINTER ZONE
 1 Nov. -31 March - Winter
 1 Apr. -31 Oct. - Summer

SUMMER ZONE

ARABIAN S
 1 Sep. -31 May - T
 1 June-31 Aug. - S

36N 70W

SUMMER ZONE
 20N

SEASONAL TROPICAL
 1 Nov. -15 July - Tropical
 16 July -31 Oct. - Summer

TROPICAL ZONE

13N 70E

TROPICAL ZONE

TROPICAL ZONE

Santos

Trop. of Capricorn

SUMMER ZONE

1 May - 30 Nov.
 1 Dec. - 30 Apr.

34S 50W

35°10'S 34S
 20E 28E

1 Apr. - 30 N
 1 Dec. - 31 M

- Boundaries of Zones and Seasonal Areas
- - - Boundaries of that part of the Atlantic to which WNA load line should apply
- Boundaries of winter seasonal areas for small ships

SEASONAL
 16 Apr. - 15
 16 Oct. - 15

60°

0°

60°

(5) *In the China Sea :*

An area bounded—

on the west and north by the coasts of Viet-Nam and China from latitude 10°N to Hong Kong ;

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

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

Seasonal periods :

TROPICAL : 21 January to 30 April

SUMMER : 1 May to 20 January

(6) *In the North Pacific :*

(a) An area bounded—

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

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

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

on the east by the meridian of longitude 130°W ;

Seasonal periods :

TROPICAL : 1 April to 31 October

SUMMER : 1 November to 31 March

(b) An area bounded—

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

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

Seasonal periods :

TROPICAL 1 March to 30 June and
1 November to 30 November

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

(7) *In the South Pacific :*

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

Seasonal periods :

TROPICAL : 1 April to 30 November

SUMMER : 1 December to 31 March

(b) An area bounded—

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

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

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

Seasonal periods :

TROPICAL : 1 April to 30 November

SUMMER : 1 December to 31 March

Regulation 50*Summer Zones*

The remaining areas constitute the Summer Zones

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

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

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

on the south by the parallel of latitude $36^{\circ}N$;

is a Winter Seasonal Area.

Seasonal periods :

WINTER : 1 November to 31 March

SUMMER : 1 April to 31 October

Regulation 51*Enclosed Seas***(1) Baltic Sea :**

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

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

Seasonal periods :

WINTER : 1 November to 31 March

SUMMER : 1 April to 31 October

(2) Black Sea :

This sea is included in the Summer Zones.

However, for ships of 100 metres (328 feet) and under in length, the area north of latitude $44^{\circ}N$ is a Winter Seasonal Area.

Seasonal periods :

WINTER : 1 December to 28/29 February

SUMMER : 1 March to 30 November

(3) Mediterranean :

This sea is included in the Summer Zones.

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

on the north and west by the coasts of France and Spain and the meridian of longitude $3^{\circ}E$ from the coast of Spain to latitude $40^{\circ}N$;

on the south by the parallel of latitude $40^{\circ}N$ from longitude $3^{\circ}E$ to the west coast of Sardinia ;

on the east by the west and north coasts of Sardinia from latitude $40^{\circ}N$ to longitude $9^{\circ}E$, thence by the meridian of longitude $9^{\circ}E$ to the south coast of Corsica, thence by the west and north coasts of Corsica to longitude $9^{\circ}E$ and thence by the rhumb line to Cape Sicié ;

is a Winter Seasonal Area.

Seasonal periods :

WINTER : 16 December to 15 March

SUMMER : 16 March to 15 December

(4) *Sea of Japan* :

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

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

Seasonal periods :

WINTER : 1 December to 28/29 February

SUMMER : 1 March to 30 November

Regulation 52

The Winter North Atlantic Load Line

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

- (a) that part of the North Atlantic Winter Seasonal Zone II which lies between the meridians of 15°W and 50°W ;
- (b) the whole of the North Atlantic Winter Seasonal Zone I, the Shetland Islands to be considered as being on the boundary.

