ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Ἐν Ἀθήναις τῇ 21 Ὀκτωβρίου **1933** | ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ | *Ἀριθμὸς φύλλου* **319**

ΟΡΟΙ ΣΥΝΔΡΟΜΩΝ

Ι) Διὰ συνδρομὴν ἐτησίως.

Διὰ τὸ ἐσωτερικόν :

Δι' ὁλόκληρον τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως ..... Δρ. 550
Διὰ τὰ τρία Τεύχη Α', Β' καὶ Γ' ..... » 400
Διὰ τὸ Παράρτημα .... » 300
Διὰ τὸ Δελτίον Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν .... » 400
Δι' ὁλόκληρον τὴν Ἐφημερίδα μετὰ τοῦ Δ. Α. Ε..... » 900

Διὰ τὸ ἐξωτερικόν :

Δι' ὁλόκληρον τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως..... Δρ. 1100
Διὰ τὰ τρία Τεύχη Α', Β' καὶ Γ'..... » 800
Διὰ τὸ Παράρτημα .... » 600
Διὰ τὸ Δελτίον Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν ..... » 800
Δι' ὁλόκληρον τὴν Ἐφημερίδα μετὰ τοῦ Δ. Α. Ε..... » 1800

ΙΙ) Διὰ τὰς κατὰ νόμον δημοσιεύσεις.

Α'. Εἰς τὸ Δελτίον Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν.

1) Ἰσολογισμῶν Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν ..... Δρ. 2000
2) Προσκλήσεις καὶ Ἀνακοινώσεις Α. Ε..... » 400
3) Μηνιαίας καταστάσεις τραπεζῶν .... » 1000
4) Δια καταστατικὰ Ἀγων. Ἑταιρειῶν .... » 5000
5) Διὰ τροποποιήσεις Καταστατικῶν .... » 1000

Β'. Εἰς τὸ Παράρτημα.

Διὰ δημοσιεύσεις δικαστικῶν προσκλήσεων κλπ. ..... Δρ. 150
Ἡ τιμὴ ἑκάστου φύλλου .... » 4
Ἑκάστου δὲ φύλλου Δελτίου Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν .... » 5

Ἡ συνδρομὴ ἄρχεται τὴν 1ην Ἰανουαρίου ἑκάστου ἔτους καὶ εἶνε προπληρωτέα.

Αἱ πληρωμαὶ διὰ συνδρομὰς καὶ δημοσιεύσεις ἐνεργοῦνται εἰς τὰ δημόσια ταμεῖα, προσαγομένου κατόπιν εἰς τὸ Ἐθνικὸν Τυπογραφεῖον τοῦ οἰκείου διπλοτύπου εἰσπράξεως.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Νόμοι

Νόμος 5848. Περὶ κυρώσεως Διεθνοῦς Συμβάσεως γραμμῆς φορτώσεως πλοίων. 1

Διατάγματα

Περὶ ὑποβιβασμοῦ καὶ ἱδρύσεως δημοτ. σχολείων Ζαγορίου-Μετσόβου. 2
Περὶ ὑποβιβασμοῦ καὶ προαγωγῆς δημοτ. σχολείων Μαγνησίας. 3
Περὶ ὑποβιβασμοῦ καὶ ἱδρύσεως δημοτ. οχολείων δημοτ. σχολείων Γόρτυνος καὶ Μαλεβυζίου. 4
Περὶ ὑποβιβασμοῦ καὶ προαγωγῆς δημοτ. σχολείων Κύμης... 5
Περὶ ὑποβιβασμοῦ καὶ προαγωγῆς δημοτ. σχολείων Ἠλείας... 6
Περὶ τροποποιήσεως τοῦ σχεδίου Ἀταλάντης. 7
Περὶ τροποποιήσεως τοῦ σχεδίου τοῦ προαστείου Καλλιθέας.... 8
Περὶ τροποποιήσεως τοῦ σχεδίου τῆς κωμοπόλεως Μελιγαλᾶ... 9
Περὶ ἐπεκτάσεως καὶ τροποποιήσεως τοῦ προαστείου Καλλιθέας-Ἀθηνῶν. 10
Περὶ τροποποιήσεως τοῦ σχεδίου τῆς κωμοπόλεως Ἐπιταλίου (Ἀγουλινίτσης). 11
*Περὶ παρατάσεως λιμενικῆς φορολογίας Πρεβέζης μέχρις ἐξοφλήσεως δανείου. (Ἀναδημοσίευσις). 12
Περὶ τροποποιήσεως διατάξεων ἀφωρωσῶν προθεσμίας ἐνεργείας προαγωγικῶν ἐξετάσεων ὁπλιτῶν Χωροφυλακῆς. 13
Περὶ κυρώσεως πρακτικῶν Ἀνωτάτου Στρατ. Συμβουλίου...14

Διόρθωσις ἡμαρτημένων

Διόρθωσις ἡμαρτημένων εἰς τὸ Διάταγμα «περὶ τροποποιήσεως τοῦ Π. Διατάγματος τῆς 23 Ἰουλίου 1933 «περὶ τῶν εἰσιτηρίων ἐξετάσεων εἰς τὸ ἐθνικὸν καὶ Καποδιστριακὸν Πανεπιστήμιον Ἀθηνῶν»... 15

ΝΟΜΟΙ

Περὶ κυρώσεως Διεθνοῦς Συμβάσεως γραμμῆς φορτώσεως πλοίων.

Νόμος 5848

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Ἔχοντες ὑπ' ὄψει τὸ ἄρθρον 75 τοῦ Συντάγματος, ἐκδίδομεν τὸν ἑπόμενον Νόμον, ψηφισθέντα ὑπὸ τῆς Βουλῆς καὶ τῆς Γερουσίας.

Ἄρθρον μόνον.

1. Κυροῦται ἡ ὑπογραφεῖσα ὑπὸ τῶν ἀντιπροσώπων τῆς Ἑλλάδος ἐν Λονδίνῳ τὴν 5ην Ἰουλίου 1930 «Διεθνὴς Σύμβασις Γραμμῆς Φορτώσεως» μετὰ τῶν συνημμένων αὐτῇ πρωτοκόλλου καὶ παραρτημάτων καὶ ὧν τὸ κείμενον εἰς τὴν Ἀγγλικὴν καὶ ἐν μεταφράσει εἰς τὴν Ἑλληνικὴν παρατίθεται ἐν τέλει τοῦ παρόντος.

2. Διὰ Διατάγματων, προτάσει τῶν Ὑπουργῶν τῶν Ναυτικῶν (Δ. Ε. Ν.) καὶ Ἐξωτερικῶν ἐκδιδομένων, ἐπιτρέπεται ὅπως κυροῦνται καὶ τίθενται εἰς ἐφαρμογὴν αἱ τροποποιήσεις τῆς κατὰ τὴν προηγουμένην παράγραφον Διεθνοῦς Συμβάσεως, αἱ προβλεπόμεναι ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 20 ταύτης.

Ὁ παρὼν νόμος, ψηφισθεὶς ὑπὸ τῆς Βουλῆς καὶ τῆς Γερουσίας καὶ παρ' Ἡμῶν σήμερον ἐκδοθείς, δημοσιευθήτω διὰ τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως καὶ ἐκτελεσθήτω ὡς νόμος τοῦ Κράτους.

Ἐν Δεκελείᾳ τῇ 11 Ὀκτωβρίου 1933.

Ὁ Πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΖΑΪΜΗΣ

Οἱ Ὑπουργοὶ

Ἐπὶ τῶν Ἐξωτερικῶν
Δ. ΜΑΞΙΜΟΣ

Ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν
ΑΛ. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ

Ἐθεωρήθη καὶ ἐτέθη ἡ μεγάλη τοῦ Κράτους Σφραγίς.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 13 Ὀκτωβρίου 1933.

Ὁ Ὑπουργὸς τῆς Δικαιοσύνης
ΣΠ. ΤΑΛΙΑΔΟΥΡΟΣ

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ

ΠΡΟΟΙΜΙΟΝ

Αἱ Κυβερνήσεις τῆς Γερμανίας, τῆς Αὐστραλίας, τοῦ Βελγίου, τοῦ Καναδᾶ, τῆς Χιλῆς, τῆς Κούβας, τῆς Δανίας, τῆς Ἐλευθέρας πόλεως τοῦ Δάντσιγκ, τῆ Ἱσπανίας, τοῦ Ἐλευθέρου Κράτους τῆς Ἰρλανδίας, τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς, τῆς Φινλανδίας, τῆς Γαλλίας, τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρεττανίας καὶ Βορείου Ἰρλανδίας, τῆς Ἑλλάδος, τῶν Ἰνδιῶν, τῆς σλανδίας, τῆς Ἰταλίας, τῆς Ἰαπωνίας, τῆς Λεττονίας, τοῦ Μεξικοῦ, τῆς Νορβηγίας, τῆς Νέας Ζηλανδίας, τῆς Παραγουάης, τῆς Ὁλλανδίας, τοῦ Περοῦ, τῆς Πολωνίας, τῆς Πορτογαλλίας, τῆς Σουηδίας καὶ τῆς Ἑνώσεως τῶν Σοβιετικῶν Σοσιαλιστικῶν Δημοκρατιῶν, ἐπιθυμοῦσαι νὰ προστατεύσωσι τὴν ἀσφάλειαν τῆς ζωῆς καὶ τῆς ἰδιοκτησίας ἐν θαλάσσῃ διὰ καθιερώσεως ἀπὸ συμφώνου ὁμοιομόρφων ἀρχῶν καὶ κανόνων, ἀναφορικῶς πρὸς τὰ ὅρια μέχρι τῶν ὁποίων δύναται νὰ φορτώνωνται τὰ πλοῖα τὰ ἐκτελοῦντα διεθνεῖς πλόας ἀπεφάσισαν νὰ συνάψωσιν πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον Σύμβασιν καὶ ὥρισαν ὡς πληρεξουσίους αὐτῶν :

Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ

Τὸν Κον Gustav KOENIGS..... Ὑπουργικὸν Διευθυντὴν παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Συγκοινωνίας, μυστικοσύμβουλον. Βερολῖνον.

Τὸν Κον Arthur WERNER..... Ὑπουργικὸν Σύμβουλον παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Συγκοινωνίας, δικαστικὸν Σύμβουλον. Βερολῖνον.

Τὸν Καθηγητὴν Κον Walter LAAS..... Διευθυντὴν τοῦ νηογνώμονος «Germanischer Lloyd», Βερολῖνον.

Τὸν Κον Karl STURM..... Διευθυντὴν τῆς Seeberufsgenossenschaft». Ἁμβοῦργον.

Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ

Τὸν Πλοίαρχον Κον Henry Priaulx CAYLEY..... Βασιλικοῦ Αὐστραλιακοῦ Ναυτικοῦ, ναυτικὸν ἀκόλουθον παρὰ τῇ ἐν Λονδίνῳ ἀντιπροσωπείᾳ τῆς Αὐστραλίας.

Τὸν Κον Vincent Cyril DUFFY..... Australia House.

Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΒΕΛΓΙΟΥ

Τὸν Κον Raoul F. GRIMARD..... Μηχανικόν, τεχνικὸν σύμβουλον παρὰ τῇ Κεντρικῇ διοικήσιε τοῦ Ναυτικοῦ.

Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΚΑΝΑΔΑ

Τὸν Κον Alexander JOHNSTON..... ..... Ὑφυπουργὸν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΧΙΛΗΣ

Τὸν Ὑποπλοίαρχον ναυπηγὸν Oscar BUNSTER.... Μέλος τῆς Χιλιανῆς ναυτικῆς ἀποστολῆς ἐν Λονδίνῳ.

Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΚΟΥΒΑΣ

Τὸν Κον Guillermo PATTERSON. ..... Ἐπιτετραμμένον ἐν Λονδίνῳ.

Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΔΑΝΙΑΣ

Τὸν Κον Emil KROGH..... Διευθυντὴν παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ ναυτιλίας καὶ ἁλιείας.

Τὸν Κον Aage H. LARSEN..... Ναυπηγὸν καὶ ἀρχιμηχανικόν, παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ ναυτιλίας καὶ ἁλιείας.

Τὸν Κον J. A. KORBING..... Διευθυντὴν τῆς Forenede Dampskiesselskab, Κοπεγχάγη.

Τὸν Πλοίαρχον E. N. H. P. HAGELBERG..... Πρόεδρον τῆς Ἑνώσεως Δανῶν πλοιάρχων.

Τὸν Κον Erik JACOBSEN.....Trade Union Manager.

Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΑΣ ΠΟΛΕΩΣ ΤΟΥ ΔΑΝΤΣΙΓΚ

Τὸν Κον Alphonse POKLEWSKI KOZIELL..... Ἐμπορικὸν Σύμβουλον τῆς ἐν Λονδίνῳ Πολωνικῆς Πρεσβείας.

Τὸν Κον Waldenar SIEG..... Ἐμπορικὸν Σύμβουλον...

Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΙΣΠΑΝΙΑΣ

Τὸν Κον Octaviano MARTINEZ BARCA..... Μηχανικὸν Ἱσπανικοῦ ναυτικοῦ.

Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΕΛΕΥΘΕΡΟΥ ΙΡΛΑΝΔΙΚΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Τὸν Κον J. W. DULANTY..... Ἐμπορικὸν ἀπεσταλμένον τοῦ ἐλευθέρου Ἰρλανδικοῦ κράτους ἐν Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ.

Τὸν Κον T. I. HEGARTY..... Ἐπιθεωρητὴν πλοίων παρὰ τῇ ὑπηρεσίᾳ μεταφορῶν καὶ ναυτιλίας τοῦ Ὑπουργείου Βιομηχανίας καὶ Ἐμπορίου.

INTERNATIONAL LOAD LINE CONVENTION.

PREAMBLE.

The Governments of Germany, the Commonwealth of Australia, Belgium, Canada, Chile, Cuba, Denmark, the Free City of Danzig, Spain, the Irish Free State, the United States of America, Finland, France, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, Greece, India, Iceland, Italy, Japan, Latvia, Mexico, Norway, New Zealand, Paraguay, the Netherlands, Peru, Poland, Portugal, Sweden, and the Union of Socialist Soviet Republics; desiring to promote safety of life and property at sea by establishing in common agreement uniform principles and rules with regard to the limits to which ships on international voyages may be loaded, have resolved to conclude a Convention for that purpose and have appointed as their Plenipotentiaries :

THE GOVERNMENT OF GERMANY

Mr. Gustav KOENIGS	Ministerialdirigent in the Reichs-verkehrsministerium, Geheimer Regierungsrat, Berlin.
Mr. Arthur WERNER	Ministerialrat in the Reichsverkehrs-ministerium, Geheimer Justizrat, Berlin.
Professor Walter LAAS	Director of the «Germanischer Lloyd» Classification Society, Berlin.
Mr. Karl STURM	Verwaltungsdirector of the See-Berufsgenossenschaft, Hamburg.

THE GOVERNMENT OF THE COMMONWEALTH OF AUSTRALIA

Captain Henry Priaulx CAYLEY.....	Royal Australian Navy, Commonwealth Naval Representative in London.
Mr. Vincent Cyril DUFFY.....	Australia House.

THE GOVERNMENT OF BELGIUM

Mr. Raoul F. GRIMARD.....	Naval Engineer, Technical Adviser to the Central Naval Department.

THE GOVERNMENT OF CANADA

Mr. Alexander JOHNSTON.....	Deputy Minister of Marine.

THE GOVERNMENT OF CHILE

Lieut.-Commander Constructor Oscar BUNSTER..	Member of the Chilian Naval Commission in London

THE GOVERNMENT OF CUBA

Mr. Guillermo PATTERSON	Cuban Minister in London.

THE GOVERNMENT OF DENMARK

Mr. Emil KROGH	Assistant Secretary in the Ministry of Shipping and Fisheries.
Mr. Aage H. LARSEN	Naval Architect and Engineer in Chief to the Ministry of Shipping and Fisheries.
Mr. J. A. KÖRBING.....	Director of the «Forenede Dampskibsselskab,» Copenhagen.
Captain H. P. HAGELBERG.....	Chairman of the Association of Danish Shipmasters.
Mr. Erik JACOBSEN.....	Trade Union Manager.

THE COVERNMENT OF THT FREE CITY OF DANZIG

Mr. Alphonse POKLEWSKI—KOZIELL	Commercial Counsellor, Polish Legation, London.
Mr. Waldemar SIEG.....	Commercial Counsellor.

THE GOVERNMENT OF SPAIN

Mr. Octaviano MARTINEZ-BARCA	Engineer, Spanish Navy.

THE GOVERMENT OF THE IRISH FREE STATE

Mr. J. W. DULANTY	Commissioner for Trade for the Irish Free State in Great Britain.
Mr. T. J. HEGARTY	Ship Surveyor, Transport and Marine Branch, Department of Industry and Commerce.

Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΠΟΛΙΤΕΙΩΝ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Τὸν Κον Herbert B. WALKER.....	Πρόεδρον τῆς Ἑνώσεως τῶν Ἀμερικανῶν ἰδιοκτητῶν ἀτμοπλοίων.
Τὸν Κον David ARNOTT.....	Ἐπιθεωρητὴν πλοίων τοῦ American Bureau of Shipping.
Τὸν Κον Laurens PRIOR.....	Γραφεῖον ναυτιλίας τῆς ὑπηρεσίας ἐμπορίου.
Τὸν Κον Howard C. TOWLE.....	Ἐθνικὸν Συμβούλιον τῶν Ἀμερικανῶν ναυπηγῶν.
Τὸν Κον Samuel D. Mc. COMB.....	Marine office of America.
Τὸν Πλοίαρχον E. N. Albert F. PILLSBURY.....	Τοῦ οἴκου Pillsbury and Curtis, Ἅγ. Φραγκίσκος.
Τὸν Κον Robert F. HAND.....	Ἀντιπρόεδρον τῆς Standard Shipping Co. Νέα Ὑόρκη
Τὸν Κον H. W. WARLEY.....	Ἀντιπρόεδρον τῆς Ore Steamship Corporation. Νέα Ὑόρκη.
Τὸν Κον James KENNEDY.....	Γενικὸν διευθυντὴν, ναυτικοῦ τμήματος Gulf Refinig Co Νέα Ὑόρκη.
Τὸν Ὑποναύαρχον John G. TAWRESEY.....	C. C. τοῦ Ἀμερικανικοῦ Π. Ναυτικοῦ ἐν ἀποστρατείᾳ.

Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΦΙΝΛΑΝΔΙΑΣ

Τὸν Κον A. H. SAASTAMOINEN.....	Ἐπιτετραμμένην ἐν Λονδίνῳ.
Τὸν Πλωτάρχην Birger BRANDT.....	Ἕνωσις τῶν Φινλανδῶν πλοιάρχων E. N.

Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ

Τὸν Κον André Maurice HAARBLEICHER.....	Ἀνώτερον Ἀρχιναυπηγὸν, διευθυντὴν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου καὶ τοῦ ναυτικοῦ ὑλικοῦ παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ
Τὸν Κον René Hippolyte Joseph LINDEMANN ..	Βοηθὸν διευθυντὴν τῶν ὑπηρεσιῶν ναυτικῆς ἐργασίας καὶ τοῦ λογιστηρίου παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.
Τὸν Κον Jean Henri Theophile MARIE.....	Ἀρχιναυπηγὸν βοηθὸν διευθυντοῦ τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ στόλου καὶ τοῦ ναυτικοῦ ὑλικοῦ παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ.
Τὸν Κον A.H.A. de BERLHE.....	Πληρεξούσιον Διευθυντὴν τοῦ Bureau Veritas.

Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΗΝΩΜΕΝΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΜΕΓΑΛΗΣ ΒΡΕΤΤΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΥ ΙΡΛΑΝΔΙΑΣ

Τὸν Κον Henry F. OLIVER.....	Ναύαρχον τοῦ Βρεττανικοῦ Βασιλικοῦ ναυτικοῦ.
Τὸν πλοίαρχον F. W. BATE.....	Ναυτικὸν σύμβουλον τῆς ὑπηρεσίας ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ.
Τὸν πλοίαρχον E. N. J. T. EDWARDS.....	Πλοίαρχον ὠκεανοπλοΐας ἐν ἐφεδρείᾳ.
Τὸν Κον A. J. DANIEL.....	Ἀρχιεπιθεωρητὴν πλοίων, Board of Trade.
Τὸν Sir Ernest W. GLOVER.....	Chamber of shipping τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου.
Τὸν Sir Norman HILL.....	Πρόεδρον τοῦ Merchand Shipping Advisory Committee, Board of Trade.
Τὸν Sir Charles HIPWOOD	Board of Trade.
Τὸν Κον J. Foster KING	Ἀρχιεπιθεωρητὴν παρὰ τῷ British Corporation Register of Shipping and Aircraft.
Τὸν Δρ. J. MONTGOMERIE.....	Ἀρχιεπιθεωρητὴν πλοίων τοῦ Lloyd's Register of Shipping.
Τὸν Sir Charles J. O. SANDERS.....	Πρόεδρον Load Line Committee 1927–1929.
Τὸν Κον William Robert SPENCE.....	Γενικὸν Γραμματέα τῆς Ἐθνικῆς ἑνώσεως τῶν ναυτικῶν.
Τὸν Πλοίαρχον A. SPENCER.....	Πλοίαρχον ὠκεανοπλοΐας ἐν ἐφεδρείᾳ.

Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Τὸν Κον Νικόλαον Λέλην.	Γενικὸν Πρόξενον τῆς Ἑλλάδος ἐν Λονδίνῳ.

Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΙΝΔΙΩΝ

Τὸν Sir Geoffrey L. CORBETT.....	Γραμματέα συνταξιοῦχον παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Ἐμπορίου τῆς Κυβερνήσεως τῶν Ἰνδιῶν.
Τὸν Κον Nowrojee Dadabhoy ALLBLESS.....	Πρόεδρον τῆς Scindia Steamships (London) Ltd.
Τὸν Πλοίαρχον E. N. Kavas OOKERJEE.	Ναυτικὸν ἐπόπτην τῆς Scindia Steam Navigation Co Ltd. Βομβάη.
Τὸν Πλωτάρχην μηχανικὸν John Sutherland PAGE.	Τοῦ Ἰνδικοῦ Βασιλικοῦ ναυτικοῦ, τέως ἀρχιμηχανικὸν καὶ ἐπιθεωρητὴν πλοίων παρὰ τῇ Κυβερνήσει τῆς Βεγγάλης.

Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΙΣΛΑΝΔΙΑΣ

Τὸν Κον Emil KROGH.....	Διευθυντὴν παρὰ τῷ Δανικῷ Ὑπουργείῳ ναυτιλίας καὶ ἁλιείας
Τὸν Κον Aage H. LARSEN.....	Ναυπηγὸν καὶ ἀρχιμηχανικὸν παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ ναυτιλίας καὶ ἁλιείας.

THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERIGA

Mr. Herbert B. WALKER	President of the American Steamship Owners' Association.
Mr. David ARNOTT	Chief Surveyor, American Bureau of Shipping.
Mr. Laurens PRIOR	Bureau of Navigation, Department of Commerce.
Mr. Howard C. TOWLE	National Council of American Shipbuilders.
Mr. Samuel D. Mc COMB	Marine Office of America.
Captain Albert F. PILLSBURY	Pillsbury and Curtis, San Francisco.
Mr. Robert F. HAND	Vice - President Standard Shipping Company, New York.
Mr. James KENNEDY	General Manager, Marine Department, Gulf Refining Company, New York.
Mr. H. W. WARLEY	Vice-President Ore Steamship Corporation, New York.
Rear-Admiral John G. TAWRESEY	C.C., United States Navy (Retired). United States Shipping Board.

THE GOVERNMENT OF FINLAND

Mr. A. H. SAASTAMOINEN	Finnish Minister in London.
Commander Birger BRANDT	Finnish Shipmasters' Association.

THE GOVERNMENT OF FRANCE

Mr. André Maurice HAARBLEICHER	Naval Construction Corps, Director of the Departments of the Mercantile Fleet and of Naval Material at the Ministry of the Mercantile Marine.
Mr. René Hippolyte Joseph LINDEMANN	Assistant Director of the Department of Marine Labour and of the Accountants' Department at the Ministry of the Mercantile Marine.
Mr. Jean Henri Théophile MARIE	Naval Construction Corps, Assistant to the Director of the Departements of the Mercantile Fleet and of Naval Material at the Ministry of the Merchantile Marine.
Mr. A. H. A. de BERLHE	Deputy Manager of the Bureau Veritas.

THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND

Sir Henry F. OLIVER	Admiral of the Fleet, Royal Navy.
Captain F. W. BATE	Professional Officer, Mercantile Marine Department. Board of Trade.
Mr. A. J. DANIEL	Principal Ship Surveyor, Board of Trade.
Captain J. T. EDWARDS	Master Mariner (Retired).
Sir Ernest W. GLOVER	Chamber of Shipping of the United Kingdom.
Sir Norman HILL	Chairman, Merchant Spipping Advisory Committee, Board of Trade.
Sir Charles HIPWOOD	Board of Tradc.
Mr. J. Foster KING	Chief Surveyor to the British Corporation Register of Shipping and Aircraft.
Dr. J. MONTGOMERIE	Chief Ship Surveyor to Lloyd's Register. of Shipping.
Sir Charles J. O. SANDERS	Chairman, Load-Line Committee, 1927—1929.
Mr. Willinam Robert SPENCE	General Secretary, National Union of Seamen.
Captain A. SPENCER	Master Mariner (Retired).

THE GOVERNMENT OF GREECE

Mr. Nicolas G. LELY	Consul-General for Greece in London.

THE GOVERNMENT OF INDIA

Sir Geoffrey L. CORBETT	Late Secretary to the Government of India, Commerce Department.
Mr. Nowrojee Dadabhoy ALLBLESS	Chairman of Scindia Steamships (London) Ltd.
Captain Kavas OOKERJEE	Marine Superintendent. Scindia Steam Navigation Company, Ltd. Bombay.
Engineer-Commander John Sutherland PAGE	Royal Indian Marine, late Principal Engineer and Ship Surveyor, Government of Bengal.

THE GOVERNMENT OF ICELAND

Mr. Emil KROGH	Assistant Secretary to the Danish Ministry of Spiping and Fisheries.
Mr. Aage H. LARSEN	Naval Architect and Engineer in Chief to the Danish Ministry of Shipping and Fisheries.

Τὸν Κον J. H. KÖRBING..... Διευθυντὴν τῆς Forenede Dampskibsselskab. Κοπεγχάγη.
Τὸν Πλοίαρχον H. P. HAGELBERG..... Πρόεδρον τῆς ἑνώσεως Δανῶν πλοιάρχων.
Τὸν Κον Erik JACOBSEN..... Trade Union Manager Denmark.

Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ

Τὸν Στρατηγὸν Giulio INGIANNI..... Γενικὸν διευθυντὴν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.
Τὸν Ναύαρχον Giuseppe CANTU..... Τεχνικὸν ἐπιθεωρητὴν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.
Τὸν Καθηγητὴν Torquato GIANNINI..... Σύμβουλον ἐπὶ τῆς μεταναστεύσεως παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Ἐξωτερικῶν τῆς Ἰταλίας.

Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΙΑΠΩΝΙΑΣ

Τὸν Κον Shoichi NAKAYAMA..... Γραμματέα πρεσβείας Α' τάξεως.
Τὸν Κον Sukefumi IWAI..... Πραγματογνώμωνα παρὰ τῇ τοπικῇ διοικήσει Συγκοινωνίας.

Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΛΕΤΤΟΝΙΑΣ

Τὸν Κον Arturs OZOLS..... Διευθυντὴν τοῦ τμήματος Ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ.
Τὸν Πλοίαρχον E. N. Andrejs LONFELDS..... Ἑταιρείας Λεττονῶν ἐφοπλιστῶν.

Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΜΕΞΙΚΟΥ

Τὸν Κον Custavo Luders de NEGRI..... Γενικὸν πρόξενον Μεξικοῦ ἐν Λονδίνῳ.

Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΝΟΡΒΗΓΙΑΣ

Τὸν Κον Erling BRYN..... Διευθυντὴν τοῦ τμήματος ναυτιλίας παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Ἐμπορίου καὶ ναυτιλίας.
Τὸν Κον Johan SCHÖE HEYDER..... Ἀρχιεπιθεωρητὴν παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Ἐμπορίου καὶ ναυτιλίας.
Τὸν Δρ. J. BRUHN..... Διευθυντὴν τοῦ Norske Veritas.
Τὸν Κον J. Hysing OLSEN..... Ἐφοπλιστήν.
Τὸν Κον Eivind TONNESEN..... Διευθυντὴν τῆς Ἑνώσεως Νορβηγῶν πλοιάρχων.
Τὸν Κον A. BIRKELAND..... Πρόεδρον τῆς Ἑνώσεως Νορβηγῶν ναυτικῶν καὶ θερμαστῶν

Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΖΗΛΑΝΔΙΑΣ

Τὸν Sir Thomas Mason WILFORD..... Ὑψηλὸν ἀπεσταλμένον τῆς Νέας Ζηλανδίας ἐν Λονδίνῳ.
Τὸν Sir Charles HOLDSWORTH..... Διευθυντὴν τῆς Union Steamship Company of New-Zealand.

Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΟΥΑΗΣ

Τὸν Δρ. Horacio CARISIMO..... ἀπεσταλμένον ἐν Λονδίνῳ.

Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ

Τὸν Ἀντιναύαρχον ἐ. ἀ. C. Fock..... Γενικὸν ἐπιθεωρητὴν τῆς ναυτιλίας, πρόεδρον τῆς ἐπιτροπῆς προσδιορισμοῦ τοῦ ὕψους ἐξάλων τῶν πλοίων.
Τὸν Κον A. van DRIEL..... Ναυπηγόν, ναυπηγικὸν σύμβουλον τῆς ὑπηρεσίας ἐπιθεωρήσεως ναυτιλίας. Μέλος καὶ γραμματέα τῆς ἐπιτροπῆς προσδιορισμοῦ τοῦ ὕψους ἐξάλων τῶν πλοίων.
Τὸν Κον J. BRAUTIGAM..... Πρόεδρον τῆς ἑνώσεως ἐργατῶν μεταφορῶν, μέλος τῆς δευτέρας Βουλῆς τῶν γενικῶν χωρῶν.
Τὸν Κον J. W. LANGELER..... Ἐπιθεωρητὴν ναυτιλίας εἰς τὰς Ὁλλανδικὰς Ἰνδίας.
Τὸν Κον Rypperda WIERDSMA..... Πρόεδρον–Διευθυντὴν τῆς Holland–America Line.
Τὸν πλοίαρχονG. L. HEERIS..... Γραμματέα τῆς Ἑνώσεως Ὁλλανδῶν Ἐφοπλιστῶν.

Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΠΕΡΟΥ

Τὸν Πλοίαρχον Manuel D. FAURA..... Ναυτικὸν ἀκόλουθον ἐν Λονδίνῳ.

Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΠΟΛΩΝΙΑΣ

Τὸν Κον Alphonse POCKLEWSKI–KOZIELL..... Ἐμπορικὸν σύμβουλον τῆς ἐν Λονδίνῳ Πολωνικῆς Πρεσβείας.
Τὸν Κον Boguslaw BAGNIEWSKI..... Σύμβουλον τοῦ Ὑπουργείου Βιομηχανίας καὶ Ἐμπορίου Βαρσοβίας.

Mr. J. A. KÖRBING	Director of the «Forenede Dampskibsselskab», Copenhagen.
Captain H. P. HAGELBERG	Chairman of the Association of Danish Shipmasters.
Mr. Erik JACOBSEN	Trade Union Manager, Denmark.

THE GOVERNMENT OF ITALY

General Giulio INGIANNI	General Director of the Mercantille Marine.
Admiral Giuseppe CANTU	Admiral of Division, Technical Inspector of the Merchantile Marine.
Professor Torquato GIANNINI	Counsellor for Emigration in the Italian Foreign Office.

THE GOVERNMENT OF JAPAN

Mr. Shoichi NAKAYAMA	First Class Secretary of the Japanese Embassy, London.
Mr. Sukefumi IWAI	Expert in the Local Administration Office of Communications.

THE GOVERNMENT OF LATVIA

Mr. Arturs OZOLS	Director of the Marine Department.
Captain Andrejs LONFELDS	Latvian Shipowners' Society.

THE GOVERNMENT OF MEXICO

Mr. Gustavo Luders de NEGRI	Consul-General for Mexico in London.

THE GOVERNMENT OF NORWAY

Mr. Erling BRYN	Director of the Department of Shipping, Ministry of Commerce and Navigation.
Mr. Johan SCHOENHEYDER	Surveyor-in-Chief in the Ministry of Commerce and Navigation.
Dr. J. BRUHN	Director of the Norwegian Veritas.
Mr. J. Hysing OLSEN	Shipowner.
Mr. Eivind TONNESEN	Managing Director of the Norwegian Spipmasters' Association.
Mr. A. BIRKELAND	President of the Norwegian Sailors' and Firemen's Union

THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND

Sir Thomas Mason WILFORD	High Commissioner for New Zealand in London.
Sir Charles HOLDSWORTH	Managing Director of the Union Steamsihip Company of New Zealand, Ltd.

THE GOVERNMENT OF PARAGUAY

Dr. Horacio CARISIMO	Chargè d'Affaires inLondon.

THE GOVERNMENT OF THE NETHERLANDS

Vice-Admiral (retired) C. FOCK	Inspector-General of Navigation. Chairman of the Freeboard Assigning Commission.
Mr. A. van DRIEL	Naval Architect, Adviser on Naval Architecture to the Spipping Inspection Service, Member and Secretary of the Freeboard Assigning Commission.
Mr. J. BRAUTIGAM	Chairman of the Netherlands Union of Transport Workers, Member of the Second Chamber of the States-General.
Mr. J. W. LANGELER	Inspector of Shipping, Dutch East Indies.
Mr. J. Rypperda WIERDSMA	Chairman of the Holland-America Line.
Captain G. L. HEERIS	Secretary of the Netherlands Shipowners' Association

THE GOVERNMENT OF PERU

Captain Manuel D. FAURA	Naval Attaché inLondon.

THE GOVERNMEMT OF POLAND

Mr. Alphonse POKLEWSKI-KOZIELL	Commercial Counsellor, Polish Embassy, London.
Mr. Boguslaw BAGNIEWSKI	Counsellor, Ministry of Industry and Trade, Warsaw.

Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΠΟΡΤΟΓΑΛΛΙΑΣ

Τὸν Κον Thomaz Ribeiro de MELLO.....	Πληρεξούσιον Ὑπουργὸν, Διευθυντὴν τῶν Οἰκονομικῶν ὑποθέσεων παρὰ τῷ Πορτογαλλικῷ Ὑπουργείῳ τῶν Ἐξωτερικῶν.
Τὸν Πλωτάρχην Carlos Theodoro da COSTA.....	Ναυπηγόν.

Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΣΟΥΗΔΙΑΣ

Τὸν Βαρῶνον Erik Kule PALMSTIERNA.....	Πρεσβευτὴν τῆς Σουηδίας ἐν Λονδίνῳ.
Τὸν Κον Per Axel LINDBLAD.....	Τμηματάρχην παρὰ τῇ κεντρικῇ διοικήσει τοῦ Ἐμπορίου.
Τὸν Πλοίαρχον Erik Axel FREDRIK EGGERT....	Πραγματογνώμονα τῶν ναυτικῶν ὑποθέσεων τῆς Βασιλικῆς διοικήσεως ἐργασίας καὶ τῆς ναυτικῆς προνοίας.

Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΣΟΣΙΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΣΟΒΙΕΤΙΚΩΝ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΩΝ

Τὸν Κον Dimitri BOGOMOLLOF.....	Σύμβουλον τῆς ἐν Λονδίνῳ Σοβιετικῆς Πρεσβείας.

οἵτινες ἀνακοινώσαντες τὰ πληρεξούσια αὐτῶν γράμματα, εὑρεθέντα ἐν πλήρει τάξει, συνεφώνησαν τὰ ἑξῆς :

THE GOVERNMENT OF PORTUGAL

Mr. Thomaz Ribeiro de MELLO	Minister Plenipotentiary; Head of the Economic Section of the Portuguesse Ministry of Foreign Affairs.
Captain Carlos Theodoro da COSTA.....	Naval Architect.

THE GOVERNMENT OF SWEDEN

Baron Erik Kule PALMSTIERNA.....	Swedish Minister in London.
Mr. Per Axel LINDBLAD.....	Assistant Under-Secretary in the Board of Trade.
Captain Erik Axel Fredrik EGGERT.....	Maritime Expert to the Social Board.

THE GOVERNMENT OF THE UNION OF SOCIALIST SOVIET REPUBLICS

Mr. Dimitri BOGOMOLOFF	Counsellor of the Soviet Embassy in London.

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 1ον

Προκαταρκτικά

Ἄρθρον 1.

Γενικὴ ὑποχρέωσις τῆς Συμβάσεως

Πρὸς τήρησιν τῶν γραμμῶν φορτώσεως, τῶν ὁριζομένων ὑπὸ τῆς Συμβάσεως ταύτης, αἱ συμβαλλόμεναι Κυβερνήσεις ὑπόσχονται νὰ ἐφαρμόσωσι τὰς διατάξεις τῆς Συμβάσεως ταύτης, νὰ δημοσιεύσωσιν ὅλους τοὺς κανονισμοὺς καὶ νὰ λάβωσι ὅλα τὰ ἄλλα μέτρα, τὰ ἀναγκαιοῦντα ὅπως δοθῇ πλήρης καὶ τελεία ἰσχὺς εἰς τὴν Σύμβασιν ταύτην.

Αἱ διατάξεις τῆς συμβάσεως ταύτης συμπληροῦνται ὑπὸ παραρτημάτων, ἅτινα ἔχουσι τὴν αὐτὴν ἰσχὺν καὶ τίθενται ἐν ἐφαρμογῇ συγχρόνως μετὰ τῆς συμβάσεως. Πᾶν τὸ ἀφορῶν τὴν Σύμβασιν ταύτην ἀφορᾷ συγχρόνως καὶ τοὺς προσηρτημένους κανόνας.

Ἄρθρον 2.

Ἐφαρμογὴ τῆς Συμβάσεως

1. Ἡ σύμβασις αὕτη ἐφαρμόζεται εἰς ὅλα τὰ πλοῖα τὰ ἐκτελοῦντα διεθνεῖς πλόας καὶ τὰ ὁποῖα ἀνήκουσιν εἴτε εἰς χώρας αἱ κυβερνήσεις τῶν ὁποίων εἶναι Συμβαλλόμεναι Κυβερνήσεις, εἴτε εἰς χώρας εἰς τὰς ὁποίας ἡ Σύμβασις αὕτη ἐφαρμόζεται συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 21, ἐξαιρέσει :

α΄) τῶν πολεμικῶν πλοίων, τῶν πλοίων τῶν ἀπασχολουμένων ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν ἁλιείαν, τῶν θαλαμηγῶν καὶ τῶν πλοίων τῶν μὴ μεταφερόντων φορτίον ἢ ἐπιβάτας, καὶ

β΄) τῶν κάτω τῶν 150 κόρων ὁλικῆς χωρητικότητος πλοίων.

2. Πλοῖα ἐκτελοῦντα διεθνεῖς πλόας μεταξὺ τῶν πλησιεστέρων λιμένων δύο ἢ περισσοτέρων χωρῶν δύνανται νὰ ἐξαιρεθῶσι τῶν διατάξεων τῆς συμβάσεως ταύτης ὑπὸ τῆς ἁρμοδίας ἀρχῆς, εἰς τὴν ὁποίαν τὰ πλοῖα ταῦτα ἀνήκουσιν, ἐὰν αἱ Κυβερνήσεις τῶν χωρῶν, εἰς ἃς εὑρίσκονται οἱ λιμένες οὗτοι, ἀποδέχονται ὅτι οἱ ἐν λόγῳ πλόες ἐνεργοῦνται ἐντὸς περιοχῶν προφυλαγμένων καὶ ὑπὸ ὅρους καθιστῶντας ἀνεφαρμόστους ἢ παραλόγους τὰς διατάξεις τῆς συμβάσεως ἐπὶ τῶν τοὺς πλόας τούτους ἐκτελούντων πλοίων καὶ ἐφ' ὅσον χρόνον ἐκτελοῦσιν τοὺς πλόας τούτους.

3. Ὅλαι αἱ συμφωνίαι καὶ αἱ διατάξεις αἱ ἀφορῶσαι τὴν γραμμὴν φορτώσεως ἢ ζητήματα σχετικὰ μὲ ταύτην, νῦν δὲ ἐν ἰσχύϊ μεταξὺ Συμβαλλομένων Κυβερνήσεων, θὰ ἐξακολουθήσωσι νὰ ἔχωσι πλήρη καὶ τελείαν ἰσχύν, καθ' ὅλον τὸ μέχρι λήξεώς των χρονικὸν διάστημα, δι' ὅ,τι ἀφορᾷ :

α΄) Πλοῖα εἰς τὰ ὁποῖα ἡ Σύμβασις αὕτη δὲν ἐφαρμόζεται, καὶ

β΄) Πλοῖα εἰς τὰ ὁποῖα ἡ Σύμβασις αὕτη ἐφαρμόζεται, διὰ τὰ μὴ ρητῶς ὑπ' αὐτῆς προβλεπόμενα ζητήματα.

Εἰς τὴν περίπτωσιν ἐν τοσούτῳ καθ' ἣν αἱ συμφωνίαι καὶ διατάξειςαὗται ἀντίκεινται εἰς τὰςδιατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως, θέλουσιν ὑπερισχύει αἱ διατάξεις τῆς Συμβάσεως ταύτης. Ὡς πρὸς τοιαύτας συμφωνίας ἢ διατάξεις :

α΄) Πᾶν πλοῖον εἰς τὸ ὁποῖον ἡ Σύμβασις αὕτη δὲν ἐφαρμόζεται, καὶ

β΄) Πᾶν ζήτημα διὰ τὸ ὁποῖον ἡ Σύμβασις αὕτη ρητῶς δὲν προβλέπει θὰ διέπωνται καὶ εἰς τὸ ἑξῆς ὑπὸ τῶν διατάξεων τῆς ἐσωτερικῆς νομοθεσίας ἑκάστου Συμβαλλομένου Κράτους, ὡς ἐὰν ἡ σύμβασις αὕτη δὲν ὑφίστατο.

Ἄρθρον 3.

Ὁρισμοί.

Ἐν τῇ συμβάσει ταύτῃ, ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως ρητῶς προβλέπεται :

α΄) Πλοῖον τι θεωρεῖται ὡς ἀνῆκον εἰς ἓν Κράτος ἐὰν εἶναι ἐγγεγραμμένον ἐν τοῖς νηολογίοις αὐτοῦ.

β΄) Ὁ ὅρος «Ἀρχὴ» ἐννοεῖ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Κράτους εἰς τὸ ὁποῖον τὸ πλοῖον ἀνήκει.

γ΄) «Διεθνὴς πλοῦς» εἶναι πλοῦς ἀπὸ μιᾶς χώρα ἐφαρμοζούσης τὴν Σύμβασιν ταύτην πρὸς ἕνα λιμένα ἐκτὸς τῆς τοιαύτης χώρας ἢ ἀντιθέτως. Πρὸς τὸν σκοπὸν δὲ τοῦτον ἑκάστη ἀποικία, ὑπερπόντιος χώρα, προτεκτοράτον ἢ χώρα ὑπὸ ἐπικυριαρχίαν ἢ ἐντολήν, θεωρεῖται ὡς ἰδιαιτέρα χώρα.

δ΄) Ὁ ὅρος «Κανόνες» ἐννοεῖ τοὺς εἰς τὰ παραρτήματα I, II καὶ III περιεχομένους κανόνας.

ε΄) «Νέον πλοῖον» εἶναι πλοῖον τοῦ ὁποίου ἡ τρόπις ἐτέθη κατὰ ἢ μετὰ τὴν 1ην Ἰουλίου 1932. Ὅλα τὰ λοιπὰ πλοῖα θεωροῦνται ὡς ὑπάρχοντα πλοῖα.

στ΄) Ὁ ὅρος «ἀτμόπλοιον» περιλαμβάνει πᾶν πλοῖον κινούμενον ὑπὸ μηχανῆς.

Ἄρθρον 4.

Περίπτωσις Ἀνωτέρας βίας

Ἐὰν κατὰ τὸν ἀπόπλουν πλοῖόν τι δὲν ὑπόκειται εἰς τὰς διατάξεις τῆς συμβάσεως δὲν ὑποχρεοῦται νὰ ὑποβληθῇ εἰς ταύτας καὶ κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν πλοῦ παρεκλίνοντος τῆς προδιαγεγραμμένης πορείας λόγῳ κακοκαιρίας ἢ ἄλλης τινὸς ἀνωτέρας βίας.

Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως ἡ Διοίκησις ἑκάστου Κράτους δέον νὰ λαμβάνῃ ὑπ' ὄψιν της τὰς περιπτώσεις παρεκκλίσεως ἢ καθυστερήσεως τὰς ὀφειλομένας εἰς κακοκαιρίαν ἢ ἄλλην τινὰ ἀνωτέραν βίαν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ II.

Γραμμὴ φορτώσεως : Ἐπιθεώρησις καὶ σήμανσις.

Ἄρθρον 5.

Γενικαὶ Διατάξεις

Οὐδὲν πλοῖον εἰς τὸ ὁποῖον ἐφαρμόζεται ἡ Σύμβασις αὕτη, θὰ ἀνάγεται εἰς τὸ πέλαγος πρὸς ἐκτέλεσιν διεθνοῦς πλοῦ, μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς ἐνάρξεως ἐφαρμογῆς τῆς Συμβάσεως ταύτης εἰμὴ μόνον ἐάν : προκειμένου

Α) Περὶ νέου πλοίου :

α΄) Ἔχει ἐπιθεωρηθῇ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ παραρτήματος I.

β΄) Ἔχει ἐκπληρώσει τὰς διατάξεις τοῦ μέρους II τοῦ παραρτήματος I καὶ

γ΄) Ἔχει σημανθῇ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς Συμβάσεως ταύτης.

Β) Περὶ ὑπάρχοντος πλοίου

α΄) Ἔχει ἐπιθεωρηθῇ καὶ σημανθῇ (εἴτε πρὸ εἴτε μετὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς συμβάσεως ταύτης) συμφώνως μὲ τὰς διατάξεις, τὰς ὁριζομένας, εἴτε εἰς τὴν παράγραφον Α τοῦ παρόντος ἄρθρου εἴτε εἰς ἕνα ἐκ τῶν κανόνων πρὸς καθορισμὸν γραμμῆς φορτώσεως τῶν εἰς τὸ παράρτημα IV λεπτομερῶς περιγραφομένων, καὶ

β΄) Ἐκπληροῖ κατ' ἀρχὴν καὶ ἐν ταῖς λεπτομερείαις ἐπίσης, ἐφ' ὅσον εἶναι εὔλογον καὶ ἐφαρμόσιμον, τὰς διατάξεις τοῦ μέρους II τοῦ παρατήματος I, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν τοῦ ἱκανοῦ 1) τῆς προστασίας τῶν ἀνοιγμάτων 2) τῶν προφυλακτικῶν κιγκλιδωμάτων 3) τῶν θυρίδων δρυφάκτου καὶ 4) τῶν μέσων εἰσόδου εἰς τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος, τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τῆς ὑπαρχούσης διατάξεως, τῶν ἐξαρτημάτων καὶ τῶν μέσων τοῦ πλοίου.

CHAPTER I.—PRELIMINARY.

Article 1.

General Obligation of Convention.

So that the load lines prescribed by this Convention shall be observed, the Contracting Governments undertake to give effect to the provisions of this Convention, to promulgate all regulations, and to take all other steps which may be necessary to give this Convention full and complete effect.

The provisions of this Convention are completed by Annexes, which have the same force and take effect at the same time as this Convention. Every reference to this Convention implies at the same time a reference to the Rules annexed thereto.

Article 2.

Scope of Convention.

1. This Convention applies to all ships engaged on international voyages, which belong to countries the Governments of which are Contracting Governments, or to territories to which this Convention is applied under Article 21, except—

(a) ships of war; ships solely engaged in fishing; pleasure yahts and ships not carrying cargo *or passengers*;

(b) ships of less than 150 tons gross.

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

3. All agreements and arrangements relating to load line or matters appertaining thereto at present in force between Contracting Governments shall continue to have full and complete effect during the terms thereof as regards—

(a) ships to which this Convention does not apply;

(b) ships to which this Convention applies in respect of matters for which it has not expressly provided.

To the extent, howerer, that such agreements or arrangements conflit with the provisions of this Convention, the provisions of this Convention shall prevail.

Subject to any such agreement or arrangement—

(a) all ships to which this Convention does not apply; and

(b) all matters which are not expressly provided for in this Convention;

shall remain subject to the legislation of each Contracting Government to the same extent as if this Convention had not been made.

Article 3.

Definitions.

In this Convention, unless expressly provided otherwise—

(a) a ship is regarded as belonging to a country if it is registered by the Government of that country;

(b) the expression »Administration» means the Government of the country to which the ship belongs;

(c) an »international voyage» is a voyage from a country to which this Convention applies to a port outside such country, or conversely, and for this purpose, every colony, overseas territory protectorate or territory under suzerainty or mandate is regarded as a separate country;

(d) the expression »Rules» means the Rules contained in Annexes I, II and III;

(e) a »new ship» is a ship, the keel of which is laid on or after the 1st July, 1932, all other ships being regarded as existing ships.

(f) the expression »steamer» includes any vessel propelled by machinery.

Article 4.

Cases of »Force Majeure.»

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

In applying the provisions of this Convention ,the Administration shall give due considerartion to any deviation or delay caused to any ship owing to stress of weather or to any other cause of «force majeure.

CHAPTER II.—LOAD LINE: SURVEY AND MARKING.

Article 5.

General Provisions.

No ship to which this Convention applies shall proceed to sea on an international voyage after the date on which this Convention comes into force, unless the ship, being—

A—a new ship,

(a) has been surveyed in accordance with the provisions of Annex I;

(b) complies with the provisions of Part II of Annex I; and

(c) has been marked in accordance with the provisions of this Convention.

B—an existing ship, (a) has been surveyed and marked (whether before or after this Convention comes into force) in accordance with the conditions prescribed either in paragraph A of this Article or in one of the sets of Rules for the Assignment of Load Line particularised in Annex IV; and

(b) complies with the provisions of Part II of Annex I in principle, and also in detail, so far as is reasonable and practicable, having regard to the efficiency of (i) the protection of openings; (ii) guard rails; (iii) freeing ports, and (iv) means of access to crews' quarters ptovided by the existing arrangements, fittings and appliances on the ship.

Ἄρθρον 6.

Διατάξεις δι' ἀτμόπλοια μεταφέροντα φορτία ξυλείας ἐπὶ τοῦ Καταστρώματος.

1. Ἀτμόπλοιον , τὸ ὁποῖον ἐπεθεωρήθη καὶ ἐσημάνθη συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 5, θὰ δύναται νὰ ἐπιθεωρηθῇ καὶ σημανθῇ διὰ γραμμῆς φορτώσεως ξυλείας συμφώνως μὲ τὸ μέρος V τοῦ παραρτήματος I, ἐάν :

Α) Προκειμένου περὶ νέου πλοίου, τοῦτο ἐκπληροῖ τοὺς ὅρους καὶ τὰς διατάξεις τὰς εἰς τὸ μέρος V τοῦ παραρτήματος I καθοριζομένας.

Β') Προκειμένου περὶ ὑπάρχοντος πλοίου, τοῦτο ἐκπληροῖ τοὺς ὅρους καὶ τὰς διατάξεις τοῦ μέρους V τοῦ παραρτήματος I ἐκτὸς τοῦ κανόνος 80, ὡς καὶ κατ' ἀρχήν, ἐφ' ὅσον εἶναι εὔλογον καὶ ἐφαρμόσιμον, τοὺς ὅρους καὶ τὰς διατάξεις τὰς ὁριζομένας ὑπὸ τοῦ κανόνος 80,ὑπὸ τὸν ὅρον δὲ ὅτι κατὰ τὸν προσδιορισμὸν γραμμῆς φορτώσεως ξυλείας εἰς ὑπάρχον πλοῖον, ἡ Ἀρχὴ θὰ προβῇ εἰς λογικὴν ἐπαύξησιν τοῦ ὕψους ἐξάλων, λαμβάνουσα ὑπ' ὄψιν τὸν βαθμὸν καθ' ὃν τοιοῦτον πλοῖον ὑστερεῖ τῆς πλήρους ἐκπληρώσεως τῶν ὅρων καὶ διατάξεων τῶν ὑπὸ τοῦ κανόνος 80 ὁριζομένων.

2. Ἀτμόπλοιον χρησιμοποιοῦν τὴν γραμμὴν φορτώσεως ξυλείας, θὰ συμμορφοῦται πρὸς τοὺς κανόνας 84, 85, 86, 88 καὶ 89.

Ἄρθρον 7.

Διατάξεις διὰ δεξαμενόπλοια (Tankers)

Ἀτμόπλοιον τὸ ὁποῖον ἐπεθεωρήθη συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 5, θὰ δύναται νὰ ἐπιθεωρηθῇ καὶ σημανθῇ ὡς δεξαμενόπλοιον συμφώνως μὲ τὸ μέρος VI τοῦ παραρτήματος I, ἐάν :

Α) Προκειμένου περὶ νέου πλοίου, τοῦτο ἐκπληροῖ τοὺς ὅρους καὶ τὰς διατάξεις τοὺς εἰς τὸ μέρος VI τοῦ παραρτήματος I καθοριζομένους.

Β) Περὶ ὑπάρχοντος πλοίου τοῦτο ἐκπληροῖ τοὺς ὅρους καὶ διατάξεις τῶν κανόνων 93, 96, 97, 98 καὶ 99, ὡς καὶ κατ' ἀρχήν, ἐφ' ὅσον εἶναι εὔλογον καὶ ἐφαρμόσιμον,τοὺς κανόνας 94, 95 καὶ 100 ὑπὸ τὸν ὅρον δὲ ὅτι κατὰ τὸν προσδιορισμὸν γραμμῆς φορτώσεως δεξαμενοπλοίου, εἰς ὑπάρχον πλοῖον, ἡ Ἀρχὴ θὰ προβῇ εἰς λογικὴν ἐπαύξησιν τοῦ ὕψους ἐξάλων, λαμβάνουσα ὑπ' ὄψιν τὸν βαθμὸν καθ' ὃν τοιοῦτον πλοῖον ὑστερεῖ τῆς πλήρους ἐκπληρώσεως τῶν ὅρων καὶ διατάξεων τῶν ὑπὸ τῶν κανόνων 94, 95, καὶ 100 καθοριζομένων.

Ἄρθρον 8.

Διατάξεις διὰ πλοῖα εἰδικοῦ τύπου

Εἰς πλοῖα μήκους ἄνω τῶν 91,44 μέτρων (300 ποδῶν) ἔχοντα χαρακτηριστικὰ κατασκευῆς ὅμοια πρὸς τὰ τῶν δεξαμενοπλοίων, τὰ ὁποῖα παρουσιάζουσιν ἐξαιρετικὴν ἀντοχὴν εἰς τὴν θάλασσαν, δύναται νὰ παραχωρηθῇ μείωσις τοῦ ὕψους ἐξάλων.

Τὸ ποσὸν τῆς μειώσεως ταύτης, θὰ ὁρίζεται ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, ἐν σχέσει πρὸς τὸ ὕψος ἐξάλων τὸ προσδιοριζόμενον διὰ δεξαμενόπλοια, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν, τοῦ βαθμοῦ ἐκπληρώσεως τῶν διὰ τὰ πλοῖα ταῦτα ὅρων προσδιορισμοῦ καὶ τοῦ προβλεπομένου βαθμοῦ ὑποδιαιρέσεως.

Τὸ διὰ τοιοῦτον πλοῖον προσδιοριζόμενον ὕψος ἐξάλων, ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει θέλει εἶναι μικρότερον τοῦ προσδιοριζομένου διὰ δεξαμενόπλοιον.

Ἄρθρον 9.

Ἐπιθεώρησις

Ἡ ἐπιθεώρησις καὶ σήμανσις πλοίων, διὰ τὸν σκοπὸν τῆς Συμβάσεως ταύτης θὰ ἐκτελῆται ὑπὸ ὑπαλλήλων τοῦ Κράτους εἰς τὸ ὁποῖον τὰ πλοῖα ἀνήκουσιν, ὑπὸ τὸν ὅρον τοῦ ὅτι ἡ Κυβέρνησις ἑκάστου Κράτους δύναται νὰ ἀναθέσῃ τὴν ἐπιθεώρησιν καὶ σήμανσιν τῶν πλοίων αὐτῆς, εἴτε εἰς Ἐπιθεωρητὰς πρὸς τοῦτο διοριζομένους ἢ εἰς ὀργανισμοὺς ἀνεγνωρισμένους ὑπ' αὐτῆς. Ἐν πάσῃ περιπτώσει ἡ πλήρης ἐγγύησις τῆς ἀρτιότητος καὶ τοῦ ἱκανοῦ τῆς ἐπιθεωρήσεως καὶ σημάνσεως ἀφορᾷ τὴν Κυβέρνησιν.

Ἄρθρον 10.

Ζῶναι καὶ περιοχαὶ ἐποχῶν

Πλοῖον διὰ τὸ ὁποῖον ἐφαρμόζεται ἡ Σύμβασις αὕτη, θὰ συμμορφοῦται πρὸς τοὺς ὅρους τοὺς ἐφαρμοζομένους διὰ τὰς ζώνας καὶ τὰς περιοχὰς τῶν ἐποχῶν, τὰς περιγραφομένας εἰς τὸ παράρτημα II τῆς Συμβάσεως ταύτης.

Λιμὴν κείμενος ἐπὶ τῆς γραμμῆς ἥτις ὁρίζει δύο ζώνας, θὰ θεωρεῖται ὡς κείμενος ἐντὸς τῆς ζώνης ἀπὸ τὴν ἢ πρὸς τὴν ὁποίαν τὸ πλοῖον φθάνει ἢ ἀναχωρεῖ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ III.

Πιστοποιητικὰ

Ἄρθρον 11.

Ἔκδοσις πιστοποιητικῶν

Δι' ἕκαστον πλοῖον, ἐπιθεωρηθὲν καὶ σημανθὲν συμφώνως μὲ τὴν Σύμβασιν ταύτην, θὰ ἐκδίδεται πιστοποιητικόν, καλούμενον «Πιστοποιητικὸν διεθνοῦς γραμμῆς φορτώσεως»

Τὸ πιστοποιητικὸν διεθνοῦς γραμμῆς φορτώσεως θὰ ἐκδίδεται εἴτε ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Κράτους εἰς τὸ ὁποῖον τὸ πλοῖον ἀνήκει, εἴτε ὑπὸ προσώπου ἢ ὀργανισμοῦ τινος νομίμως ἐξουσιοδοτημένου ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως ταύτης. Ἐν πάσῃ ὅμως περιπτώσει ἡ Κυβέρνησις ἀναλαμβάνει πλήρη εὐθύνην διὰ τὸ πιστοποιητικόν.

Ἄρθρον 12.

Ἔκδοσις πιστοποιητικῶν ὑπὸ ἄλλης Κυβερνήσεως

Ἡ Κυβέρνησις ἑνὸς Κράτους ἐφαρμόζοντος τὴν Σύμβασιν ταύτην, δύναται τῇ αἰτήσει τῆς Κυβερνήσεως ἑνὸς ἄλλου Κράτους ὁμοίως ἐφαρμόζοντος τὴν αὐτὴν Σύμβασιν, νὰ ὑποβάλῃ εἰς ἐπιθεώρησιν καὶ σήμανσιν, πλοῖον ἀνῆκον (ἢ εἰς περίπτωσιν ἀνηολογήτου πλοίου) πλοῖον τὸ ὁποῖον θὰ καταχωρηθῇ ἐν τοῖς νηολογίοις τοῦ δευτέρου τούτου Κράτους καὶ ἐὰν μείνῃ ἱκανοποιημένη ἐκ τοῦ ὅτι πληροῦνται αἱ διατάξεις τῆς Συμβάσεως ταύτης νὰ ἐκδόσῃ πιστοποιητικὸν διεθνοῦς γραμμῆς φορτώσεως ὑπὸ ἰδίαν αὐτῆς εὐθύνην.

Πᾶν τοιουτοτρόπως ἐκδιδόμενον πιστοποιητικὸν δέον νὰ περιλαμβάνῃ δήλωσιν ὅτι ἐξεδόθη αἰτήσει τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Κράτους εἰς τὸ ὁποῖον τὸ πλοῖον ἀνήκει, ἢ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Κράτους ἐν τοῖς νηολογίοις τοῦ ὁποίου τὸ πλοῖον θὰ καταχωρηθῇ ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως. Τὸ πιστοποιητικὸν τοῦτο θὰ ἔχῃ τὴν αὐτὴν ἰσχὺν καὶ θὰ τύχῃ τῆς αὐτῆς ἀναγνωρίσεως ὡς ἓν πιστοποιητικὸν ἐκδοθὲν συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 11 τῆς Συμβάσεως ταύτης.

Ἄρθρον 13.

Τύπος τῶν πιστοποιητικῶν

Τὰ πιστοποιητικὰ διεθνοῦς γραμμῆς φορτώσεως θὰ εἶναι συντεταγμένα εἰς τὴν ἐπίσημον γλῶσσαν ἢ γλώσσας τοῦ Κράτους ὑπὸ τοῦ ὁποίου ἐξεδόθησαν.

Ὁ τύπος τοῦ πιστοποιητικοῦ θὰ εἶναι ὁ τοῦ εἰς τὸ παράρτημα III ὑποδείγματος, ὑποκείμενος εἰς τὰς τροποποιήσεις ἐκείνας αἵτινες δύνανται νὰ γίνωσι συμφώνως πρὸς τὸν κανόνα 78 εἰς περίπτωσιν πλοίων μεταφερόντων φορτία ξυλείας ἐπὶ τοῦ καταστρώματος.

Ἄρθρον 14.

Διάρκεια τῶν πιστοποιητικῶν

1. Ἕκαστον πιστοποιητικὸν διεθνοῦς γραμμῆς φορτώσεως θὰ λήγει, ἐκτὸς ἐὰν ἀνενεώθη συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου 2 τοῦ παρόντος ἄρθρου, εἰς τὸ τέλος

Article 6.

Provisions for Steamers carrying Timber Deck Cargoes.

1. A steamer which has been surveyed and marked under Article 5 shall be entitled to be surveyed and marked with a timber load line under Partv of Annex I if, being—

A—a new ship, it complies with the conditions and provisions prescribed in Part V of Annex I;

B—an existing ship, it complies with the conditions and provisions of Part V of Annex I other than Rule LXXX, and also in principle, so far as is reasonable and practicable, with the conditions and provisions prescribed by Rule LXXX provided that in assigning a timber load line to an existing ship the Administration shall make such addition to the freeboard as shall be reasonable, having regard to the extent to which such ship falls short of full compliance with the conditions and provisions prescribed in Rule LXXX.

2. A steamer when using the timber load line shall comply with Rules LXXXIV, LXXXV, LXXXVI, LXXXVIII and LXXXIX.

Article 7.

Provisions for Tankers.

A steamer which has been surveyed under Article 5 shall be entitled to be surveyed and marked as a tanker under Part VI of Annex I if, being—

A—a new ship, it complies with the conditions and provisions prescribed in Part VI of Annex I;

B—an existing ship, it complies with the conditions and provisions in Rules XCIII, XCVI, XCVII, XCVIII and XCIX, and also in principle so far as is reasonable and practicable with Rules XCIV, XCV and C, provided that in assigning a tanker load line to an existing ship the Administration shall make such addition to the freeboard as shall be reasonable having regard to the extent to which such ship falls short of full compliance with the conditions and provisions prescribed in Rules XCIV, XCV and C.

Article 8.

Provisions for Ships of Special Types.

For steamers over 300 feet in length, possessing constructional features similar to those of a tanker which afford extra invulnerability against the sea, a reduction in freeboard may be granted.

The amount of such reduction shall be determined by the Administration in relation to the freeboard assigned to tankers, having regard to the degree of compliance with the conditions of assignment laid down for these ships, and the degree of subdivision ptovided.

The freeboard assigned to such a ship shall in no case be less than would be assigned to the ship as a tanker.

Article 9.

Survey.

The survey and marking of ships for the purpose of this Convention shall be carried out by officers of the country to which the ships belong, provided that the Government of each country may entrust the survey and marking of its ships either to Surveyors nominated for this purpose, or to organisations recognised by it. In every case the Government concerned fully guarantees the completeness and efficiency of the survey and marking.

Article 10.

Zones and Seasonal Areas.

A ship to which this Convention applies shall conform to the conditions applicable to the zones and seasonal areas described in Annex II to this Convention.

A port standing on the boundary line between two zones shall be ragarded as within the zone from or into which the ship arrives or departs.

CHAPTER III.—CERTIFICATES.

Article 11.

Issue of Certificates.

A certificate, called «International Load Line Certificate,» shall be issued to every ship which has been surveyed and marked in accordance with this Convention, but not otherwise.

An International Load Line Certificate shall be issued either by the Government of the country to which the ship belongs or by any person or organisation duly authorised by that Government, and in every case the Government assumes full responsibility for the certificate.

Article 12.

Issue of Certificates by another Government.

The Government of a country to which this Convention aplies may, at the request of the Government of any other country to which this Convention applies, cause any ship which belongs to the last-mentioned country, or (in the case of an unregistered ship) which is to be registered by the Government of that country, to be surveyed and marked. and, if satisfied that the requirements of this Convention are complied with, issue an International Load Line Certificate to such ship, under its own responsibility. Any certificate so issued must contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Government of the country to which the ship belongs, or of the Government by whom the ship is to be registered, as the case may be, and it shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued under Article 11 of this Convention.

Article 13

Form of Certificate

The International Load Line Certificates shall be drawn up in the official language or languages of the country by which they are issued.

The form of the certificate shall be that of the model given in Annex III, subject to such modifications as may, in accordance with Rule LXXVIII, be made in the case of ships carrying timber deck cargoes.

Article 14.

Duration of Certificates.

1. An International Load Line Certificate shall, unless it is renewed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, expire at the end of

μιᾶς περιόδου καθοριζομένης ἐν αὐτῷ ὑπὸ τῆς ἐκδιδούσης ἀρχῆς.

Ἡ περίοδος αὕτη δὲν θὰ ὑπερβαίνῃ τὰ πέντε ἔτη ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἐκδόσεως.

2. Ἕκαστον πιστοποιητικὸν διεθνοῦς γραμμῆς φορτώσεως δύναται νὰ ἀνανεοῦται, ὑπὸ τῆς ἐκδιδούσης αὐτὸ Ἀρχῆς, διὰ μίαν περίοδον κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς (ἐν οὐδεμιᾷ πάντως περιπτώσει ὑπερβαίνουσαν τὰ πέντε ἔτη) καὶ κατόπιν μιᾶς ἐπιθεωρήσεως, οὐχὶ ἐπιεικεστέρας τῆς πρὸ τῆς ἐκδόσεως τοῦ πιστοποιητικοῦ ὑπὸ τῆς Συμβάσεως ταύτης ἀπαιτουμένης. Ἑκάστη δὲ τοιαύτη ἀνανέωσις θα καταχωρῆται ἐν τῷ πιστοποιητικῷ.

3. Ἡ Ἀρχὴ θὰ ἀκυροῖ πᾶν πιστοποιητικὸν διεθνοῦς γραμμῆς φορτώσεως πλοίου ἀνήκοντος εἰς τὸ Κράτος αὐτῆς :

Α) Ὅταν ἔλαβον χώραν μεταβολαὶ ὑλικοῦ εἰς τὸ σκάφος καὶ τὰ ὑπερκατασκευάσματα τοῦ πλοίου, αἵτινες ἐπηρεάζουσι τὸν προσδιορισμὸν τοῦ ὕψους ἐξάλων.

Β) Ἐὰν τὰ ἐξαρτήματα καὶ μέσα διὰ (1) τὴν προστασίαν τῶν ἀνοιγμάτων (2) τὰ προφυλακτικὰ κιγκλιδώματα (3) τὰς θυρίδας τοῦ δρυφάκτου καὶ (4) τῶν μέσων εἰσόδου εἰς τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος, δὲν διετηρήθησαν εἰς τὴν αὐτὴν ἱκανοποιητικὴν κατάστασιν, εἰς ἣν εὑρίσκοντο ὅτε τὸ πιστοποιητικὸν ἐξεδόθη.

Γ) Ἐὰν τὸ πλοῖον δὲν ἐπεθεωρήθη περιοδικῶς κατὰ τὸν χρόνον ἐκεῖνον καὶ ὑπὸ τὰς συνθήκας ἐκείνας, τὰς ὁποίας ἡ Ἀρχὴ ἤθελεν κρίνει ἀναγκαίας ὅπως ἐξασφαλισθῇ τὸ ὅτι τὸ σκάφος καὶ τὰ ὑπερκατασκευάσματα, τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὸν ὅρον Α, δὲν μετεβλήθησαν, καὶ ὅτι τὰ ἐξαρτήματα καὶ μέσα τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὸν ὅρον Β, διετηρήθησαν ὡς αὐτόθι προβλέπεται, καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ πιστοποιητικοῦ.

Ἄρθρον 15.

Ἀποδοχὴ πιστοποιητικῶν

Πιστοποιητικὰ διεθνοῦς γραμμῆς φορτώσεως ἐκδοθέντα κατ' ἐξουσιοδότησιν ἑνὸς συμβαλλομένου Κράτους θὰ γίνωνται ἀποδεκτὰ ὑπὸ τῶν ἄλλων συμβαλλομένων Κρατῶν, ὡς ἔχοντα τὴν αὐτὴν ἰσχὺν μὲ πιστοποιητικὰ ἐκδοθέντα ὑπ' αὐτῶν, διὰ πλοῖα ἀνήκοντα εἰς τὰς χώρας των.

Ἄρθρον 16.

Ἔλεγχος

1. Πλοῖον εἰς τὸ ὁποῖον ἐφαρμόζεται ἡ Σύμβασις αὕτη, ὑπόκειται οὐχ ἧττον ὅταν εὑρίσκεται ἐντὸς λιμένος Κράτους εἰς τὸ ὁποῖον δὲν ἀνήκει καὶ σχετικῶς μὲ τὴν γραμμὴν φορτώσεως εἰς τὸν ἀκόλουθον ἔλεγχον : Ἀξιωματικὸς (Ὑπάλληλος) δεόντως ἐξουσιοδοτημένος ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Κράτους τούτου δύναται νὰ λάβῃ πᾶν μέτρον, ὅπερ ἤθελεν εἶσθε ἀναγκαῖον, ἵνα βεβαιωθῇ ὅτι ὑπάρχει ἐπὶ τοῦ πλοίου ἔγκυρον πιστοποιητικὸν διεθνοῦς γραμμῆς φορτώσεως. Ἐὰν ὑπάρχῃ ἐπὶ τοῦ πλοίου τοιοῦτον πιστοποιητικόν, ὁ ἀνωτέρω ἔλεγχος περιορίζεται εἰς τὸ νὰ βεβαιωθῇ:

α΄) ὅτι τὸ πλοῖον δὲν εἶναι φορτωμένον ὑπὲρ τὰ ὑπὸ τοῦ πιστοποιητικοῦ ἐπιτρεπόμενα ὅρια.

β΄) ὅτι ἡ θέσις τῶν γραμμῶν φορτώσεως ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἀνταποκρίνεται πρὸς τὴν τοῦ πιστοποιητικοῦ.

γ΄) ὅτι τὸ πλοῖον δὲν ὑπέστη μεταβολὰς τοσοῦτον οὐσιώδεις ὡς πρὸς τὰ εἰς τοὺς ὅρους Α καὶ Β (τῆς παραγράφου 3 τοῦ ἄρθρου 14) πραγματευόμενα, ὥστε τοῦτο νὰ εἶναι προφανῶς ἀκατάλληλον νὰ ἀναχθῇ εἰς τὸ πέλαγος, ἄνευ κινδύνου διὰ τὴν ἀνθρωπίνην ζωήν.

2. Μόνον ἀξιωματικοὶ κεκτημένοι τὰ ἀναγκαιοῦντα τεχνικὰ προσόντα θὰ ἐξουσιοδοτοῦνται διὰ τὴν ἐξάσκησιν τοῦ προμνησθέντος ἐλέγχου. Ἐὰν ὁ ἔλεγχος ἐξασκεῖται διὰ τὴν ἀνωτέρω παράγραφον γ, θὰ ἐξασκεῖται μόνον, ἐφ' ὅσον δύναται νὰ κριθῇ ἀναγκαία ἡ βεβαίωσις περὶ τοῦ ὅτι τὸ πλοῖον θὰ καταστῇ κατάλληλον νὰ ἀναχθῇ εἰς τὸ πέλαγος ἄνευ κινδύνου διὰ τὴν ἀνθρωπίνην ζωήν.

3. Ἐὰν ὁ συμφώνως τῷ ἄρθρῳ τούτῳ ἔλεγχος φαίνεται ἐνδεχομένως νὰ ἀπολήξῃ εἰς νόμιμα μέτρα ληφθησόμενα ἐναντίον τοῦ πλοίου, ἢ κράτησιν τοῦ πλοίου, θὰ εἰδοποιεῖται ὅσον τὸ δυνατὸν ταχύτερον περὶ τούτου ὁ πρόξενος τῆς χώρας εἰς τὴν ὁποίαν τὸ πλοῖον ἀνήκει.

Ἄρθρον 17.

Προνόμια.

Τὰ προνόμια τῆς Συμβάσεως ταύτης, δὲν δύνανται νὰ διεκδικηθῶσιν ὑπὲρ οὐδενὸς πλοίου, ἐὰν τοῦτο δὲν κέκτηται ἔγκυρον πιστοποιητικὸν διεθνοῦς γραμμῆς φορτώσεως.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ IV.

Γενικαὶ διατάξεις.

Ἄρθρον 18.

Ἰσοδύναμοι Διατάξεις.

Ὁσάκις ἐν τῇ Συμβάσει ταύτῃ προβλέπεται, ὅτι ἰδιαίτερόν τι ἐξάρτημα ἢ μέσον ἢ τύπος αὐτῶν, θὰ προσαρμοσθῇ ἢ θὰ φέρηται ἐπὶ ἑνὸς πλοίου ἢ ὅτι εἰδική τις διάταξις θὰ γίνεται ἀποδεκτή, δύναται Ἀρχή τις νὰ παραδεχθῇ εἰς ἀντικατάστασιν αὐτῶν ἕτερον ἐξάρτημα ἢ μέσον ἢ τύπον αὐτῶν, ἢ ἑτέραν διάταξιν, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι ἡ Ἀρχὴ αὕτη θὰ μείνῃ ἱκανοποιημένη ἐκ τοῦ ὅτι τὸ ἀντικαθιστοῦν ἐξάρτημα ἢ μέσον ἢ ὁ τύπος αὐτῶν ἢ ἡ διάταξις, εἶναι εἰς ἑκάστην περίπτωσιν τοὐλάχιστον τῆς αὐτῆς ἀποτελεσματικότητος μὲ τὴν ὑπὸ τῆς συμβάσεως προδιαγραφομένην.

Ἀρχή τις ἥτις παρεδέχθη οὕτω νέον ἐξάρτημα ἢ μέσον ἢ τύπον αὐτῶν, ἢ νέαν διάταξιν θέλει ἀνακοινοῖ τὸ γεγονὸς εἰς τὰς ἑτέρας Ἀρχάς, ἐπὶ αἰτήσει δὲ καὶ τὰς λεπτομερείας αὐτῶν.

Ἄρθρον 19.

Νόμοι, Κανονισμοί, Ἐκθέσεις.

Αἱ συμβαλλόμεναι Κυβερνήσεις ὑπόσχονται νὰ ἀνακοινώσωσι ἀμοιβαίως.

1. Τὸ κείμενον τῶν νόμων, διαταγμάτων καὶ ἀποφάσεων γενικῆς ἐφαρμογῆς, ἅτινα ἤθελον δημοσιευθῇ ἐπὶ διαφόρων θεμάτων ἐν τῇ ἐφαρμογῇ τῆς Συμβάσεως ταύτης.

2. Ὅλας τὰς χρησίμους ἐπισήμους ἐκθέσεις ἢ ἐπισήμους περιλήψεις ἐκθέσεων, ἐφ' ὅσον διαπραγματεύονται ἀποτελέσματα ἐφαρμογῆς τῆς Συμβάσεως ταύτης, ὑπὸ τὸν ὅρον πάντοτε ὅτι αἱ ἐκθέσεις αὗται ἢ αἱ περιλήψεις δὲν εἶναι ἐμπιστευτικῆς φύσεως.

Ἡ Κυβέρνησις τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρεττανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας, προσεκλήθη νὰ χρησιμεύσῃ ὡς ἐνδιάμεσος διὰ τὴν συλλογὴν ὅλων τῶν ἀνακοινώσεων τούτων καὶ διὰ τὴν γνωστοποίησιν αὐτῶν εἰς τὰς ἄλλας συμβαλλομένας Κυβερνήσεις.

Ἄρθρον 20.

Τροποποιήσεις, μέλλουσαι διασκέψεις.

1. Τροποποιήσεις τῆς Συμβάσεως ταύτης, αἵτινες ἤθελον θεωρηθῇ ὠφέλιμοι, ἢ ἀναγκαῖαι, δύνανται νὰ προτεθῶσιν ὁποτεδήποτε ὑπὸ μιᾶς συμβαλλομένης κυβερνήσεως εἰς τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρεττανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας, ἥτις θὰ ἀνακοινοῖ τὰς προτάσεις ταύτας εἰς ὅλας τὰς ἄλλας συμβαλλομένας Κυβερνήσεις.

Ἐὰν τοιαῦται τροποποιήσεις γίνωσιν ἀποδεκταὶ ὑφ' ὅλων τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν (συμπεριλαμβανομένων καὶ ἐκείνων ἅτινα κατέθεσαν ἐπικυρώσεις ἢ προσχωρήσεις αἵτινες δὲν ἐτέθησαν εἰσέτι ἐν ἐφαρμογῇ), ἡ Σύμβασις αὕτη θὰ τροποποιεῖται ἀναλόγως.

such period as may be specified therein by the Administration which issues it: but the period so specified shall not exceed five years from the date of issue.

2. An International Load Line Certificate may be renewed from time to time by the Administration which issued it for such period (not exceeding five years on any occasion) as the Administration thinks fit, after a survey not less effective than the survey required by this Convention before the issue of the certificate, and any such renewal shall be endorsed on the certificate.

3. An Administration shall cancel any Internationa Load Line Certificate issued to a ship belonging to its country :

A. If material alterations have taken place in the hull and superstructures of the ship which affect the calculations of freeboard.

B. If the fittings and appliances for the (i) protection of openings, (ii) guard rails, (iii) freeing ports and (iv) means of access to crews' quarters are not maintained in as effective a condition as they were in when the certificate was issued.

C. If the ship is not inspected periodically at such times and under such conditions as the Administration may think necessary for the purpose of securing that the hull and superstructures referred to in Condition A are not altered and that the fittings and appliances referred to in Condition B are maintained as therein provided throughout the duration of the certificate.

Article 15.

Acceptance of Certificates.

International Load Line Certificates issued under the authority of a Contracting Government shall be accepted by the other Contracting Governments as having the same force as the certificates issued by them to ships belonging to their respective countries.

Article 16.

Control.

1. A ship to which this Convention applies, when in a port of a country to which it does not belong, is in any case subject to control with respect to load line as follows : An officer duly authorised by the Government of that country may take such steps as may be necessary for the purpose of seeing that there is on board a valid International Load Line Certificate. If there is such a certificate on board the ship, such control shall be limited to the purpose of securing—

(a) that the ship is not loaded beyond the limits allowed by the certificate;

(b) that the position of the load line on the ship corresponds with the certificate; and

(c) that the ship has not been so materially altered in respect to the matters dealt with in conditions A and B (set out in paragraph 3 of Article 14) that the ship is manifestly unfit to proceed to sea without danger to human life.

2. Only officers possessing the necessary technical qualifications shall be authorised to exercise control as aforesaid, and if such control is exercised under (c) above, it shall only be exercised in so far as may be necessary to secure that the ship shall be made fit to proceed to sea without danger to human life.

3. If control under this Article appears likely to result in legal proceedings being taken against the ship, or in the ship being detained, the Consul of the country to which the ship belongs shall be informed as soon as possible of the circumstances of the case.

Article 17.

Privileges.

The privileges of this Convention may not be claimed in favour of any ship unless it holds a valid International Load Line Certificate.

CHAPTER IV. —GENERAL PROVISIONS

Article 18.

Equivalents.

Where in this Convention it is provided that a particular fitting, or appliance, or type thereof, shall be fitted or carried in a ship, or that any particular arrangement shall be adopted, any Administration may accept in substitution therefor any other fitting, or appliance, or type thereof, or any other arrangement, provided that such Administration shall have been satisfied that the fitting, or appliance, or type thereof, or the arrangement substituted is in the circum stances at least as effective as that specified in this Convention.

Any Administration which so accepts a new fitting, or appliance, or type thereof, or new arragement shall communicate the fact to the other Administrations, and, upon request, the particulars thereof.

Article 19.

Laws, Regulations, Reports.

The Contracting Governments undertake to communicate to each other—

(1) the text of laws, decrees, regulations and decisions of general application which shall have been promulgated on the varrious matters within the scope of this Convention ;

(2) all available official reports or official summaries of reports in so far as they show the results of the provisions of this Convention, provided always that such reports or summaries are notofa confidential nature.

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland is invited to serve as an intermediary for collecting all this information and for bringing it to the knowledge of the other Contracting Governments.

Article 20.

Modifications, Future Conferences.

1. Modifications of this Convention which may be deemed useful or necessary improvements may at any time be proposed by any Contracting Goverment to the Government ot the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and such proposals shall be communicated by the latter to all the other Contracting Governments, and if any such modifications are accepted by all the Contracting Governments (including Governments which have deposited ratifications or accessions which have not yet become effective) this Convention shall be modified accordingly

2. Διασκέψεις ἐπὶ τῷ σκοπῷ ἀναθεωρήσεως τῆς Συμβάσεως ταύτης θὰ συγκαλοῦνται εἰς χρόνους καὶ τόπους καθοριζομένους ὑπὸ τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν.

Πρὸς τὸν αὐτὸν σκοπὸν θὰ συγκληθῇ μία διάσκεψις ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρεττανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας ὁποτεδήποτε, μετὰ παρέλευσιν πάντως πενταετίας ἀπὸ τῆς ἰσχύος τῆς Συμβάσεως ταύτης ἐὰν ἐκφράσῃ τὴν πρὸς τοῦτο ἐπιθυμίαν τὸ ἓν τρίτον τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ V.

Τελικαὶ διατάξεις.

Ἄρθρον 21.

Ἐφαρμογὴ εἰς Ἀκοικιακὰ Κράτη.

1. Μία συμβαλλομένη Κυβέρνησις, δύναται κατὰ τὸν χρόνον τῆς ὑπογραφῆς, ἐπικυρώσεως, προσχωρήσεως ἢ κατόπιν, νὰ δηλώσῃ δι' ἐγγράφου δηλώσεως ἀπευθυνομένης πρὸς τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρεττανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας, τὴν ἐπιθυμίαν της ὅπως ἡ Σύμβασις αὕτη ἐφαρμοσθῇ καὶ εἰς ὅλας ἢ μερικὰς τῶν ἀποικιῶν, ὑπερποντίων χωρῶν, προτεκτοράτων ἢ χωρῶν ὑπὸ ἐπικυριαρχίαν ἢ ἐντολήν, αὐτῆς. Ἡ Σύμβασις αὕτη θὰ ἐφαρμοσθῇ εἰς ὅλας τὰς ἐν τῇ δηλώσει κατονομαζομένας χώρας δύο μῆνας μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς λήψεως τῆς δηλώσεως, παραλειπομένης ὅμως τῆς δηλώσεως ἡ Σύμβασις αὕτη δὲν θὰ ἐφαρμόζεται εἰς τοιαύτας χώρας.

2. Μία συμβαλλομένη Κυβέρνησις δύναται ὁποτεδήποτε νὰ ἐκφράσῃ δι' ἐγγράφου δηλώσεως ἀπευθυνομένης πρὸς τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρεττανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας, τὴν ἐπιθυμίαν ὅπως ἡ Σύμβασις αὕτη παύσῃ ἐφαρμοζομένη εἰς ὅλας ἢ μερικὰς τῶν ἀποικιῶν, ὑπερποντίων χωρῶν, προτεκτοράτων ἢ χωρῶν ὑπὸ ἐπικυριαρχίαν ἢ ἐντολὴν αὐτῆς, εἰς τὰς ὁποίας ἡ Σύμβασις αὕτη θὰ εἶχεν, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς προηγουμένης παραγράφου, ἐφαρμοσθῇ διὰ μίαν περίοδον οὐχὶ μικροτέραν τῶν πέντε ἐτῶν. Εἰς τοιαύτην περίπτωσιν ἡ Σύμβασις θὰ παύσῃ ἐφαρμοζομένη δώδεκα μῆνας μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς λήψεως τῆς δηλώσεως ταύτης ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρεττανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας, δι' ὅλας τὰς ἐν τῇ δηλώσει ἀναφερομένας χώρας.

3. Ἡ Κυβέρνησις τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρεττανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας, θὰ εἰδοποιῇ ὅλας τὰς ἄλλας συμβαλλομένας Κυβερνήσεις περὶ τῆς συμφώνως ταῖς διατάξεσι τῆς παραγράφου 1 τοῦ ἄρθρου τούτου ἐφαρμογῆς τῆς Συμβάσεως ταύτης, εἰς ἀποικίαν, ὑπερπόντιον χώραν, προτεκτοράτον ἢ χώραν ὑπὸ ἐπικυριαρχίαν ἢ ἐντολήν, ὡς καὶ περὶ τῆς συμφώνως ταῖς διατάξεσι τῆς παραγράφου 2, λήξεως τοιαύτης ἐφαρμογῆς, ἀναφέρουσα εἰς ἑκάστην περίπτωσιν τὴν ἡμερομηνίαν ἀπὸ τῆς ὁποίας ἡ Σύμβασις αὕτη ἤρξατο ἢ θὰ παύσῃ ἐφαρμοζομένη

Ἄρθρον 22.

Ἐπίσημα κείμενα—Ἐπικύρωσις.

Ἡ Σύμβασις αὕτη, τῆς ὁποίας ἀμφότερα τὰ κείμενα Ἀγγλικὸν καὶ Γαλλικὸν ἔσονται ἐπίσημα θὰ ἐπικυρωθῇ.

Τὰ ἔγγραφα ἐπικυρώσεως θὰ κατατεθῶσιν εἰς τὰ ἀρχεῖα τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρεττανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας, ἥτις θέλει κοινοποιήσῃ εἰς ὅλας τὰς ἄλλας ὑπογραψάσας, ἢ προσχωρούσας Κυβερνήσεις ὅλας τὰς κατατεθείσας ἐπικυρώσεις καὶ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς καταθέσεώς των.

Ἄρθρον 23.

Προσχώρησις.

Θὰ ἐπιτρέπηται εἰς τὴν Κυβέρνησιν (εἴτε τὴν Κυβέρνησιν μιᾶς χώρας κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρου 21) ἐν ὀνόματι τῆς ὁποίας δὲν ἐχει ὑπογραφῇ ἡ Σύμβασις αὕτη, νὰ προσχωρήσῃ εἰς ταύτην ὁποτεδήποτε μετὰ τὴν ἔναρξιν τῆς ἰσχύος τῆς Συμβάσεως. Προσχωρήσεις θὰ γίνωνται μέσῳ ἐγγράφων δηλώσεων ἀπευθυνομένων πρὸς τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μ. Βρεττανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας καὶ θὰ λαμβάνωσι ἰσχὺν τρεῖς μῆνας μετὰ τὴν λῆψιν των.

Ἡ Κυβέρνησις τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρεττανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας θὰ εἰδοποιῇ ὅλας τὰς ὑπογραφούσας καὶ προσχωρούσας κυβερνήσεις, περὶ τῶν ληφθεισῶν προσχωρήσεων καὶ τῆς ἡμερομηνίας τῆς λήψεώς των.

Ἄρθρον 24.

Ἡμερομηνία ἐνάρξεως ἰσχύος.

Ἡ Σύμβασις αὕτη ἄρχεται ἰσχύουσα κατὰ τὴν 1ην Ἰουλίου 1932 μεταξὺ τῶν Κυβερνήσεων αἵτινες κατέθεσαν τὴν ἐπικύρωσίν των κατὰ τὴν ἡμερομηνίαν ταύτην, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι κατετέθησαν τοὐλάχιστον πέντε ἐπικυρώσεις παρὰ τῇ Κυβερνήσει τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μ. Βρεττανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας.

Μὴ κατατεθεισῶν πέντε ἐπικυρώσεων κατὰ τὴν ἡμερομηνίαν ταύτην, ἡ Σύμβασις αὕτη ἄρχεται ἰσχύουσα τρεῖς μῆνας μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς καταθέσεως τῆς πέμπτης ἐπικυρώσεως. Ἐπικυρώσεις κατατεθεῖσαι μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν ἐνάρξεως ἰσχύος τῆς Συμβάσεως ταύτης, θὰ λαμβάνωσιν ἰσχὺν τρεῖς μῆνας μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς καταθέσεώς των.

Ἄρθρον 25.

Καταγγελία.

Ἡ Σύμβασις αὕτη δύναται νὰ καταγγελθῇ ἐξ ὀνόματος μιᾶς Συμβαλλομένης Κυβερνήσεως ὁποτεδήποτε μετὰ πάροδον πέντε ἐτῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας καθ' ἣν ἡ Σύμβασις ἄρχεται ἰσχύουσα διὰ τὴν ἐν λόγῳ Κυβέρνησιν. Καταγγελία γίνεται δι' ἐγγράφου δηλώσεως ἀπευθυνομένης πρὸς τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μ. Βρεττανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας, ἥτις θὰ κοινοποιήσῃ εἰς ὅλας τὰς συμβαλλομένας Κυβερνήσεις ὅλας τὰς ληφθείσας καταγγελίας καὶ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς λήψεώς των.