ANNEX III

CERTIFICATES

INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE (1966)

(Official Seal)

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

(full official designation of the country)

by (full official designation of the competent person or organization)

recognized under the provisions of the International Convention

on Load Lines, 1966)

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

Freeboard assigned as :

* A new ship

An existing ship

Type of ship :

Type "A"

Type "B"

* Type "B" with reduced freeboard

Type "B" with increased freeboard

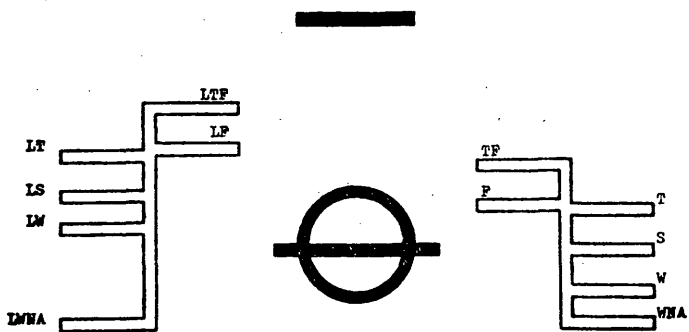
NOTE: Freeboards and load lines which are not applicable need not be entered on the certificate.

* Delete whatever is inapplicable.

Freeboard from deck line		Load line
Tropical	mm. (inches) (T)	mm. (inches) above (S)
Summer	mm. (inches) (S)	Upper edge of line through centre of ring
Winter	mm. (inches) (W)	mm. (inches) below (S)
Winter		
North Atlantic	mm. (inches) (WNA)	mm. (inches) below (S)
Timber tropical	mm. (inches) (LT)	mm. (inches) above (LS)
Timber summer	mm. (inches) (LS)	mm. (inches) above (S)
Timber winter	mm. (inches) (LW)	mm. (inches) below (LS)
Timber winter		
North Atlantic	mm. (inches) (LWNA)	mm. (inches) below (LS)

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

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



Date of initial or periodical survey.

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

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

Issued at.
 (Place of issue of certificate)

. 19.
 (Date of issue) (Signature of official issuing the certificate and/or
 (Seal of issuing authority)

If signed, the following paragraph is to be added :

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

(Signature)

- NOTES :**
1. When a ship departs from a port situated on a river or inland waters, deeper loading shall be permitted corresponding to the weight of fuel and all other materials required for consumption between the point of departure and the sea.
 2. When a ship is in fresh water of unit density the appropriate load line may be submerged by the amount of the fresh water allowance shown above. Where the density is other than unity, an allowance shall be made proportional to the difference between 1.025 and the actual density.

REVERSE OF CERTIFICATE

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

Place Date
Signature and/or Seal of issuing authority.

Place Date
Signature and/or Seal of issuing authority.

Place Date
Signature and/or Seal of issuing authority.

Place Date
Signature and/or Seal of issuing authority.

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

Place Date
Signature and/or Seal of issuing authority.

INTERNATIONAL LOAD LINE EXEMPTION CERTIFICATE

(Official Seal)

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

(full official designation of the country)

(full official designation of the competent person or organization)

by

recognized under the provisions of the International Convention.....

on Load Lines, 1966,

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry

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

*Delete whichever is inapplicable.

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

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

From

To

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

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

Issued at

(Place of issue of certificate)

.....19..
(Date of issue)

(Signature of official issuing the certificate)
and/or

(Seal of issuing authority).

If signed, the following paragraph is to be added :

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

(Signature)

REVERSE OF CERTIFICATE

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

Place Date

Signature and/or Seal of issuing authority.

Place Date

Signature and/or Seal of issuing authority.

Place Date

Signature and/or Seal of issuing authority.

Place Date

Signature and/or Seal of issuing authority.

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

Place Date

Signature and/or Seal of issuing authority.

RECOMMENDATIONS

The following are the Recommendations adopted by the Conference :

Recommendation 1*Denunciation of the International Convention respecting Load Lines, 1930*

The Conference recommends—

- (1) that Governments should accept the International Convention on Load Lines, 1966, at as early a date as possible and that the Governments which become Parties to that Convention should denounce the International Convention respecting Load Lines, 1930, and should co-operate with one another with a view to ensuring that their respective denunciations become effective on a date two years after the date on which the 1966 Convention comes into force ;
- (2) that Governments denouncing the 1930 Convention should bear in mind the provisions of the 1966 Convention relating to existing ships, in particular Article 4 (4).

Recommendation 2*Ships not subject to the International Convention on Load Lines, 1966*

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

- (1) its new ships of less than 24 metres (79 feet) in length on international voyages ;
- (2) its existing ships of less than 150 tons gross engaged on international voyages ;
- (3) its ships engaged on national voyages of an exposed nature, embracing the same hazardous elements as are normally encountered on international voyages

should, so far as practicable and reasonable, be framed in accordance with the principles and provisions of the International Convention on Load Lines, 1966.

Recommendation 3*Minimum Freeboards for Fishing Vessels*

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

Recommendation 4*Consolidation of Conventions*

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

Recommendation 5*Boundaries between Inland Waters and the Sea*

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