Μία καταγγελία θὰ λαμβάνῃ ἰσχὺν δώδεκα μῆνας μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν καθ' ἣν ἐλήφθη ἡ ἐπ' αὐτῆς δήλωσις ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μ. Βρεττανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας.

Εἰς πίστωσιν τούτων, οἱ πληρεξούσιοι ὑπέγραψαν ὡς κατωτέρω.

Ἐγένετο ἐν Λονδίνῳ σήμερον τὴν 5ην Ἰουλίου 1930 εἰς ἁπλοῦν ὅπερ θὰ παραμείνῃ κατατεθειμένον εἰς τὰ Ἀρχεῖα τοῦ Κράτους τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρεττανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας, ἥτις θὰ διαβιβάσῃ κεκυρωμένα ἀκριβῆ ἀντίγραφα αὐτοῦ εἰς ὅλας τὰς ὑπογραψάσας Κυβερνήσεις.

Ὑπογραφαί

GUSTAV KOENIGS
WALTER LAAS
KARL STURM
H. P. CAYLEY
V. C. DUFFY
R. GRIMARD
A. JOHNSTON
OSCAR BUNSTER
GUILLERMO PATTERSON
EMIL KROGH
AAGE H. LARSEN
H. P. HAGELBERG
OCTAVIANO M. BARCA

2. Conferences for the purpose of revising this Convention shall be held at such times and places as may be agreed upon by the Contracting Governments

A Conference for this purpose shall be convoked by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland whenever, after this Convention has been in force for five years, one-third of the Contracting Governments express a desire to that effect.

CHAPTER V.—FINAL PROVISIONS.

Article 21.

Application to Colonies.

1. A Contrancting Government may, at the time of signature, ratification, accession or thereafter, by a notification in writing addressed to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, declare its desire that this Convention shall apply to all or any of its Colonies, overseas territories, protectorates or territories under suzerainty or mandate, and this Convention shall apply to all the territories named in such notification, two months after the date of the receipt thereof, but, failing such notification, this Convention will not apply to any such territories.

2. A Contracting Government may at any time by a notification in writing addressed to the Goverment of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland express its desire that this Convention shall cease to apply to all or any of its colonies, overseas territories, protectorates or territories under suzerainty or mandate to which this Convention shall have, under the provisions of the preceding paragraph been applicable for a period of not less than five years, and in such case the Convention shall cease to apply twelve months after the date of the receipt of such notification by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to all territories mentioned therein.

3. The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland shall inform all the other Contracting Governments of the application of this Convention to any Colony, overseas territory, protectorate or territory under suzerainty or mandate under the provisions of paragraph 1 of this Article, and of the cessation of any such application under the provisions of paragraph 2, stating in each case the date from which this Convention has become or will cease to be applicable.

Article 22.

Authentic Texts.—Ratification.

This Convention, of which both the Englisch and French texts shall be authentic, shall be ratified.

The instruments of ratification shall be deposited in the archives of the Covernment of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, which will notify all the other signatory or acceding Governments of all ratifications deposited and the date of their deposit.

Article 23.

Accession

A Government (other than the Government of a tirritory to which Article 21 applies) on behalf of which this Convention has non been signed shall be allowed to accede thereto at any time after the Convention has come into force. Accessions shall be effected by means of notifications in writing addressed to the Government of the United Kingdom of Great and Northern Ireland, and shall take effect three months after their receipt.

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland shall inform all signatory and acceding Governments of all accessions received and of the date of their receipt.

Article 24.

Date of Coming in Force.

This Convention shall come into force of the 1st July, 1932, as between the Governements which have deposited their ratifications by that date, and provided that at least five ratification have been deposited with the Government of the United Kingdom of Great Brit tain and Norther Ireland. Should five ratifications not have been deposited by that date, this Convention shall come into force three months after the date on which the fitfh ratification is deposited. Ratifications deposited after the date on which this Convention has come into force shall take effect three months after the date of their deposit.

Article 25.

Denunciation.

This Convention may be denounced on behalf of any Contracting Government at any time after the expiration of five years from the date on which the Convention comes into force in so far as that Government is concerned. Denunciation shall be effected by a notification in writing addressed to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, which will notify all the other contracting Governments of all denunciations received and of the date of their receipt.

A denuncation shall take effect twelve months after the date on which notification thereof is received by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland.

In faith whereof. the Plenipotentiaries have signed hereafter.

Done at London this fifth day of July, 1930, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Nortern Ireland, which shall transmit certified true copies thereof to all signatory Governments.

(L.S.) GUSTAV KOENIGS.
WALTER LAAS.
KARL STURM.
H. P. CAYLEY.
V. C. DUFFY.
R. GRIMARD.
A. JOHNSTON.
OSCAR BUNSTER.
GUILLERMO PATTERSON.
EMIL KROGH.
AAGE H. LARSEN.
H. P. HAGELBERG.
OCTAVIANO M. BARCA.

SEAN DULCHAONTIGH
T. J. HEGARTY
HERBERT B. WALKER
DAVID ARNOTT
LAURENS PRIOR
HOWARD C. TOWLE
ALBERT F. PILLSBURY
ROBERT F. HAND
JAS. KENNEDY
H. W. WARLEY
JOHN, G. TAWRESEY
E. PALMSTIERNA
E. EGGERT
A. H. SAASTAMOINEN
B. BRANDT
JEAN MARIE
A. de BERLHE
H. F. OLIVER
F. W. BATE
ALFRED J. DANIEL
JOHN T. EDWARDS
ERNEST W. GLOVER
NORMAN HILL
C. HIPWOOD
J. FOSTER KING
J. MONTGOMERIE
CHARLES J. O. SANDERS
W. R. SPENCE
A. SPENCER
N. G. LELY
G. L. CORBETT
NOWROJEE DADABHOY ALLBLESS
KAVAS OOKERJEE
J. S. PAGE
EMIL KROGH
AAGE H. LARSEN
H. P. HAGELBERG
GIULIO INGIANNI
GIUSEPPE CANTU
S. NAKAYAMA
S. IWAI
A. OZOLS
G. LUDERS de NEGRI
E. BRYN
J. SCHÖNHEYDER
THOMAS M. WILFORD
C. HOLDSWORTH
C. FOCK
A. van DRIEL
JOH. BRAUTIGAM
LANGELER
J. R. WIERDSMA
M. D. FAURA
A. POKLEWSKI-KOZIELL
B. BAGNIEWSKI
THOMAZ RIBEIRO da MELLO
CARLOS THEODORO da COSTA
D. BOGOMOLOFF
S. HORACIO CARISIMO
T. C. GIANNINI

ΤΕΛΙΚΟΝ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΝ

Κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς ὑπογραφῆς τῆς διεθνοῦς Συμβάσεως γραμμῆς φορτώσεως περατωθείσης τὴν ἡμέραν ταύτην, οἱ κάτωθι ὑπογεγραμμένοι πληρεξούσιοι συνεφώνησαν τὰ ἀκόλουθα :

I

Πλοῖα ἐκτελοῦντα ἀποκλειστικῶς πλόας ἐντὸς τῶν μεγάλων Λιμνῶν τῆς Βορείου Ἀμερικῆς καὶ πλοῖα ἀπασχολούμενα εἰς ἄλλα μεσόγεια ὕδατα θεωροῦνται ὡς ἐκτὸς τοῦ πεδίου ἐφαρμογῆς τῆς Συμβάσεως.

II

Ἡ Σύμβασις αὕτη δὲν ἐφαρμόζεται εἰς ὑπάρχοντα πλοῖα τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ τῆς Γαλλίας, τύπου Lumber schooner κινούμενα ὑπὸ μηχανικῆς δυνάμεως, μετὰ ἢ ἄνευ ἱστίων, ἢ καὶ ὑπὸ ἱστίων μόνον.

III

Ἡ Κυβέρνησις τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μ. Βρεττανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας θὰ συγκαλέσῃ συνδιάσκεψιν τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν τὰ ὁποῖα κέκτηνται δεξαμενόπλοια, κατ' αἴτησιν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς, ὁποτεδήποτε ἐντὸς τῆς ἐν τῷ ἄρθρῳ 20 μνημονευομένης πενταετοῦς περιόδου, πρὸς τὸν σκοπὸν συζητήσεως θεμάτων ἀναφερομένων εἰς τὸ ὕψος ἐξάλων τῶν δεξαμενοπλοίων.

Αἱ συμβαλλόμεναι Κυβερνήσεις δὲν θέλουσι ἐγείρει ἀντίρρησίν τινα ὡς πρὸς τὰς εἰς τὴν σύμβασιν ταύτην ἐπενεχθησομένας κατὰ τὴν ἐν λόγῳ συνδιάσκεψιν μεταβολὰς εἰς τὰς περὶ γραμμῆς φορτώσεως τῶν δεξαμενοπλοίων περιεχομένας διατάξεις, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅμως ὅτι τὰ ἐν αὐτῇ προκύψοντα συμπεράσματα θὰ ἀνακοινωθῶσιν ἀμέσως εἰς τὰς ὑπογραφούσας τὴν παροῦσαν σύμβασιν Κυβερνήσεις, καὶ ὅτι δὲν θὰ ἔχῃ ληφθῇ ἀντίρρησις παρὰ τῇ Κυβερνήσει τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρεττανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας ἐντὸς ἓξ μηνῶν ἀπὸ τῆς ἀποστολῆς τῆς τοιαύτης ἀνακοινώσεως.

Πρὸς πίστωσιν τούτων οἱ πληρεξούσιοι συνέταξαν τὸ τελικὸν τοῦτο πρωτόκολλον, τὸ ὁποῖον θέλει ἔχει τὴν αὐτὴν ἰσχὺν καὶ τὸ αὐτὸ κῦρος, ὡς ἐὰν αἱ διατάξεις αὐτοῦ κατεχωροῦντο εἰς τὸ κείμενον τῆς Συμβάσεως, εἰς τὴν ὁποίαν τοῦτο ἀνήκει.

Ἐγένετο ἐν Λονδίνῳ σήμερον τὴν 5 Ἰουλίου 1930, εἰς ἁπλοῦν, ὅπερ θὰ κατατεθῇ εἰς τὰ ἀρχεῖα τοῦ Κράτους τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μ. Βρεττανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας, ἥτις θὰ διαβιβάσῃ κεκυρωμένα ἀκριβῆ ἀντίγραφα αὐτοῦ εἰς ὅλας τὰς ὑπογραφούσας Κυβερνήσεις.

Ὑπογραφαί

GUSTAV KOENIGS
WALTER LAAS
KARL STURM
H. P. CAYLEY
V. C. DUFFY
R. GRIMARD
A. JOHNSTON
OSCAR BUNSTER
GUILLERMO PATTERSON
EMIL KROGH
AAGE H. LARSEN
H. P. HAGELBERG
OCTAVIANO M. BARCA
SEAN DULCHAONTIGH
T. J. HEGARTY
HERBERT B. WALKER
DAVID ARNOTT

SEAN DULCHAONTIGH.
T. J. HEGARTY.
HERBERT B. WALKER.
DAVID ARNOTT.
LAURENS PRIOR.
HOWARD C. TOWLE.
ALBERT F. PILLSBURY.
ROBERT F. HAND.
JAS. KENNEDY.
H. W. WARLEY.
JOHN G. TAWRESEY.
E. PALMSTIERNA.
E. EGGERT.
A. H. SAASTAMOINEN.
B. BRANDT.
JEAN MARIE.
A. de BERLHE.
H. F. OLIVER.
F. W. BATE.
ALFRED J. DANIEL.
JOHN T. EDWARDS.
ERNEST W. GLOVER.
NORMAN HILL.
C. HIPWOOD.
J. FOSTER KING.
J. MONTGOMERIE.
CHARLES J. O. SANDERS.
W. R. SPENCE.
A. SPENCER.
N. G. LELY
G. L. CORBETT.
NOWROJEE DADABHOY ALLBLESS.
KAVAS OOKERJEE.
J. S. PAGE.
EMIL KROGH.
AAGE H. LARSEN.
H. P. HAGELBERG.
GIULIO INGIANNI.
GIUSEPPE CANTU.
S. NAKAYAMA.
S. IWAI.
A. OZOLS.
G. LUDERS de NEGRI.
E. BRYN.
J. SCHONHEYDER.
THOMAS M. WILFORD.
C. HOLDSWORTH.
C. FOCK.
A. van DRIEL.
JOH. BRAUTIGAM.
LANGELER.
J. R. WIERDSMA.
M. D. FAURA.
A. POKLEWSKI-KOZIELL.
B. BAGNIEWSKI.
THOMAZ RIBEIRO de MELLO.
CARLOS THEODORO da COSTA.
D. BOGOMOLOFF.
S. HORACIO CARISIMO.
T. C. GIANNINI.

FINAL PROTOCOL.

At the moment of signing the International Load Line Convention concluded this day, the under-mentioned Plenipotentiaries have agreed on the following :-

I.

Ships engaged solely on voyages on the Great Lakes of North America and ships engaged in other inland waters are to be regarded as outside the scope of the Convention.

II.

This Convention is not applied to the existing ships of the United States of America and of France of the lumber schooner type propelled by power, with or without sails, or by sails alone.

III.

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland shall convoke a Conference of the Contracting Governments of the countries to which tankers belong, upon request of the United States of America, at any time within the five-year period mentioned in Article 20, for the purpose of discussing matters relating to tanker freeboard.

The Contracting Governments will not raise any objection to the provisions contained in this Convention in regard to tanker load line being altered as may be determined at such Conference, provided that the conclusions then reached are communicated forthwith to the Governments signatory to the present Convention and that no objection is received by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland within six months of the despatch of such communication.

In Witness whereof the Plenipotentiaries have drawn up this Final Protocol which shall have the same force and the same validity as if the provisions thereof had been inserted in the text of the Convention to which it belongs.

Done at London this fifth day of July, 1930, in a single copy which shall be deposited in the archives of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, which shall transmit certified true copies thereof to all signatory Governments

(L.S.) GUSTAV KOENIGS.
WALTER LAAS.
KARL STURM.
H. P. CAYLEY.
V. C. DUFFY.
R. GRIMARD.
A. JOHNSTON.
OSCAR BUNSTER.
GUILLERMO PATTERSON.
EMIL KROGH.
AAGE H. LARSEN.
H. P. HAGELBERG.
OCTAVIANO M. BARCA.

LAURENS PRIOR
HOWARD C. TOWLE
ALBERT F. PILLSBURY
ROBERT F. HAND
JAS. KENNEDY
H. W. WARLEY
JOHN, G. TAWRESEY
E. PALMSTIERNA
E. EGGERT
A. H. SAASTAMOINEN
B. BRANDT
JEAN MARIE
A. de BERLHE
H. F. OLIVER
F. W. BATE
ALFRED J. DANIEL
JOHN T. EDWARDS
ERNEST W. GLOVER
NORMAN HILL
C. HIPWOOD
J. FOSTER KING
J. MONTGOMERIE
CHARLES J. O. SANDERS
W. R. SPENCE
A. SPENCER
Ν. Γ. ΛΕΛΗΣ
G. L. CORBETT
NOWROJEE DADABHOY ALLBLESS
KAVAS OOKERJEE
J. S. PAGE
EMIL KROGH
AAGE H. LARSEN
H. P. HAGELBERG
GIULIO INGIANNI
GIUSEPPE CANTU
S. NAKAYAMA
S. IWAI
A. OZOLS
G. LUDERS de NEGRI
E. BRYN
J. SCHÖNHEYDER
THOMAS M. WILFORD
C. HOLDSWORTH
C. FOCK
A. van DRIEL
JOH. BRAUTIGAM
LANGELER
J. R. WIERDSMA
M. D. FAURA
A. POKLEWSKI – KOZIELL
B. BAGNIEWSKI
THOMAZ RIBEIRO da MELLO
CARLOS THEODORO da COSTA
D. BOGOMOLOFF
S. HORACIO CARISIMO
T. C. GIANNINI

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Κανόνες διὰ τὸν προσδιορισμὸν τῶν γραμμῶν ἀνωτάτης φορτώσεως ἐμπορικῶν πλοίων

ΜΕΡΟΣ Ι

Γενικὰ

Οἱ κανόνες κατ' ἀνάγκην προϋποθέτουσιν ὅτι ἡ φύσις καὶ ἡ στοιβασία τοῦ φορτίου, ἔρματος κ.τ.λ. εἶναι τοιαῦτα ὥστε νὰ ἐξασφαλίζεται εὐστάθεια διὰ τὸ πλοῖον.

Κανὼν 1.

Ὁρισμοὶ

Ἀ τ μ ό π λ ο ι ο ν : Ὁ ὅρος «ἀτμόπλοιον» περιλαμβάνει ὅλα τὰ πλοῖα τὰ ἔχοντα ἐπαρκῆ μέσα διὰ μηχανικὴν κίνησιν ἐξαιρέσει τῶν ἐχόντων ἐπαρκῆ ἱστιοφορίαν διὰ ναυσιπλοΐαν μὲ μόνα τὰ ἱστία.

Εἰς πλοῖον ἐφωδιασμένον μὲ μηχανικὰ μέσα κινήσεως καὶ μὲ ἱστιοφορίαν ἀνεπαρκῆ διὰ ναυσιπλοΐαν μὲ μόνα τὰ ἱστία δύναται νὰ προσδιορισθῇ γραμμὴ φορτώσεως συμφώνως πρὸς τὸ μέρος ΙΙΙ τῶν κανόνων τούτων. Εἰς Σλέπιον (lighter) μπάριζαν (barge) ἢ ἕτερον πλοῖον ἄνευ ἀνεξαρτήτων μέσων κινήσεως, ρυμουλκούμενον, θὰ προσδιορίζεται γραμμὴ φορτώσεως συμφώνως μὲ τὸ μέρος ΙΙΙ τῶν κανόνων τούτων.

Ἱ σ τ ι ο φ ό ρ ο ν : Ὁ ὅρος «ἱστιοφόρον» περιλαμβάνει ὅλα τὰ πλοῖα τὰ ἔχοντα ἐπαρκῆ ἱστιοφορίαν διὰ ναυσιπλοΐαν μὲ μόνα τὰ ἱστία, ἀνεξαρτήτως τοῦ ἐὰν εἶναι ἢ ὄχι ἐφωδιασμένα μὲ μηχανικὰ μέσα κινήσεως.

Π λ ο ῖ ο ν ἄ ν ε υ ὑ π ε ρ κ α τ α σ κ ε υ α σ μ ά τ ω ν : (Flush deck ship) Πλοῖον ἄνευ ὑπερκατασκευασμάτων εἶναι τὸ μὴ ἔχον ὑπερκατασκευάσματα ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων.

Ὑ π ε ρ κ α τ α σ κ ε ύ α σ μ α : Ὑπερκατασκεύασμα εἶναι ἐστεγασμένη κατασκευὴ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων ἐκτεινομένη ἀπὸ πλευρᾶς εἰς πλευρὰν τοῦ πλοίου. Μερικῶς ἀνυψωμένον κατάστρωμα (raised quarter deck) θεωρεῖται ὡς ὑπερκατασκεύασμα.

Ὕ ψ ο ς ἐ ξ ά λ ω ν : Τὸ προσδιοριζόμενον ὕψος ἐξάλων εἶναι, ἡ εἰς τὴν πλευρὰν καὶ τὸ μέσον τοῦ πλοίου κατακορύφως πρὸς τὰ κάτω μετρουμένη ἀπόστασις ἀπὸ τῆς ἄνω ἀκμῆς τῆς γραμμῆς τοῦ καταστρώματος μέχρι τῆς ἄνω ἀκμῆς τῆς γραμμῆς φορτώσεως.

Κ α τ ά σ τ ρ ω μ α ἐ ξ ά λ ω ν : Τὸ κατάστρωμα ἐξάλων εἶναι τὸ κατάστρωμα ἀπὸ τοῦ ὁποίου μετρεῖται τὸ ὕψος τῶν ἐξάλων καὶ εἶναι τὸ ἀνώτατον πλῆρες κατάστρωμα τὸ ἔχον μόνιμα μέσα κλεισίματος ὅλων τῶν ἐπὶ τῶν ἐκτεθειμένων μερῶν τοῦ καταστρώματος ἀνοιγμάτων, συμφώνως πρὸς τοὺς Κανόνας 8 ἕως 16. Εἶναι τὸ ἀνώτατον κατάστρωμα εἰς τὰ ἄνευ ὑπερκατασκευασμάτων (Flush deck). καὶ εἰς τὰ μετὰ μεμονωμένων ὑπερκατασκευασμάτων πλοῖα·

Εἰς πλοῖα ἔχοντα καταστρώματα ἐξάλων διακοπτόμενα ἐντὸς ὑπερκατασκευασμάτων, ἅτινα εἶναι ἀνοικτὰ ἢ ἅτινα δὲν εἶναι ἐφωδιασμένα μὲ μέσα κλεισίματος τῆς κλάσεως Ι, ὡς κατάστρωμα ἐξάλων λαμβάνεται ἡ κατωτάτη γραμμὴ τοῦ καταστρώματος τοῦ κειμένου κάτωθεν τοῦ καταστρώματος ὑπερκατασκευασμάτων.

Τ ὸ μ έ σ ο ν τ ο ῦ π λ ο ί ο υ : Τὸ μέσον τοῦ πλοίου εἶναι τὸ μέσον τοῦ κατὰ τὸν κανόνα 32 ὁριζομένου μήκους τῆς ἰσάλου γραμμῆς φορτώσεως θέρους.

Κ α ν ὼ ν 2

Γραμμὴ καταστρώματος

Ἡ γραμμὴ καταστρώματος εἶναι μία ὁριζοντία γραμμὴ μήκους 300 χιλιοστομέτρων καὶ πλάτους 25 χιλιοστομέτρων. Θὰ χαράσσεται εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου εἰς ἑκάστην πλευρὰν αὐτοῦ καὶ ἡ ἀνωτάτη αὐτῆς ἀκμὴ θὰ διέρχεται διὰ τοῦ σημείου ἔνθα ἡ πρὸς τὰ ἔξω προέκτασις τῆς ἀνωτάτης ἐπιφανείας τοῦ καταστρώματος ἐξάλων τέμνει τὴν ἐξωτερικὴν ἐπιφάνειαν τοῦ περιβλήματος (Βλέπε σχῆμα 1).

Ἔνθα τὸ κατάστρωμα εἶναι ἐν μέρει ἐπιστρωμένον εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου, ἡ ἀνωτάτη ἀκμὴ τῆς γραμμῆς καταστρώματος θὰ διέρχεται διὰ τοῦ σημείου ἔνθα ἡ πρὸς τὰ ἔξω προέκτασις τῆς ἀνωτάτης ἐπιφανείας τῆς πραγματικῆς ἐπιστρώσεως εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου, τέμνει τὴν ἐξωτερικὴν ἐπιφάνειαν τοῦ περιβλήματος.

SEAN DULCHAONTIGH.
T. J. HEGARTY.
HERBERT B. WALKER.
DAVID ARNOTT.
LAURENS PRIOR.
HOWARD C. TOWLE.
ALBERT F. PILLSBURY.
ROBERT F. HAND.
JAS. KENNEDY.
H. W. WARLEY.
JOHN G. TAWRESEY.
E. PALMSTIERNA.
E. EGGERT.
A. H. SAASTAMOINEN.
B. BRANDT.
JEAN MARIE.
A. de BERLHE.
H. F. OLIVER.
F. W. BATE.
ALFRED J. DANIEL.
JOHN T. EDWARDS.
ERNEST W. GLOVER.
NORMAN HILL.
C. HIPWOOD.
J. FOSTER KING.
J. MONTGOMERIE.
CHARLES J. O. SANDERS.
W. R. SPENCE.
A. SPENCER.
N. G. LELY
G. L. CORBETT.
NOWROJEE DADABHOY ALLBLESS.
KAVAS OOKERJEE.
J. S. PAGE.
EMIL KROGH.
AAGE H. LARSEN.
H. P. HAGELBERG.
GIULIO INGIANNI.
GIUSEPPE CANTU.
S. NAKAYAMA.
S. IWAI.
A. OZOLS.
G. LUDERS de NEGRI.
E. BRYN.
J. SCHONHEYDER.
THOMAS M. WILFORD.
C. HOLDSWORTH.
C. FOCK.
A. van DRIEL.
JOH. BRAUTIGAM.
LANGELER.
J. R. WIERDSMA.
M. D. FAURA.
A. POKLEWSKI-KOZIELL.
B. BAGNIEWSKI.
THOMAZ RIBEIRO de MELLO.
CARLOS THEODORO da COSTA.
D. BOGOMOLOFF.
S. HORACIO CARISIMO.
T. C. GIANNINI

ANNEX I.

Rules for determining Maximum Load Lines of Merchant Ships.

Part. I. General.

The Rules neccessarily assume that the nature and towage of the cargo, ballast &c., are such as to secure sufficient stabillity for the ship.

Rule I.—Definitions.

Steamer.—The term «steamer» includes all ships having sufficient means for mechanical propulsion, except where provided with sufficient sail area for navigation under sails alone.

A shipfitted with mechanical means of propulsion and with sail area insufficient for navigation under sails alone may be assigned a load line under Part III of these Rules.

A lighter, barge or other ship without independent means of propulsion, when towed, is to be assigned a load line under Part III of these Rules.

Sailing Ship.—The term »sailing ship» includes all ships provided with sufficient sail area for navigation under sails alone, whether or not fitted with mechanical means of propulsion.

Flush Deck Ship.—A flush deck ship is one which has no superstructure on the freeboard deck.

Superstructure.—A superstructure is a decked structure on the freeboard deck extending from side to side of the ship. A raised quarter deck is considered a superstructure.

Freeboard.—The freeboard assigned is the distance measured vertically downwards at the side of the ship amidships from the upper edge of the deck line to the upper edge of the load line mark.

Freeboard Deck.—The freeboard deck is the deck from which the freeboard is measured, and is the uppermost complete deck having permanent meansof closing all openings in weather portion of the deck in accordance with Rules VIII to XVI. It is the upper deck in flush deck ships and ships with detached superstructures.

In ships having discontinuous freeboard decks within superstructures which are not intact, or which are not fitted with Class 1 closing appliances, the lowest line of the deck below the superstructure deck is taken as the freeboard deck.

Amidships.—Amidships is the middle of the length of the summer load water-line, as defined in Rule XXXII

Rule II.—Deck Line.

The deck line is a horizontal line twelve inches in length and one inch in breadth. It is to be marked amidships on each side of the ship, and its upper edge is to pass through the point where the continuation outwards of the upper surface of the freeboard deck intersects the outer surface of the shell. (See figure I.) Where the deck is partly sheathed amidships, the upper edge of the deck line is to pass through the point where the continuation outwards of the upper surface of the actual sheathing at amidships intersects the outer surface of the shell.

Κανὼν 3.

Δίσκος γραμμῆς φορτώσεως

Ὁ Δίσκος γραμμῆς φορτώσεως εἶναι διαμέτρου 300 χιλιοστομέτρων, καὶ τέμνεται ὑπὸ μιᾶς ὁριζοντίας γραμμῆς μήκους 460 χιλιοστομέτρων καὶ πλάτους 25 χιλιοστομέτρων, ἡ ἀνωτέρα ἀκμὴ τῆς ὁποίας διέρχεται διὰ τοῦ κέντρου τοῦ δίσκου. Ὁ δίσκος θὰ χαράσσεται εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου κάτωθεν τῆς γραμμῆς καταστρώματος.

Κανὼν 4.

Χρησιμοποιούμεναι γραμμαὶ ἐν συνδυασμῷ μὲ τὸν δίσκον

Αἱ γραμμαὶ αἱ δεικνύουσαι τὴν μεγίστην γραμμὴν φορτώσεως εἰς διαφόρους περιπτώσεις καὶ διὰ διαφόρους ἐποχὰς (βλέπε παράρτημα ΙΙ) θὰ εἶναι ὁριζόντιοι γραμμαί, μήκους 250 καὶ πλάτους 25 χιλιοστομέτρων αἵτινες ἐκτείνονται ἀπό, καὶ εἶναι κάθετοι ἐπί, μιᾶς κατακορύφου γραμμῆς κεχαραγμένης εἰς ἀπόστασιν 540 χιλιοστομέτρων πρὸ πρώραν ἀπὸ τοῦ κέντρου τοῦ δίσκου (βλέπε σχῆμα 1).

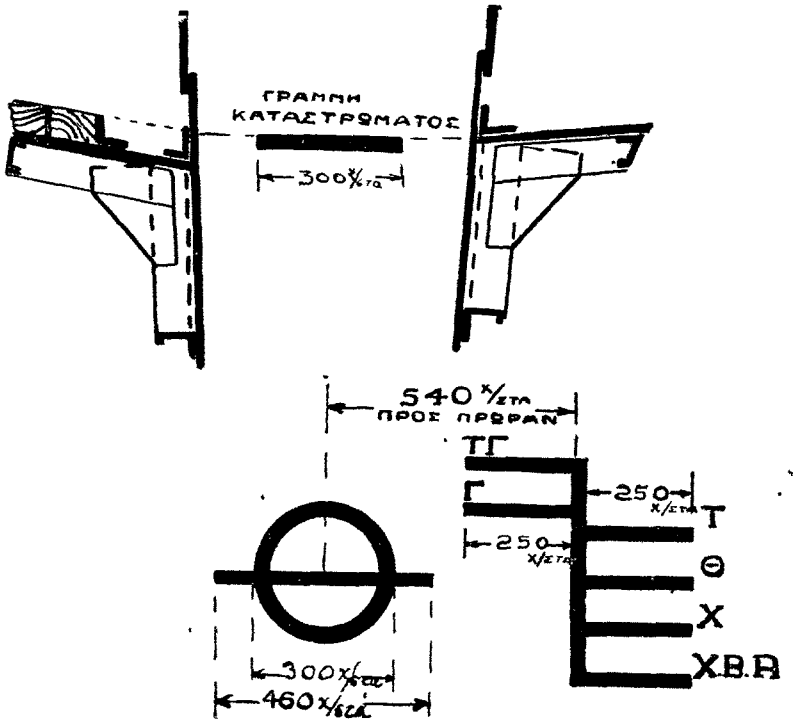
Αἱ χρησιμοποιούμεναι γραμμαὶ εἶναι αἱ ἀκόλουθοι :

Γραμμὴ φορτώσεως θέρους. Ἡ γραμμὴ φορτώσεως θέρους δείκνυται ὑπὸ τῆς ἀνωτέρας ἀκμῆς τῆς γραμμῆς ἥτις διέρχεται διὰ τοῦ κέντρου τοῦ δίσκου καὶ σημειοῦται διὰ τοῦ γράμματος Θ.

Γραμμὴ φορτώσεως χειμῶνος. Ἡ γραμμὴ φορτώσεως χειμῶνος δείκνυται ὑπὸ τῆς ἀνωτέρας ἀκμῆς μιᾶς γραμμῆς σημειουμένης διὰ τοῦ γράμματος Χ.

Γραμμὴ φορτώσεως χειμῶνος Βορείου Ἀτλαντικοῦ. Ἡ γραμμὴ φορτώσεως χειμῶνος Βορείου Ἀτλαντικοῦ δείκνυται ὑπὸ τῆς ἀνωτέρας ἀκμῆς μιᾶς γραμμῆς σημειουμένης διὰ τῶν γραμμάτων Χ.Β.Α.

Τροπικὴ γραμμὴ φορτώσεως. Ἡ τροπικὴ γραμμὴ φορτώσεως δείκνυται ὑπὸ τῆς ἀνωτέρας ἀκμῆς μιᾶς γραμμῆς σημειουμένης διὰ τοῦ γράμματος Τ.



Σχῆμα 1

Γραμμὴ φορτώσεως εἰς γλυκὺ ὕδωρ. Ἡ γραμμὴ φορτώσεως εἰς γλυκὺ ὕδωρ κατὰ τὸ θέρος, δείκνυται ὑπὸ τῆς ἀνωτέρας ἀκμῆς μιᾶς γραμμῆς σημειουμένης διὰ τοῦ γράμματος Γ. Ἡ διαφορὰ μεταξὺ τῆς γραμμῆς φορτώσεως εἰς γλυκὺ ὕδωρ κατὰ τὸ θέρος, καὶ τῆς γραμμῆς φορτώσεως θέρους, εἶναι τὸ ἐπιτρεπόμενον περιθώριον φορτώσεως εἰς γλυκὺ ὕδωρ καὶ ὡς πρὸς τὰς ἄλλας γραμμὰς φορτώσεως. Ἡ τροπικὴ γραμμὴ φορτώσεως εἰς γλυκὺ ὕδωρ δείκνυται ὑπὸ τῆς ἀνωτέρας ἀκμῆς μιᾶς γραμμῆς σημειουμένης διὰ τῶν γραμμάτων Τ. Γ. (*).

Κανὼν 5.

Σῆμα τῆς προσδιοριζούσης Ἀρχῆς.

Ἡ Ἀρχή, ὑπὸ τῆς ὁποίας προσδιωρίσθησαν αἱ γραμμαὶ φορτώσεως δύναται νὰ σημειωθῇ διὰ γραμμάτων διαστάσεων ὡς ἔγγιστα 115 χιλιοστομέτρων ὕψους καὶ 75 πλάτους, χαρασσομένων παραπλεύρως τοῦ δίσκου καὶ ἄνωθεν τῆς γραμμῆς τοῦ κέντρου.

Κανὼν 6.

Λεπτομέρειαι Χαράξεως.

Ὁ δίσκος, αἱ γραμμαὶ καὶ τὰ γράμματα θὰ χρωματίζωνται διὰ λευκοῦ ἢ κιτρίνου ἐπὶ σκοτεινοῦ ἢ διὰ μέλανος ἐπὶ ἀνοικτοῦ ἐδάφους. Ὁμοίως θὰ ἐντέμνωνται ἢ θὰ ἐγχαράσσωνται διὰ τερέτρου (κοπιδιάρονται) προσεκτικῶς εἰς τὰς πλευρὰς τῶν σιδηρῶν καὶ χαλυβδίνων πλοίων καὶ θὰ ἐντέμνωνται εἰς βάθος τοὐλάχιστον 3 χιλιοστομέτρων ἐπὶ τῶν ἐπηγκενίδων τοῦ περιβλήματος τῶν ξυλίνων σκαφῶν.

Τὰ ἀνωτέρω σήματα θὰ εἶναι ἐμφανῶς ὁρατὰ καὶ ἐν ἀνάγκῃ θὰ λαμβάνωνται ἰδιαίτερα πρὸς τοῦτο μέτρα.

(*) Ὅταν θαλασσοποροῦντι ἀτμόπλοια πλέωσιν εἰς ποταμοὺς ἢ μεσόγεια ὕδατα, ἐπιτρέπεται ὑπερφόρτωσις ἀνταποκρινομένη εἰς τὸ βάρος τοῦ καυσίμου κ.τ.λ. τὸ ἀπαιτούμενον διὰ τὴν κατανάλωσιν μεταξὺ τοῦ σημείου τῆς ἀναχωρήσεως καὶ τῆς

Rule III.—Load Line Disc.

The load line disc is twelve inches in diameter and is intersected by a horizontal line eighteen inches in length and one inch in breadth, the upper edge of which passes through the centre of the disc. The disc is to be marked amidships below the deck line.

Rule IV.—Lines to be used in connection with the Disc.

The lines which indicate the maximum load line in different circumstances and in different seasons (see Annex II) are to be horizontal lines, nine inches in length and one inch in breadth, which extend from, and are at right angles to, a vertical line marked 21 inches forward of the centre of the disc (see figure 1).

The following are the lines to be used :—

Summer Load Line.—The Summer load line is indicated by the upper edge of the line which passes through the centre of the disc and also by a line marked S.

Winter Load Line.—The Winter load line is indicated by the upper edge of a line marked W.

Winter North Atlantic Load Line.—The Winter North Atlantic load line is indicated by the upper edge of a line marked WNA.

Tropical Load Line.—The Tropical Load Line is indicated by the upper edge of a line marked T.

Fresh Water Load Lines.—The Fresh Water load line in Summer is indicated by the upper edge of a line marked F. 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. The Tropical Fresh Water load line is indicated by the upper edge of a line marked T.F.*

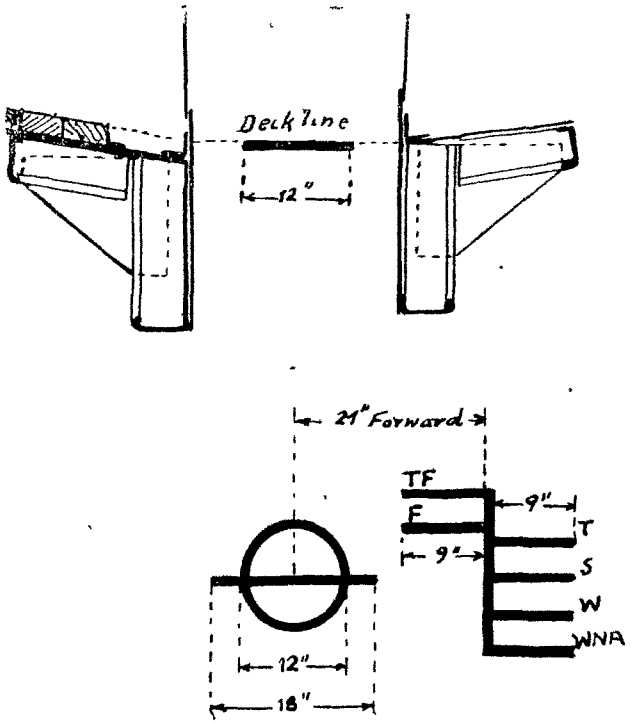


Figure 1.

Rule V.—Mark of Assigning Authority.

The Autority by whom the load lines are assigned may be indicated by letters measuring about 4 1)2 inches by 3 inches marked alongside the disc and above the centre line.

Rule VI.—Details of Marking

The disc, lines and letters are to be painted in white or yellow on a dark ground or in black on a light ground They are also to be carefully cut in or centre-punched on the sides of iron and steel ships, and on wood ships they are to be cut into the planking for at least one-eighth of an inch. The marks are to be plainly visible, and, if necessary, special arrangements are to be made for this purpose.

* Where sea-going steamers navigate a river or inland water, deeper loading is permitted corresponding to the weight of fuel required for consumption between the point of departure and the open sea.

Κανὼν 7.

Ἐπαλήθευσις τῆς σημάνσεως.

Τὸ πιστοποιητικὸν διεθνοῦς γραμμῆς φορτώσεως δὲν θὰ ἐκχωρῆται εἰς τὸ πλοῖον μέχρις ὅτου ἐπιθεωρητὴς τῆς προσδιοριζούσης Ἀρχῆς (ἐνεργῶν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 9 τῆς Συμβάσεως ταύτης) πιστοποιήσε-ὅτι ἡ σήμανσις ἐχαράχθη ἀκριβῶς καὶ νομίμως εἰς τὰς πλευρὰς τοῦ πλοίου.

ΜΕΡΟΣ ΙΙ

ΣΥΝΘΗΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΥ ΓΡΑΜΜΩΝ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ

Ὁ προσδιορισμὸς τῶν γραμμῶν φορτώσεως ἐνεργεῖται ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι τὸ πλοῖον εἶναι ἱκανῆς κατασκευῆς καὶ ὅτι προβλέπεται ἀποτελεσματικὴ προστασία τοῦ πλοίου καὶ τοῦ πληρώματος.

Οἱ κανόνες 8 ἕως 31 ἐφαρμόζονται εἰς πλοῖα διὰ τὰ ὁποῖα καθορίζεται τὸ ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων. Εἰς πλοῖα, εἰς τὰ ὁποῖα προσδιορίζεται ὕψος ἐξάλων μεῖζον τοῦ ἐλαχίστου, καὶ ἡ προστασία θὰ ἔχῃ ἀναλόγως τὴν αὐτὴν ἀποτελεσματικότητα.

Ἀνοίγματα ἐπὶ καταστρωμάτων ἐξάλων καὶ ἐπὶ καταστρωμάτων ὑπερκατασκευασμάτων.

Κανὼν 8.

Στόμια κύτους καὶ ἄλλα στόμια μὴ προστατευόμενα ὑπὸ ὑπερκατασκευασμάτων.

Ἡ κατασκευὴ καὶ τὰ ἐξαρτήματα στομίων κύτους ἢ ἑτέρων στομίων ἐπὶ τῶν ἐκτεθειμένων μερῶν τῶν καταστρωμάτων ἐξάλων καὶ τῶν καταστρωμάτων ὑπερκατασκευασμάτων, θὰ εἶναι τοὐλάχιστον ἰσοδύναμα πρὸς τὰ κανονικά, τὰ ὁριζόμενα εἰς τοὺς κανόνας 9 ἕως 16.

Κανὼν 9.

Τοιχώματα στομίων.

Τὸ ὕψος τῶν τοιχωμάτων τῶν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων στομίων θὰ εἶναι τοὐλάχιστον 610 χιλιοστόμετρα ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα. Τὸ ὕψος τοιχωμάτων ἐπὶ καταστρωμάτων ὑπερκατασκευάσματος θὰ εἶναι τοὐλάχιστον 610 χιλιοστόμετρα ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα, ὅταν ταῦτα κεῖνται ἐντὸς τοῦ 1/4 τοῦ μήκους τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς στείρας, καὶ τοὐλάχιστον 457 χιλιοστόμετρα ὅταν κεῖνται ἀλλαχοῦ.

Τὰ τοιχώματα θὰ εἶναι ἐκ χάλυβος, στερεῶς κατασκευασμένα καὶ ὁσάκις ἀπαιτεῖται νὰ εἶναι ὕψους 610 χιλιοστομέτρων, θὰ ἐφοδιάζωνται δι' ἰσχυρᾶς ὁριζοντίας ἐνδυναμώσεως, τοποθετουμένης οὐχὶ κατωτέρω τῶν 254 χιλιοστομέτρων ἀπὸ τῆς ἀνωτέρας ἀκμῆς τοῦ τοιχώματος, ὡς καὶ δι' ἰσχυρῶν ἀγκώνων ἢ στηριγμάτων μεταξὺ τῆς ἐνδυναμώσεως καὶ τοῦ καταστρώματος, τοποθετουμένων εἰς μεταξὺ των ἀποστάσεις μὴ ὑπερβαινούσας τὰ 3.05 μέτρα.

Αἱ ἀπαιτήσεις αὗται δύνανται νὰ τροποποιηθῶσιν, ὅταν τὰ ἀκραῖα τοιχώματα προφυλλάσσονται.

Κανὼν 10.

Καλύμματα στομίων.

Τὰ καλύμματα ἐκτεθειμένων στομίων θὰ εἶναι ἰσχυρὰ καὶ ὅταν εἶναι ξύλινα θὰ ἔχωσι τελικὸν πάχος τοὐλάχιστον 60 χιλιοστομέτρων δι' ἓν ἐλεύθερον μῆκος μὴ ὑπερβαῖνον τὰ 1.52 μέτρα. Τὸ πλᾶτος τῆς ἐπιφανείας ἐφ' ἧς θὰ στηρίζωνται τὰ καλύμματα ταῦτα τῶν στομίων, ἔσεται τοὐλάχιστον 63 χιλιοστόμετρα.

Κανὼν 11.

Μεσόζυγα καὶ διάζυγα στομίων.

Ὅταν ἐφαρμόζωνται ξύλινα καλύμματα κύτους, τὰ μεσόζυγα καὶ διάζυγα αὐτοῦ ἔσονται τῶν διαστάσεων, ὑλικοῦ καὶ ἀποστάσεως, ἅτινα δίδονται προκειμένου μὲν περὶ ὕψους τοιχώματος 610 χιλιοστομέτρων εἰς τὸν πίνακα 1 προκειμένου δὲ περὶ ὕψους τοιχώματος 457 χιλιοστομέτρων εἰς τὸν πίνακα 2.

Αἱ γωνίαι πλαισίου εἰς τὴν ἀνωτέραν ἀκμὴν τῶν ζυγῶν θὰ διήκουσι καθ' ὅλον τὸ μῆκος αὐτῶν. Ξύλινα διάζυγα θὰ φέρωσι εἰς τὰς ἐπιφανείας στηρίξεως αὐτῶν σιδηροῦν πέδιλον.

Rule VII.—Verification of Marks.

The International Load Line Certificate is not to be delivered to the ship until a surveyor of the Assigning Authority (acting under the provisions of Article 9 of this Convention) has certified that the marks are correctly and permanently indicated on the ship's sides.

Part II.—Conditions of Assignment of Load Lines.

The assignment of load lines is conditional upon the ship being structurally efficient and upon the provision of effective protection to ship and crew.

Rules VIII to XXXI apply to ships to which minimum freeboards are assigned. In ships to which greater freeboards than the minimum are assigned, the protection is to be relatively as effective.

Openings in Freeboard and Superstructure Decks.

Rule VIII.—Cargo and other Hartchways not protected by Superstructures.

The construction and fitting of cargo and other hatchways in exposed positions on freeboard and superstructure decks are to be at least equivalent to the standards laid down in Rules IX to XVI.

Rule IX.—Hatchway Coamings.

The height of hatchway coamings on freeboard qecks is to be at least 24 inches above the deck. The deight of coamings on superstructure decks is to be at least 24 inches above the deck if situated within a quarter of the ship's length from the stem, and at least 18 inches if situated elsewhere.

Coamings are to be of steel, are to be substantially, constructed and, where required to be 24 inches highr are to be fitted with an efficient horizontal stiffene placed not lower than 10 inches below the upper edge, and fitted with efficient brackets or stays from the stiffener to the deck, at intervals of not more than 10 feet. Where end coamings are protected, these requirements may be modified.

Rule X.—Hatchway Covers.

Covers to exposed hatchways are to be efficient, and where they are made of wood, the finished thickness is to be at least 2 3]8 inches in association with a span of not more than 5 feet. The width of each bearing surface for these hatchway covers is to be at least 2 1]2 inches.

Rule XI.—Hatchway Beams and Fore-and-Afters.

Where wood hatchway covers are fitted the hatchway beams and fore-and-afters are to be of the scantlings and spacing given in Table 1 where coamings 24 inches high are required, and as given in Table 2 where coamings 18 inches high are required. Angle bar mountinge on the upper edge are to extend continuously for the full length of each beam. Wood fore-and-afters are to bs steel shod at all bearing surfaces.

ΠΙΝΑΞ 1 (Τοιχώματα ὕψους 610 χιλιοστῶν)

Μεσόζυγα καὶ διάζυγα στομίων διὰ πλοῖα μήκους 61 μέτρων καὶ ἄνω (*)

Μεσόζυγα

Πλάτος τοῦ στομίου	Πλαίσιον	ΜΕΣΟΖΥΓΑ ΜΕΤΑ ΔΙΑΖΥΓΩΝ 'Απόστασις ἀπὸ κέντρου εἰς κέντρον			ΜΕΣΟΖΥΓΑ ΑΝΕΥ ΔΙΑΖΥΓΩΝ 'Απόστασις ἀπὸ κέντρου εἰς κέντρον	
		1,83 μέτρα	2,44 μέτρα	3,05 μέτρα	1,22 μέτρα	1,52 μέτρα
Μέτρα	Χιλιοστὰ	Χιλιοστὰ	Χιλιοστὰ	Χιλιοστὰ	Χιλιοστὰ	Χιλιοστὰ
3,05	75X75X10 A	280 X 7,5 E	305 X 8 E	356 X 8,5 E	230 X 11,5 B.E	254 X 12,5 B.E
3,66	75X75X10 A	305 X 8 E	356 X 8,5 E	432 X 9 E	280 X 12,5 B.E	305 X 12,5 B.E
4,27	75X75X10,5 A	356 X 8,5 E	432 X 9 E	508 X 9,5 E	305 X 12,5 B.E	305 X 8 E
4,88	90X75X10,5 A	406 X 9 E	483 X 9,5 E	559 X 9,5 E	305 X 8 E	356 X 8,5 E
5,49	100X75X11 A	457 X 9 E	533 X 9,5 E	635 X 10 E	356 X 8,5 E	406 X 9 E
6,10	100X75X11 A	508 X 9,5 E	610 X 10 E	711 X 10,5 E	381 X 8,5 E	457 X 9 E
6,71	115X75X11,5 A	559 X 9,5 E	660 X10,5 E	762 X 11 E	406 X 9 E	483 X 9 E
7,32	130X90X11,5 A	584 X 10 E	711 X 10,5 E	813 X 11 E	432 X 9 E	508 X 9,5 E
7,93	140X90X12 A	610 X 10 E	736 X 10,5 E	864 X 11,5 E	457 X 9 E	533 X 9,5 E
8,54	150X90X12,5 A	635 X 10 E	787 X 11 E	915 X 12 E	483 X 9,5 E	559 X 9,5 E
9,14	150X90X13 A	660 X 10,5 E	813 X 11 E	965 X 12 E	508 X 9,5 E	584 X 10 E

Διάζυγα

Μῆκος διαζύγου	Πλαίσιον	ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΔΙΑΖΥΓΑ 'Εξ ἐλάσματος βολβοειδοῦς τομῆς 'Απόστασις ἀπὸ κέντρου εἰς κέντρον			ΠΛΕΥΡΙΚΑ ΔΙΑΖΥΓΑ 'Εκ γωνίας βολβοειδοῦς 'Απόστασις ἀπὸ κέντρου εἰς κέντρον		
		0,91 μέτρα	1,22 μέτρα	1,52 μέτρα	0,91 μέτρα	1,22 μέτρα	1,52 μέτρα
Μέτρα	Χιλιοστὰ	Χιλιοστὰ	Χιλιοστὰ	Χιλιοστὰ	Χιλιοστὰ	Χιλιοστὰ	Χιλιοστὰ
1,83	65 X 65 X 9	150 X 9	165 X 9,5	180 X 9,5	150X75X9,5	165X90X9,5	180X90X9,5
2,44	65 X 65 X 9,5	180 X 10,5	200 X 11	225 X 11	180X90X10,5	200X75X11	225X90X11
3,05	65 X 65 X 10	200 X 12,5	240 X 12,5	280 X 12,5	200X90X12,5	240X90X12,5	280X90X12.5

Μῆκος διαζύγου	ΞΥΛΙΝΑ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΔΙΑΖΥΓΑ 'Απόστασις ἀπὸ κέντρου εἰς κέντρον						ΞΥΛΙΝΑ ΠΛΕΥΡΙΚΑ ΔΙΑΖΥΓΑ 'Απόστασις ἀπὸ κέντρου εἰς κέντρον					
	0,91 μέτρα		1,22 μέτρα		1.52 μέτρα		0,91 μέτρα		1,22 μέτρα		1,52 μέτρα	
	Υ	Π	Υ	Π	Υ	Π	Υ	Π	Υ	Π	Υ	Π
1,83	140	180	150	180	165	180	140	140	150	150	165	150
2,44	165	180	190	180	200	180	165	165	190	180	200	180
3,05	200	180	215	200	230	230	200	180	215	200	230	230

Α=ἁπλῆ γωνία. ΒΕ=ἔλασμα βολβοειδοῦς τομῆς. Ε=ἔλασμα. Υ=ὕψος. Π=πλάτος.

Ὕψη διὰ μεσόζυγα στομίων μετροῦνται εἰς τὸ μέσον τοῦ μήκους, καὶ ἀπὸ τοῦ ἀνωτάτου σημείου τοῦ πλαισίου μέχρι τῆς κατωτάτης ἀκμῆς. Ὕψη διὰ διάζυγα μετροῦνται ἀπὸ τῆς κάτω ἐπιφανείας τοῦ καλύμματος μέχρι τῆς κατωτάτης ἀκμῆς. Μεγέθη δι' ἐνδιάμεσα μήκη καὶ ἀποστάσεις λαμβάνονται δι' ἀναγωγῆς. Ἔνθα προδιαγράφονται ἐλάσματα, δέον νὰ προσαρμόζωνται δύο γωνίαι τοῦ διὰ πλαίσιον διδομένου μεγέθους τόσον εἰς τὸ ἄνω ὅσον καὶ εἰς τὸ κάτω μέρος τοῦ μεσοζύγου. Ἔνθα προδιαγράφεται ἔλασμα βολβοειδοῦς τομῆς, δέον νὰ προσαρμόζωνται εἰς τὸ ἄνω μέρος τοῦ μεσοζύγου ἢ διαζύγου δύο γωνίαι τοῦ διὰ πλαίσιον διδομένου μεγέθους. Ἔνθα προδιαγράφονται γωνίαι βολβοειδοῦς τομῆς δέον νὰ προσαρμόζεται μία γωνία τοῦ διὰ πλαίσιον διδομένου μεγέθους, εἰς τὸ ἄνω μέρος τῆς βολβοειδοῦς γωνίας. Ἔνθα τὰ προδιαγραφόμενα σκέλη μιᾶς γωνίας, εἶναι διαφορετικῶν διαστάσεων τὸ μεγαλύτερον σκέλος θὰ εἶναι τὸ δριζόντιον.

(*) Εἰς πλοῖα μήκους μὴ ὑπερβαίνοντος τὰ 30,50 μέτρα: Τὰ ὕψη τῶν ἐξ ἐλασμάτων καὶ γωνιῶν μεσοζύγων δύνανται νὰ εἶναι τὰ 60 ο/ο τῶν ἀνωτέρω ἐν τῷ πίνακι διδομένων. Τὰ ὕψη τῶν ἐκ βολβοειδοῦς γωνίας ἢ ἐλάσματος βολβοειδοῦς, τομῆς μεσοζύγων καὶ χαλυβδίνων διαζύγων, δύνανται νὰ εἶναι τὰ 80 ο/ο τῶν ἐν τῷ πίνακι διδομένων. Τὸ πάχος τῶν ἐλασμάτων, τῶν βολβοειδῶν γωνιῶν καὶ τῶν ἐλασμάτων βολβοειδοῦς τομῆς θὰ ἀντιστοιχῇ εἰς τὸ πάχος τοῦ πίνακος τὸ διδόμενον διὰ μειωμένα ὕψη μὲ ἐλάχιστα ὅρια πάχους 7,5 χιλιοστομέτρων. Τὰ ὕψη καὶ πλάτη τῶν ξυλίνων διαζύγων δύνανται νὰ εἶναι τὰ 80 ο/ο τῶν διδομένων εἰς τοὺς πίνακας διὰ πλευρικὰ διάζυγα, ἀλλὰ τὸ πλάτος τῶν κεντρικῶν διαζύγων δέον νὰ μὴ εἶναι ἔλαττον τῶν 165 χιλιοστομέτρων Εἰς πλοῖα μήκους μεταξὺ 30,50 καὶ 61 μέτρων, τὰ μεγέθη τῶν μεσοζύγων καὶ διαζύγων θὰ καθορίζωνται δι' ἀναγωγῆς.

TABLE 1.

(Coamings 24 inches in height.)

HATCHWAY Beams and Fore-and-Arters for Ships 200 feet or more in length.

HATCHWAY BEAMS.

Breadth of Hatchway	Mounting.	Beams with Fore-and-Afters. Spacing Centre to Centre. 6′ 0″	8′ 0″	10′ 0″	Beams without Fore-and-Afters Spacing Centre to Centre. 4′ 0″	5′ 0″
	ins. ins. ins.	ins. ins.	ins. ins.	ins. ins.	ins. ins.	ins. ins.
10′ 0″	3 X3 X.40A	11 X .30P	12 X .32P	14 X .34P	9 X .46BP	10 X .50BP
12′ 0″	3 X3 X.40A	12 X .32P	14 X .34P	17 X .36P	11 X .50BP	12 X .50BP
14′ 0″	3 X3 X.42A	14 X .34P	17 X .36P	20 X .38P	12 X .50BP	12 X .32P
16′ 0″	3 1]2 X3 X.42A	16 X .36P	19 X .38P	22 X .38P	12 X .32P	14 X .34P
18′ 0″	4 X3 X.44A	18 X .36P	21 X .38P	25 X .40P	14 X .34P	16 X .36P
20′ 0″	4 X3 X.44A	20 X .38P	24 X .40P	28 X .42P	15 X .34P	18 X .36P
22′ 0″	4 1]2 X3 X.46A	22 X .38P	26 X .42P	30 X .44P	16 X .36P	19 X .36P
24′ 0″	5 X3 1]2X.46A	23 X .40P	28 X .42P	32 X .44P	17 X .36P	20 X .38P
26′ 0″	5 1]2 X3 1]2X.48A	24 X .40P	29 X .42P	34 X .46P	18 X .36P	21 X .38P
28′ 0″	6 X3 1]2X.50A	25 X .40P	31 X .44P	36 X .48P	19 X .38P	22 X .38P
30′ 0″	6 X3 1]2X.52A	26 X .42P	32 X .44P	38 X .48P	20 X .38P	23 X .40P

FORE-AND-AFTERS.

Length of Fore-and-Afters	Mounting	Bulb Plate. Centre Fore-and-Afters. Spacing Centre to Centre. 3′ 0″	4′ 0″	5′ 0″	Bulb Angle. Side Fore-and-Afters. Spacing Centre to Centre. 3′ 0″	4′ 0″	5′ 0″
	ins. ins. ins.	ins. ins.	ins. ins.	ins. ins.	ins. ins. ins.	ins. ins. ins.	ins. ins. ins.
6′ 0″	2 1]2X2 1]2X .36	6 X .36	6 1]2X .38	7 X .38	6 X 3 X .36	6 1]2X3 1]2X.38	7 X 3 1]2 X .38
8′ 0″	2 1]2X2 1]2X .38	7 X .42	8 X .44	9 X .44	7 X 3 1]2X .42	8 X3 X.44	9 X 3 1]2 X .44
10′ 0″	2 1]2X2 1]2X .40	8 X .50	9 1]2X .50	11 X .50	8 X 3 1]2X .50	9 1]2X3 1]2X.50	11 X 3 1]2 X .50

—	Wood Centre Fore-and-Afters. Spacing Centre to Centre. 3′ 0″ D	3′ 0″ B	4′ 0″ D	4′ 0″ B	5′ 0″ D	5′ 0″ B	Wood Side Fore-and-Afters. Spacing Centre to Centre. 3′ 0″ D	3′ 0″ B	4′ 0″ D	4′ 0″ B	5′ 0″ D	5′ 0″ B
	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.
6′ 0″	5 1]2	7	6	7	6 1]2	7	5 1]2	5 1]2	6	6	6 1]2	6
8′ 0″	6 1]2	7	7 1]2	7	8	7	6 1]2	6 1]2	7 1]2	7	8	7
10′ 0″	8	7	8 1]2	8	9	9	8	7	8 1]2	8	9	9

A=Plain angle. BP=Bulb plate. P=Plate D=Depth. B=Breadth.

Depths for hatchway beams are at the middle of the length and are measured from the top mounting to the lower edge. Depths for fore-and-afters are measured from the underside of the hatch covers to the lower edge. Sizes for intermediate lengths and spacing are obtained by interpolation. Where plates are specified, two angles of the size given for mountings, are to be fitted at the upper and at the lower part of the beam. Where bulb plates are specified, two angles, of the size given for mountings are to be fitted at the upper part of the beam or fore-and-after. Where bulb angles are specified, one angle, of the size given for mountings, is to be fitted at the upper part of the section. Where the specified flanges of an angle are of different dimensions, the larger flange is to be horizontal.

* In ship not exceeding 100 feet in length, the depths of beams which are formed of plates and angles may be 60 per cent. of the depths given above; the dephts of beams and steel fore-and-afters formed of bulb angle or bulb plate section may be 80 per cent. of the depths given above; the thickness of plates, bulb plates bulb angles and should correspond to the thickness tabulated for the reduced depths with a minimum thickness of. 30 inch; the depths and breadths of wood fore-and-afters may be 80 per cent. of those given in the tables for side fore-and-afters, but the centre fore-and-afters must be not less than 6 1]2 inches wide. In ships between 100 feet and 200 feet in length, the sizes of the beams and fore-and-aftres are to be determined by linear interpolation.

ΠΙΝΑΞ 2. (Τοιχώματα ὕψους 457 χιλιοστῶν)

Μεσόζυγα καὶ διάζυγα στομίων δ ἀ πλοῖα μήκους 61 μέτρων καὶ ἄνω (*)

Μ ε σ ό ζ υ γ α

Πλάτος τοῦ στομίου	Πλαίσιον	ΜΕΣΟΖΥΓΑ ΜΕΤΑ ΔΙΑΖΥΓΩΝ 'Απόστασις ἀπὸ κέντρου εἰς κέντρον			ΜΕΣΟΖΥΓΑ ΑΝΕΥ ΔΙΑΖΥΓΩΝ Απόστασις ἀπὸ κέντρου εἰς κέντρον	
		1 83 μέτρα	2,44 μέτρα	3,05 μέτρα	1,22 μέτρα	1,52 μέτρα
Μέτρα	Χιλιοστὰ	Χιλιοστὰ	Χιλιοστὰ	Χιλιοστὰ	Χιλιοστὰ	Χιλιοστὰ
3,05	75X75X10 A	241 X 11,5 B.E	267 X 12,5 B.E	292 X 13 B.E	203 X 10 B.E	230 X 11 B.E
3,66	75X75X10 A	280 X 12,5 B.E	280 X 7,5 E	330 X 8,5 E	230 X 11 B.E	254 X 12,5 B.E
4,27	75X75X10,5 A	280 X 7,5 E	330 X 8 E	381 X 8,5 E	254 X 12,5 B.E	292 X 12,5 B.E
4,88	90X75X10,5 A	305 X 8 E	381 X 8,5 E	432 X 9 E	280 X 7,5 E	280 X 7,5 E
5,49	100X75X11 A	356 X 8,5 E	432 X 9,0 E	483 X 9,5 E	280 X 7,5 E	305 X 8 E
6,10	100X75X11 A	406 X 9 E	483 X 9,5 E	533 X 9,5 E	305 X 8 E	330 X 8,5 E
6,71	115X75X11,5 A	432 X 9 E	508 X 9,5 E	584 X 10 E	318 X 8 E	356 X 8,5 E
7,32	130X90X11,5 A	457 X 9 E	533 X 9,5 E	635 X 10 E	330 X 8,5 E	368 X 8,5 E
7,93	140X90X12 A	483 X 9,5 E	559 X 9,5 E	660 X 10,5 E	344 X 8,5 E	381 X 8,5 E
8,54	150X90X12,5 A	508 X 9,5 E	584 X 10 E	686 X 10,5 E	356 X 8,5 E	406 X 9 E
9,14	150X90X13 A	533 X 9,5 E	610 X 10 E	711 X 10,5 E	381 X 8,5 E	432 X 9 E

Δ ι ά ζ υ γ α

Μῆκος διαζύγου	Πλαίσιον	ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΔΙΑΖΥΓΑ 'Εξ ἐλάσματος βολβοειδοῦς τομῆς 'Απόστασις ἀπὸ κέντρου εἰς κέντρον			ΠΛΕΥΡΙΚΑ ΔΙΑΖΥΓΑ 'Εκ γωνίας βολβοειδοῦς 'Απόστασις ἀπὸ κέντρου εἰς κέντρον		
		0,91 μέτρα	1,22 μέτρα	1,52 μέτρα	0,91 μέτρα	1,22 μέτρα	1,52 μέτρα
Μέτρα	Χιλιοστὰ	Χιλιοστὰ	Χιλιοστὰ	Χιλιοστὰ	Χιλιοστὰ	Χιλιοστὰ	Χιλιοστὰ
1,83	65 X 65 X 9	130 X 8,5	140 X 8,5	150 X 9	130 X 75 X 8,5	140 X 75 X 8,5	150 X 75 X 9
2,44	65 X 65 X 9,5	150 X 9,5	180 X 10	190 X 10,5	150 X 75 X 9,5	180 X 75 X 10	190 X 90 X 10,5
3,05	65 X 65 X 10	180 X 11	200 X 11,5	230 X 12,5	180 X 75 X 11	200 X 90 X 11,5	230 X 90 X 12,5

Μῆκος διαζύγου	ΞΥΛΙΝΑ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΔΙΑΖΥΓΑ 'Απόστασις ἀπὸ κέντρου εἰς κέντρον						ΞΥΛΙΝΑ ΠΛΕΥΡΙΚΑ ΔΙΑΖΥΓΑ 'Αποστάσις ἀπὸ κέντρου εἰς κέντρον					
	0,91 μέτρα		1,22 μέτρα		1,52 μέτρα		0,91 μέτρα		1,22 μέτρα		1,52 μέτρα	
	Υ	Π	Υ	Π	Υ	Π	Υ	Π	Υ	Π	Υ	Π
1,83	130	180	140	180	150	180	130	130	140	130	150	130
2,44	150	180	165	180	180	180	150	130	165	150	180	150
3,05	180	180	190	180	200	180	180	150	190	180	200	180

Α = ἁπλῆ γωνία. Β. Ε. = ἔλασμα βολβοειδοῦς τομῆς. Ε = ἔλασμα. Υ = ὕψος. Π = πλάτος.

Ὕψη διὰ μεσόζυγα στομίων μετροῦνται εἰς τὸ μέσον τοῦ μήκους, καὶ ἀπὸ τοῦ ἀνωτάτου σημείου τοῦ πλαισίου μέχρι τῆς κατωτάτης ἀκμῆς. Ὕψη διὰ διάζυγα μετροῦνται ἀπὸ τῆς κάτω ἐπιφανείας τοῦ καλύμματος μέχρι τῆς κατωτάτης ἀκμῆς. Μεγέθη δι' ἐνδιάμεσα μήκη καὶ ἀποστάσεις λαμβάνονται δι' ἀναγωγῆς. Ἔνθα προδιαγράφονται ἐλάσματα, δέον νὰ προσαρμόζωνται δύο γωνίαι τοῦ διὰ πλαίσιον διδομένου μεγέθους τόσον εἰς τὸ ἄνω ὅσον καὶ εἰς τὸ κάτω μέρος τοῦ μεσοζύγου. Ἔνθα προδιαγράφεται ἔλασμα βολβοειδοῦς τομῆς, δέον νὰ προσαρμόζωνται εἰς τὸ ἄνω μέρος τοῦ μεσοζύγου ἢ διαζύγου δύο γωνίαι τοῦ διὰ πλαίσιον διδομένου μεγέθους. Ἔνθα προδιαγράφονται γωνίαι βολβοειδοῦς, δέον νὰ προσαρμόζεται μία γωνία τοῦ διὰ πλαίσιον διδομένου μεγέθους, εἰς τὸ ἄνω μέρος τῆς βολβοειδοῦς γωνίας. Ἔνθα τὰ προδιαγραφόμενα σκέλη μιᾶς γωνίας εἶναι διαφαρετικῶν διαστάσεων, τὸ μεγαλύτερον σκέλος θὰ εἶναι τὸ ὁριζόντιον.

(*) Εἰς πλοῖα μήκους μὴ ὑπερβαίνοντος τὰ 30,50 μέτρα : Τα ὕψη τῶν ἐξ ἐλασμάτων καὶ γωνιῶν μεσοζύγων δύνανται νὰ εἶναι τὰ 60 ο)ο τῶν ἀνωτέρω ἐν τῷ πίνακι διδομένων. Τὰ ὕψη τῶν ἐκ βολβοειδοῦς γωνίας ἢ ἐλάσματος βολβοειδοῦς τομῆς μεσοζύγων καὶ χαλυβδίνων διαζύγων, δύνανται νὰ εἶναι τὰ 80 ο)ο τῶν ἐν τῷ πίνακι διδομένων. Τὸ πάχος τῶν ἐλασμάτων, τῶν βολβοειδῶν γωνιῶν καὶ τῶν ἐλασμάτων βολβοειδοῦς τομῆς θὰ ἀντιστοιχεῖ εἰς τὸ πάχος τοῦ πίνακος, τὸ διδόμενον διὰ μειωμένα ὕψη μὲ ἐλάχιστον ὅριον πάχους 7,5 χιλιοστομέτρων. Τὰ ὕψη καὶ πλάτη τῶν ξυλίνων διαζύγων δύνανται νὰ εἶναι τὰ 80 ο)ο τῶν διδομένων εἰς τοὺς πίνακας διὰ πλευρικὰ διάζυγα ἀλλὰ τὸ πλάτος τῶν κεντρικῶν διαζύγων δέον νὰ μὴ εἶναι ἔλαττον τῶν 165 χιλιοστομέτρων. Εἰς πλοῖα μήκους μεταξὺ 30,50 καὶ 61 μέτρων, τὰ μεγέθη τῶν μεσοζύγων καὶ διαζύγων θὰ καθορίζωνται δι' ἀναγωγῆς.

Table 2.

(Coamings 18 inches in heigth)

HATCHWAY Beams and Fore–and Afters for Ships 200 feet or more in length. *

HATCHWAY BEAMS

Breadth of Hatchway	Mounting	Beams with Fore-and-Afters. Spacing Centre to Centre. 6′ 0″	8′ 0″	10′ 0′	Beams without Fore-and-After Spacing Centre to Centre. 4′ 0″	5′ 0″
	ins ins ins	ins ins	ins ins	ins ins	ins ins	ins ins
10′ 0″	3 x 3 x .40A	9 1)2 x .46A	10 1)2 x .50BP	11 1)2 x .52BP	8 x .40BP	9 x .44BP
12′ 0″	3 x 3 x .40A	11 .50BP	11 x .30P	13 x .34P	9 x .44BP	10 x.50BP
14′ 0″	3 x 3 x .42A	11 x .30P	13 x 32.P	15 x .34P	10 x .50BP	11 1)2 x.50BP
26′ 0″	3 1)2 x 3 x .42A	12 x .32P	15 x .34P	17 x .36P	11 x .30P	11 x.30P
28′ 0″	4 x 3 x .44A	14 x .34P	17 x .36P	19 x .38P	11 x .30P	12 x.32P
20′ 0″	4 x 3 x .44A	16 x 36.P	19 x .38P	21 x .38P	12 x .32P	13 x.34P
22′ 0″	4 1)2 x 3 x .46A	17 x .36P	20 x .38P	23 x .40P	12 1)2 x .32P	14 x.34P
24′ 0″	5 x 3 1)2 x .46A	18 x .36P	21 x 38.P	25 x .40P	13 x .34P	14 1)2 x.34P
26′ 0″	5 1)2 x 3 1)2 x .48A	19 x .38P	22 x .38P	26 x .42P	13 1)2 x .34P	15 x.34P
28′ 0″	6 x 3 1)2 x .50A	20 x .38P	23 x .40P	27 x .42P	14 x .34P	16 x.36P
0′ 0″	6 x 3 1)2 x .52A	21 x .38P	24 x .40P	28 x .42P	15 z .34P	17 x.36P

FORE - AND - AFTERS.

Length of Fore-and-Afters.	Mounting	Bulb Plate. Centre Fore-and-Afters. Spacing Centre to Centre. 3′ 0″	4′ 0″	5′ 0″	Bulb Angle. Side Fore-and-Afters. Spacing Centre to Centre. 3′ 0″	4′ 0″	5′ 0″
	ins. ins. ins.	ins. ins.	ins ins.	ins. ins.	ins. ins. ins.	ins ins. ins.	ins. ins. ins.
6′ 0′	2 1]2 X 2 1]2 X .36	5 X .34	5 1]2 X .34	6 X .36	5 X 3 X .34	5 1,2 X 3 X .34	6 X 3 X .36
8′ 0″	2 1]2 X 2 1]2 X .38	6 X .38	7 X .40	7 1,2 X .42	6 X 3 X 38	7 X 3 X .40	7 1]2 X 3 1]2 X .42
10′ 0″	2 1]2 X 2 1]2 X .40	7 X .44	8 X .46	9 X .50	7 X 3 X .44	8 X 3 1]2 X 46	9 X 3 1]2 X .50

—	Wood Centre Fore-and-Afters. Spacing Centre to Centre. 3′ 0″ D	3′ 0″ B	4′ 0″ D	4′ 0″ B	5′ 0″ D	5′ 0″ B	Wood Side Fore-and-Afters. Spacing Centre to Centre. 3′ 0″ D	3′ 0″ B	4′ 0″ D	4′ 0″ B	5′ 0″ D	5′ 0″ B
	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.
6′ 0″	5	7	5 1]2	7	6	7	5	5	5 1]2	5	6	5
8′ 0″	6	7	6 1]2	7	7	7	6	5	6 1]2	6	7	6
10′ 0″	7	7	7 1]2	7	8	7	7	6	7 1]2	7	8	7

A=Plain angle. BP=Bulb plate. P=Plate. D=Depth. B=Breadth.

Depths for hatchway beams are at the middle of the length and are measured from the top mounting to the lower edge. Depths for fore–and–afters are measured from the under side of the hatch covers to the lower edge. Sizes for intermediate lengths and spacing are obtained by interpolation. Where plates are specified, two angles, of the sizes given for mountings, are to be fitted at the upper and at the lower part of the beam. Where bulb plates are specified, two angles, of the size given for mountings, are to be fitted at the upper part of the beam or fore–and–after. Where bulb angles are specified, one angle, of the size given for mountings, is to be fitted at the upper part of the section. Where the specified flanges of an angle are of different dimensions, the larger flange is to be horizontal.

* In ships not exceeding 100 feet in length, the depths of beams which are formed of plates and angles may be 60 per cent. of the depths given above ; the depths of beams and steel fore–and–afters formed of bulb angle or bulb plate section may be 80 per cent. of the depths given above ; the thickness of plates, bulb angles and bulb plates should correspond to the thickness tabulated for the reduced depthss with a minimum thickness of. 30 inch ; the depths and breadths of wood fore–and–afters may be 80 per cent. of those given in the tables for side fore–and–afters, but the centre fore–and–afters must be no less than 6 1]2 inches wide. In ships between 100 feet and 200 feet in length, the sizes of the beamt and fore–and–afters are to be determined by linear interpolation.

Κανὼν 12.

Ὑποδοχαὶ ἢ βάθρα.

Αἱ ὑποδοχαὶ ἢ τὰ βάθρα τῶν μεσοζύγων καὶ διαζύγως τοῦ στομίου θὰ εἶναι χαλύβδινα, πάχους κατ' ἐλάχιστος 12,5 χιλιοστομέτρων καὶ πλάτους ἐπιφανείας στηρίξεως κατ' ἐλάχιστον 75 χιλιοστομέτρων.

Κανὼν 13.

Τύλοι.

Ἰσχυροὶ τύλοι ἐλαχίστου πλάτους 63 χιλιοστομέτρων θὰ προσαρμόζονται εἰς μεταξύ των ἀπὸ κέντρου εἰς κέντρον ἀποστάσεις, μὴ ὑπερβαινούσας τὰ 0,61 μέτρα. Οἱ ἀκραῖοι τύλοι θὰ τοποθετοῦνται εἰς ἀπόστασιν οὐχὶ μεγαλυτέραν τῶν 150 χιλιοστομέτρων ἀπὸ ἑκάστης γωνίας τοῦ στομίου.

Κανὼν 14.

Ζῶναι καὶ Σφῆνες

Αἱ ζῶναι καὶ σφῆνες θὰ εἶναι ἰσχυραὶ καὶ εἰς καλὴν κατάστασιν.

Κανὼν 15.

Ὀθώνια Καλύμματα

Δι' ἕκαστον στόμιον ἐπὶ ἐκτιθεμένου μέρους τοῦ καταστρώματος ἐξάλων ἢ ὑπερκατασκευάσματος θὰ προβλέπωνται τοὐλάχιστον δύο ἐν καλῇ καταστάσει, ὀθώνια καλύμματα, τελείως ὑδατοστεγῆ καὶ πλήρους ἀντοχῆς. Τὸ ὑλικὸν θὰ εἶναι ἠγγυημένως ἐλεύθερον γιούτης, καὶ τῶν ὑφ' ἑκάστης Ἀρχῆς ὁριζομένων, ποιότητος καὶ βάρους.

Κανὼν 16.

Ἀσφάλεια τῶν καλυμμάτων στομίου.

Εἰς ὅλα τὰ ἐπὶ ἐκτιθεμένου μέρους τοῦ καταστρώματος ἐξάλων ἢ ὑπερκατασκευάσματος στόμια, δέον νὰ προβλέπονται κρίκοι ἢ ἕτερα ἐξαρτήματα διὰ τὴν σύσφιξιν.

Ἔνθα τὸ πλάτος τοῦ στομίου ὑπερβαίνει τὰ 60 ο]ο τοῦ εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ στομίου πλάτους τοῦ καταστρώματος καὶ τὸ ἀπαιτούμενον ὕψος τοῦ τοιχώματος αὐτῶν εἶναι 610 χιλιοστόμετρα θὰ προβλέπονται ἰδιαίτερα ἐξαρτήματα συσφίξεως διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῶν καλυμμάτων τοῦ στομίου μετὰ τὴν τοποθέτησιν τοῦ ὀθωνίνου καλύμματος καὶ τῶν ζωνῶν.

Κανὼν 17.

Στόμια κύτους καὶ ἕτερα τοιαῦτα ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων, καὶ ἐντὸς ὑπερκατασκευασμάτων ἐφωδιασμένων διὰ μέσων κλεισίματος κατωτέρων τῆς κλάσεως Ι.

Ἡ κατασκευὴ καὶ ἐξαρτήματα τοιούτων στομίων θὰ εἶναι τοὐλάχιστον ἰσοδύναμα μὲ τὰ κανονικὰ τὰ διὰ τοῦ κανόνος 18 ὁριζόμενα.

Κανὼν 18.

Τοιχώματα στομίων καὶ διατάξεις καλύψεως.

Στόμια κύτους, ἀνθρακεύσεως καὶ ἕτερα τοιαῦτα ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων καὶ ἐντὸς ὑπερκατασκευασμάτων, ἐφωδιασμένων διὰ μέσων κλεισίματος τῆς κλάσεως 2 θὰ ἔχωσι τοιχώματα ὕψους κατ' ἐλάχιστον 229 χιλιοστομέτρων καὶ διατάξεις καλύψεως οὐχὶ κατωτέρας τῶν ἀπαιτουμένων δι' ἐκτεθειμένα στόμια κύτους ὕψους τοιχωμάτων 457 χιλιοστομέτρων.

Ὅταν τὰ μέσα κλεισίματος τοῦ ὑπερκατασκευάσματος εἶναι κατώτερα τῆς κλάσεως 2, τὰ στόμια θὰ ἔχωσι τοιχώματα ὕψος κατ' ἐλάχιστον 457 χιλιοστομέτρων καὶ ἐξαρτήματα καὶ διατάξεις καλύψεως ἰσοδυνάμους πρὸς τὰς ἀπαιτουμένας δι' ἐκτεθειμένα στόμια κύτους.

Κανὼν 19.

Στόμια μηχανοστασίου εἰς ἐκτεθειμένα μέρη ἐπὶ καταστρώματος ἐξάλλων ἢ ἐπὶ μερικῶς ἀνυψωμένου καταστρώματος.

Τοιαῦτα στόμια θὰ εἶναι δεόντως ἐνισχυμένα καὶ ἱκανῶς περικεκλεισμένα διὰ χαλυβδίνης κατασκευῆς πλήρους ἀντοχῆς.

Ἔνθα ἡ κατασκευὴ αὕτη δὲν προστατεύεται ὑπὸ ἑτέρας, ἡ ἀντοχὴ αὐτῆς δέον εἰδικῶς νὰ λαμβάνηται ὑπ' ὄψιν. Αἱ θύραι εἰς τοιαύτας κατασκευὰς θὰ εἶναι χαλύβδινοι, ἱκανῶς ἐνισχυμέναι, μόνιμοι καὶ ἱκαναὶ νὰ κλείωνται καὶ ἀσφαλίζωνται, καὶ ἀπὸ τὰς δύο πλευράς. Τὸ ὕψος τῶν κατωφλίων τῶν τοιούτων ἀνοιγμάτων θὰ εἶναι τοὐλάχιστον 610 χιλιοστόμετρα ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα ἐξάλων καὶ τοὐλάχιστον 457 χιλιοστόμετρα ὑπὲρ τὸ μερικῶς ἀνυψωμένον κατάστρωμα.

Τὸ ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα ὕψος τῶν τοιχωμάτων τῶν ἀεραγωγῶν καὶ φωταγωγῶν, τοῦ λεβητοστασίου, τῆς καπνοδόχου καὶ τῶν ἀνεμοδόχων θὰ εἶναι τὸ πρακτικῶς δυνατὸν καὶ εὔλογον. Τὰ ἀνοίγματα τῶν ἀεραγωγῶν λεβητοστασίου θὰ ἔχωσιν ἰσχυρὰ χαλύβδινα καλύμματα, μονίμως ἐστερεωμένα εἰς τὰς καταλλήλους θέσεις των.

Κανὼν 20.

Στόμια μηχανοστασίου εἰς ἐκτεθειμένα μέρη ἐπὶ ἑτέρου καταστρώματος, ὑπερκατασκευάσματος, ἐκτὸς τοῦ μερικῶς ἀνυψωμένου τοιούτου

Τοιαῦτα στόμια θὰ εἶναι δεόντως ἐνισχυμένα καὶ ἱκανῶς περικεκλεισμένα διὰ χαλυβδίνης ἰσχυρᾶς κατασκευῆς ἐξ ἐλάσματος. Αἱ θύραι εἰς τοιαῦτα τοιχώματα θὰ εἶναι ἰσχυρῶς κατασκευασμέναι, μόνιμοι καὶ ἱκαναὶ νὰ κλείωνται καὶ ἀσφαλίζωνται καὶ ἀπὸ τὰς δύο πλευράς. Τὸ ὕψος τοῦ τοιχώματος τῶν στομίων θὰ εἶναι τοὐλάχιστον 380 χιλιοστόμετρα ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα ὑπερκατασκευάσματος.

Τὸ ὕψος τοῦ χείλους τῶν ἀεραγωγῶν τοῦ λεβητοστασίου, τῆς καπνοδόχου καὶ ἀνεμοδόχων θὰ εἶναι τὸ πρακτικῶς δυνατὸν καὶ εὔλογον. Τὰ ἀνοίγματα τῶν ἀεραγωγῶν λεβητοστασίου θὰ ἔχωσιν ἰσχυρὰ χαλύβδινα καλύμματα, μονίμως ἐστερεωμένα εἰς τὰς καταλλήλους θέσεις των.

Κανὼν 21.

Στόμια μηχανοστασίου ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων καὶ ἐντὸς ὑπερκατασκευασμάτων, ἐφωδιασμένων διὰ μέσων κλεισίματος κατωτέρων τῆς κλάσεως 1.

Τὰ τοιοῦτα στόμια θὰ εἶναι δεόντως ἐνισχυμένα καὶ ἱκανῶς περικεκλεισμένα διὰ χαλυβδίνης κατασκευῆς. Αἱ θύραι εἰς τὰ σχετικὰ τοιχώματα θὰ εἶναι ἰσχυρῶς κατασκευασμέναι, μόνιμοι καὶ ἱκαναὶ νὰ κλείωνται καὶ ἀσφαλίζωνται καὶ ἀπὸ τὰς δύο πλευράς.

Τὸ ὕψος τῶν κατωφλίων τῶν ἀνοιγμάτων θὰ εἶναι τοὐλάχιστον 229 χιλιοστόμετρα ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα ὅταν τὰ ὑπερκατασκευάσματα κλείονται διὰ μέσων κλεισίματος τῆς κλάσεως 2, καὶ τοὐλάχιστον 380 χιλιοστόμετρα ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα ὅταν τὰ μέσα κλεισίματος εἶναι κατώτερα τῆς κλάσεως 2.

Κανὼν 22.

Πώματα δι' ἄνευ χείλους στόμια ἀνθρακεύσεως.

Πώματα διὰ στόμια ἀνθρακεύσεως ἄνευ χείλους δύνανται νὰ ἐφαρμόζωνται εἰς καταστρώματα ὑπερκατασκευασμάτων οὕτω δὲ ἐφαρμοζόμενα θὰ εἶναι σιδηρᾶ ἢ χαλύβδινα στερεᾶς κατασκευῆς καὶ ἐφωδιασμένα διὰ κοχλιωτοῦ ἢ ἄλλου τρόπου συσφίξεως. Ὅταν τοιοῦτον πῶμα δὲ ἀσφαλίζεται διὰ γιγγλυμῶν, δέον νὰ προβλέπεται μόνιμος στερέωσις δι' ἁλύσσεως. Ἡ θέσις τῶν ἄνευ χείλους στομίων ἀνθρακεύσεως εἰς μικρὰ πλοῖα δι' εἰδικοὺς πλόας θὰ κανονίζεται ὑπὸ ἑκάστης προσδιοριζούσης Ἀρχῆς.

Κανὼν 23.

Κάθοδοι

Αἱ εἰς ἐκτεθειμένα μέρη ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων καὶ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος κλειστῶν ὑπερκατασκευασμάτων κάθοδοι θὰ εἶναι στερεᾶς κατασκευῆς. Τὰ κατώ

Rule XII.—Carriers or Sockets.

Cariers or sockets for hatchway beams and fore- and -afters are to be of steel atleast 1)2 inch thick, and are to have a width of bearing surface of at least 3 inches.

Rule XIII.—Cleats.

Strong cleats at least 2 1)2 inches wide are to be fitted at intervals of not more than 2 feet from cenrre to centre ; the end cleats are to be placed not more than 6 inches from each corner of the hatchway.

Rule XIV.—Battens and Wedges.

Battens and wedges are to be efficient and in good condition.

Rule XV.—Tarpaulins.

At least two tarpaulins in good condition, thoroughly waterproofed and of ample stength, are to be provided for each hatchway in an exposed position on freebo- d and supperstructure decks. The material is to be guaranteed free from jute, and of the standard weight and quality laid down by each Administration.

Rule XVI.—Security of Hatchway Covers.

At all hatchways in exposed positions on fr eboars and superstructure decks ring bolts or other fittingd for lashings are to be provided.

Where the breadth of the hatchway exceeds 60 per cent of the breadth of the deck in way of the hatchway, and the coamings are required to be 24 inches high, fittings for special lashings are to be provided for securing the hatchway covers after the tarpaulins are battened down.

Rule XVII.—Cargo and other Hatchways in the Freeboard Deck within Superstructures which are fitted with Closing Appliances less efficient than Class 1

The construction and fitting of such hatchways are to be at least equivalent to the standards laid down n Rule XVIII.

Rule XVIII.—Hatchway Coamings and Closing Arrangements.

Cargo, coaling and other hatchways in the freeboarp deck within superstructures which are fitted with Class 2 closing appliances are to have coamings at least 9 inches in height and closing arrangements as effective as those required for exposed cargo hatchways whose coamings are 18 inches high.

Where the closing appliances are less efficient than Class 2, the hatchways are to have coamings at least 18 inches in heigth, and are to have fitting and closing arrangements as effective as those required for exposed cargo hatchways.

Rule XIX.—Machinery Space Openings in Expose Positions on Freeboard and Raised Quarter Decks.

Such openings are to be properly framed and efficiently enclosed by steel casings of ample strength, and where the casings are not protected by other structures their strength is to be speciallly considered. Doors in such casings are to be of steel, efficiently stiffened, permanently attached, and capable of being closed and secured from both sides. The sills of openings are to be at least 24 inches above the freeboard deck and at least 18 inches above the raised quarter deck.

Fiddley, funnel, and ventilator coamings are to beas high above the deck as is reasonable and practicable. Fiddley openings are to have strong steel covers permanently attached in their proper positions.

Rule XX.— Machinery Space Openings in Exposed Positions on Superstructure Decks other than Raised Quarter Decks.

Such openings are to be properly framed and efficiently enclosed by strong steel casings. Doors in such casings are to be strongly constructed, permanently attached, and capable of being closed and secured from both sides. The sills of the openings are to be at least 15 inches above superstructure decks.

Fiddley, funnel and ventilator coamings are to be as high above the deck as is reasonable and practicable. Fiddley openings are to have strong steel covers permanently attached in their proper positions.

Rule XXI.—Machinery Space Openings in the Freeboard Deck within Superstructures which are fitted with Closing Appliances less efficient than Class 1.

Such openings are to be properly framed and efficiently enclosed by steel casings. Doors in such casings are to be strongly constructed, permanently attached, and capable of being securely closed. The sills of the openings are to be at least 9 inches above the deck where the superstructures are closed by Class 2 closing appliances, and at least 15 inches above the deck where the closing appliances are less efficient than Class 2.

Rule XXII.—Flush Bunker Scuttles.

Flush bunker scuttles may be fitted in superstructure decks, and where so fitted are to be of iron or steel, of substantial construction, with screw or bayonet joints. Where a scuttle is not secured by hinges, a permanent chain attachment is to be provided. The position of flush bunker scuttles in small ships in special trades is to be dealt with by each Assigning Autority.

Rule XXIII.—Companionways.

Companionways in exposed positions on freeboard decks and on decks of enclosed superstructures are to be of substantial construction. The sills of the door-

φλια θὰ εἶναι τοῦ διὰ στόμια κύτους (βλέπε κανόνας 9 καὶ 18) προδιαγραφομένου ὕψους. Αἱ θῦραι θὰ εἶναι ἰσχυρῶς κατασκευασμέναι καὶ ἱκαναὶ νὰ κλείωνται καὶ ἀσφαλίζωνται καὶ ἀπὸ τὰς δύο πλευράς. Ἐὰν ἡ κάθοδος κεῖται ἐντὸς τοῦ 1)4 τοῦ μήκους τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς στείρας, θὰ εἶναι ἐκ χάλυβος καὶ καρφωμένη μετὰ τοῦ καταστρώματος.

Κανὼν 24.

Ἀνεμοδόχοι εἰς ἐκτεθειμένα μέρη ἐπὶ καταστρώματος ἐξάλων καὶ καταστρώματος ὑπερκατασκευασμάτων.

Τοιοῦτοι ἀνεμοδόχοι διὰ χώρους κάτωθεν τοῦ καταστρώματος ἐξάλων ἢ καταστρώματος κλειστοῦ ἢ διὰ μέσων κλεισίματος τῆς κλάσεως 1 ἐφωδιασμένου ὑπερκατασκευάσματος, θὰ ἔχωσι χαλύβδινα τοιχώματα στερεᾶς κατασκευῆς, καὶ θὰ εἶναι ἱκανῶς συνδεδεμένα μετὰ τοῦ καταστρώματος διὰ κοινωματίων μὲ βῆμα καρφώσεως ἴσον 4 φορὰς τὴν διάμετρον, ἢ δι' ἄλλου ἐξ ἴσου ἀποτελεσματικοῦ μέσου. Τὰ ἐλάσματα τοῦ καταστρώματος εἰς τὴν βάσιν τῶν τοιχωμάτων καὶ μεταξὺ τῶν ζυγῶν θὰ ἐνισχύωνται ἱκανῶς. Διὰ τὸ ἄνοιγμα τῶν ἀνεμοδόχων θὰ προβλέπωνται ἀποτελεσματικαὶ διατάξεις κλεισίματος.

Ὅταν τοιοῦτοι ἀνεμοδόχοι κεῖνται εἴτε ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων εἴτε ἐντὸς τοῦ 1]4 τοῦ μήκους τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς στείρας ἐπὶ τοῦ κταστρώματος ὑπερκατασκευάσματος τοῦ ὁποίου τὰ μέσα κλεισίματος εἶναι προσωρινά, τὰ τοιχώματα θὰ εἶναι ὕψους τοὐλάχιστον 915 χιλιοστομέτρων.

Εἰς ὅλα τὰ ἄλλα ἐκτεθειμένα μέρη τοῦ καταστρώματος τοῦ ὑπερκατασκευάσματος θὰ εἶναι ὕψους τοὐλάχιστον 760 χιλιοστομέτρων. Ὅταν τὸ ὕψος τοῦ τοιχώματος ἑνὸς ἀνεμοδόχου ὑπερβαίνει τὰ 915 χιλιοστόμετρα, τοῦτο θὰ στηρίζεται καὶ θὰ ἀσφαλίζεται ἰδιαιτέρως.

Κανὼν 25.

Ἐξαεριστικοὶ σωλῆνες

Ἔνθα οἱ ἐξαεριστικοὶ σωλῆνες τῶν δεξαμενῶν ἔρματος ἢ ἑτέρων τοιούτων ἐκτείνονται ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα ἐξάλων ἢ ὑπερκατασκευάσματος, τὰ ἐκτεθειμένα μέρη τοῦ σωλῆνος θὰ εἶναι στερεᾶς κατασκευῆς. Τὸ ὕψος τοῦ ἐλευθέρου αὐτῶν ἀνοίγματος ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα θὰ εἶναι κατ' ἐλάχιστον: 915 χιλιοστόμετρα ἐντὸς τῶν χασμάτων (χαβουζῶν) ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων, 760 χιλιοστόμετρα ἐπὶ μερικῶς ἀνυψωμένων καταστρωμάτων καὶ 457 χιλιοστόμετρα ἐπὶ τῶν ἑτέρων καταστρωμάτων ὑπερκατασκευάσματος. Διὰ τὸ κλείσιμον τοῦ ἀνοίγματος τῶν ἐξαεριστικῶν θὰ προβλέπονται ἐπαρκῆ καὶ ἱκανοποιητικὰ μέσα.

Κανὼν 26.

Ἀνοίγματα εἰς τὰς πλευρὰς τοῦ πλοίου

Θύραι ἐπιβιβάσεως, φορτώσεως, ἀνθρακεύσεως κλπ.

Τὰ εἰς τὰς πλευρὰς τῶν πλοίων καὶ κάτωθεν τοῦ καταστρώματος ἐξάλων ἀνοίγματα, θὰ ἐφοδιάζωνται διὰ στεγανῶν θυρῶν ἢ πωμάτων, αἵτινες μετὰ τῶν μέσων ἀσφαλίσεώς των θὰ εἶναι ἐπαρκοῦς ἀντοχῆς.

Κανὼν 27.

Εὐδίαιοι καὶ σωλῆνες ἀποχετεύσεως ὑγιεινῆς.

Ἀποχετεύσεις ἐκ χώρων κειμένων κάτωθεν τοῦ καταστρώματος ἐξάλων, καταλήγουσαι εἰς τὰς πλευρὰς τοῦ πλοίου, θὰ ἐφοδιάζωνται δι' ἱκανῶν καὶ εὐπροσίτων μέσων ἐμποδιζόντων τὴν εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τοῦ πλοίου εἴσοδον τοῦ ὕδατος. Ἑκάστη ἰδιαιτέρα ἀποχέτευσις θὰ ἔχῃ μίαν αὐτόματον αὐτόκλειστον δικλείδα, ἥτις θὰ δύναται διὰ καταλλήλου μηχανισμοῦ νὰ κλείεται ἀπὸ θέσεώς τινος ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα ἐξάλων, ἢ δύο αὐτομάτους καὶ αὐτοκλείστους δικλείδας ἄνευ τοῦ μηχανισμοῦ κλεισίματος, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅμως ὅτι ἡ ἀνωτέρα δικλὶς θὰ εἶναι οὕτω πως τοποθετημένη ὥστε νὰ εἶναι πάντοτε εὐπρόσιτος δι' ἐξέτασιν καὶ ἐν ὥρᾳ λειτουργίας. Ἡ μετὰ τοῦ καταλλήλου μηχανισμοῦ δικλὶς θὰ εἶναι εὐχερῶς εὐπρόσιτος καὶ ἐφωδιασμένη διὰ διατάξεως δεικνυούσης ἐὰν ἡ δικλὶς εἶναι ἀνοικτὴ ἢ κλειστή. Ὅταν τοιαῦται δικλίδες εἶναι στερεωμέναι ἐπὶ τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου, ὁ χυτοσίδηρος ὡς ὑλικὸν αὐτῶν ἀποκλείεται.

Ἡ προσδιορίζουσα Ἀρχὴ δύναται νὰ καθορίσῃ ὁμοίας διατάξεις ὡς πρὸς τὸν τύπον καὶ τὴν ἐσωτερικῶς τοῦ πλοίου θέσιν τοιούτων ἀνοιγμάτων καὶ διὰ ἀποχετεύσεις ἐκ χώρων κειμένων ἐντὸς κλειστῶν ὑπερκατασκευασμάτων.

Εὐδίαιοι προβλεπόμενοι εἰς ὑπερκατασκευάσματα μὴ ἐφωδιασμένα διὰ μέσων κλεισίματος τῆς κλάσεως 1, θὰ ἔχωσιν ἱκανὰ μέσα ἐμποδίζοντα τὴν τυχαίαν εἰσροὴν ὕδατος εἰς τὸν ὑπὸ τὸ κατάστρωμα ἐξάλων χῶρον.

Κανὼν 28.

Παραφωτίδες

Αἱ παραφωτίδες χώρων κάτωθεν τοῦ καταστρώματος ἐξάλων ἢ χώρων κάτωθεν τοῦ καταστρώματος ὑπερκατασκευασμάτων, ἅτινα κλείουσι διὰ μέσων κλεισίματος τῆς κλάσεως 1 ἢ 2, θὰ ἐφοδιάζωνται δι' ἱκανῶν ἐσωτερικῶν καλυμμάτων, μονίμως τοποθετημένων εἰς τὴν κατάλληλον θέσιν των, ὥστε νὰ δύνανται νὰ κλείωνται ἀποτελεσματικῶς καὶ νὰ ἀσφαλίζωνται ὑδατοστεγῶς.

Ὅταν ὅμως τοιοῦτοι χῶροι ὑπερκατασκευασμάτων προορίζονται δι' ἐπιβάτας, ἐκτὸς τῶν ἐπιβατῶν καταστρώματος (τρίτης θέσεως) καὶ τοῦ πληρώματος, αἱ παραφωτίδες δύναται νὰ ἔχωσι φορητὰ καλύμματα, φυλαττόμενα ἐγγὺς τῶν παραφωτίδων, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅμως ὅτι ταῦτα θὰ εἶναι πάντοτε εὐχερῶς εὐπρόσιτα πρὸς χρῆσιν.

Αἱ παραφωτίδες καὶ τὰ καλύμματα των θὰ εἶναι στερεᾶς καὶ ἐγκεκριμένης κατασκευῆς.

Κανὼν 29.

Προφυλακτικὰ κιγκλιδώματα

Εἰς ὅλα τὰ ἐκτεθειμένα μέρη τοῦ καταστρώματος ἐξάλων ἢ τοιούτων ὑπερκατασκευάσματος δέον νὰ ὑπάρχουσι ἰσχυρὰ προφυλακτικὰ κιγκλιδώματα ἢ δρύφακτα.

Κανὼν 30.

Θυρίδες Δρυφάκτου

Ὅταν τὰ δρύφακτα εἰς τὰ ἐκτεθειμένα μέρη τοῦ καταστρώματος ἐξάλων ἢ ὑπερκατασκευάσματος σχηματίζουσι χάσματα (χαβοῦζες), δέον νὰ ὑπάρχῃ ἱκανὴ διάταξις διὰ τὴν ταχεῖαν ἐλευθέρωσιν ἀπὸ τοῦ ἐπερχομένου ὕδατος καὶ τὴν ἀποχέτευσιν αὐτοῦ.

Ἡ ἐλαχίστη ἐπιφάνεια τῶν ἐπὶ τούτῳ θυρίδων τοῦ δρυφάκτου εἰς ἑκάστην πλευρὰν τοῦ πλοίου καὶ δι' ἕκαστον χάσμα ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων καὶ τοῦ μερικῶς ἀνυψωμένου καταστρώματος δίδεται ὑπὸ τοῦ ἑπομένου πίνακος. Ἡ δι' ἕκαστον χάσμα ἐπὶ οἱουδήποτε ἄλλου καταστρώματος ὑπερκατασκευάσματος ἐλαχίστη ἐπιφάνεια ἔσεται τὸ ἥμισυ τῆς ὑπὸ τοῦ πίνακος διδομένης.

Ὅταν τὸ μῆκος τοῦ χάσματος ὑπερβαίνει τὰ 0,7 τοῦ μήκους τοῦ πλοίου, ὁ πίναξ δύναται νὰ τροποποιηθῇ.

ways are to be of the heights specified for hatchway coamings (see Rules IX and XVIII). The doors are to be strongly constructed and capable of being closed and secured from both sides. Where the companionway is situated within a quarter of the ship's length from the stem, it is to be of steel and rivited to the deck plating.

Rule XXIV.—*Ventilators* in Exposed Positions on Freeboard and Superstructure Decks.

Such ventilators to spaces below freeboard decks or decks of superstructures which are intact or fitted with Class 1 closing appliances are to have coamings of steel, substantially constructed, and efficiently connected to the deckby rivets spaced four diameters apart centre to centre, or by equally effective means. The deck plating at the base of the coaming is to be efficiently stiffened between the deck beams. The ventilator openings are to be provited with efficient closing arrangements.

Where such ventilators are situated on the freeboard deck, or on the superstructure deck within a quarter of the ship's length from the stem, and the closing arrangements are of a temporary character, the coamings are to be at least 36 inches in height; in other exposed positions on the superstructure deck they are to be at least 30 inches in height. Where the coaming of any ventilator exceeds 36 inches in height, it is to be specially supported and secured.

Rule XXV.—Air Pipes.

Where the air pipes to ballast and other tanks extend above freeboard or superstructure decks, the exposed parts of the pipes are to be of substantial construction; the height from the deck to the opening is to be at least 36 inches in wells on freeboard decks, 30 inches on raised quarter decks, and 18 inches on other superstructure decks. Satisfactory means are to be provided for closing the openings of the air pipes

Openings in the Sides of Ships.

Rule XXVI.—Gangway, Cargo and Coaling Ports, &c

Openings in the sides of ships below the freeboard deck are to be fitted with watertight doors or covers which, with their securing appliances, are to be of ufficient strength.

Rule XXVII.—Scuppers and Sanitary Discharge Pipes

Discharges led through the ship's sides from spaces below the freeboard deck are to be fitted with efficient and accessible means for preventing water from passing inboard. Each separate discharge may have an automatic non'return valve with a positive means of closing it from a position above the freeboard deck, or two automatic non-return valves without positive means of closing, provided the upper valve is situated so that it is always accessible for examination under service conditions. The positive action valve is to be readily accessible and is to be provided with means for showing whether the valve is open or closed. Cast iron is not to be accepted for such valves where attached to the sides of the ship.

Conditional upon the type and the location of the inboard ends of such openings, similar provisions may be prescribed by the Assigning Authority as to discharges from spaces within enclosed superstructures.

Where scuppers are fitted in superstructures not fitted with Class 1 closing appliances they are to have efficient means for proventing the accidental admission of water below the freeboard deck.

Rule XXVIII.—Side Scuttles.

Side scuttles to spaces below the freeboard deck or to spaces below the superstructure deck of superstructures closed by Clase 1 or Class 2 closing appliances are to be fitted with efficient inside deadlights permanently attached in their proper positions so that they can be effectively closed and secured watertigth.

Where, however, such spaces in superstructures are appropriated to passengers other than steerage passengers or to crew, the side scuttles may have portable deadlights stowed adjacent to the side scuttles, provided they are readily, accessible at all times on service.

The side scuttles deadlights are to be of substantial and approved construction.

Rule XXIX.—Guard Rails.

Efficient guard or bulwarks are to be fitted on all exposed portions of freeboard and superstructure decks.

Rule XXX.—Freeing Ports.

Where bulwarks on the weather portions of freeboard or superstructure decks form «wells», ample provisions is to be made for rapidly freeing the decks of water and for draining them. The minimum freeing port area on each side of the ship for each well on the freeboard deck and on the quarter-deck is to be that given by the following scale; the minimum area for each well on any other superstructure deck is to be one-half the area given by the scale. Where the length of the well exceeds. 7 L, the scale may be modified.—

Πίναξ ἐπιφανείας θυρίδων δρυφάκτου

Μῆκος δρυφάκτου εἰς τὸ χάσμα, εἰς μέτρα.	Ἐπιφάνεια θυρίδος δρυφάκτου εἰς ἑκάστην πλευρὰν εἰς τετραγωνικὰς παλάμας (τετρ. ὑποδεκάμετρα).
4,57	74,3
6,10	79,0
7,62	83,6
9,14	88,3
10,67	92,90
12,19	97,5
13,72	102,20
15,24	106,8
16,76	111,5
18,29	116,1
19,81	120,8
ὑπὲρ τὰ 19,81	9,3 τετρ. παλάμας διὰ κάθε 1,52 μέτρα προστιθεμένου μήκους τοῦ δρυφάκτου.

Ἡ κατωτέρω πλευρὰ τῶν θυρίδων δρυφάκτου ἔσεται, κατὰ τὸ πρακτικῶς δυνατὸν ἐγγὺς τοῦ καταστρώματος καὶ κατὰ προτίμησιν οὐχὶ ὑψηλότερον τῆς ἄνω ἀκμῆς τῆς γωνίας τῆς ὑδρορρόης.

Τὰ δύο τρίτα τῆς ἀπαιτουμένης ἐπιφανείας τῆς θυρίδος θὰ προβλέπωνται εἰς τὸ περὶ τὸ μέσον ἥμισυ τοῦ χάσματος. Εἰς πλοῖα μεσιμότητα καταστρώματος μικροτέραν τῆς κανονικῆς ἡ ἐπιφάνεια τῶν θυρίδων θὰ αὐξάνεται καταλλήλως.

Ὅλα τὰ ἀνοίγματα ταῦτα εἰς τὸ δρύφακτον θὰ ἀσφαλίζωνται διὰ γωνιῶν ἢ ράβδων τὴ μεταξύ των ἀπόστασιν περίπου 0,23 μέτρων. Ὅταν διὰ τὰς θυρίδας δρυφάκτου προβλέπωνται, φράκται, πρέπει νὰ ὑπάρχῃ ἀρκετὴ ἐλευθερία ὥστε νὰ ἀποφεύγηται ἡ προσαρμογὴ (σφύξιμον) αὐτῶν. Οἱ γιγγλυσμοὶ θὰ φέρωσι ὀρειχαλκείνους πείρους.

Κανὼν 31.

Προστασία πληρώματος

Διὰ τὴν προστασίαν τοῦ πληρώματος κατὰ τὴν ἐπικοινωνίαν πρὸς ἢ ἀπὸ τῶν διαμερισμάτων του, δέον νὰ προβλέπωνται γέφυραι συγκοινωνίας, σχοινίνοι ὁδηγοὶ ἢ ἕτερον ἱκανοποιητικὸν μέσον. Ἡ ἀντοχὴ τῶν ὑπερστεγασμάτων δι' ἐνδιαίτησιν τοῦ πληρώματος ἐπὶ πλοίων ἄνευ ὑπερκατασκευασμάτων, ἔσεται ἰσοδύναμος πρὸς τὴν ἀπαιτουμένην διὰ διαφράγματα ὑπερκατασκευασμάτων.

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ

Γραμμὴ φορτώσεως δι' ἀτμόπλοια.

Κανὼν 32.

Μῆκος (L).

Τὸ εἰς τοὺς κανόνας καὶ τοὺς πίνακας ἐξάλων χρησιμοποιούμενον μῆκος, εἶναι τὸ εἰς μέτρα μῆκος τῆς ἰσάλου γραμμῆς φορτώσεως θέρους, μετρηθὲν ἀπὸ τῆς ἐμπροσθίας κόψεως τῆς στείρας μέχρι τῆς ὀπισθίας κόψεως τοῦ ποδοστήματος. Εἰς πλοῖα ἄνευ ποδοστήματος τὸ μῆκος μετρεῖται ἀπὸ τῆς ἐμπροσθίας κόψεως τῆς στείρας μέχρι τοῦ ἄξονος τοῦ κορμοῦ τοῦ πηδαλίου. Διὰ πλοῖα μὲ σχῆμα πρύμνης καταδρομικοῦ, τὸ μῆκος λαμβάνεται ἴσον πρὸς τὰ 96 ἑκατοστὰ τοῦ ὁλικοῦ μήκους τῆς προσδιορισθείσης ἰσάλου γραμμῆς φορτώσεως θέρους ἢ ἴσον μὲ τὸ ἀπὸ τῆς πρωραίας κόψεως τῆς στείρας μέχρι τοῦ ἄξονος τοῦ κορμοῦ τοῦ πηδαλίου μετρηθὲν μῆκος, ἐὰν τοῦτο εἶναι μεγαλύτερον.

Κανὼν 33.

Πλάτος (B).

Τὸ πλάτος εἶναι τὸ μέγιστον πλάτος εἰς μέτρα, τὸ μετρηθὲν εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου μεταξὺ τῶν ἐξωτερικῶν κόψεων τῶν νομέων εἰς σιδηρᾶ ἢ χαλύβδινα πλοῖα, καὶ μεταξὺ τῶν ἐξωτερικῶν ἐπιφανειῶν τῶν ἐπηγκενίδων τοῦ περιβλήματος εἰς ξύλινα ἢ ἀναμίκτου κατασκευῆς τοιαῦτα.

Κανὼν 34.

Πλευρικὸν ὕψος.

Τὸ πλευρικὸν ὕψος εἶναι ἡ εἰς μέτρα κάθετος ἀπόστασις, ἡ μετρηθεῖσα εἰς τὸ μέσον καὶ τὴν πλευρὰν τοῦ πλοίου, ἀπὸ τῆς ἄνω ἀκμῆς τῆς τρόπιδος μέχρι τῆς ἄνω κόψεως τοῦ ζυγοῦ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων. Εἰς ξύλινα καὶ ἀναμίκτου κατασκευῆς πλοῖα ἡ ἀπόστασις μετρᾶται ἀπὸ τῆς κάτω ἀκμῆς τῆς συμβολῆς τῆς τρόπιδος. Ὅταν τὸ σχῆμα τοῦ κατωτέρου μέρους τοῦ μεγίστου νομέως παρουσιάζει κοιλότητα ἢ ὅταν ἔχουσι χρησιμοποιηθῇ ἐπιστρόφια μεγάλου πάχους, τὸ ὕψος μετρᾶται ἀπὸ τοῦ σημείου ἔνθα, ἡ γραμμὴ τοῦ ἐπιπέδου πυθμένος, ἐσωτερικῶς συνεχομένη, τέμνει τὴν πλευρὰν τῆς τρόπιδος.

Κανὼν 35.

Ὕψος διὰ τὰ ἔξαλα (D).

Τὸ διὰ τὸν πίνακα τοῦ ὕψους ἐξάλων χρησιμοποιούμενον ὕψος εἶναι τὸ πλευρικὸν τοιοῦτον σὺν τῷ πάχει τοῦ ἐλάσματος τῆς ὑδρορρόης ἢ σὺν $\frac{T\,(L-S)}{L}$ ἐὰν τὸ τελευταῖον τοῦτο εἶναι μεγαλύτερον. ἔνθα:

T εἶναι τὸ μέσον πάχος τοῦ καταστρώματος εἰς περιοχὴν ἐκτὸς τῶν ἀνοιγμάτων τοῦ καταστρώματος.

S εἶναι τὸ ὁλικὸν μῆκος τῶν ὑπερκατασκευασμάτων ὡς ὁρίζεται εἰς τὸν κανόνα 40.

Ὅταν τὸ ἀνώτερον μέρος τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου εἶναι σχήματος ἀσυνήθους, D εἶναι τὸ ὕψος ἑνὸς μεγίστου νομέως ἔχοντος καθέτους πλευράς, κανονικὸν κύρτωμα ζυγοῦ καὶ ἐπιφάνειαν τομῆς ἴσην πρὸς τὴν τοῦ πραγματικοῦ μεγίστου νομέως. Ἐὰν εἰς τὸ ἀνώτερον μέρος τῶν πλευρῶν τοῦ σκάφους σχηματίζεται βαθμὶς ἢ γόνυ (ὡς λ.χ. εἰς τὰ πυργωτὰ πλοῖα), εἰς τὸν προσδιορισμὸν τῆς ὡς ἄνω ἰσοδυνάμου τομῆς θὰ συμπεριλαμβάνωνται μόνον τὰ 70 ἑκατοστὰ τῆς ὑπὲρ τὴν βαθμίδα ἢ τὸ γόνυ ἐπιφανείας.

Εἰς πλοῖον ἄνευ κλειστοῦ ὑπερκατασκευάσματος καλύπτοντος τοὐλάχιστον τὰ 0,6L εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου, ἄνευ πλήρους πυργωτοῦ ὑπερκατασκευάσματος ἢ ἄνευ συνδυασμοῦ κλειστῶν μερικῶν ὑπερκατασκευασμάτων καὶ πυργωτοῦ τοιούτου, ἐκτεινομένου πρὸς πρώραν καὶ πρύμνην ὅταν τὸ D εἶναι μικρότερον τοῦ $\frac{L}{15}$, τὸ διὰ τὸν πίνακα χρησιμοποιούμενον ὕψος δὲν θὰ λαμβάνεται μικρότερον τοῦ $\frac{L}{15}$.

Κανὼν 36.

Συντελεστὴς ἐκτοπίσματος (c)

Ὁ εἰς τὸν πίνακα ἐξάλων χρησιμοποιούμενος συντελεστὴς ἐκτοπίσματος δίδεται ὑπὸ τοῦ τύπου $c=\frac{\Delta}{1.025\ L.B\ d_1}$ ἔνθα Δ εἶναι τὸ (ἄνευ προεξοχῶν στηρίξεως τῶν ἀτράκτων) ἐκτόπισμα τοῦ πλοίου εἰς τόννους καὶ εἰς βύθισμα d1 λαμβανόμενον ἴσον πρὸς τὰ 0,85 τοῦ πλευρικοῦ ὕψους.

Ὁ συντελεστὴς c δὲν θὰ λαμβάνεται μικρότερος τοῦ 0,68

Κανὼν 37.

Ἀντοχὴ

Ἡ προσδιορίζουσα Ἀρχὴ δέον νὰ μένῃ ἱκανοποιημένη ἐκ τῆς ἀντοχῆς τῆς κατασκευῆς τῶν πλοίων διὰ τὰ ὁποῖα προσδιορίζεται τὸ ὕψος ἐξάλων.

Πλοῖα ἐκπληροῦνται τὰς ἀπαιτήσεις τῆς ἀνωτάτης κλάσεως τῶν κανόνων ἑνὸς Νηογνώμονος ἀνεγνωρισμένου ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, θὰ θεωροῦνται ὡς ἔχοντα ἐπαρκῆ ἀντοχὴν διὰ τὸ ὑπὸ τῶν κανόνων ἐπιτρεπόμενον ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων.

Εἰς πλοῖα μὴ ἐκπληροῦντα τὰς ὡς ἄνω ἀπαιτήσεις ἑνὸς Νηογνώμονος ἀνεγνωρισμένου ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς θὰ προσδιο-

SCALE of Freeing Port Area.

Length of Bulwarks in «Well» in Feet.	Freeing Port Area on each side in Square Feet.
15	8.0
20	8.5
25	9.0
30	9.5
35	10.0
40	10.5
45	11.0
50	11.5
55	12.0
60	12.5
65	13.0
Above 65	1 square foot for each additional 5 feet length of bulwark.

The lower edges of the freeing ports are to be ar near the deck as practicable and preferably not highes than the upper edge of the gunwale bar. Two-thirds of the freeing port area required is to be provided in the midship half of the well. In ships with less than the standard sheer the freering port area is to be suitably increased.

All such openings in the bulwarks are to be protected by rails or bars spaced about 9 inches apart. If shutters are fitted to freeing ports, ample clearance is to be provided to prevent jamming. Hinges are to have brass pins.

Rule XXXI.—Protection of Crew.

Gangways, lifelines or other satisfactory means are to be provided for the protection of the crew in getting to and from their quarters. The strength of houses for the accommodation of crew on flush deck steamers is to be equivalent to that required for superstructure bulkheads.

Part III.—Load Line for Steamers.

Rule XXXII.—Length (L).

The length used with the Rules and Freeboard Table is the length in feet on the summer load water-line from the foreside of the stem to the afterside of the rudder post. Where there is no ruder post, the length is measured from the foreside of the stem to the axis of the rudder stock. For ships with cruiser sterns, the length is to be taken as 96 per cent. of the total length on the designed summer load water-line or as the length from the fore side of the stem to the axis of the rudder stock if that be the greater.

Rule XXXIII.—Breadth (B).

The breadth is the maximum breadth in feet amidships to the moulded line of the frame in iron or steel ships, and to the outside of the planking in wood or composite ships.

Rule XXXIV.—Moulded Depth.

The moulded depth is the vertical distance in feet, measured amidships, 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 depth is measured from the point where the line of the flat of the bottom continued inwards cuts the side of the keel

Rule XXXV.—Depth for Freeboard (D).

The depth used with the Freeboard Table is the moulded depth plus the thickness of stringer plate, or plus $\frac{T(L-S)}{L}$ if that be greater, where—

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

S is the total length of superstructures as defined in Rule XL.

Where the topsides are of unusual form, D is the depth of a midship section having vertical topsides, standard round of beam and area of topside section equal to that in the actual midship section. Where there is a step or break in the topsides (e. g., as in the Turret Deick ship) 70 per cent. of the area above the step or break is included in the area used to determine the equivalent section.

In a ship without an enclosed superstructure covering at least. 6 L amiddships, without a complete trunk or without a combination of intact partial superstructures and trunk extending all fore and aft where D is less than $\frac{L}{15}$, the depth used with the Table is not to be taken as less than $\frac{L}{15}$.

Rule XXXVI.—Coefficient of Fineness (c)

The coefficient of fineness used with the Freeboard Table as given by—

$$c = \frac{35\ \Delta}{L.B.d_1}$$

where Δ is the ship's moulded displacement in tons (excluding bossing) at a mean moulded draught d1 which is 85 per cent. of the moulded depth.

The coefficient c is not to be taken as less than. 68.

Rule XXXVII.—Strength.

The Assigning Authority is to be satisfied with the structural strength of ships to which freeboards are assigned.

Ships which comply with the highest standard of the rules of a Classification Society recognised by the Administration, shall be regarded as having sufficient strength for the minimum freeboards allowed under the Rules.

ρίζεται ἐπηυξημένον ὕψος ἐξάλων, κατὰ ποσὸν ὁριζόμενον ὑπὸ τῆς προσδιοριζούσης Ἀρχῆς. Πρὸς ὁδηγίαν διετυπώθησαν τὰ κάτωθι ὅρια ἀντοχῆς :

Ὑλικόν : Τὰ ὅρια ἀντοχῆς βασίζονται ἐπὶ τῆς προϋποθέσεως ὅτι ἡ κατασκευὴ εἶναι ἐκ μαλακοῦ χάλυβος, παραχθέντος εἰς κλίβανον Martin (ὄξινον ἢ βασικὸν) καὶ ἔχοντος ἀντοχὴν κατ' ἐφελκυσμὸν 41 ἕως 50 χιλιογράμμων κατὰ τετραγωνικὸν χιλιοστόμετρον καὶ ἐπιμήκυνσιν τοὐλάχιστον 16 τοῖς ἑκατὸν δι' ἔν μῆκος 203 χιλιοστομέτρων.

Κατάστρωμα ἀντοχῆς. Τὸ κατάστρωμα ἀντοχῆς εἶναι τὸ ἀνώτατον κατάστρωμα, τὸ ὁποῖον συμπεριλαμβάνεται εἰς τὸν διαμήκη σκελετὸν ἀντοχῆς, καὶ ἀποτελεῖ ἀναπόσπαστον αὐτοῦ μέρος καθ' ὅλον τὸ περὶ τὸ μέσον τοῦ πλοίου ἥμισυ τοῦ μήκους.

Ὕψος μέχρι τοῦ καταστρώματος ἀντοχῆς, (Ds). Τὸ ὕψος μέχρι τοῦ καταστρώματος ἀντοχῆς εἶναι ἡ εἰς μέτρα κάθετος ἀπόστασις ἀπὸ τῆς ἄνω ἀκμῆς τῆς τρόπιδος μέχρι τῆς ἄνω κόψεως τοῦ ζυγοῦ τοῦ καταστρώματος ἀντοχῆς, μετρηθεῖσα εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου καὶ τὴν πλευράν.

Βύθισμα (d). Τὸ βύθισμα εἶναι ἡ εἰς μέτρα καὶ εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου κάθετος ἀπόστασις ἀπὸ τῆς ἄνω γραμμῆς τῆς τρόπιδος μέχρι τοῦ κέντρου τοῦ δίσκου.

Διαμήκης ἀντοχή. Ἡ διὰ τὴν διαμήκη ἀντοχὴν ροπὴ ἀντιστάσεως $\frac{I}{y}$ εἶναι ἡ περὶ τὸν οὐδέτερον ἄξονα ροπὴ ἀδρανείας I τοῦ μεγίστου νομέως, διαιρεθεῖσα διὰ τῆς ἀποστάσεως y μετρηθείσης ἀπὸ τοῦ οὐδετέρου ἄξονος μέχρι τῆς εἰς τὴν πλευρὰν ἄνω κόψεως τοῦ ζυγοῦ τοῦ καταστρώματος ἀντοχῆς, καὶ ὑπολογιζομένη εἰς τήν περιοχὴν τῶν ἀνοιγμάτων τοῦ καταστρώματος ἀλλ' ἄνευ ἐκπτώσεως δι' ὀπὰς κοινωματίων. Αἱ ἐπιφάνειαι μετρῶνται εἰς τετραγωνικὰ χιλιοστόμετρα καὶ αἱ ἀποστάσεις εἰς μέτρα.

Ὑπὸ τὸ κατάστρωμα ἀντοχῆς συμπεριλαμβάνονται ὅλα τὰ συνεχῆ διαμήκη μέρη τοῦ σκελετοῦ, ἐκτὸς τῶν μερῶν ἐκείνων τῶν ὑπὸ τὸ κατάστρωμα δοκῶν, τῶν ἐξ ὁλοκλήρου διὰ στήριξιν ἀπαιτουμένων. Ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα ἀντοχῆς τὰ μόνα περιλαμβανόμεναμέρη εἶναι ἡ γωνία ὑδρορρόης καὶ ἡ ὑπερεξοχὴ τοῦ ζωστῆρος.

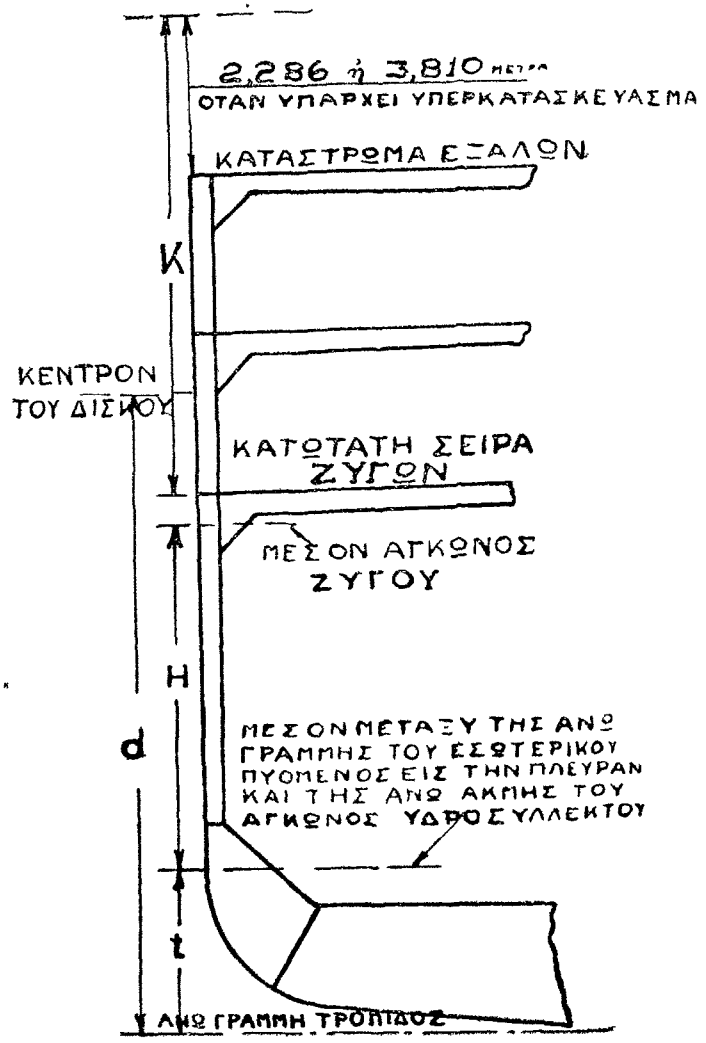
Ἡ διὰ τὴν διαμήκη ἀντοχὴν ἀπαιτουμένη ροπὴ ἀντιστάσεως δι' ἐπαρκὲς ὑλικὸν ἐκφράζεται διὰ τοῦ τύπου f. d. B ἔνθα f εἶναι ὁ ἐκ τοῦ ἑπομένου πίνακος λαμβανόμενος συντελεστής.

L	f	L	f
30,48	3810	109,73	19896
36,58	4233	115,82	21801
42,67	4974	121,92	23705
48,77	5715	128,02	25717
54,86	6667	134,11	27728
60,96	7620	140,21	29951
67,06	8890	146,30	32067
73,15	10160	152,40	34396
79,25	11535	158,50	36725
85,34	13123	164,59	39053
91,44	14710	170,69	41487
97,54	16298	176,78	44027
103,63	18097	182,88	46567

Δι' ἐνδιάμεσα μήκη ἡ τιμὴ τοῦ f καθορίζεται δι' ἀναγωγῆς Ὁ τύπος οὗτος ἐφαρμόζεται ὅταν : τὸ L δὲν ὑπερβαίνει τὰ 182,88 μέτρα, τὸ B εἶναι μεταξὺ $\frac{L}{10}+1{,}52$ καὶ $\frac{L}{10}+6{,}10$ ἀμφοτέρων συμπεριλαμβανομένων, καὶ τὸ $\frac{L}{Ds}$ εἶναι μεταξὺ 10 καὶ 13,5 ἀμφοτέρων συμπεριλαμβανομένων.

Νομεύς. Διὰ τὴν ἐγκαρσίαν ἀντοχὴν ὁ νομεὺς θεωρεῖται ὡς ἀποτελούμενος ἀπὸ μίαν γωνίκν νομέως καὶ μίαν ἀντινομέως, ἑκάστης τοῦ αὐτοῦ μεγέθους καὶ πάχους.

Ἐγκαρσία ἀντοχή. Ἡ διὰ τὴν ἐγκαρσίαν ἀντοχὴν ροπὴ ἀντιστάσεως $\frac{I}{y}$ τοῦ εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου καὶ κάτωθεν τῆς κατωτάτης σειρᾶς ζυγῶν νομέως, εἶναι ἡ περὶ τὸν οὐδέτερον ἄξονα ροπὴ ἀδρανείας I τῆς τομῆς τοῦ νομέως, διαιρεθεῖσα δι ἀ τῆς ἀποστάσεως y μετρηθείσης ἀπὸ τοῦ οὐδετέρου ἄξονος μέχρι τοῦ ἀνωτάτου σημείου τῆς τομῆς τοῦ νομέως, ὑπολογιζομένη δὲ ἄνευ ἐκπτώσεως δι' ὀπὰς κοινωματίων καὶ κοχλιῶν. Ἡ ροπὴ μετρᾶται εἰς κυβικὰ ἑκατοστά.



Σχῆμα 2

Ἡ διὰ τὴν ἐγκαρσίαν ἀντοχὴν ἀπαιτουμένη ροπὴ ἀντιστάσεως τοῦ νομέως ἐκφράζεται διὰ τοῦ τύπου $\frac{s(d-t)(f_1+f_2)}{1000}$ ἔνθα s εἶναι ἡ ἀπόστασις τῶν νομέων εἰς μέτρα t, εἶναι ἡ εἰς μέτρα κάθετος ἀπόστασις, ἡ μετρηθεῖσα ἀπὸ τῆς ἄνω γραμμῆς τῆς τρόπιδος μέχρις ἑνὸς σημείου ὅπερ ἀποτελεῖ τὸ μέσον μεταξὺ τῆς ἄνω γραμμῆς τοῦ ἐσωτερικοῦ πυθμένος εἰς τὴν πλευρὰν καὶ τῆς ἀνωτέρας ἀκμῆς τοῦ ἀγκῶνος τοῦ ὑδροσυλλέκτου (Βλέπε σχῆμα 2). Ἔνθα δὲν ὑπάρχουσι διπύθμενα, τὸ t μετρᾶται μέχρι ἑνὸς σημείου ὅπερ ἀποτελεῖ τὸ μέσον μεταξὺ τῶν ἀνωτέρων ἀκμῶν τῆς ἕδρας εἰς τὸ κέντρον καὶ εἰς τὴν πλευράν.

f1 εἶναι εἷς συντελεστὴς ἐξαρτώμενος ἐκ τοῦ H, τὸ ὁποῖον, εἰς πλοῖα μετὰ διπυθμένων, εἶναι ἡ εἰς τὴν πλευρὰν καὶ εἰς μέτρα κάθετος ἀπόστασις ἀπὸ τοῦ μέσου τοῦ

Ships which do not comply with the highest standard of the rules of a Classification Society recognised by the Administration, shall be assigned such increased freeboards as shall be determined by the Assigning Authority, and for guidance the following strength moduli are formulated.

Material.— The strength moduli are based on the assumption that the structure is built of mild steel, manufactured by the open hearth process (acid or basic), and having a tensile strength of 26 to 32 tons per square inch, and an elongation of at least 16 per cent, on a length of 8 inches.

Strength Deck.— The strength deck is the uppermost deck which is incorporated into and forms an integral part of the longitudinal girder within the half-length amidships.

Depth to Strength Deck (Ds).— The depth to strength deck is the vertical distance in feet amidships from the top of the keel to the top of the strength deck beam at side.

Draught (d).—The draught is the vertical distance in feet amidships from the top of the keel to the centre of the disc.

Longitudinal Modulus.—The longitudinal modulus $\frac{I}{y}$ is the moment of inertia I of the midship section about the neutral axis divided by the distance y measured from the neutral axis to the top of the stength deck beam at side, calculated in way of openings but without deductions for rivet holes. Areas are measurd in square inches and distances in feet.

Below the strength deck, all continuous longitudinal members other than such parts of under deck girders as are required entirely for supporting purposes, are included. Above the strength deck, the gunwale angle bar and the extension of the sheerstrake are the only membres included.

The required longitudinal modulus for effective material is expressed by f.d.B., where f is the factor obtainet from the following table :—

L	f	L	f
100	1.80	360	9.40
120	2.00	380	10.30
140	2.35	400	11.20
160	2.70	420	12.15
180	3.15	440	13.10
200	3.60	460	14.15
220	4.20	480	15.15
240	4.80	500	16.25
260	5.45	520	17.35
280	6.20	540	18.45
300	6.95	560	19.60
320	7.70	580	20.80
340	8.55	600	22.00

For intermediate lengths, the value off is determined by interpolation.

This formula applies where L does not exceed 600 feet; B is between $\frac{L}{10}+5$ and $\frac{L}{10}+20$, both inclusive, and $\frac{L}{Ds}$ is between 10 and, 13.5, both inclusive

Frame.—For the purpose of the frame modulus, the frame is regarded as composed of a frame angle and a reverse angle each of the same size and thickness.

Frame Modulus.—The modulus $\frac{I}{y}$ of the midship frame below the lowest tier of beams is the moment of inertia I of the frame section about the neutral axis divided by the distance y mesured from the neutral axis to the extremity of the frame section calculated without deduction for rivet and bolt holes. The modulus is measured in inch units.

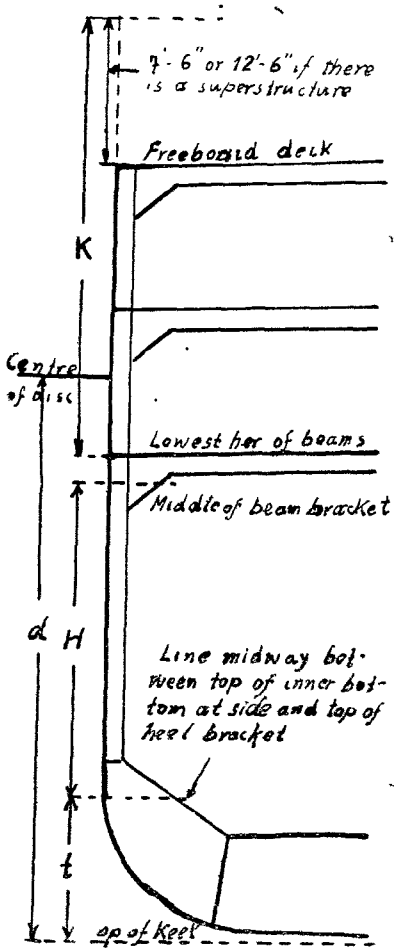


Figure 2.

The required frame modulus is expressed by $\frac{s\,(d-t)\,(f_1+f_2)}{1{,}000}$ where—

s is the frame spasing in inches.

t is the vertical distance in feet meassured at amidships from the top of the keel to a point midway between the top of the inner bottom at side and the top of the heel bracket (see Figure 2); where there is no double bottom, t is measured to a point midway between the top of the floor at centre and the top of the floor at side.

f1 is a coefficient depending on H, which, in ships fitted with double bottoms, is the vertical distance in feet from the middle of the beam bracket of the lowest

ἀγκῶνος τοῦ ζυγοῦ τῆς κατωτάτης σειρᾶς ζυγῶν μέχρις ἑνὸς σημείου, ὅπερ ἀποτελεῖ τὸ μέσον μεταξὺ τῆς ἄνω γραμμῆς τοῦ ἐσωτερικοῦ πυθμένος εἰς τὴν πλευρὰν καὶ τῆς ἀνωτέρας ἀκμῆς τοῦ ἀγκῶνος τοῦ ὑδροσυλλέκτου (Βλέπε σχῆμα 2). Ἔνθα δὲν ὑπάρχουσι διπύθμενα τὸ Η μετρᾶται μέχρι ἑνὸς σημείου, ὅπερ ἀποτελεῖ τὸ μέσον μεταξὺ τῶν ἀνωτέρων ἀκμῶν τῆς ἕδρας εἰς τὸ κέντρον καὶ εἰς τὴν πλευράν. Ὅταν ὁ νομεὺς λαμβάνει πρόσθετον ἀντοχὴν ἐκ τοῦ σχήματος τοῦ πλοίου, θὰ γίνεται ἡ δέουσα ἔκπτωσις εἰς τὴν τιμὴν τοῦ f1.

f2 εἶναι εἷς συντελεστὴς ἐξαρτώμενος ἐκ τοῦ Κ τὸ ὁποῖον εἶναι ἡ εἰς μέτρα κάθετος ἀπόστασις ἀπὸ τῆς ἄνω ἀκμῆς τῆς κατωτάτης σειρᾶς ζυγῶν εἰς τὴν πλευρὰν μέχρι ἑνὸς σημείου κειμένου 2,286 μέτρα ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα ἐξάλων καὶ εἰς τὴν πλευράν, ἢ ὅταν ὑπάρχῃ ὑπερκατασκεύασμα μέχρι ἑνὸς σημείου κειμένου 3,81 μέτρα ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα ἐξάλων καὶ εἰς τὴν πλευράν. (Βλέπε σχῆμα 2).

Αἱ τιμαὶ τῶν f1 καὶ f2 λαμβάνονται ἐκ τῶν ἀκολούθων πινάκων.

Η εἰς μέτρα	0	2,133	2,743	3,353	3,962	4,572	5,182	5,791	6,401	7,01	7,62
f^1	19050	23283	26458	31750	40217	50800	62442	76200	91017	107950	124883

Κ εἰς μέτρα	0	1,524	3,048	4,572	6,096	7,62	9,144	10,668	12,192
f^2	0	1058	2117	4233	6350	9525	13758	19050	25400

Ἐνδιάμεσοι τιμαὶ λαμβάνονται δι' ἀναγωγῆς.

Ὁ τύπος οὗτος ἐφαρμόζεται ὅταν τὸ D εἶναι μεταξὺ 4,57 καὶ 18,29 μέτρων ἀμφοτέρων συμπεριλαμβανομένων, τὸ Β εἶναι μεταξὺ $\frac{L}{10}+1,52$ καὶ $\frac{L}{10}+6,10$, ἀμφοτέρων συμπεριλαμβανομένων, τὸ $\frac{L}{Ds}$ εἶναι μεταξὺ 10 καὶ 13,5 ἀμφοτέρων συμπεριλαμβανομένων, καὶ ἡ ὁριζοντία ἀπόστασις ἀπὸ τῆς ἐξωτερικῆς κόψεως τοῦ νομέως μέχρι τοῦ κέντρου τῆς πρώτης σειρᾶς τῶν κιόνων κύτους δὲν ὑπερβαίνει τὰ 6,10 μέτρα.

Εἰς πλοῖα συνήθους σχήματος μεθ' ἑνὸς καταστρώματος ὅταν τὸ Η δὲν ὑπερβαίνει τὰ 5,49 μέτρα ἡ διὰ τῆς ἀνωτέρω μεθόδου ὑπολογιζομένη ροπὴ ἀντιστάσεως τοῦ νομέως πολλαπλασιάζεται ἐπὶ τὸν παράγοντα f_s ἔνθα

$$f_s = 0,5 + 0,05\left(\frac{H}{0,305} - 8\right)$$

Ὅταν ἡ ὁριζοντία ἀπόστασις ἀπὸ τῆς ἐξωτερικῆς κόψεως τοῦ νομέως μέχρι τοῦ κέντρου τῆς πρώτης σειρᾶς τῶν κιόνων κύτους ὑπερβαίνει τὰ 6,10 μέτρα, ἡ προσδιορίζουσα Ἀρχὴ δέον νὰ μένῃ ἱκανοποιημένη ἐκ προβλεφθησομένης ἐπαρκοῦς προσθέτου ἀντοχῆς.

Ὑπερκατασκευάσματα

Κανὼν 38.

Ὕψος ὑπερκατασκευάσματος

Τὸ ὕψος ἑνὸς ὑπερκατασκευάσματος εἶναι τὸ ἐλάχιστον κάθετον ὕψος, τὸ μετρηθὲν ἀπὸ τῆς ἄνω γραμμῆς τοῦ καταστρώματος ὑπερκατασκευάσματος μέχρι τῆς ἄνω κόψεως τῶν ζυγῶν τοῦ καταστρώματος ἐξάλων, πλὴν τὴν διαφορὰν μεταξὺ τοῦ D καὶ τοῦ πλευρικοῦ ὕψους (Βλέπε κανόνας 34 καὶ 35).

Κανὼν 39.

Κανονικὸν ὕψος τοῦ ὑπερκατασκευάσματος

Τὸ κανονικὸν ὕψος ἑνὸς μερικῶς ἀνυψωμένου καταστρώματος εἶναι 0,91 μέτρα διὰ πλοῖα μήκους, μέχρι 30,5 μέτρων συμπεριλαμβανομένων, 1,22 μέτρα διὰ πλοῖα μήκους 76,20 μέτρων καὶ 1,83 μέτρα διὰ πλοῖα μήκους 122 μέτρων καὶ ἄνω. Τὸ κανονικὸν ὕψος ἑνὸς οἱουδήποτε ἄλλου ὑπερκατασκευάσματος εἶναι 1,83 μέτρα διὰ πλοῖα μήκους μέχρι 76,20 μέτρων συμπεριλαμβανομένων καὶ 2,29 μέτρα διὰ πλοῖα μήκους 122 μέτρων καὶ ἄνω. Τὸ κανονικὸν ὕψος διὰ ἐνδιάμεσα μήκη πλοίου, λαμβάνεται δι' ἀναγωγῆς.

Κανὼν 40

Μῆκος ὑπερκατασκευάσματος (s)

Τὸ μῆκος ἑνὸς ὑπερκατασκευάσματος εἶναι τὸ μέσον κεκαλυμμένον μῆκος τῶν μερῶν τοῦ ὑπερκατασκευάσματος τῶν ἐκτεινομένων ἀπὸ πλευρᾶς εἰς πλευρὰν τοῦ πλοίου, καὶ εὑρίσκεται μεταξὺ γραμμῶν καθέτως ἀγομένων εἰς τὰ ἄκρα τῆς ἰσάλου γραμμῆς φορτώσεως θέρους, ὡς ὁρίζεται εἰς τὸν κανόνα 32.

Κανὼν 41.

Κλειστὸν ὑπερκατασκεύασμα

Ἓν μεμονωμένον ὑπερκατασκεύασμα θεωρεῖται ὡς κλειστόν, μόνον ὅταν :

α') Τὰ ἐγκλείοντα αὐτὸ διαφράγματα εἶναι ἱκανῆς κατασκευῆς (βλέπε κανόνα 42).

β') Τὰ ἀνοίγματα εἰσόδου εἰς τὰ διαφράγματα ταῦτα εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ μέσων κλεισίματος τῆς κλάσεως ἢ τῆς κλάσεως 2 (βλέπε κανόνας 43 καὶ 44).

γ') Ὅλα τὰ ἄλλα ἀνοίγματα εἰς τὰς πλευρὰς ἢ τὰ ἄκρα τοῦ ὑπερκατασκευάσματος εἶναι ἐφοδιασμένα μὲ ἱκανὰ στεγανὰ μέσα κλεισίματος καὶ

δ') Τὰ ἀνεξάρτητα μέσα εἰσόδου εἰς τοὺς χώρους τοῦ πληρώματος, τῆς μηχανῆς, τῶν ἀποθηκῶν καυσίμου καὶ ἑτέρους χώρους ἐργασίας, ἐντὸς τοῦ μεσοστέγου καὶ τοῦ ἐπιστέγου, εἶναι πάντοτε χρησιμοποιήσιμα ὅταν τὰ ἀνοίγματα τῶν διαφραγμάτων εἶναι κλειστά.

Κανὼν 42.

Διαφράγματα ὑπερκατασκευασμάτων

Διαφράγματα εἰς ἐκτεθειμένα ἄκρα ἐπιστέγων, μεσοστέγων καὶ προστέγων θεωροῦνται ὅτι εἶναι ἱκανῆς κατασκευῆς ὅταν ἡ προσδιορίζουσα Ἀρχὴ μένει ἱκανοποιημένη ἐκ τοῦ ὅτι ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, εἶναι ἰσοδύναμα πρὸς τὰ κάτωθι ὁριζόμενα κανονικὰ τοιαῦτα.

Εἰς τὰ κανονικὰ ταῦτα διαφράγματα αἱ διαστάσεις τῶν ἐνισχύσεων καὶ ἐλασμάτων δίδονται εἰς τὸν πίνακα 3. Αἱ ἐνισχύσεις τοποθετοῦνται εἰς μεταξύ των ἀποστάσεις 0,76 μέτρων. Αἱ ἐνισχύσεις εἰς τὸ πρὸς πρώραν διαφράγματα τῶν ἐπιστέγων καὶ μεσοστέγων θὰ ἔχωσιν ἱκανὰς συνδέσεις τῶν ἄκρων των καὶ αἱ εἰς τὰ πρὸς πρύμναν διαφράγματα τῶν μεσοστέγων καὶ προστέγων θὰ ἐκτείνωνται καθ' ὅλην τὴν μεταξὺ τῆς ἄνω καὶ κάτω γωνίας πλαισίου τοῦ διαφράγματος ἀπόστασιν.

tier of beams at side to a point midway between the top of the inner bottom at side and the top of the heel bracket (see Figure 2). Where there is no double bottom, H is measured to a point midway between the top of the floor at centre and the top of the floor at side. Where the frame obtains additional strength from the form of the ship, due allowance is made in the value of f1.

f2 is a coefficient depending on K, which is the vertical distance in feet from the top of the lowest tier of beams at side to a point 7 feet 6 inches above the freeboard deck at side, or, if there is a superstructure, to a point 12 feet 6 inches above the freeboard deck at side (see Figure 2). The values of f1 and f2 are obtained from the following tables :—

H in feet	0	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25
f_1	9	11	12.5	15	19	24	29.5	36	43	51	59

K in feet	0	5	10	15	20	25	30	35	40
f_2	0	0.5	1 0	2.0	3 0	4.5	6 5	9.0	12.0

Intermediate values are obtained by interpolation

This formula applies where D is between 15 feet and 60 feet, both inclusive, B is between $\frac{L}{10} + 5$ and $\frac{L}{10} + 20$, both inclusive, $\frac{L}{Ds}$ is between 10 and 13.5, both inclusive; and the horizontal distance from the outside of the frame to the centre of the first row of pillars does not exceed 20 feet.

In single deck ships of ordinary form, where H does not exceed 18 feet, the frame modulus determined by the preceding method is multiplied by the factor f3 where

$$f3 = .50 + .05(H - 8)$$

Where the horizontal distance from the outside of the frame to the centre of the first row of pillars exceeds 20 feet, the Assingning Authority is to be satisfied that sufficient additional strength is provided.

Superstructures.

Rule XXXVIII.—Height of Superstucture.

The height of a superstructure is the least vertica height measured from the top of the superstructure deck to the top of the freeboard deck beams minus the difference between D and the moulded depth (see Rules XXXIV and XXXV).

Rule XXXIX.—Standard Height ofSuperstructure.

The standard height of a raised quarter deck is 3 feet for ships up to and including 100 feet in length, 4 feet for ships 250 feet in length and 6 feet for ships 400 feet in length and above. The standard height of any other superstructure is 6 feet for ships up to and including 250 feet in length and 7 feet 6 inches for ships 400 feet in length and above. The standard height at intermediate lengths is obtained by interpolation.

Rule XL.—Length of Superstructure (S).

The length of a superstructure is the mean covered length of the parts of the superstructure which extend to the sides of the ship and lie within lines drawn perpendicular to the extremities of the Summer load water-line, as defined in Rule XXXII.

Rule XLI.—Enclosed Superstructure.

A detached superstructure is regarded as enclosed only where—

(a) the enclosing bulkheads are of efficient construction (see Rule XLII);

(b) the access openings in these bulkheads are fitted with Class 1 or Class 2 closing appliances (see Rules XLIII and XLIV);

(c) all other openings in sides or ends of the superstructure are fitted with efficient weathertight means of closing; and.

(d) independent means of access to crew, machinery bunker and other working spaces within bridges and poops are at all times available when the bulkhead openings are closed.

Rule XLII.—Superstructure Bulkheads.

Bulkheads at exposed ends of poops, bridges and forecastles are deemed to be of efficient construction where the Assigning Authority is satisfied that, in the circumstances, they are equivalent to the following standard for ships with minimum freeboard under which standard the stiffeners and [illegible] in height of the scantlings given in Table 3, the s[illegible] spaced 30 inches apart, the stiffeners [illegible] by Rule X, bridge front bulkheads have efficient e[illegible] and those on after bulkheads of bridges [illegible]ired by Rules extend for the whole distance betw[illegible] angles of the bulkheads.

ΠΙΝΑΞ 3.

ΕΚΤΕΘΕΙΜΕΝΑ ΔΙΑΦΡΑΓΜΑΤΑ ΥΠΕΡΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΜΑΤΩΝ ΚΑΝΟΝΙΚΟΥ ΥΨΟΥΣ

Πρὸς πρώραν διαφράγματα μεσοστέγου. Ἀπροστάτευτα διαφράγματα ἐπιστέγων μήκους 0,4L καὶ ἄνω.		Διαφράγματα ἐπιστέγων μερικῶς προστατευμένα ἢ μήκους κατωτέρου τῶν 0,4L		Πρὸς πρύμναν διαφράγματα μεσοστέγων καὶ προστέγων	
Μῆκος πλοίου	Ἐνισχύσεις ἐκ βολβοειδοῦς γωνίας.	Μῆκος πλοίου	Ἐνισχύσεις ἐκ κοινῆς γωνίας	Μῆκος πλοίου	Ἐνισχύσεις ἐκ κοινῆς γωνίας
Μέτρα	Χιλιοστὰ	Μέτρα	Χιλιοστὰ	Μέτρα	Χιλιοστὰ
κάτω τῶν 48,75	140 X 75 X 7,5	κάτω τῶν 45,70	75 X 65 X 7,5	κάτω τῶν 45,70	65 X 65 X 6,5
48,75	150 X 75 X 8	45,70	90 X 65 X 8	45,70	75 X 65 X 7
61	165 X 75 X 8,5	61	100 X 75 X 8,5	76,20	90 X 75 X 7,5
73,20	180 X 75 X 9	76,20	115 X 75 X 9	106,20	100 X 75 X 8
85,35	190 X 75 X 9,5	91,45	130 X 75 X 9,5	—	—
97,55	205 X 75 X 10	106,70	140 X 75 X 10,5	—	—
109,75	215 X 75 X 10,5	121,90	150 X 75 X 11	—	—
121,90	230 X 75 X 11	137,15	165 X 90 X 11,5	—	—
134,10	240 X 90 X 11,5	152,40	180 X 90 X 12	—	—
146,30	255 X 90 X 12	167,65	180 X 90 X 12,5	—	—
158,50	265 X 90 X 12,5	—	—	—	—
170,70	280 X 90 X 13	—	—	—	—
Μῆκος πλοίου	Ἐλάσματα διαφράγματος	Μῆκος πλοίου	Ἐλάσματα διαφράγματος	Μῆκος πλοίου	Ἐλάσματα διαφράγματος
Μέτρα	Χιλιοστὰ	Μέτρα	Χιλιοστὰ	Μέτρα	Χιλιοστὰ
61 καὶ κάτω	7,5	48,20 καὶ κάτω	6	48,20 καὶ κάτω	5
115,80 καὶ ἄνω	11	122 καὶ ἄνω	9,5	122 καὶ ἄνω	7,5

Διὰ πλοῖα ἐνδιαμέσου μήκους τὸ πάχος τῶν ἐλασμάτων τοῦ διαφράγματος θὰ λαμβάνεται δι' ἀναγωγῆς.

Μέσα κλεισίματος δι' ἀνοίγματα εἰσόδου εἰς διαφράγματα εἰς τὰ ἄκρα μεμονωμένων ὑπερκατασκευασμάτων.

Κανὼν 43.

Μέσα κλεισίματος τῆς κλάσεως 1

Τὰ ἐκ σιδήρου ἢ χάλυβος μέσα ταῦτα θὰ εἶναι εἰς ὅλας τὰς περιπτώσεις μονίμως καὶ ἰσχυρῶς ἐπὶ τοῦ διαφράγματος προσηρμοσμένα, καταλλήλως πλαισιωμένα καὶ ἐνισχυμένα καὶ οὕτω πως ἐφηρμοσμένα, ὥστε ἡ ὅλη κατασκευὴ νὰ εἶναι ἰσοδυνάμου ἀντοχῆς πρὸς τὸ ἀδιάτρητον διάφραγμα, ἐπὶ πλέον δὲ στεγανὰ ὅταν εἶναι κλεισμένα. Τὰ μέσα διὰ τὴν στερέωσιν τῶν μέσων τοῦ κλεισίματος θὰ εἶναι μονίμως προσηρτημένα ἐπὶ τοῦ διαφράγματος ἢ ἐπὶ τῶν μέσων κλεισίματος. Τὰ τελευταῖα δὲ ταῦτα θὰ εἶναι οὕτω πῶς διευθετημένα ὥστε νὰ δύνανται νὰ κλείωνται καὶ στερεώνωνται καὶ ἀπὸ τὰς δύο πλευρὰς τοῦ διαφράγματος ἢ καὶ ἀπὸ τὸ ἕτερον κατάστρωμα. Τὰ κατώφλια τῶν ἀνοιγμάτων εἰσέρχεσθε εὑρίσκωνται εἰς ὕψος τοὐλάχιστον 380 χιλιοστὰ ἀπὸ τὸ κατάστρωμα.

Κανὼν 44.

Τὸ ὕψος ἑνὸς κλεισίματος τῆς κλάσεως 2.

κάθετον ὕψος, τὰ ταστρώματος ὑπὲ ψεως τῶν ζυγῶν εἶναι: α') ἰσχυρῶς πλαισιωμένα ἐκ σκληρᾶς, ἀνηρτημένα διὰ γιγλυμῶν, πλάτους οὐχὶ μεγαλυτέρου τῶν 0,76 μέτρων καὶ πάχους οὐχὶ μικροτέρου τῶν 50 χιλιοστομέτρων ἢ β') κινηταὶ ἐπηγκενίδες ἐφαρμοζόμεναι δι' ὅλον τὸ ὕψος τοῦ ἀνοίγματος ἐντὸς δοκῶν τομῆς U καρφωνομένων εἰς τὸ διάφραγμα. Αἱ ἐπηγκενίδες θὰ εἶναι πάχους τοὐλάχιστον 50 χιλιοστομέτρων, ὅταν τὸ πλάτος τοῦ ἀνοίγματος εἶναι 0,76 μέτρα καὶ κάτω, ἐπαυξανομένου κατὰ 25 χιλιοστομέτρα δι' ἑκάστην ἐπαύξησιν τοῦ πλάτους τοῦ ἀνοίγματος κατὰ 380 χιλιοστόμετρα ἢ γ') φορητὰ ἐλάσματα ἴσης ἱκανότητος.

Προσωρινὰ μέσα διὰ κλείσιμον ἀνοιγμάτων εἰς κατάστρωμα ὑπερκατασκευασμάτων.

Κανὼν 45.

Τὰ μέσα προσωρινοῦ κλεισίματος δι' ἀνοίγματα εἰς τὸν μέσον ἄξονα τοῦ καταστρώματος ἑνὸς κλειστοῦ ὑπερκατασκευάσματος, ἀποτελοῦνται:

α') ἐξ ἑνὸς χαλυβδίνου τοιχώματος ὕψους οὐχὶ κάτω τῶν 229 χιλιοστομέτρων ἱκανῶς κυρφωνομένου ἐπὶ τοῦ καταστρώματος.

β') ἐκ καλυμμάτων κύτους ὡς ἀπαιτοῦνται ὑπὸ τοῦ κανόνος 10, ἀσφαλιζομένων δὲ διὰ κανα βίνου σχοινίου, καὶ

γ') ἐκ στηριγμάτων στομίου ὡς ταῦτα ἀπαιτοῦνται ὑπὸ τῶν κανόνων 11 καὶ 12 καὶ τῶν πινάκων 1 ἢ 2.

TABLE 3.

EXPOSED Bulkheads of Superstructures of Standard Height.

Bridge Front Bulkheads. Unprotected Bulkheads of Poops .4L or more in Length		Bulkheads of Poops Partially Protected or less in Length than .4L		After Bulkheads of Bridges and Forecastles.	
Length of Ship.	Bulb Angle Stiffeners.	Length of Ship.	Plain Angle Stiffeners.	Length of Ship.	Plain Angle Stiffeners.
Feet.	Inches.	Feet.	Inches.	Feet.	Inches.
Under 160	5½X3 X.30	Under 150	3 X2½X.30	Under 150	2½X2½X.26
160	6 X3 X.32	150	3½X2½X.32	150	3 X2½X.28
200	6½X3 X.34	200	4 X3 X.34	250	3½X3 X.30
240	7 X3 X.36	250	4½X3 X.36	350	4 X3 X.32
280	7½X3 X.38	300	5 X3 X.38		
320	8 X3 X.40	350	5½X3 X.42		
360	8½X3 X.42	400	6 X3 X.44		
400	9 X3 X.44	450	6½X3½X.46		
440	9½X3½X.46	500	7 X3½X.48		
480	10 X3½X.48	550	7 X3½X.50		
520	10½X3½X.50				
560	11 X3½X.52				

Length of Ship.	Bulkhead Plating	Length of Ship.	Bulkhead Plating	Length of Ship.	Bulkhead Plating
Feet.	Inch.	Feet.	Inch.	Feet.	Inch.
200 under 380 and above	.3 .44	160 and under 400 and above	.24 .38	160 and under 400 and above	.20 .30

For ships intermediate in length the thicknesses of bulkhead plating are obtained by interpolation.

Appliances for Closing Access Openings in Bulkheads at ends of Detached Superstructures.

Rule XLIII.—Class 1 Closing Appliances

These appliances are of iron and steel, are in all cases permanently and strongly attached to the bulkhead, are framed, stiffened and fitted so that the whole structure is of equivalent strength to the unpierced bulkhead, and are weathertight when closed. The means for securing these appliances are permanently attached to the bulkhead or to the appliances, and the latter are so arranged that they can be closed and secured from both sides of the bulkhead or from the deck above. The sills of the access openings are at least 15 inches above the deck.

Rule XLIV.—Class 2 Closing Appliances.

These appliances are (a) strongly framed hard wood hinged doors, which are not more than 30 inches wide nor less than 2 inches thick; or (b) shifting boards fitted for the full height of the opening in channels riveted to the bulkhead, the shifting boards being at least 2 inches thick where the width of opening is 30 inches or less, and increased in thichness at the rate of 1 inch for each additional 15 inches of width, or (c) portable plates of equal efficiency.

Temporary Appliances for Closing Openings in Superstructure Decks.

Rule XLV.

Temporary closing appliances for middle line openings in the deck of an enclosed superstructure consist of—

(a) a steel coaming not less than 9 inches in height efficiently riveted to the deck;

(b) hatchway covers as required by Rule X, secured by hemp lashings; and

(c) hatchway supports as required by Rules XI and XII and Table 1 or 2.

Πραγματικὸν μῆκος τῶν μεμονωμένων ὑπερκατασκευασμάτων

Κανὼν 46.

Γενικὰ

Ὅταν ἐκτεθειμένα διαφράγματα εἰς τὰ ἄκρα ἐπιστέγων μεσοστέγων καὶ προστέγων δὲν εἶναι ἱκανῆς κατασκευῆς (βλέπε κανόνα 42) θεωροῦνται ὡς μὴ ὑπάρχοντα.

Ὅταν εἰς τὰ ἐλάσματα τῶν πλευρῶν ἑνὸς ὑπερκατασκευάσματος ὑπάρχῃ ἓν ἄνοιγμα μὴ προβλεπόμενον διὰ μονίμων μέσων κλεισίματος, τὸ τμῆμα τοῦ ὑπερκατασκευάσματος εἰς τὸ μέρος τοῦ ἀνοίγματος θεωρεῖται ὡς μὴ ἔχον πραγματικὸν μῆκος.

Ὅταν τὸ ὕψος ἑνὸς ὑπερκατασκευάσματος εἶναι μικρότερον τοῦ κανονικοῦ, τὸ μῆκος του μειοῦται κατὰ τὴν ἀναλογίαν τοῦ ὑπάρχοντος πρὸς τὸ κανονικὸν ὕψος. Ὅταν τὸ ὕψος ὑπερβαίνει τὸ κανονικόν, οὐδεμία ἐπαύξησις γίνεται εἰς τὸ μῆκος τοῦ ὑπερκατασκευάσματος.

Κανὼν 47.

Ἐπίστεγον

Ὅταν ὑπάρχῃ ἱκανὸν διάφραγμα καὶ τὰ ἀνοίγματα εἰσόδου εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ μέσων κλεισίματος τῆς κλάσεως 1, τὸ μῆκος μέχρι τοῦ διαφράγματος εἶναι πραγματικὸν

Ὅταν τὰ ἀνοίγματα εἰσόδου εἰς ἓν ἱκανὸν διάφραγμα εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ μέσων κλεισίματος τῆς κλάσεως 2 καὶ τὸ μῆκος μέχρι τοῦ διαφράγματος εἶναι 0,5 L ἢ μικρότερον, 100 ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τούτου εἶναι πραγματικόν. Ὅταν τὸ μῆκος εἶναι 0,7 L ἢ μεγαλύτερον, τὰ 90 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τούτου εἶναι πραγματικόν, καὶ ὅταν τὸ μῆκος εἶναι μεταξὺ 0,5 L καὶ 0,7 L ἓν ἐνδιάμεσον ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τούτου εἶναι πραγματικόν.

Ὅταν ἐδόθη ἔγκρισις δι' ἓν τῷ ἐπιστέγῳ προσκολούμενον ἱκανὸν πυργωτὸν ὑπερκατασκεύασμα (βλέπε κανόνα 51), τὰ 90 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους μέχρι τοῦ διαφράγματος θὰ λαμβάνωνται ὡς πραγματικὸν μῆκος.

Τὰ 50 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους ἑνὸς ἀνοικτοῦ ἐπιστέγου ἢ μιᾶς ἀνοικτῆς προεκτάσεως αὐτοῦ πέραν ἑνὸς ἱκανοῦ διαφράγματος, εἶναι πραγματικὸν μῆκος.

Κανὼν 48.

Μερικῶς ἀνυψωμένον κατάστρωμα

Ὅταν ὑπάρχῃ ἓν ἀδιάτρητον ἱκανὸν διάφραγμα, τὸ μῆκος μέχρι τοῦ διαφράγματος εἶναι πραγματικόν.

Ὅταν τὸ διάφραγμα δὲν εἶναι ἀδιάτρητον, τὸ ὑπερκατασκεύασμα θεωρεῖται ὡς ἓν ἐπίστεγον ὕψους μικροτέρου τοῦ κανονικοῦ.

Κανὼν 49

Μεσόστεγον

Ὅταν ὑπάρχῃ ἓν ἱκανὸν διάφραγμα εἰς ἕκαστον ἄκρον καὶ τὰ ἀνοίγματα εἰσόδου εἰς τὰ διαφράγματα εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ μέσων κλεισίματος τῆς κλάσεως 1, τὸ μῆκος μεταξὺ τῶν διαφραγμάτων εἶναι πραγματικόν.

Ὅταν τὰ ἀνοίγματα εἰσόδου εἰς τὸ πρωραῖον διάφραγμα εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ μέσων κλεισίματος τῆς κλάσεως 1 καὶ τὰ ἀνοίγματα εἰσόδου εἰς τὸ πρυμναῖον διάφραγμα διὰ μέσων κλεισίματος τῆς κλάσεως 2, τὸ μῆκος μεταξὺ τῶν διαφραγμάτων εἶναι πραγματικόν. Ὅταν ἐδόθη ἔγκρισις δι' ἓν τῷ πρυμναίῳ διαφράγματι προσκολούμενον ἱκανὸν πυργωτὸν ὑπερκατασκεάσματα (βλέπε κανόνα 51), τὰ 90 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους εἶναι πραγματικόν.

Ὅταν τὰ ἀνοίγματα εἰσόδου εἰς ἀμφότερα τὰ διαφράγματα εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ μέσων κλεισίματος τῆς κλάσεως 2 τὰ 90 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μεταξὺ τῶν διαφραγμάτων μήκους εἶναι πραγματικόν.

Ὅταν τὰ ἀνοίγματα εἰσόδου εἰς τὸ πρωραῖον διάφραγμα εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ μέσων κλεισίματος τῆς κλάσεως 1 ἢ 2 καὶ τὰ ἀνοίγματα εἰσόδου εἰς τὸ πρυμναῖον διάφραγμα δὲν ἔχουσι μέσα κλεισίματος, τὰ 75 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μεταξὺ τῶν διαφραγμάτων μήκους εἶναι πραγματικόν.

Ὅταν τὰ ἀνοίγματα εἰσόδου εἰς ἀμφότερα τὰ διαφράγματα δὲν ἔχουσι μέσα κλεισίματος, τὰ 50 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους εἶναι πραγματικόν.

Τὰ 75 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους μιᾶς ἀνοικτῆς ἐπεκτάσεως πέραν τοῦ πρυμναίου διαφράγματος καὶ τὰ 50 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μιᾶς πέραν τοῦ πρωραίου διαφράγματος, εἶναι πραγματικὰ μήκη.

Κανὼν 50.

Πρόστεγον

Ὅταν ὑπάρχῃ ἱκανὸν διάφραγμα καὶ τὰ ἀνοίγματα εἰσόδου εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ μέσων κλεισίματος τῆς κλάσεως 1 ἢ 2, τὸ μῆκος μέχρι τοῦ διαφράγματος εἶναι πραγματικόν.

Ὅταν δὲν ὑπάρχουσιν μέσα κλεισίματος καὶ ἡ σιμότης καταστρώματος πρώραθεν τοῦ μέσου τοῦ πλοίου δὲν εἶναι μικροτέρα τῆς κανονικῆς 100 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τοῦ προστέγου ἀπὸ τῆς πρωραίας ὀρθίας μέχρι τοῦ 0, 1 L πρὸς πρύμναν εἶναι πραγματικόν· καὶ ὅταν ἡ πρωραία σιμότης καταστρώματος εἶναι τὸ ἥμισυ ἢ ὀλιγώτερον τῆς κανονικῆς τὰ 50 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους ἐκείνου εἶναι πραγματικόν. Ὅταν δὲ τέλος ἡ πρωραία σιμότης καταστρώματος εἶναι μεταξὺ τοῦ ὁλοκλήρου καὶ τοῦ ἡμίσεος τῆς κανονικῆς, ἓν ἐνδιάμεσον ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους ἐκείνου εἶναι πραγματικόν.

Τὰ 50 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους μιᾶς ἀνοικτῆς προεκτάσεως πέραν τοῦ διαφράγματος ἢ πέραν τοῦ 0, 1 L ἀπὸ τῆς πρωραίας ὀρθίας, εἶναι πραγματικὸν μῆκος.

Κανὼν 51.

Πυργωτὸν ὑπερκατασκεύασμα

Ἓν πυργωτὸν ὑπερκατασκεύασμα ἢ παρομοία κατασκευή, ἡ ὁποία δὲν ἐκτείνεται ἀπὸ πλευρᾶς εἰς πλευρὰν τοῦ πλοίου, θεωρεῖται ὡς ἱκανόν, ὅταν

α') τὸ πυργωτὸν ὑπερκατασκεύασμα εἶναι ἰσχυρὸν τοὐλάχιστον ὅσον καὶ ἓν σύνηθες ὑπερκατασκεύασμα.

β') τὰ στόμια εἶναι ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τοῦ πυργωτοῦ ὑπερκατασκευάσματος, τηροῦσι τὰς ἀπαιτήσεις τῶν κανόνων 8 ἕως 16, καὶ τὸ πλάτος τοῦ ἐλάσματος τῆς ὑδρορρόης τοῦ καταστρώματος τοῦ πυργωτοῦ ὑπερκατασκευάσματος προβλέπει ἐπαρκῆ δίοδον καὶ ἐπαρκῆ πλευρικὴν ἀντοχήν.

γ') προβλέπεται μόνιμον δάπεδον ἐργασίας (πλατφόρμα) ἐφωδιασμένον διὰ προφυλακτικοῦ κιγκλιδώματος ἀπὸ πρώρας πρὸς πρύμναν καθ' ὅλον τὸ κατάστρωμα τοῦ πυργωτοῦ ὑπερκατασκευάσματος, ἢ εἰς περίπτωσιν μεμονωμένων πυργωτῶν ὑπερκατασκευασμάτων ἐν συνδυασμῷ μὲ ἕτερα κοινὰ ὑπερκατασκευάσματα προβλέπονται ἐπαρκεῖς μόνιμοι γέφυραι συγκοινωνίας.

δ') Οἱ διὰ τοῦ πυργωτοῦ ὑπερκατασκευάσματος διερχόμενοι ἀνεμοδόχοι προστατεύονται διὰ ὑδατοστεγῶν καλυμμάτων ἢ διὰ ἰσοδυνάμων μέσων.

ε') Διὰ τὸ ἥμισυ τοὐλάχιστον τοῦ μήκους τῶν ἐκτεθειμένων μερῶν τοῦ καταστρώματος ἐξάλων εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ πυργωτοῦ ὑπερκατασκευάσματος προβλέπονται ἀνοικτὰ κιγκλιδώματα.

ζ') Τὰ διὰ τοῦ πυργωτοῦ ὑπερκατασκευάσματος τοιχώματα τοῦ φωταγωγοῦ τοῦ μηχανοστασίου προστατεύον-

Effective Length of Detached Ruperstructures.

Rule XLVI.—General.

Where exposed bulkheads at the ends of poops, bridges, and forecastles are not of efficient construction (see Rule XLII) they are considered as non-existent.

Where in the side plating of a superstructure there is an opening not provided with permanent means of closing, the part of the superstructure in way of the openings is regarded as having no effective length.

Where the height of a superstructure is less than the standard its length is reduced in the ratio of the actual to the standard height. Where the heigth exceeds the standard, no increase is made in the length of the superstructure.

Rule XLVII.—Poop.

Where there is an efficient bulkhead and the access openings are fitted with Class 1 closing appliances, the length to the bulkhead is effective. Where the access openings in an efficient bulkhead are fitted with Class 2 closing appliances and the length to the bulkheaed is .5 L or less, 100 per cent. of that length is effective ; where the length is .7 L or more, 90 per cent. of that length is effective ; where the length is between. 5 L and. 7 L, an intermediate percentage of that length is effective ; where an allowance is given for an efficient adjacent trunk (see Rule LI), 90 per cent, of the length to the bulkhead is to be taken as effective. 50 per cent. of the length of an open poop or of an open extension beyond an efficient bulkhead is effective.

Rule XLVIII. Raised Quarter Deck.

Where there is an efficient intact bulkhead, the length to the bulkhead is effective. Where the bulkhead is not intact, the superstructure is considered as a poop of less than standard height.

Rule XLIX.—Bridge.

Where there is an efficient bulkhead at each end and the access openings in the bulkheads are with Class 1 closing appliances, the length between the bulkheads is effective.

Where the access openings in the forward bulkhead are fitted with Class 1 closing appliances and the access openings in the after bulkhead with Class 2 closing appliances, the length between the bulkheads is effective ; where an allowance is given for an efficient trunk, adjacent to the after bulkhead (see Rule LI), 90 per cent. of the length is effective. Where the access openings in both bulkheads are fitted with Class 2 closing appliances, 90 percent. of the length between the bulkheads is effective. Where the access openings in the forward bulkhead are fitted with Class 1 or Class 2 closing appliances and the access openings in the after bulkhead have no closing appliances, 75 per cent, of the length between the bulkheads is effective. Where the access openings in both bulkheads have no closing appliances, 50 per cent, of the length is effective. 75 per cent. of the length of an open extension beyond the after bulkhead, and 50 per cent. of that beyond the forward bulkhead are effective.

Rule L.—Forecastle.

Where there is an efficient bulkhead and the access openings are fitted with Class 1 or Class 2 closing appliances, the length to the bulkhead is effective. Where no closing appliances are fitted and the sheer forward of amidships is not less than the standard sheer, 100 per cent, of the length of the forecastle forward of. 1 L from the forward perpendicular is effective; where the sheer forward is half the standard sheer or less, 50 per cent, of that length is effective ; and where the sheer forward is intermediate between the standard and half the standard sheer, an intermediate percentage of that length is effective. 50 per cent. of the length of an extension beyond the bulkhead or beyond. 1 L. from the forward perpendicular is effective.

Rule LI.—Trunk.

A trunk or similar structure which does not extend to the sides of the ship is regarded as efficient provided that—

(a) the trunk is at least as strong as a superstructure ;

(b) the hatchways are in the trunk deck, and comply with the requirements of Rules VIII to XVI, and the width of the trunk deck stringer provides a satisfactory gangway and sufficient lateral stiffness ;

(c) a permanent working platform fore and aft fitted with guard rails is provided by the trunk deck, or by detached trunks connected to other superstructures by efficient permanent gangways ;

(d) ventilators are protected by the trunk, by watertight covers or by equivalent means ;

(e) open rails are fitted on the weather portions 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 standard height, or by a deck house of the same height and of equivalent strenhgt

ται δι' ένὸς ὑπερκατασκευάσματος κανονικοῦ ὕψους ἢ διὰ μιᾶς ὑπερκατασκευῆς τοῦ ἰδίου ὕψους καὶ ἰσοδυνάμου ἀντοχῆς.

Ὅταν τὰ ἀνοίγματα εἰσόδου εἰς διαφράγματα ἐπιστέγου καὶ μεσοστέγου εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ μέσων κλεισίματος τῆς κλάσεως 1, προστίθενται εἰς τὸ πραγματικὸν μῆκος τῶν ὑπερκατασκευασμάτων 100 ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους ἑνὸς ἱκανοῦ πυργωτοῦ ὑπερκατασκευάσματος, μειωμένον ὅμως κατὰ τὴν ἀναλογίαν τοῦ μέσου πλάτους τοῦ πυργωτοῦ ὑπερκατασκευάσματος πρὸς τὸ πλάτος τοῦ πλοίου Β. Ὅταν τὰ ἀνοίγματα εἰσόδου εἰς τὰ διαφράγματα ταῦτα δὲν εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ μέσων κλεισίματος τῆς κλάσεως 1, προστίθενται τὰ 90 τοῖς ἑκατόν.

Τὸ κανονικὸν ὕψος ἑνὸς πυργωτοῦ ὑπερκατασκευάσματος εἶναι τὸ κανονικὸν ὕψος ἑνὸς μεσοστέγου.

Ὅταν τὸ ὕψος τοῦ πυργωτοῦ ὑπερκατασκευάσματος εἶναι μικρότερον τοῦ κανονικοῦ ὕψους ἑνὸς μεσοστέγου, ἡ πρόσθεσις (εἰς τὸ πραγματικὸν μῆκος) μειοῦται κατὰ τὴν ἀναλογίαν τοῦ ὑπάρχοντος πρὸς τὸ κανονικὸν ὕψος. Ὅταν τὸ ὕψος τῶν τοιχωμάτων τῶν στομίων τοῦ πυργωτοῦ ὑπερκατασκευάσματος εἶναι μικρότερον τοῦ κανονικοῦ ὕψους τῶν τοιχωμάτων στομίων (βλέπε κανόνα 9), θὰ μειοῦται τὸ ὑπάρχον ὕψος τοῦ πυργωτοῦ ὑπερκατασκευάσματος κατὰ τὴν διαφορὰν μεταξὺ τοῦ ὑπάρχοντος καὶ τοῦ κανονικοῦ ὕψους τῶν τοιχωμάτων.

Πραγματικὸν μῆκος κλειστῶν ὑπερκατασκευασμάτων μετ ἀνοιγμάτων εἰς τὸν μέσον ἄξονα

Κανὼν 52

Κλειστὰ ὑπερκατασκευάσματα μετ' ἀνοιγμάτων εἰς τὸν μέσον ἄξονα τοῦ καταστρώματος, μὴ ἐφωδιασμένων διὰ μονίμων μέσων κλεισίματος.

Ὅταν ὑπάρχῃ ἓν κλειστὸν ὑπερκατασκεύασμα μεθ' ἑνὸς ἢ περισσοτέρων ἀνοιγμάτων εἰς τὸν μέσον ἄξονα τοῦ καταστρώματος, μὴ προβλεπομένων διὰ μονίμων μέσων κλεισίματος (βλέπε κανόνας 8 ἕως 16) τὸ πραγματικὸν μῆκος τοῦ ὑπερκατασκευάσματος ὁρίζεται ὡς ἑξῆς:

1. Ὅταν διὰ τὰ εἰς τὸν μέσον ἄξονα τοῦ καταστρώματος ἀνοίγματα δὲν προβλέπονται ἱκανὰ μέσα προσωρινοῦ κλεισίματος (βλέπε κανόνα 45) ἢ τὸ πλάτος τῶν ἀνοιγμάτων εἶναι 80 τοῖς ἑκατὸν ἢ περισσότερον τοῦ εἰς τὸ μέσον τοῦ ἀνοίγματος πλάτους τοῦ καταστρώματος ὑπερκατασκευάσματος Β1, τὸ πλοῖον θὰ θεωρεῖται ὡς ἔχον ἓν ἀνοικτὸν χάσμα εἰς τὴν περιοχὴν ἑκάστου ἀνοίγματος καὶ εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ χάσματος δέον νὰ προβλέπονται θυρίδες δρυφάκτου. Τὸ πραγματικὸν μῆκος τοῦ ὑπερκατασκευάσματος μεταξὺ τῶν ἀνοιγμάτων διέπεται ὑπὸ τῶν κανόνων 47, 49 καὶ 50.

2. Ὅταν διὰ τὰ εἰς τὸν μέσον ἄξονα τοῦ καταστρώματος ἀνοίγματα προβλέπονται ἱκανὰ μέσα προσωρινοῦ κλεισίματος καὶ τὸ πλάτος τοῦ ἀνοίγματος εἶναι μικρότερον τῶν 0, 8 Β1, τὸ πραγματικὸν μῆκος διέπεται ὑπὸ τῶν κανόνων 47, 49 καὶ 50, ἐξαιρέσει τοῦ ὅτι: ὅταν ἀνοίγματα εἰσόδου εἰς τὰ διαφράγματα τοῦ ὑποφράγματος κλείωνται διὰ μέσων κλεισίματος τῆς κλάσεως 2, θὰ θεωροῦνται διὰ τὸν προσδιορισμὸν τοῦ πραγματικοῦ μήκους, ὡς κλειόμενα διὰ μέσων κλεισίματος τῆς κλάσεως 1.

Τὸ ὁλικὸν πραγματικὸν μῆκος λαμβάνεται διὰ προσθέσεως εἰς τὸ διὰ τοῦ (1) προσδιοριζόμενον μῆκος, τῆς διαφορᾶς μεταξὺ τοῦ μήκους τούτου καὶ τοῦ μήκους τοῦ πλοίου, πολλαπλασιασθείσης ἐπὶ τὴν σχέσιν:

$\frac{B1-b}{B1}$ ἔνθα b= πλάτος τοῦ ἀνοίγματος τοῦ καταστρώματος. Ὅταν τὸ $\frac{B1-b}{B1}$ εἶναι μεγαλύτερον τοῦ 0, 5 θὰ λαμβάνεται ὡς 0, 5.

Ἐκπτώσεις δι' ὑπερκατασκευάσματα

Κανὼν 53.

Ἐκπτώσεις δι' ὑπερκατασκευάσματα

Ὅταν τὸ πραγματικὸν μῆκος ὑπερκατασκευασμάτων εἶναι 1,0L ἡ ἐκ τοῦ ὕψους ἐξάλων ἔκπτωσις εἶναι 356 χιλιοστόμετρα διὰ μῆκος πλοίου 24,4 μέτρων, 864 χιλιοστόμετρα διὰ μῆκος 85,30 μέτρων καὶ 1067 χιλιοστόμετρα διὰ μῆκος 122 μέτρων καὶ ἄνω. Ἐκπτώσεις δι' ἐνδιάμεσα μήκη λαμβάνονται δι' ἀναγωγῆς. Ὅταν τὸ ὁλικὸν πραγματικὸν μῆκος τῶν ὑπερκατασκευασμάτων εἶναι μικρότερον τοῦ 1,0L ἡ ἔκπτωσις εἶναι ἓν ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν ποσοστόν, λαμβανόμενον ἐκ τοῦ ἀκολούθου πίνακος:

Ὑπερκατασκευάσματα	Ὁλικὸν πραγματικὸν μῆκος ὑπερκατασκευάσματος (Ε)											
	0	0,1L	0,2L	0,3L	0,4L	0,5L	0,6L	0,7L	0,8L	0,9L	1,0L	Σειρὰ
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	
Ὅλοι οἱ τύποι μετὰ προστέγου καὶ ἄνευ μεμονωμένου μεσοστέγου.	0	5	10	15	23,5	32	46	63	75,3	87,7	100	Α
Ὅλοι οἱ τύποι μετὰ προστέγου καὶ μεμονωμένου μεσοστέγου.*	0	6,3	12,7	19	27,5	36	46	63	75,3	87,7	100	Β

Σιμότης καταστρώματος

Κανὼν 54.

Γενικὰ

Ἡ σιμότης καταστρώματος μετρᾶται, ἀπὸ τοῦ καταστρώματος εἰς τὴν πλευρὰν μέχρι μιᾶς γραμμῆς, πρὸ τοῦτο παραλλήλως πρὸς τὴν τρόπιδα ἀγομένης καὶ διερχομένης διὰ τῆς εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου γραμμῆς σιμότητος.

Εἰς πλοῖα ναυπηγηθέντα ὅπως πλέωσιν ἔμπρυμνα, ἡ σιμότης καταστρώματος δύναται νὰ μετρηθῇ ἐν σχέσει πρὸς τὴν γραμμὴν φορτώσεως, ἀρκεῖ μόνον νὰ χαραχθῇ καὶ πρόσθετος γραμμή, δεικνύουσα τὴν προσδιορισθεῖσαν γραμμὴν φορτώσεως εἰς ἀπόστασιν 0,25L πρώραθεν τοῦ μέσου τοῦπλοίου. Τὸ χαρασσόμενον τοῦτο σῆμα ἔσεται ὅμοιον πρὸς τὸν δίσκον γραμμῆς φορτώσεως εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου.

Εἰς ἄνευ ὑπερκατασκευασμάτων πλοῖα καὶ εἰς τοιαῦτα μετὰ μεμονωμένων ὑπερκατασκευασμάτων, ἡ σιμότης καταστρώματος μετρᾶται εἰς τὸ κατάστρωμα ἐξάλων.

Εἰς πλοῖα τῶν ὁποίων τὸ ἄνω μέρος τῶν πλευρῶν εἶναι ἀσυνήθους σχήματος καὶ εἰς τὰ ὁποῖα σχηματίζεται βαθμὶς ἢ γόνυ, ἡ σιμότης καταστρώματος θὰ λογίζεται ἐν σχέσει πρὸς τὸ ἰσοδύναμον εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου ὕψος (βλέπε κανόνα 35).

Εἰς πλοῖα μεθ' ἑνὸς ὑπερκατασκευάσματος κανονικοῦ ὕψους καὶ ἐκτεινομένου καθ' ὅλον τὸ μῆκος τοῦ καταστρώματος ἐξάλων, ἡ σιμότης καταστρώματος μετρᾶται εἰς τὸ κατάστρωμα ὑπερκατασκευάσματος. Ὅταν τὸ ὕψος ὑπερβαίνει τὸ κανονικόν, ἡ σιμότης καταστρώματος δύναται νὰ λογίζεται ἐν σχέσει πρὸς τὸ κανονικὸν ὕψος.

(*) Ὅταν τὸ πραγματικὸν μῆκος ἑνὸς μεμονωμένου μεσοστέγου εἶναι μικρότερον τῶν 0,2L τὰ ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν ποσοστὰ λαμβάνονται δι' ἀναγωγῆς μεταξὺ τῶν σειρῶν Α καὶ Β.

Ὅταν δὲν ὑπάρχῃ πρόστεγον τὰ ἀνωτέρω ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν ποσοστὰ μειοῦνται κατὰ 5.

Ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν ποσοστὰ δι' ἐνδιάμεσα μήκη ὑπερκατασκευασμάτων λαμβάνονται δι' ἀναγωγῆς.

Where access openings in poop and bridge bulkheads are fitted with Class 1 closing appliances, 100 per cent. of the length of an efficient trunk reduced in the ratio of its mean breadth to B is added to the effective length of the superstructures. Where the access openings in these bulkheads are not fitted with Class 1 closing appliances 90 per cent is added.

The standard heigth of a trunk is the standard height of a bridge.

Where the height of the trunk is less than the standard height of a bridge, the addition is reduced in the ratio of the actual to the standard height ; where the height of hatchway coamings on the trunk deck is less than the standard height of coamings (see Rule IX) a reduction from the actual height of trunk is to be made which corresponds to the difference between the actual and the standard height of coamings.

Effective Length of Encloded Superstructures with Middle Line Openings.

Rule LII.—Enclosed Superstructure with Middle Line Openings in the deck not Provided with Permanent Means of Closing.

Where there is an enclosed superstructure with one or more middle line openings in the deck not provided with permanent means of closing (see Rules VIII to XVI), the effective length of the superstructure is determined as follows :—

(1) Where efficient temporary closing appliances are not provided for the middle line deck openings (see Rule XLV), or the breadth of opening is 80 per cent, or more of the breadth B1, of the superstructure deck at the middle of the opening, the ship is considered as having an open well in way of each opening, and freeing ports are to be provided in way of this well. The effective length of superstructure between openings is governed by Rules XLVII, XLIX, and L.

(2) Where efficient temporary closing appliances are provided for middle line deck openings and the breadth of opening is less than. 8 B1, the effective length is governed by Rules XLVII, XLIX, and L, except that where access openings in 'tween deck bulkheads are closed by Class 2 closing appliances, they are regarded as being closed by Class 1 closing appliances in determining the effective length. The total effective length is obtained by adding to the length determined by (1) the difference between this length and the length of the ship modified in the ratio of—

$\frac{B_1-b}{B_1}$ where b=breadth of deck opening;

where $\frac{B_1-b}{B_1}$ is greater than. 5 it is taken as. 5.

Deductions for Superstructures.

Rule LIII.—Deductions for Superstructures.

Where the effective length of superstructures is 1.0 L, the deduction from the freeboard is 14 inches at 80 feet length of ship, 34 inches at 280 feet length, and 42 inches at 400 feet length and above; deductions at intermediate lengths are obtained by interpolation. Where the total effective length of superstructures is less than 1.0 L the deduction is a percentage obtained from the following Table :—

Superstructures	Total Effective Length of Superstructure (E)											Line.
	0.	·1L.	·2L.	·3L.	·4L.	·5L.	6L	·7L.	·8L.	·9L.	1·0L.	
	Per cent.	Per cent	Per cent	Per cent	Per cent.	Per cent	Per cent	Per cent	Per cent	Per cent	Per cent.	
All types with forecastle and without detached bridge ..	0	5	10	15	23.5	32	46	63	75.3	87.7	100	A
All types with forecastle and detached bridge*.....	0	6.3	12.7	19	27.5	36	46	63	75.3	87.7	100	B

Sheer.

Rule LIV.—General.

The sheer is measured from the deck at side to a line of reference drawn parallel to the keel through the sheer line at amidships.

In ships designed to trim by the stern in service, the sheer may be measured in relation to the load line, provided an additional mark is placed at. 25 L forward of amidships, to indicate the assigned load line. This mark is to be similar to the load line disc amidships.

In flush deck ships and in ships with detached superstructures the sheer is measured at the freeboarp deck.

In ships with topsides of unusual form in which there is a step or break in the topsides, the seer is considered in relation to the equivalent depth amidships (see Rule XXXV).

In ships with a superstructure of standard height which extends over the whole length of the freeboard deck, the sheer is measured at the superstructure deck ; where the height exceeds the standard, the sheer may be considered in relation to the standard height.

* Where the effective length of a detached bridge is less than ·2L the percentages are obtained by interpolation between lines B and A.
Where no forecastle is fitted the above percentages are reduced by 5.
Percentages for intermediate lengths of superstructures are obtained by interpolation.

Ὅταν ἓν ὑπερκατασκεύασμα εἶναι ἀδιάτρητον ἢ τὰ ἀνοίγματα εἰσόδου εἰς τὰ ἐγκλείοντα αὐτὸ διαφράγματα εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ μέσων κλεισίματος τῆς κλάσεως 1, καὶ τὸ κατάστρωμα τοῦ ὑπερκατασκευάσματος ἔχει τοὐλάχιστον τὴν αὐτὴν πρὸς τὸ ἐκτεθειμένον κατάστρωμα ἐξάλων σιμότητα δὲν θὰ ὑπολογίζεται ἡ σιμότης τῶν κεκαλυμμένων μερῶν τοῦ καταστρώματος ἐξάλων.

Κανὼν 55.

Κανονικὴ καμπυλότης καταστρώματος

Αἱ τεταγμέναι (εἰς ἑκατοστόμετρα) τῆς κανονικῆς σιμότητος καταστρώματος δίδονται εἰς τὸν ἀκόλουθον πίνακα, ἔνθα L εἶναι τὸ μῆκος τοῦ πλοίου εἰς μέτρα.

Θέσις	Τεταγμένη	Παράγων
A. P. (1)	0,833L+25,4	1
1]6 L ἀπὸ A. P.	0,37 L+11,3	4
1]3 L ἀπὸ A. P.	0,0925L+ 2,825	2
Εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου	0	4
1]3 ἀπὸ F. P.	0,185L+ 5,65	2
1]6 ἀπὸ F. P.	0,74 L+22,6	4
F. P. (2)	1,666L+50,8	1

Κανὼν 56.

Μέτρησις παρεκκλίσεων ἐκ τῆς κανονικῆς σιμότητος καταστρώματος

Ὅταν ἡ σιμότης καταστρώματος διαφέρει τῆς κανονικῆς αἱ ἑπτὰ τεταγμέναι πολλαπλασιάζονται ἐπὶ τοὺς καταλλήλους παράγοντας τοὺς διδομένους εἰς τὸν πίνακα τῶν τεταγμένων. Ἡ διαφορὰ μεταξὺ τῶν ἀθροισμάτων τῶν σχετικῶν γινομένων, διαιρεθεῖσα διὰ 18, δίδει τὸ ἔλλειμμα ἢ τὴν περίσσειαν τῆς σιμότητος. Ὅταν τὸ πρυμναῖον ἥμισυ τῆς σιμότητος εἶναι μεγαλύτερον τοῦ κανονικοῦ καὶ τὸ πρωραῖον ἥμισυ μικρότερον τοῦ κανονικοῦ, δὲν λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν ἡ περίσσεια τοῦ πρυμναίου, ἀλλὰ μετρᾶται μόνον τὸ ἔλλειμα τοῦ πρωραίου. Ὅταν τὸ πρωραῖον ἥμισυ τῆς σιμότητος ὑπερβαίνει τὸ κανονικὸν καὶ τὸ πρυμναῖον μέρος αὐτῆς δὲν εἶναι μικρότερον τῶν 75 ο]ο τοῦ κανονικοῦ, λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν ἡ περίσσεια τοῦ πρωραίου μέρους. Ὅταν ὅμως τὸ πρυμναῖον μέρος τῆς σιμότητος εἶναι μικρότερον τῶν 50 ο]ο τοῦ κανονικοῦ δὲν λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν ἡ περίσσεια τοῦ πρωραίου. Ὅταν τὸ πρυμναῖον μέρος τῆς σιμότητος εἶναι μεταξὺ τῶν 50 ο]ο καὶ 75 ο]ο λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν ἐνδιάμενος τιμὴ τῆς περισσίας τοῦ πρωραίου.

Κανὼν 57.

Διόρθωσις διὰ παρεκκλίσεις ἐκ τῆς κανονικῆς σιμότητος καταστρώματος

Ἡ διόρθωσις διὰ σιμότητα καταστρώματος εἶναι τὸ ἔλλειμμα ἢ ἡ περίσσεια τῆς σιμότητος (βλέπε κανόνα 56) πολλαπλασιασθεῖσα ἐπὶ $0,75-\frac{s}{2L}$ ἔνθα s εἶναι τὸ ὁλικὸν μῆκος τῶν ὑπερκατασκευασμάτων, ὡς ὁρίζεται εἰς τὸν κανόνα 40.

Κανὼν 58.

Πρόσθεσις δι' ἔλλειμμα τῆς σιμότητος καταστρώματος

Ὅταν ἡ σιμότης εἶναι μικροτέρα τῆς κανονικῆς, ἡ διόρθωσις δι' ἔλλειμμα αὐτῆς (βλέπε κανόνα 57) προστίθεται εἰς τὸ ὕψος ἐξάλων.

1) A. P.=Πρυμναῖον ἄκρον τῆς ἰσάλου γραμμῆς φορτώσεως θέρους.
2) F. P.=Πρωραῖον ἄκρον τῆς ἰσάλου γραμμῆς φορτώσεως θέρους.

Κανὼν 59.

Ἔκπτωσις διὰ περίσσειαν σιμότητος καταστρώματος

Εἰς ἄνευ ὑπερκατασκευασμάτων πλοῖα καὶ εἰς πλοῖα εἰς τὰ ὁποῖα ἓν κλειστὸν ὑπερκατασκεύασμα ἐκτείνεται εἰς μῆκος μέχρι 0,1L πρὸς πρώραν καὶ 0,1L πρὸς πρύμναν ἀπὸ τοῦ μέσου τοῦ πλοίου, ἐκπίπτει τοῦ ὕψους τῶν ἐξάλων ἡ διόρθωσις διὰ περίσσειαν σιμότητος καταστρώματος (βλέπε κανόνα 57).

Εἰς πλοῖα μετὰ μεμονωμένων ὑπερκατασκευασμάτων, εἰς τὰ ὁποῖα οὐδὲν κλειστὸν ὑπερκατασκεύασμα ἐκτείνεται εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου, οὐδεμία ἔκπτωσις γίνεται εἰς τὸ ὕψος τῶν ἐξάλων. Ὅταν ἓν κλειστὸν ὑπερκατασκεύασμα ἐκτείνεται ὀλιγώτερον τοῦ 0,1Lἀπὸ τοῦ μέσου τοῦ πλοίου πρὸς πρώραν ἢ πρύμναν, ἡ ἔκπτωσις λαμβάνεται δι' ἀναγωγῆς.

Ἡ μεγίστη ἔκπτωσις διὰ περίσσειαν σιμότητος εἶναι 38 χιλιοστόμετρα διὰ 30,5 μέτρα μῆκος καὶ αὐξάνεται κατὰ 38 χιλιοστόμετρα δι' ἕκαστον πρόσθετον μῆκος πλοίου 30,5 μέτρων.

Κύρτωμα ζυγοῦ

Κανὼν 60.

Κανονικὸν κύρτωμα ζυγοῦ

Τὸ κανονικὸν κύρτωμα ζυγοῦ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων εἶναι ἓν πεντηκοστὸν τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου.

Κανὼν 61.

Διόρθωσις διὰ κύρτωμα ζυγοῦ

Ὅταν τὸ κύρτωμα ζυγοῦ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων εἶναι μεγαλύτερον ἢ μικρότερον τοῦ κανονικοῦ, τὸ ὕψος ἐξάλων μειοῦται ἢ ἐπαυξάνεται κατὰ τὸ ἓν τέταρτον τῆς διαφορᾶς μεταξὺ τοῦ ὑπάρχοντος καὶ τοῦ κανονικοῦ κυρτώματος ζυγοῦ, πολλαπλασιασθείσης ἐπὶ τὸ κλᾶσμα τοῦ μήκους τοῦ καταστρώματος ἐξάλων, τοῦ μὴ κεκαλυμμένου διὰ κλειστῶν ὑπερκατασκευασμάτων.

Τὸ διπλάσιον τοῦ κανονικοῦ κυρτώματος ζυγοῦ εἶναι τὸ μέγιστον ὅριον, διὰ τὸ ὁποῖον ἐπιτρέπεται ἡ διόρθωσις.

Ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων

Κανὼν 62.

Ὕψος ἐξάλων θέρους

Τὸ ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων διὰ τὸ θέρος εἶναι τὸ ὕψος ἐξάλων τὸ ἐκ τοῦ πίνακος ἐξαγόμενον, μετὰ τὰς διορθώσεις διὰ παρεκκλίσεις ἀπὸ τὰ κανονικὰ καὶ μετὰ τὴν ἔκπτωσιν δι' ὑπερκατασκευάσματα.

Τὸ ὕψος ἐξάλων εἰς θαλάσσιον ὕδωρ, μετρηθὲν ἀπὸ τὸ σημεῖον ἔνθα ἡ ἀνωτάτη ἐπιφάνεια τοῦ καταστρώματος ἐξάλων τέμνει τὴν ἐξωτερικὴν ἐπιφάνειαν τοῦ περιβλήματος, ἔσεται οὐχὶ μικρότερον τῶν 51 χιλιοστομέτρων.

Κανὼν 63.

Τροπικὸν ὕψος ἐξάλων

Τὸ ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων εἰς τὴν Τροπικὴν Ζώνην εἶναι τὸ ὕψος ἐξάλων, τὸ λαμβανόμενον δι' ἐκπτώσεως ἀπὸ τοῦ ὕψους ἐξάλων θέρους τοῦ 1]48 τοῦ βυθίσματος θέρους. Τὸ τελευταῖον μετρᾶται ἀπὸ τῆς ἄνω γραμμῆς τῆς τρόπιδος μέχρι τοῦ κέντρου τοῦ δίσκου.

Τὸ ὕψος ἐξάλων εἰς θαλάσσιον ὕδωρ, μετρηθὲν ἀπὸ τὸ σημεῖον ἔνθα ἡ ἀνωτάτη ἐπιφάνεια τοῦ καταστρώματος ἐξάλων τέμνει τὴν ἐξωτερικὴν ἐπιφάνειαν τοῦ περιβλήματος, ἔσεται οὐχὶ μικρότερον τῶν 51 χιλιοστομέτρων.

Κανὼν 64.

Ὕψος ἐξάλων χειμῶνος.

Τὸ ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων διὰ τὸν χειμῶνα εἶναι τὸ ὕψος ἐξάλων, τὸ λαμβανόμενον διὰ προσθέσεως εἰς τὸ ὕψος

Where a superstructure is intact or access openings in its enclosing bulkheads are fited with Class 1 closing appliances, and the superstructure deck has at least the same sheer as the exposed freeboard deck, the sheer of the enclosed portion of the freeboard deck is not taken into account.

Rule LV.—Standard Sheer Profile.

The ordinates (in inches) of the standard sheer profile are given in the following Table, where L is the number of feet in the length of the ship.

Station.	Ordinate.	Factor.
A.P.[1]	.1 L + 10	1
1]6 L from A.P.... ...	.0445 L + 4.45	4
1]3 L from A.P.... ...	.011 L + 1.1	2
Amidships ...	0	4
1[3 L from F.P.... ...	.022 L + 2.2	2
1]6 L from F.P.... ...	.089 L + 8.9	4
F.P.[2]	.2 L + 20	1

Rule LVI.—Measurement of Variations from Standard Sheer Profile.

Where the sheer profile differs from the standard, the seven ordinates of each profile are multiplied by the appropriate factors given in the table of ordinates. The difference between the sums of the respective products, divided by 18, measures the deficiency or excess of sheer. Where the after half of the sheer profile is greater than the standard and the forward half is less than the standard, no credit is allowed for the part in excess and the deficiency only is measured

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 is allowed for the part in excess ; where the after part is less than 50 per cent. of the standard no credit is 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.

Bule LVII.—Correction for Variations from Standard Sheer Profile.

The correction for sheer is the deficiency or excess of sheer (see Rule LVI), multiplied by. $75-\frac{S}{2L}$, where S is the total length of superstructure, as defined in Rule XL.

Rule LVIII.—Addition for Deficiency in Sheer.

Where the sheer is less than the standard, the correction for deficiency in sheer (see Rule LVII) is added to the freeboard.

[1] A. P.=After end of Summer load water.-line. [2] F.P. =Fore end of Summer load water-line.

Rule LIX.—Deduction for Excess Sheer.

In flush deck ships and in ships where an enclosed superstructure covers. 1 L before and. 1 L abaft amidships, the correction for excess of sheer (see Rule LVII) is deducted from the freeboard ; in ships with detached superstructures where no enclosed superstructure covers amidships, no deduction is made from the freeboard ; where an enclosed superstructure covers less than . 1 L before and . 1 L abaft amidships, the deduction is obtained by interpolation. The maximum deduction for excess sheer is 1 1]2 inches at 100 feet and increases at the rate of 1 1]2 inches for each additional 100 feet in the length of the ship.

Round of Beam.

Rule LX.—Standard Round of Beam.

The standard round of beam ot the freeboard deck is one-fiftieth of the breadth of the ship.

Rule LXI.—Round of Beam Correction.

Where the round of beam of the freeboard deck is greater or less than the standard is decreased or increased respectively by one-fourth of the difference between the actual and the standard round of beam, multiplied by the proportion of the length of the freeboard deck not covered by enclosed superstructures. Twice the standard round of beam is the maximum for which allowance is given.

Minimum Freeboards.

Rule LXII.—Summer Freeboard.

The minimum freeboard in Summer is the freeboard derived from the Freeboard Table after corrections for departures from the standards and after deduction for superstructures.

The freeboard in salt water measured from the intersection of the upper surface of the freeboard deck with the outer surface of the shell is not to be less than 2 inches.

Rule LXIII.—Tropical Freeboard.

The minimum freeboard in the Tropical Zone is the freeboard obtained by a deduction from the Summer freeboard of 1]4 inch per foot of Summer draught measured from the top of the keel to the centre of the disc.

The freeboard in salt water measured from intersection of the upper surface of the freeboard deck with the outer surface of the shell is not to be less than 2 inches.

Rule LXIV.—Winter Freeboard.

The minimum freeboard in Winter is the freeboardobtained by an addition to the Summer free-

ἐξάλων θέρους τοῦ 1)48 τοῦ βυθίσματος θέρους. Τὸ τελευταῖον μετρᾶται ἀπὸ τῆς ἄνω γραμμῆς τῆς τρόπιδος μέχρι τοῦ κέντρου τοῦ δίσκου.

Κανὼν 65.

Ὕψος ἐξάλων χειμῶνος Βορείου Ἀτλαντικοῦ

Τὸ ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων διὰ πλοῖα μήκους μὴ ὑπερβαίνοντος 100,58 μέτρα καὶ εἰς ταξείδια διὰ μέσου τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, βορείως πλάτους 36ο Β, κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν μηνῶν τοῦ χειμῶνος, εἶναι τὸ ὕψος ἐξάλων χειμῶνος ἐπηυξημένον κατὰ 51 χιλιοστόμετρα. Διὰ πλοῖα μήκους ὑπὲρ τὰ 100,58 μέτρα, τοῦτο εἶναι τὸ ὕψος ἐξάλων χειμῶνος.

Κανὼν 66.

Ὕψος ἐξάλων εἰς γλυκὺ ὕδωρ.

Τὸ ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων εἰς γλυκὺ ὕδωρ πυκνότητος 1, εἶναι τὸ ὕψος ἐξάλων τὸ λαμβανόμενον δι' ἐκπτώσεως ἀπὸ τὸ ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων εἰς θαλάσσιον ὕδωρ $= \frac{\Delta}{40T}$ ἑκατοστομέτρων, ἔνθα

Δ=ἐκτόπισμα εἰς τόννους μετρικοὺς καὶ εἰς τὴν ἴσαλον γραμμὴν φορτώσεως θέρους.

T = Τόνοι κατὰ ἑκατοστὸν βυθίσματος εἰς θαλάσσιον ὕδωρ καὶ εἰς τὴν ἴσαλον γραμμὴν φορτώσεως θέρους.

Ὅταν τὸ ἐκτόπισμα εἰς τὴν ἴσαλον γραμμὴν φορτώσεως θέρους δὲν δύναται νὰ πιστοποιηθῇ ἡ ἔκπτωσις εἶναι τὸ 1)48 τοῦ βυθίσματος θέρους. Τὸ τελευταῖον μετρᾶται ἀπὸ τῆς ἄνω γραμμῆς τῆς τρόπιδος μέχρι τοῦ κέντρου τοῦ δίσκου

Κανὼν 67.

ΠΙΝΑΞ ΥΨΟΥΣ ΕΞΑΛΩΝ ΔΙ' ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

Βασικόν, ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων θέρους δι' ἀτμόπλοια πληροῦντα τὰ κανονικὰ μέτρα τὰ ὁρισθέντα ὑπὸ τῶν κανόνων.

L	ὕψος ἐξάλων	L	ὕψος ἐξάλων	L	ὕψος ἐξάλων	L	ὕψος ἐξάλων
Μέτρα	χιλιοστομ.	Μέτρα	χιλιοστομ.	Μέτρα	χιλιοστομ.	Μέτρα	χιλιοστομ.
24,38	203	76,20	820	128,02	1976	179,83	3226
27,43	229	79,25	874	131,06	2055	182,88	3289
30,48	254	82,30	927	134,11	2134	185,93	3353
33,53	279	85,34	983	137,16	2212	188,98	3414
36,58	305	88,39	1041	140,21	2291	192,02	3475
39,62	330	91,44	1102	143,26	2370	195,07	3533
42,67	361	94,49	1166	146,30	2446	198,12	3592
45,72	394	97,54	1229	149,35	2522	201,17	3650
48,77	429	100,58	1295	152,40	2598	204,22	3706
51,82	465	103,63	1364	155,45	2672	207,26	3762
54,86	503	106,68	1435	158,50	2746	210,31	3815
57,91	544	109,73	1509	161,54	2817	213,36	3868
60,96	587	112,78	1585	164,59	2888	216,41	3922
64,01	630	115,82	1661	167,64	2957	219,46	3973
67,06	676	118,87	1737	170,69	3025	222,50	4026
70,10	724	121,92	1816	173,74	3094	225,55	4077
73,15	770	124,97	1895	176,78	3160	228,60	4127

α') τὸ ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων δι' ἀτμόπλοια ἄνευ ὑπερκατασκευασμάτων λαμβάνεται διὰ προσθέσεως εἰς τὰς ἀνωτέρω τιμὰς 38 χιλιοστομέτρων ἀνὰ 30,50 μέτρα μήκους.

β') τὸ ὕψος ἐξάλων δι' ἐνδιάμεσα μήκη λαμβάνεται δι' ἀναγωγῆς.

γ') ὅταν τὸ c ὑπερβαίνει τὰ 0,68 τὸ ὕψος ἐξάλων πολλαπλασιάζεται ἐπὶ $\frac{c+0,68}{1.36}$.

δ') ὅταν τὸ D ὑπερβαίνει τὰ $\frac{L}{15}$, τὸ ὕψος ἐξάλων αὐξάνεται κατὰ 8,33 $(D - \frac{L}{15})$. R χιλιοστόμετρα, ἔνθα R εἶναι $\frac{L}{3,96}$ διὰ μήκη μικρότερα τῶν 118,90 μέτρων, καὶ 30 διὰ μήκη 118,90 μέτρων καὶ ἄνω.

Εἰς πλοῖα μετὰ κλειστοῦ ὑπερκατασκευάσματος ἐκτεινομένου τοὐλάχιστον κατὰ 0,6 L εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου μετὰ πλήρους πυργωτοῦ ὑπερκατασκευάσματος ἢ μετὰ συνδυασμοῦ ἀδιατρήτων μερικῶν ὑπερκατασκευασμάτων καὶ πυργωτοῦ τοιούτου ἐκτεινομένου πρὸς πρώραν καὶ πρύμνην, ὅταν τὸ D εἶναι μικρότερον τοῦ $\frac{L}{15}$ τὸ ὕψος ἐξάλων μειοῦται κατὰ τὴν ἀνωτέρω τιμήν. Ὅταν τὸ ὕψος τῶν ὑπερκατασκευασμάτων ἢ τοῦ πυργωτοῦ τοιούτου εἶναι μικρότερον τοῦ κανονικοῦ, ἡ μείωσις γίνεται κατὰ τὴν ἀναλογίαν τοῦ ὑπάρχοντος πρὸς τὸ κανονικὸν ὕψος.

ε') Ὅταν τὸ πραγματικὸν ὕψος μέχρι τῆς ἐπιφανείας τοῦ καταστρώματος ἐξάλων εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου εἶναι μεγαλύτερον ἢ μικρότερον τοῦ D, ἡ διαφορὰ μεταξὺ τῶν ὑψῶν τούτων εἰς χιλιοστόμετρα προστίθεται ἢ ἀφαιρεῖται ἀπὸ τὸ ὕψος τῶν ἐξάλων.

ΜΕΡΟΣ IV

ΓΡΑΜΜΑΙ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΔΙ' ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ

Κανὼν 68.

Χρησιμοποιούμεναι γραμμαὶ ἐν συνδυασμῷ μὲ τὸν δίσκον.

Ἡ τροπικὴ γραμμὴ φορτώσεως καὶ ἡ τοῦ χειμῶνος δὲν

board of 1 1/4 inch per foot of Summer draught, mesa sured from the top of the keel to the centre of th disc.

Rule LXV.—Winter North Atlantic Freeboard.

The minimum freeboard for ships not exceeding 330 feet in length on voyages across the North Atlantic, North of latitude 36o N., during the winter months, is the Winter freeboard plus two inches ; for ships over 330 feet in length it is the Winter Freeboard.

Rule LXVI.—Fresh Water Freeboard.

The minimum freeboard in fresh water of unit density is the freeboard obtained by deducting from the minimum freeboard in salt water $\frac{\Delta}{40T}$ inches where

Δ=displacement in salt water in tons at the Summer load water–line, and

T=tons per inch immersion in salt water at the Summer load water–line.

Where the displacement at the Summer load water—line cannot be certified, the deduction is to be 1 1/4 inch per foot of Summer draught, measured from the top of the keel to the centre of the disc.

Rule LXVII.—Freeboard Table for Steamers.

Basic Minimum Summer Freeboards for Steamers which Comply with the Standards Laid Down in the Rules.

L.	Freeboard.	L.	Freeboard.	L.	Freeboard.	L.	Freeboard.
Feet.	Inches.	Feet.	Inches.	Feet.	Inches.	Feet.	Inches.
80	8.0	250	32.3	420	77.8	590	127.0
90	9.0	260	34.4	430	80.9	600	129.5
100	10.0	270	36.5	440	84.0	610	132.0
110	11.0	280	38.7	450	87.1	620	134.4
120	12.0	290	41.0	460	90.2	630	136.8
130	13.0	300	43.4	470	93.3	640	139.1
140	14.2	310	45.9	480	96.3	650	141.4
150	15.5	320	48.4	490	99.3	660	143.7
160	16.9	330	51.0	500	102.3	670	145.9
170	18.3	340	53.7	510	105.2	680	148.1
180	19.8	350	56.5	520	108.1	690	150.2
190	21.4	360	59.4	530	110.9	700	152.3
200	23.1	370	62.4	540	113.7	710	154.4
210	24.8	380	65.4	550	116.4	720	156.4
220	26.6	390	68.4	560	119.1	730	158.5
230	28.5	400	71.5	570	121.8	740	160.5
240	30.3	410	74.6	580	124.4	750	162.5

(i) The minimum freeboards for flush deck steamers are obtained by an addition to the above Table at the rate of 1 1)2 inches for every 100 feet of length.

(ii) The freeboards at intermediate lengths are obtained by interpolation.

(iii) Where c exceeds. 68, the freeboard is multiplied by the factor $\frac{c+.68}{1.36}$

(iv) Where D exceeds $\frac{L}{15}$ the freeboard is increased by $\left\{ D - \frac{L}{15} \right\}$ R inches, where R is $\frac{L}{130}$ at lengths less than390 feert, and 3 at 390 feet length and above.

In a ship with an enclosed superstructure covering at least .6 L amidships with a complete trunk, or with a combination of intact partial superstructures and trunk which extends all fore and aft, where D is less than $\frac{L}{15}$, the freeboard is reduced at the above rate. Where the height of superstructures or trunk is less than the standard heigth, the reduction is in the ratio of the actual to the standard height.

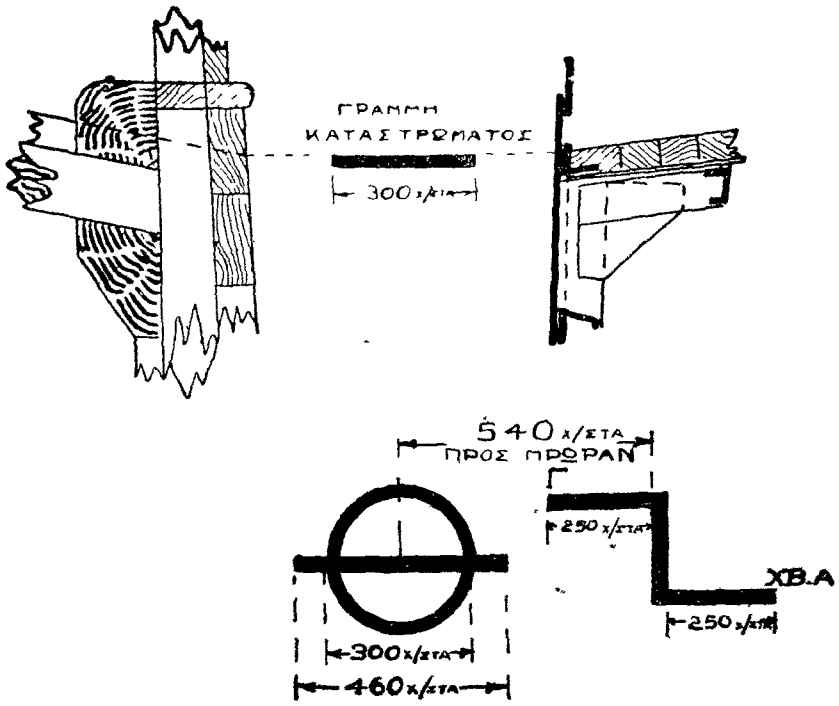
(v) Where the actual depth to the surface of the freeboard deck amidships is greater or less than D, the difference between the depths (in inches) is added to or deducted form the freeboard.

PART IV.—LOAD LINES FOR SAILING SHIPS

Rule LXVIII.—Lines to be Used in Connection with the Disc.

Winter and Tropical load lines are not marked on sailing ships. The maximum load line to which sailing ships may be laden in salt water in Winter and in the Tropical Zone is the centre of the disc (see Figure 3).

χαράσσονται εἰς ἱστιοφόρα. Ἡ ἀνωτάτη γραμμὴ φορτώσεως εἰς τὴν ὁποίαν δύνανται τὰ ἱστιοφόρα νὰ φορτώνωσι εἰς θαλάσσιον ὕδωρ κατὰ τὸν χειμῶνα καὶ εἰς τὴν τροπικὴν ζώνην εἶναι τὸ κέντρον τοῦ δίσκου (βλέπε σχῆμα 3).



Σχῆμα 3

Κανὼν 69.

Συνθῆκαι προσδιορισμοῦ γραμμῆς φορτώσεως

Αἱ συνθῆκαι προσδιορισμοῦ εἶναι αἱ περιεχόμεναι εἰς τὸ μέρος ΙΙ τῶν κανόνων τούτων.

Κανὼν 70.

Ὑπολογισμὸς τοῦ ὕψους ἐξάλων

Τὸ ὕψος ἐξάλων ὑπολογίζεται ἐκ τοῦ πίνακος ὕψους ἐξάλων δι' ἱστιοφόρα, καθ' ὅμοιον τρόπον καθ' ὃν τὸ ὕψος ἐξάλων δι' ἀτμόπλοια ὑπολογίζεται ἐκ τοῦ πίνακος ὕψους ἐξάλων δι' ἀτμόπλοια, ἐξαιρέσει τῶν ἑξῆς:

Κανὼν 71.

Ὕψος διὰ τὰ ἔξαλα (D)

Εἰς ἱστιοφόρα ἔχοντα πλευρικὴν ὕψωσιν πυθμένος μεγαλυτέραν τῶν 135 χιλιοστομέτρων ἀνὰ μέτρον, ἡ κάθετος ἀπόστασις ἀπὸ τῆς ἄνω γραμμῆς τῆς τρόπιδος (βλέπε κανόνα 34), μειοῦται κατὰ τὸ ἥμισυ τῆς διαφορᾶς μεταξὺ τῆς ὁλικῆς πλευρικῆς ὑψώσεως διὰ τὸ ἥμισυ πλάτος τοῦ πλοίου καὶ τῆς ὁλικῆς πλευρικῆς ὑψώσεως διὰ 125 χιλιοστόμετρα ἀνὰ μέτρον. Ἡ μεγίστη πλευρικὴ ὕψωσις διὰ τὴν ὁποίαν ἐπιτρέπεται ἔκπτωσις εἶναι 208 χιλιοστόμετρα ἀνὰ μέτρον τοῦ ἡμίσεος πλάτους τοῦ πλοίου.

Ὅταν τὸ σχῆμα τοῦ κατωτέρου μέρους τοῦ μεγίστου νομέως παρουσιάζει κοιλότητα ἢ ἔχουσι χρησιμοποιηθῇ ἐπιστρόφια μεγάλου πάχους, τὸ ὕψος μετρᾶται ἀπὸ τοῦ σημείου ἔνθα ἡ γραμμὴ τοῦ ἐπιπέδου πυθμένος, ἐσωτερικῶς συνεχιζομένη, τέμνει τὴν πλευρὰν τῆς τρόπιδος.

Τὸ διὰ τὸν πίνακα ὕψους ἐξάλων χρησιμοποιούμενον ὕψος δὲν θὰ λαμβάνεται μικρότερον τοῦ $\frac{L}{12}$

Κανὼν 72.

Συντελεστὴς ἐκτοπίσματος (c)

Ὁ διὰ τὸν πίνακα ὕψους ἐξάλων χρησιμοποιούμενος συντελεστὴς δὲν θὰ λαμβάνεται μικρότερος τῶν 0, 62 καὶ μεγαλύτερος τῶν 0,72.

Κανὼν 73.

Ὑπερκατασκευάσματα εἰς ξύλινα πλοῖα

Ἡ κατασκευὴ καὶ αἱ διατάξεις κλεισίματος τῶν εἰς ξύλινα πλοῖα ὑπερκατασκευασμάτων διὰ τὰ ὁποῖα γίνονται ἐκπτώσεις ἐκ τοῦ ὕψους ἐξάλων, ἔσονται τῆς ἱκανοποιήσεως τῆς προσδιοριζούσης Ἀρχῆς.

Κανὼν 74.

Ἐκπτώσεις δι' ὑπερκατασκευάσματα

Ὅταν τὸ πραγματικὸν μῆκος τῶν ὑπερκατασκευασμάτων εἶναι 1,0 L ἡ ἐκ τοῦ ὕψους ἐξάλων ἔκπτωσις εἶναι 76 χιλιοστόμετρα διὰ πλοῖα μήκους 24,40 μέτρων καὶ 771 χιλιοστόμετρα διὰ μῆκος 100,58 μέτρων καὶ ἄνω. Ἐκπτώσεις δι' ἐνδιάμεσα μήκη λαμβάνονται δι' ἀναγωγῆς. Ὅταν τὸ ὁλικὸν πραγματικὸν μῆκος τῶν ὑπερκατασκευασμάτων εἶναι μικρότερον τῶν 1,0 L, ἡ ἔκπτωσις εἶναι ἓν ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν ποσοστὸν λαμβανόμενον ἐκ τοῦ ἀκολούθου πίνακος

Τύπος τῶν ὑπερκατασκευασμάτων	ὁλικὸν πραγματικὸν μῆκος ὑπερκατασκευασμάτων (E)											Σειρά
	0	0,1L	0,2L	0,3L	0,4L	0,5L	0,6L	0,7L	0,8L	0,9L	1,0L	
	ο/ο	ο/ο	ο/ο	ο/ο	ο/ο	ο/ο	ο/ο	ο/ο	ο/ο	ο/ο	ο/ο	
ὅλοι οἱ τύποι ἄνευ μεσοστέγου	0	7	13	17	23,5	30	47,5	70	80	90	100	A
ὅλοι οἱ τύποι μετὰ μεσοστέγου (*)	0	7	14,7	22	32	42	56	70	80	90	100	B

(*) Ὅταν τὸ πραγματικὸν μῆκος μεσοστέγου εἶναι μικρότερον τῶν 0,2 L, τὰ ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν ποσοστὰ λαμβάνονται δι' ἀναγωγῆς μεταξὺ τῶν σειρῶν A καὶ B. Ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν ποσοστὰ δι' ἐνδιάμεσα μήκη ὑπερκατασκευασμάτων λαμβάνονται δι' ἀναγωγῆς.

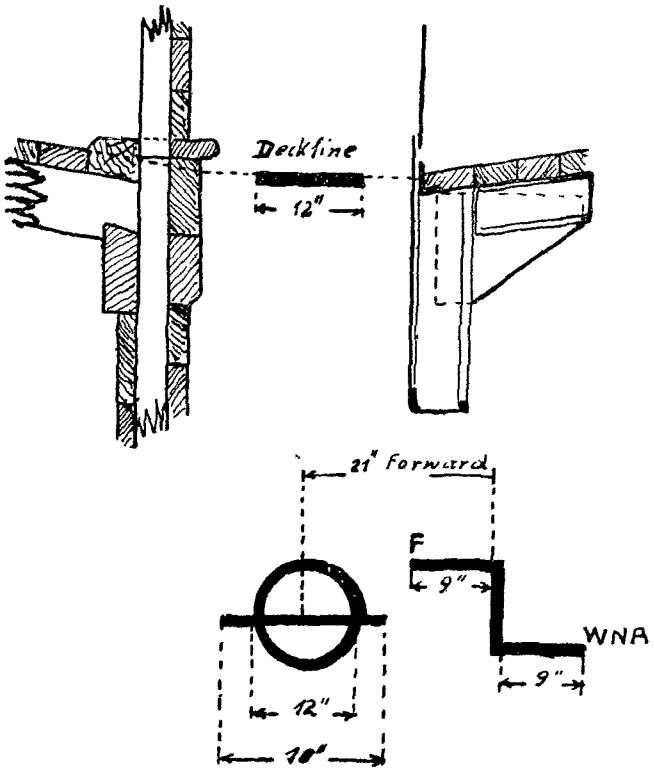


Figure 3.

Rule LXIX.—Conditions of Assignment of Load Line.

The conditions of assignment are those contained in Part II of these Rules.

Rule LXX.—Computation of Freeboard.

Freeboards are computed from the Freeboard Table for Sailing Ships in the same manner as the freeboards for steamers are computed from the Freeboard Table for Steamers, except as follows :—

Rule LXXI.—Depth for Freeboard (D).

In sailing ships having a greater rate of rise of floor than 1 1)2 inches per foot, the vertical distance from the top of keel (Rule XXXIV), is reduced by half the difference between the total rise of floor at the half-breadth of the ship and the total rise at 1 1)2 inches per foot. 2 1)2 inches per foot of half-breadth is the maximum rate of rise for which a deduction is made.

Where the form at the lower part of the midship section is of a hollow character. or thick garboards are fitted, the depth is measured from the point where the line of the flat of the bottom continued inwards cuts the side of the keel.

The depth used with the Freeboard Table is to be taken as not less than L)12.

Rule LXXII.—Coefficient of Fineness (c).

The coefficient used with the Freeboard Table is to be taken as not less than .62 and not greater than .72.

Rule LXXIII.—Superstructures in Wood Ships.

In wood ships the construction and closing arrangement of superstructures for which deductions are made from the freeboard are to be to the satisfaction of the Assigning Authority.

Rule LXXIV.—Deductions for Superstructures.

Where the effective length of superstructures is 1. 0 L, the deduction from the freeboard is 3 inches at 80 feet length of ship, and 28 inches at 330 feet length and above; deductions at intermediate lengths are obtained by interpolation. Where the total effective length of superstructures is less than 1. 0 L, the deduction is a percentage obtained from the following Table :—

Type of Superstructures.	Total Effective Length of Superstructures (E).											Line.
	0	.1 L	.2 L	.3 L	.4 L	.5 L	.6 L	.7 L	.8 L	.9 L	1 .0L	
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	
All types without Bridge.....	0	7	13	17	23.5	30	47 1/2	70	80	90	100	A
All types with Bridge *.....	0	7	14.7	22	32	42	56	70	80	90	100	B

* Where the effective length of Bridge is less than .2 L, the percentages are obtained by interpolation between lines B and A. Percentages for intermediate lengths of superstructures are obtained by interpolation.

Κανὼν 75.

Ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων

Οὐδεμία ἐπαύξησις ἀπαιτεῖται εἰς τὸ ὕψος ἐξάλων διὰ τοιοῦτον τοῦ χειμῶνος, οὐδὲ ἐπιτρέπεται μείωσις διὰ τροπικὸν τοιοῦτον.

Διὰ ταξείδια διὰ μέσου τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, βορείως πλάτους 36° Β, κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν μηνῶν τοῦ χειμῶνος , γίνεται ἐπαύξησις ὕψους ἐξάλων κατὰ 76 χιλιοστόμετρα.

Κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ ὕψους ἐξάλων εἰς γλυκὺ ὕδωρ δι' ἕν ξύλινον πλοῖον, τὸ βύθισμα μετρᾶται ἀπὸ τῆς κάτω ἀκμῆς τῆς συμβολῆς τῆς τρόπιδος μέχρι τοῦ κέντρου τοῦ δίσκου.

Κανὼν 76.

Πίναξ ὕψους ἐξάλων δι' ἱστιοφόρα.

Ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων θέρους, χειμῶνος καὶ τροπικὸν διὰ σιδηρᾶ καὶ χαλύβδινα ἄνευ ὑπερκατασκευασμάτων ἱστιοφόρα, πληροῦντα τὰ κανονικὰ μέτρα τὰ διὰ τῶν κανόνων ὁριαθέντα.

L	Ὕψος ἐξάλων	L	Ὕψος ἐξάλων	L	Ὕψος ἐξάλων	L	Ὕψος ἐξάλων
Μέτρα	Χιλιοστ.	Μέτρα	Χιλιοστ.	Μέτρα	Χιλιοστ.	Μέτρα	Χιλιοστ.
24,384	234	42,67	541	60,96	899	82,30	1359
27,430	279	45,72	597	64,01	963	85,34	1430
30,480	328	48,77	655	67,06	1026	88,39	1501
33,530	378	51,82	716	70,10	1090	91,44	1572
36,540	432	54,86	777	73,15	1156	94,49	1643
39,620	485	57,91	838	76,20	1222	97,54	1717
				79,25	1290	100,58	1791

α') Τὸ ὕψος ἐξάλων δι' ἐνδιάμεσα μήκη λαμβάνεται δι' ἀναγωγῆς.

β') Ὅταν τὸ c ὑπερβαίνει τὰ 0,62, τὸ ὕψος ἐξάλων πολλαπλασιάζεται ἐπὶ $\frac{c+0,62}{1,24}$

γ') Ὅταν τὸ D ὑπερβαίνει τὰ $\frac{L}{12}$ τὸ ὕψος ἐξάλων αὐξάνεται κατὰ $8,33\,(D-\frac{L}{12})\times(10+\frac{L}{7,62})$ χιλιοστόμετρα.

δ') Ὅταν τὸ πραγματικὸν ὕψος μέχρι τῆς ἐπιφανείας τοῦ καταστρώματος ἐξάλων εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου εἶναι μεγαλύτερον ἢ μικρότερον τοῦ D, ἡ διαφορὰ μεταξὺ τῶν ὑψῶν τούτων (εἰς χιλιοστόμετρα) προστίθεται ἢ ἀφαιρεῖται ἀπὸ τὸ ὕψος τῶν ἐξάλων.

Κανὼν 77.

Ὕψος ἐξάλων εἰς ξύλινα ἱστιοφόρα

Τὸ ὕψος ἐξάλων δι' ἕν ξύλινον ἱστιοφόρον εἶναι τὸ τελικὸν ὕψος ἐξάλων τὸ ὁποῖον τὸ πλοῖον θὰ ἐλάμβανεν ἐὰν ἦτο σιδηροῦν ἢ χαλύβδινον ἐπηυξημένον κατὰ τὸ πρόσθετον ἐκεῖνον, τὸ ὁποῖον ἡ Ἀρχή, ἔχουσα ὑπ' ὄψιν τὴν κλάσιν, τὴν κατασκευήν, τὴν ἡλικίαν καὶ τὴν κατάστασιν τοῦ πλοίου, δύναται νὰ ὁρίσῃ. Ξύλινα πλοῖα πρωτογενοῦς κατασκευῆς ὡς dhows junks, prahus κ.τ.λ. θὰ πραγματεύωνται ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς συμφώνως πρὸς τοὺς κανόνας διὰ ξύλινα πλοῖα, ἐφ' ὅσον τοῦτο εἶναι πρακτικὸν καὶ εὔλογον.

ΜΕΡΟΣ V

Γραμμαὶ φορτώσεως δι' ἀτμόπλοια μεταφέροντα φορτία ξυλείας ἐπὶ τοῦ καταστρώματος.

Ὁρισμοί.

Φορτίον ξυλείας ἐπὶ τοῦ καταστρώματος. Ὁ ὅρος «φορτίον ξυλείας ἐπὶ τοῦ καταστρώματος» ἐννοεῖ φορτίον ξυλείας μεταφερόμενον ἐπὶ ἑνὸς ἀκαλύπτου μέρους ἑνὸς καταστρώματος ἐξάλων ἢ ἑνὸς καταστρώματος ὑπερκατασκευάσματος. Ὁ ὅρος δὲν περιλαμβάνει πολτὸν ξυλείας ἢ παρόμοιον φορτίον.

Γραμμὴ φορτώσεως. Ἡ γραμμὴ φορτώσεως ξυλείας εἶναι μία εἰδικὴ γραμμὴ φορτώσεως, χρησιμοποιουμένη μόνον ὅταν τὸ πλοῖον μεταφέρει φορτίον ξυλείας ἐπὶ τοῦ καταστρώματος συμφώνως πρὸς τὰς κάτωθι συνθήκας καὶ κανονισμούς.

Κανὼν 78.

Σήματα εἰς τὰς πλευρὰς τοῦ πλοίου.

Γραμμαὶ φορτώσεως ξυλείας. Αἱ γραμμαί, αἱ δεικνύουσαι τὰς μεγίστας γραμμὰς φορτώσεως ξυλείας εἰς διαφόρους περιπτώσεις καὶ διὰ διαφόρους ἐποχὰς θὰ εἶναι ὁριζόντιοι γραμμαί, μήκους 250 καὶ πλάτους 25 χιλιοστομέτρων, αἵτινες ἐκτείνονται ἀπό, καὶ εἶναι κάθετοι ἐπὶ μιᾶς καθέτου γραμμῆς κεχαραγμένης εἰς ἀπόστασιν 540 χιλιοστομέτρων πρὸς πρύμναν ἀπὸ τοῦ κέντρου τοῦ δίσκου (βλέπε σχῆμα 4). Θὰ χαράσσονται καὶ θὰ ἐπαληθεύονται καθ' ὅμοιον τρόπον πρὸς τὰς κοινὰς γραμμὰς φορτώσεως (βλέπε κανόνας 5 ἕως 7).

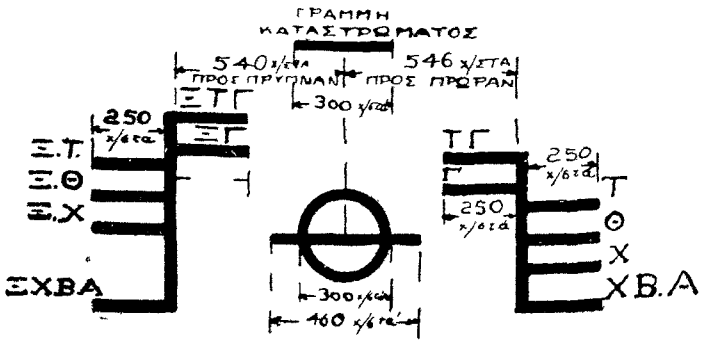
Ἡ γραμμὴ φορτώσεως ξυλείας θέρους, δείκνυται ὑπὸ τῆς ἀνωτέρας ἀκμῆς μιᾶς γραμμῆς σημειουμένης διὰ τῶν γραμμάτων Ξ.Θ.

Ἡ γραμμὴ φορτώσεως ξυλείας χειμῶνος, δείκνυται ὑπὸ τῆς ἀνωτέρας ἀκμῆς μιᾶς γραμμῆς σημειουμένης διὰ τῶν γραμμάτων Ξ.Χ.

Ἡ γραμμὴ φορτώσεως ξυλείας χειμῶνος βορείου Ἀτλαντικοῦ δείκνυται ὑπὸ τῆς ἀνωτέρας ἀκμῆς μιᾶς γραμμῆς σημειουμένης διὰ τῶν γραμμάτων Ξ.Χ.Β.Α.

Ἡ τροπικὴ γραμμὴ φορτώσεως ξυλείας, δείκνυται ὑπὸ τῆς ἀνωτέρας ἀκμῆς μιᾶς γραμμῆς σημειουμένης διὰ τῶν γραμμάτων Ξ.Τ.

Ἡ γραμμὴ φορτώσεως ξυλείας εἰς γλυκὺ ὕδωρ, κατὰ τὸ θέρος δείκνυται ὑπὸ τῆς ἀνωτέρας ἀκμῆς μιᾶς γραμμῆς σημειουμένης διὰ τῶν γραμμάτων Ξ.Γ.. Ἡ διαφορὰ μεταξὺ τῆς γραμμῆς φορτώσεως ξυλείας εἰς γλυκὺ ὕδωρ κατὰ τὸ θέρος καὶ τῆς γραμμῆς φορτώ-



Σχῆμα 4

Rule LXXV.—Minimum Freeboards.

No addition to the freeboard is required for Win ter freeboard, nor is a deduction permitted for Tro pical freeboard.

An increase in freeboard of 3 inches is made for voyages across the North Atlantic North of latitude 36o N. during the winter months.

In computing the fresh water freeboard for a wood ship, the draugth is measured from the lower edge of the rabbet of keel to the centre of the disc.

Rule LXXVI.—Freeboard Table for Sailing Ships.

Minimum Summer, Winter, and Tropical Freeboards for Iron and Steel Flush Deck Sailing Ships, which comply with the Standards laid down in the Rules.

L.	Freeboard.	L.	Freeb ard.	L.	Freeboard.	L.	Freeboard.
Feet.	Inches.	Feet.	Inches.	Feet.	Inches.	Feet.	Inches.
80	9.2	140	21.3	200	35.4	270	53.5
90	11.0	150	23.5	210	37.9	280	56.3
100	12.9	160	25.8	220	40.4	290	59.1
110	14.9	170	28.2	230	42.9	300	61.9
120	17.0	180	30.6	240	45.5	310	64.7
130	19.1	190	33.0	250	48.1	320	67.6
				260	50.8	330	70.5

(1) The freeboards at intermediate lengths are obtained by interpolation.

(ii) Where c exceeds .62, the freeboard is multiplied by the factor $\frac{c+.62}{1.24}$

(iii) Where D exceefs $\frac{L}{12}$ the freeboard is increased by $\left\{ D - \frac{L}{12} \right\} \times \left\{ 1 + \frac{L}{250} \right\}$ inches.

(iv) Where the actual depth to the surface of the freeboard deck amidships is greater or less than D, the difference between the depths (in inches) is added to or deducted from the freeboard.

Rule LXXVII.—Freeboard for Wood Sailing Ship

The freeboard for a wood sailing ship is the fina freeboard the ship would obtain if she were of iron and steel, with the addition of such penalties as the Assigning Authority may determine, having regard to the classification, construction, age and condition of the ship.

Wood ships of primitive build such as dhows, junks, prahus, &c., are to be dealt with by the Administration so far as is reasonable and practicable under the Rules for Sailing Ships.

Part V.—Load Lines for Steamers carrying Timber Deck Cargoes.

Definitions.

Timber Deck Cargo.—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.—A timber load line is a special load line to be used only when the ship is carrying a timber deck cargo in compliance with the following conditions and regulations :—

Rule LXXVIII.—Marks on the Ship's Sides.

Timber Load Lines.—The lines which indicate the maximum timber load lines in different circumstances and at different seasons are to be horizontal lines, 9 inches in length and 1 inch in breadth, which extend from, and are at right angles to, a vertical line marked 21 inches abaft the centre of the disc (see Figure 4). They are to be marked and verified similarly to the ordinary load lines (see Rules V to VII).

The Summer Timber Load Line is indicated by the upper edge of a line marked LS.

The Winter Timber Load Line is indicated by the upper edge of a line marked LW.

The Winter North Atlantic Timber Load Line is indicated by the upper edge of a line marked LWNA.

The Tropical Timber Load Line is indicated by the upper edge of a line marked LT.

The Fresh Water Timber Load Line in Summer is indicated by the upper edge of a line marked LF. 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. The Fresh Water Timber load line in the Tropical Zone is indicated by the upper edge of a line marked LFT.*

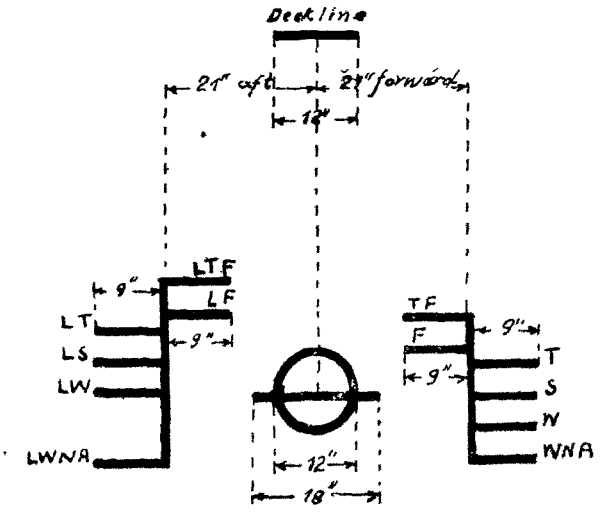


Figure 4.

* Where seagoing steamers navigate a river or inland water, deeper loading is permitted corresponding to the weight of fuel & c., required for consumption between the point of departure and the open sea.

σεως ξυλείας θέρους, εἶναι ἡ ἐπιτρεπομένη νὰ γίνεται διὰ φόρτωσιν εἰς γλυκὺ ὕδωρ καὶ διὰ τὰς ἄλλας γραμμὰς φορτώσεως ξυλείας. Ἡ τροπικὴ γραμμὴ φορτώσεως ξυλείας εἰς γλυκὺ ὕδωρ δείκνυται ὑπὸ τῆς ἀνωτέρας ἀκμῆς μιᾶς γραμμῆς σημειουμένης διὰ τῶν γραμμάτων Ξ.Τ.Γ. (*).

Συμπληρωματικαὶ συνθῆκαι προσδιορισμοῦ διὰ φόρτωσιν εἰς ἐπὶ πλέον βύθισμα

Κανὼν 79.

Κατασκευὴ τοῦ πλοίου

Ἡ κατασκευὴ τοῦ πλοίου θὰ εἶναι ἐπαρκοῦς ἀντοχῆς διὰ τὸ ἐπὶ πλέον ἐπιτρεπόμενον βύθισμα καὶ τὸ βάρος τοῦ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος φορτίου.

Κανὼν 80.

Ὑπερκατασκευάσματα

Τὸ πλοῖον θὰ ἔχῃ ἓν πρόστεγον τοὐλάχιστον τοῦ κανονικοῦ ὕψους καὶ μήκους τοὐλάχιστον τὰ 7 ο/ο τοῦ μήκους τοῦ πλοίου, ἐπιπροσθέτως δὲ ἓν ἐπίστεγον ἢ ἓν μερικῶς ἀνυψωμένον κατάστρωμα μεθ' ἑνὸς ἰσχυροῦ χαλυβδίνου οἰκίσκου πηδαλίου ἢ ἑτέρου ὑπερκατασκευάσματος εἰς τὴν πρύμναν

Κανὼν 81.

Τοιχώματα φωταγωγοῦ μηχνοστασίου

Τὰ τοιχώματα φωταγωγοῦ τοῦ μηχανοστασίου, ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων θὰ προστατεύωνται ὑφ' ἑνὸς ὑπερκατασκευάσματος τοῦ κανονικοῦ τοὐλάχιστον ὕψους, ἐκτὸς ἐὰν τὰ τοιχώματα ταῦτα εἶναι ἐπαρκοῦς ἀντοχῆς καὶ ὕψους καὶ ἐπιτρέπουσι τὴν μεταφορὰν ξυλείας κατὰ μῆκος τῶν πλευρῶν των.

Κανὼν 82.

Δεξαμεναὶ διπυθμένων.

Δεξαμεναὶ διπυθμένων προβλεπόμεναι ἐντὸς τοῦ περὶ τὸ μέσον τοῦ πλοίου ἡμίσεος μήκους αὐτοῦ, θὰ ἔχωσι ἐπαρκῆ διαμήκη ὑποδιαίρεσιν.

Κανὼν 83.

Δρύφακτα

Τὸ πλοῖον δέον νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον : εἴτε διὰ μονίμου δρυφάκτου ὕψους τοὐλάχιστον 990 χιλιοστομέτρων, ἰδιαιτέρως ἐνισχυμένου εἰς τὴν ἀνωτέραν αὐτοῦ ἄκραν καὶ ὑποστηριζομένου δι' ἰσχυρῶν στηλιδίων δρυφάκτου προσηρμοσμένων ἐπὶ τοῦ καταστρώματος εἰς τὴν περιοχὴν τῶν ζυγῶν, ἐπιπροσθέτως δὲ καὶ φέροντος τὰς ἀναγκαιούσας θυρίδας δρυφάκτου, εἴτε δι' ἱκανοῦ κιγλιδώματος τοῦ αὐτοῦ ὡς ἀνωτέρω ὕψους καὶ ἰδιαιτέρως ἰσχυρᾶς κατασκευῆς.

Κανὼν 84.

Ἀνοίγματα καταστρώματος καλυπτόμενα ὑπὸ τοῦ φορτίου ξυλείας

Ἀνοίγματα διὰ χώρους κάτωθεν τοῦ καταστρώματος ἐξάλων θὰ κλείωνται καὶ περιζώνονται ἀσφαλῶς. Ὅλα τὰ ἐξαρτήματα, ὡς τὰ μεσόζυγα, διάζυγα καὶ καλύμματα θὰ τοποθετοῦνται εἰς τὰς θέσεις των. Ὅταν ἀπαιτεῖται ἀερισμὸς τοῦ κύτους, οἱ ἀνεμοδόχοι θὰ εἶναι ἱκανῶς προστατευμένοι.

Κανὼν 85.

Στοιβασία

Τὰ χάσματα ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων θὰ πληροῦνται διὰ ξυλείας ἐστοιβαγμένης ὅσον τὸ δυνατὸν στερεώτερον, μέχρι τοὐλάχιστον τοῦ κανονικοῦ ὕψους ἑνὸς μεσοστέγου.

Κατὰ τὸν χειμῶνα, ἐντὸς μιᾶς περιοχῆς ζώνης χειμῶνος, τὸ ὕψος τοῦ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἑνὸς πλοίου φορτίου ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα ἐξάλων, δὲν θὰ ὑπερβαίνῃ τὸ ἓν τρίτον τοῦ μεγαλειτέρου πλάτους τοῦ πλοίου.

Πᾶν φορτίον ξυλείας ἐπὶ τοῦ καταστρώματος θὰ εἶναι στερεῶς καὶ παγίως ἐστοιβαγμένον, περιεσφιγμένον καὶ ἐξησφαλισμένον. Κατ' οὐδένα δὲ τρόπον δέον νὰ παρεμποδίζῃ τὴν ναυσιπλοΐαν καὶ τὰς ἐπὶ τοῦ πλοίου ἀναγκαίας ἐργασίας ἢ τὴν πρόβλεψιν ἑνὸς ἀσφαλοῦς ὁρίου εὐσταθείας καθ' ὅλην τὴν περίοδον τοῦ ταξειδίου, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν : τῆς προσθέσεως βάρους ὡς ἐκείνης τῆς ὀφειλομένης εἰς τὴν ἀπορρόφησιν ὕδατος ὑπὸ τῆς ξυλείας καὶ τῆς ἀπωλείας βάρους, ὡς ἐκείνης τῆς ὀφειλομένης εἰς τὴν κατανάλωσιν καυσίμου καὶ ὑλικῶν.

Κανὼν 86.

Προστασία τοῦ πληρώματος, εἰσόδου εἰς Μηχανοστάσιον κτλ.

Δέον νὰ εἶναι πάντοτε εὐχερὴς ἡ ἀσφαλὴς καὶ ἱκανοποιητικὴ εἴσοδος εἰς τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος, εἰς τὸ μηχανοστάσιον καὶ εἰς ὅλα τὰ λοιπὰ μέρη τὰ χρησιμοποιούμενα διὰ τὰς ἀναγκαίας ἐργασίας τοῦ πλοίου. Τὸ εἰς τὴν περιοχὴν ἀνοιγμάτων δι' ὧν γίνεται ἡ εἴσοδος εἰς τοιούτους χώρους φορτίον τοῦ καταστρώματος, δέον νὰ στοιβάζεται οὕτως ὥστε νὰ δύνανται νὰ κλείωνται καταλλήλως τὰ ἀνοίγματα ταῦτα καὶ νὰ ἀσφαλίζωνται ἐναντίον τῆς εἰσροῆς ὕδατος.

Ἱκανὴ προστασία διὰ τὸ πλήρωμα ὑπὸ μορφὴν προφυλακτικῶν κιγκλιδωμάτων ἢ σχοινίνων ὁδηγῶν, καθέτου μεταξὺ των ἀποστάσεως οὐχὶ μεγαλυτέρας τοῦ 0,30 μέτρων, δέον νὰ προβλέπεται εἰς ἑκάστην πλευρὰν τοῦ φορτίου καταστρώματος μέχρι ἑνὸς ὕψους, τοὐλάχιστον 1,20 μέτρων ὑπὲρ τὸ φορτίον. Τὸ φορτίον θὰ διευθετῆται ἐπιπέδως πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῆς διόδου.

Κανὼν 87.

Ὁ μηχανισμὸς κινήσεως τοῦ πηδαλίου θὰ εἶναι ἀποτελεσματικῶς προστατευμένος ἔναντι βλάβης ὑπὸ τοῦ φορτίου, καὶ ἐφ' ὅσον εἶναι πρακτικόν, καὶ εὐπρόσιτος. Δέον νὰ ληφθῇ ἀρκετὴ πρόβλεψις διὰ τὸν χειρισμὸν τοῦ πηδαλίου εἰς τὴν περίπτωσιν ἐπισυμβάσης βλάβης εἰς τὸν κύριον μηχανισμὸν κινήσεως αὐτοῦ.

Κανὼν 88.

Ὀρθοστάται

Ὅταν τὸ εἶδος τῆς ξυλείας ἀπαιτεῖ ὀρθοστάτας, οὗτοι θὰ εἶναι καταλλήλου ἀντοχῆς καὶ εἴτε ἐξ ξύλου εἴτε ἐκ μετάλλου, ἡ μεταξύ των ἀπόστασις θὰ εἶναι ἡ ἁρμόζουσα εἰς τὸ μῆκος καὶ τὸ εἶδος τῆς ξυλείας, ἀλλὰ δὲν θὰ ὑπερβαίνει τὰ 3,05 μέτρα.

Διὰ τὴν στερέωσιν τῶν ὀρθοστατῶν θὰ προβλέπωνται ἰσχυραὶ γωνίαι ἢ μεταλλικὰ βάθρα ἱκανῶς στερεωμένα μετὰ τοῦ ἐλάσματος ὑδρορρόης τοῦ καταστρώματος, ἢ καὶ ἕτερον ἰσοδύναμον μέσον στερεώσεως.

Κανὼν 89.

Πρόσδεσις

Φορτίον ξυλείας ἐπὶ τοῦ καταστρώματος θὰ ἀσφαλίζεται ἱκανῶς καθ' ὅλον αὐτοῦ τὸ μῆκος δι' ἀνεξαρτήτων ἀπ' ἀλλήλων μέσων ἐγκαρσίας προσδέσεως, ἀπεχόντων μεταξὺ των οὐχὶ περισσότερον τῶν 3,05 μέτρων.

(*) Ὅταν θαλασσοποροῦντα ἀτμόπλοια πλέωσιν εἰς ποταμὸν ἢ μεστὰ ὕδατα ἐπιτρέπεται ὑπερφόρτωσις ἀνταποκρινομένη εἰς τὸ βάρος τοῦ καυσίμου κτλ., τὸ ἀπαιτούμενον διὰ τὴν κατανάλωσιν μεταξὺ τοῦ σημείου τῆς ἀναχωρήσεως καὶ τῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης

Supplementary Conditions of Assignment and Regulations for Deeper Loading.

Rule LXXIX.—Construction of Ship.

The structure of the ship is to be of sufficient strength for the deeper draught allowed and for the weight of the deck cargo.

Rule LXXX.—Superstructures.

The ship is to have a forecastle of at least standard height and at least 7 per cent. of the length of the ship, and, in addition, a poop, or a raised quarter deck with a strong steel hood or deck house fitted aft

Rule LXXXI.—Machinery Casings.

Machinery casings on the freeboard deck are to be protected by a superstructure of at least standard height unless the machinery casings are of sufficient strength and height to permit of the carriage of timber alongside.

Rule LXXXII.—Double Bottom Tanks.

Double bottom tanks where fitted within the midship half length of the ship are to have adequate longitudinal subdivision.

Rule LXXXIII.—Bulwarks.

The ship must be fitted either with permanent bulwarks at least 3 feet 3 inches high, specially stiffened on the upper edge and supported by strong bulwark stays attached to the deck in the way of the beams and provided with necessary freeing ports, or with efficient rails of the same height as the above and of specially strong construction.

Rule LXXXIV.— Deck Openings covered by Timber Deck Cargo.

Openings to spaces below the freeboard deck are to be securely closed and battened down. All fittings, such as hatchway beams, fore-and-afters, and covers, are to be in place. Where hold ventilation is needed, the ventilators are to be efficiently protected.

Rule LXXXV.—Stowage.

The wells on the freeboard deck are to be filled with timber stowed as solidly as possible, to at least the standard height of a bridge.

On a ship within a seasonal winter zone in winter, the height of the deck cargo above the freeboard deck is not to exceed one-third of the extreme breadth of the ship.

All timber deck cargo is to be compactly stowed, lashed, and secured. It must not interfere in any way with the navigation and necessary work of the ship, or with the provision of 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 to losses of weigth such as those due to consumption of fuel and stores.

Rule LXXXVI.—Protection of Crew, Access to Machinery Space, &c.

Safe and satisfactory access to the quarters of the crew, to the machinery space and to all other parts used in the necessary work of the ship, is to be available at all times. Deck cargo in way of openings which give access to such parts is to be so stowed that the openings can be properly closed and secured against the admission of water. Efficient protection for the crew in the form of guard rails or life lines, spaced not more than 12 inches apart vertically, is to be provided on each side of the deck cargo to a height of at least 4 feet above the cargo. The cargo is to be made sufficiently level for gangway purposes.

Rule LXXXVII.—Steering Arrangements.

Steering arrangements are to be effectively protected from damage by cargo, and, as far as practicable, are to be accessible. Efficient provision is to be made for steering in the event of a breakdown in the main steering arrangements.

Rule LXXXVIII.—Uprights.

Uprights when required by the nature of the timber are to be of adequate strength and may be of wood or metal; the spacing is to be suitable for the length and character of timber carried, but is not to exceed 10 feet. Strong angles or metal sockets efficiently secured to the stringer plate or equally efficient means are to be provided for securing the uprights.

Rule LXXXIX.—Lashings.

Timber deck cargo is to be efficiently secured throughout its length by independent overal lashings spaced not more than 10 feet apart.

Διὰ τὰ ἀνωτέρω μέσα προσδέσεως θὰ καρφώνονται εἰς τὸν ζωστῆρα τοῦ περιβλήματος πόρπαι (μάπες) εἰς μεταξύ των ἀποστάσεις οὐχὶ πλέον τῶν 3,05 μέτρων. Ἡ ἀπόστασις τῆς πρώτης πόρπης ἀπὸ τοῦ ἀκραίου διαφράγματος ἑνὸς ὑπερκατασκευάσματος δὲν θὰ εἶναι μεγαλυτέρα τῶν 1,98 μέτρων. Ἐπιπρόσθετοι πόρπαι δύνανται νὰ τοποθετηθῶσιν καὶ ἐπὶ τοῦ ἐλάσματος τῆς ὑδρορρόης.

Τὰ μέσα ἐγκαρσίας προσδέσεως θὰ εὑρίσκονται εἰς καλὴν κατάστασιν καὶ θὰ εἶναι : εἴτε ἄλυσσος βραχέων κρίκων διαμέτρου οὐχὶ μικροτέρας τῶν 19 χιλιοστομέτρων, εἴτε εὔκαμπτον συρματόσχοινον ἴσης ἀντοχῆς, ἐφωδιασμένον διὰ διπλοῦ κόρακος καὶ ἐντατήρων πάντοτε εὐπροσίτων. Μέσα προσδέσεως ἐκ συρματοσχίνου δέον νὰ ἔχωσι εἰς τὸ ἄκρον καὶ μικρὸν τμῆμα ἀλύσσου μακρῶν κρίκων διὰ νὰ εἶναι δυνατὴ ἡ ρύθμισις τοῦ μήκους τοῦ σχοινίου.

Ὅταν ἡ ξυλεία ἀποτελεῖται ἀπὸ τεμάχια μήκους μικροτέρου τῶν 3,66 μέτρων, ἡ ἀπ' ἀλλήλων ἀπόστασις τῶν μέσων προσδέσεως δέον νὰ προσαρμόζεται εἰς τὸ μῆκος τῆς ξυλείας ἢ νὰ λαμβάνεται ἑτέρα κατάλληλος φροντὶς ἀσφαλίσεως τοῦ φορτίου.

Ὅταν ἡ ἀπ' ἀλλήλων ἀπόστασις τῶν μέσων προσδέσεως εἶναι 1,52 μέτρα ἢ καὶ μικροτέρα , αἱ διαστάσεις τῶν μέσων δύνανται νὰ ἐλαττωθῶσι, πάντως ὅμως δὲν θὰ χρησιμοποιῆται ἄλυσσος μικροτέρας διαμέτρου τῶν 12,7 χιλιοστομέτρων ἢ ἰσοδύναμον συρματόσχοινον.

Ὅλα τὰ ἐξαρτήματα, τὰ ἀπαιτούμενα διὰ τὴν στερέωσιν τῶν μέσων προσδέσεως, θὰ εἶναι ἀντοχῆς ἀνταποκρινομένης πρὸς τὴν τῶν μέσων τούτων.

Ὅταν ἐπὶ καταστρωμάτων ὑπερκατασκευασμάτων προβλέπωνται ὀρθοστάται, οὗτοι θὰ ἀπέχωσιν ἀλλήλων περὶ 3,05 μέτρα καὶ θὰ στερεώνωνται ἐγκαρσίως διὰ μέσων προσδέσεως πλήρους ἀντοχῆς.

Κανὼν 90.

Σχέδια

Εἰς τὴν προσδιορίζουσαν Ἀρχὴν θὰ ὑποβάλλωνται σχέδια δεικνύοντα τὰ ἐξαρτήματα καὶ τὰς διατάξεις διὰ στοιβασίαν καὶ ἐξασφάλισιν τῶν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος φορτίων συμφώνως πρὸς τὰς προηγουμένας συνθήκας καὶ κανονισμούς.

Ὕψος ἐξάλων

Κανὼν 91.

Ὑπολογισμὸς τοῦ ὕψους ἐξάλων

Ὅταν ἡ προσδιορίζουσα Ἀρχὴ μείνῃ ἱκανοποιημένη ἐκ τοῦ ὅτι τὸ πλοῖον εἶναι κατάλληλον καὶ ὅτι αἱ συνθῆκαι καὶ αἱ διατάξεις εἶναι τοὐλάχιστον ἰσοδύναμοι πρὸς τὰ ἀνωτέρω ἀπαιτούμενα, διὰ τὴν φόρτωσιν ξυλείας ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, τὸ ὕψος ἐξάλων θέρους, τὸ ὑπολογισθὲν συμφώνως πρὸς τοὺς κανόνας καὶ τοὺς πίνακας τοῦ μέρους III, δύναται νὰ τροποποιηθῇ πρὸς προσδιορισμὸν εἰδικοῦ ὕψους ἐξάλων ξυλείας, δι' ἀντικαταστάσεως τῶν τιμῶν τοῦ κανόνος 53 διὰ τῶν κάτωθι ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν ποσοστῶν. Ὁλικὸν πραγματικὸν μῆκος τῶν ὑπερκατασκευασμάτων

	0	0,1 L	0,2 L	0,3 L	0,4 L	0,5 L	0,6 L	0,7 L	0,8 L	0,9 L	1,0L
	o/o	o/o	o/o	o/o	o/o	o/o	o/o	o/o	o/o	o/o	o/o
Ὅλοι οἱ τύποι	20	30,75	41,5	52,25	63	69,25	75,5	81,5	87,5	93,75	100

Τὸ ὕψος ἐξάλων ξυλείας χειμῶνος λαμβάνεται διὰ προσθέσεως εἰς τὸ ὕψος ἐξάλων ξυλείας θέρους του 1|36 τοῦ βυθίσματος ξυλείας θέρους.

Τὸ ὕψος ἐξάλων ξυλείας χειμῶνος βορείου Ἀτλαντικοῦ εἶναι τὸ ὕψος ἐξάλων χειμῶνος Βορείου Ἀτλαντικοῦ τὸ ὁριζόμενον εἰς τὸν κανόνα 65.

Τὸ τροπικὸν ὕψος ἐξάλων ξυλείας λαμβάνεται δι' ἐκπτώσεως ἐκ τοῦ ὕψους ἐξάλων ξυλείας θέρους τοῦ 1/48 τοῦ βυθίσματος ξυλείας θέρους.

ΜΕΡΟΣ VI

Γραμμαὶ φορτώσεως διὰ δεξαμενόπλοια

Ὁρισμοί

Δ ε ξ α μ ε ν ό π λ ο ι α : Ὁ ὅρος «δεξαμενόπλοια» περιλαμβάνει ὅλα τὰ ἀτμόπλοια τὰ εἰδικῶς κατασκευασμένα διὰ μεταφορὰν ὑγρῶν φορτίων εἰς χῦμα.

Κανὼν 92.

Σήματα εἰς τὰς πλευρὰς τοῦ πλοίου

Τὰ εἰς τὰς πλευρὰς τοῦ πλοίου σήματα θὰ εἶναι τὰ προβλεπόμενα εἰς τὸ σχῆμα τοῦ κανόνος 4.

Συμπληρωματικαὶ συνθῆκαι προδιορισμοῦ διὰ φόρτωσιν εἰς ἐπὶ πλέον βύθισμα

Κανὼν 93.

Κατασκευὴ τοῦ πλοίου

Ἡ κατασκευὴ τοῦ πλοίου θὰ εἶναι ἐπαρκοῦς ἀντοχῆς διὰ τὸ εἰς τὸ προσδιοριζόμενον ὕψος ἐξάλων ἀνταποκρινόμενον ἐπηυξημένον βύθισμα.

Κανὼν 94.

Πρόστεγον

Τὸ πλοῖον θὰ ἔχῃ ἓν πρόστεγον, τοῦ ὁποίου τὸ μῆκος δὲν θὰ εἶναι μικρότερον τῶν 7 ἑκατοστῶν τοῦ μήκους τοῦ πλοίου καὶ τὸ ὕψος οὐχὶ μικρότερον τοῦ κανονικοῦ.

Κανὼν 95.

Τοιχώματα φωταγωγοῦ Μηχανοστασίου..

Τὰ ἀνοίγματα εἰς τὰ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων τοιχώματα τῶν φωταγωγῶν τοῦ μηχανοστασίου θὰ ἐφοδιάζωνται διὰ χαλυβδίνων θυρῶν. Τὰ τοιχώματα θὰ προστατεύωνται ὑφ' ἑνὸς κλειστοῦ ἐπιστέγου ἢ μεσοστέγου τοῦ κανονικοῦ τοὐλάχιστον ὕψους, ἢ ὑφ' ἑνὸς ὑπερστεγάσματος ἴσου ὕψους καὶ ἰσοδυνάμου ἀντοχῆς.

Τὰ διαφράγματα εἰς τὰ ἄκρα τῶν κατασκευῶν τούτων ἔσονται τῶν διὰ τὰ πρὸς πρῶραν διαφράγματα τῶν μεσοστέγων, ἀπαιτουμένων διαστάσεων. Ὅλαι αἱ ὑπὸ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων εἴσοδοι εἰς τὰς κατασκευὰς ταύτας, θὰ εἶναι ἐφωδιασμέναι δι' ἱκανῶν μέσων κλεισίματος καὶ τὰ κατώφλια αὐτῶν θὰ εὑρίσκωνται εἰς ὕψος τοὐλάχιστον 457 χιλιοστομέτρων ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα.

Ἐκτεθειμένα τοιχώματα φωταγωγῶν μηχανοστασίου ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ὑπερκατασκευασμάτων θὰ εἶναι στερεᾶς κατασκευῆς καὶ ὅλα τὰ ἐν αὐτοῖς ἀνοίγματα θὰ ἐφοδιάζωνται διὰ χαλυβδίνων μέσων κλεισίματος, μονίμως ἐπὶ τῶν τοιχωμάτων προσηρμοσμένων καὶ ἱκανῶν νὰ κλείωνται καὶ ἀσφαλίζωνται καὶ ἀπὸ τὰς δύο πλευράς. Τὰ κατώφλια τοιούτων ἀνοιγμάτων θὰ εὑρίσκωνται εἰς ὕψος τοὐλάχιστον 380 χιλιοστομέτρων ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα.

Τὸ ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα ὑπερκατασκευάσματος ὕψος τῶν τοιχωμάτων τοῦ ἀνοίγματος τῶν ἀεραγωγῶν τοῦ λεβητοστασίου θὰ εἶναι τὸ δυνατὸν πρακτικὸν καὶ εὔλογον. Τὸ ἄνοιγμα θὰ ἔχῃ ἰσχυρὰ χαλύβδινα καλύμματα, μονίμως προσηρμοσμένα εἰς τὴν κατάλληλον θέσιν των.

Κανὼν 96.

Γέφυρα συγκοινωνίας

Μία ἱκανῶς κατασκευασμένη γέφυρα συγκοινωνίας ἐπαρκοῦς ἀντοχῆς διὰ τὴν ἐκτεθειμένην θέσιν της, δέον νὰ τοποθετεῖται εἰς τὸ ὕψος τοῦ καταστρώματος ὑπερκατα-

Eye plates for these lashings are to be riveted to the sheerstrake at intervals of not more than 10 feet, the distance from an end bulkhead of a superstructure to the first eye plate being not more than 6 feet 9 inches. Additional eye plates may be fitted on the stringer plate.

Overall lashings are to be in good condition and are to be not less than 3)4 inch close link chain or flexible wire rope of equivalent strength, fitted with sliphooks and stretching screws, which are to be accessible at all times. Wire rope lashings are to have a short length of long link chain to permit the length of lashings to be regulated.

When timber is in lengths less than 12 feet, the spacing of the lashings is to be reduced to suit the ength of timber or other suitable provision made.

When the spacing of the lashings is 5 feet or less the size of the lashing may be reduced, but not less than 1)2 inch chain or equivalent wire rope is to be used.

All fittings required for securing the lashings are to be of strength corresponding to the strength of the lashings.

On superstructure decks, uprights, where fitted, are to be about 10 feet apart and are to be secured by athwartship lashings of ample strength.

Rule XC.—Plans.

Plans showing the fittings and arrangements for stowing and securing timber deck cargoes in compliance with the foregoing conditions and redgulations are to be submitted to the Assigning Authority.

Freeboard.

Rule XCI.—Computation of Freeboard.

Where the Assigning Authority is satisfied that the ship is suitable and that the conditions and arrangements are at least equal to the foregoing requirements for the carriage of timber deck cargo, the Summer freeboards computed in accordance with the Rules and Tables in Part III may be modified to give special timber freeboards, by substituting the following percentages for those in Rule LIII :—

Total Effective Length of Superstrucres.

	0	·1 L	·2 L	·3 L	·4 L	·5 L	6 L	·7 L	·8 L	·9 L	1 0L
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
All types.	20	30.75	41.5	52.25	63	69.25	75.5	81.5	87.5	93.75	100

The Winter Timber freeboard is to be obtained by adding to the Summer Timber freeboard one-third of an inch per foot of the moulded Summer Timber draught

The Winter North Atlantic Timber freeboards are the Winter North Atlantic freeboards prescribe in Rule LXV.

The Tropical Timber freeboard is to be odtained by deducting from the Summer Timber freeboard one-quarter of an inch per foot of the moulded Summer Timber draught.

Part VI.—Load Lines for Tankers.

Definition.

Tanker.—The term »tanker» includes all steame specially constructed for the carriage of liquid cargoe in bulk.

Rule XCII.—Marks on the Ship's Sides.

The marks on the ship's sides are to be as provided in the figure in Rule IV.

Supplementary Conditions of Assignment for Deeper Loading.

Rule XCIII.—Construction of Ship.

The structure of the ship is to be of sufficient strength for the increased draugtht corresponding to the freeboard assigned.

Rule XCIV.—Forecastle.

The ship is to have a forecastle of which the length is not less than 7 per cent. of the length of the ship and the height is not less than the standard height.

Rule XCV.—Machinery Casings.

The openings in machinery casings on the freeboard deck are to be fitted with steel doors. The casings are to be protected by an enclosed poop or bridge of at least standard height, or by a deck house of equal height and of equivalent strength. The bulkheads at the ends of these structures are to be of the scantlings required for bridge front bulkheads. All entrances to the structures from the freeboard deck are to be fitted with effective closing appliances and the sills are to be at least 18 inches above the deck. Exposed machinery casings on the superstructure deck are to be of substantial construction, and all openings in them are to be fitted with steel closing appliances permanently attached to the casings and capable of being closed and secured from both sides ; the sills of such openings are to be at least 15 inches above the deck. Fiddley openings are to be as high above the superstructure deck as is reasonable and practicable and are to have strong steel covers permanently attached in their proper positions.

Rule XCVI.—Gangway.

An efficiently costructed permanent gangway of sufficient strength for its exposed position is to be fitted fore and aft at the level of the superstructure deck between the poop and midship bridge, and when crew

σκευάσματος καὶ καθ' ὅλον τὸ μεταξὺ τοῦ ἐπιστέγου καὶ τοῦ εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου μεσοστέγου διάστημα ἢ ὅταν τὸ πλήρωμα ἐνδιαιτᾶται εἰς τὴν πρώραν ἀπὸ τοῦ μεσοστέγου μέχρι τοῦ προστέγου.

Πρὸς ἐξυπηρέτησιν τοῦ σκοποῦ τῆς γεφύρας συγκοινωνίας δύναται ἀντ' αὐτῆς νὰ προβλέπεται ἕτερον ἰσοδύναμον μέσον εἰσόδου, ὡς ἐπὶ παραδείγματι διάδρομοι ὑπὸ τὸ κατάστρωμα.

Κανὼν 97.

Προστασία τοῦ πληρώματος, εἴσοδος εἰς τὸ μηχανοστάσιον κλπ.

Δέον νὰ εἶναι πάντοτε εὐχερὴς ἡ ἀσφαλὴς καὶ ἱκανοποιητικὴ εἴσοδος ἀπὸ τοῦ ὕψους τῆς γεφύρας συγκοινωνία εἰς τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος, τὸ μηχανοστάσιον καὶ εἰς ὅλα τὰ λοιπὰ μέρη τὰ χρησιμοποιούμενα διὰ τὰς ἀναγκαίας ἐργασίας τοῦ πλοίου. Ὁ κανὼν οὗτος δὲν ἐφαρμόζεται διὰ τὰ ἀπὸ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων προσιτὰ ἀντλιοστάσια, ὅταν προβλέπωνται πρὸς τοῦτο μέσα κλεισίματος τῆς κλάσεως 1.

Κανὼν 98.

Στόμια κύτους

Ὅλα τὰ στόμια κύτους ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων καὶ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τῶν πυργωτῶν ὑπερκατασκευασμάτων ἐκτονώσεως θὰ κλείωνται ὑδατοστεγῶς δι' ἱκανῶν χαλυβδίνων καλυμμάτων.

Κανὼν 99.

Ἀνεμοδόχοι

Οἱ ἀνεμοδόχοι διὰ τοὺς κάτωθεν τοῦ καταστρώματος ἐξάλων χώρους θὰ εἶναι ἀρκετῆς ἀντοχῆς, ἢ θὰ προστατεύωνται ὑπὸ ὑπερκατασκευασμάτων ἢ ἑτέρων ἐξ ἴσου ἱκανῶν μέσων.

Κανὼν 100.

Διατάξεις ἐκροῆς τοῦ ἐπερχομένου ὕδατος.

Πλοῖα μετὰ δρυφάκτων θὰ ἔχωσιν ἀνοικτὰ κιγκλιδώματα τοὐλάχιστον διὰ τὸ ἥμισυ τοῦ μήκους τοῦ ἐκτεθειμένου μέρους τοῦ καταστρώματος ἢ ἑτέραν ἀποτελεσματικὴν διάταξιν ἐκροῆς τοῦ ἐπερχομένου ὕδατος. Ἡ ἀνωτέρα ἀκμὴ τοῦ ζωστῆρος τοῦ περιβλήματος θὰ τηρῆται ὅσον τὸ δυνατὸν χαμηλότερον καὶ κατὰ προτίμησιν οὐχὶ ἄνωθεν τῆς ἀνωτέρας ἀκμῆς τῆς γωνίας τῆς ὑδρορρόης.

Ὅταν ὑπερκατασκευάσματα συνδέονται διὰ πυργωτῶν τοιούτων, θὰ προβλέπωνται ἀνοικτὰ κιγκλιδώματα δι' ὁλόκληρον τὸ μῆκος τῶν ἐκτεθειμένων μερῶν τοῦ καταστρώματος ἐξάλων.

Κανὼν 101.

Σχέδια

Εἰς τὴν προσδιορίζουσαν Ἀρχὴν θὰ ὑποβάλλωνται πρὸς ἔγκρισιν σχέδια δεικνύοντα τὰς προτεινομένας διατάξεις καὶ τὰ ἐξαρτήματα.

Ὕψος ἐξάλων

Κανὼν 102.

Ὑπολογισμὸς τοῦ ὕψους ἐξάλων

Ὅταν ἡ προσδιορίζουσα Ἀρχὴ μείνῃ ἱκανοποιημένη ἐκ τοῦ ὅτι ἐξεπληρώθησαν πλήρως αἱ ἀνωτέρω ἀπαιτήσεις, τὸ ὕψος ἐξάλων θέρους δύναται νὰ ὑπολογισθῇ ἐκ τοῦ πίνακος διὰ δεξαμενόπλοια. Ὅλαι αἱ διορθώσεις (ἐξαιρέσει τῶν διὰ πλοῖα ἄνευ ὑπερκατασκευασμάτων), διὰ μεμονωμένα ὑπερκατασκευάσματα, διὰ ὑπέρβασιν τῆς καμπυλότητος καταστρώματος καὶ διὰ ταξείδια χειμῶνος διὰ μέσου τοῦ βορείου Ἀτλαντικοῦ, θὰ γίνωνται συμφώνως πρὸς τοὺς κανόνας τοῦ μέρους III.

Κανὼν 103.

Ἔκπτωσις διὰ μεμονωμένα ὑπερκατασκευάσματα

Ὅταν τὸ ὁλικὸν πραγματικὸν μῆκος τῶν ὑπερκατασκευασμάτων εἶναι μικρότερον τοῦ 1,0L ἡ ἔκπτωσις εἶναι ἓν ποσοστὸν τῆς δι' ἓν ὑπερκατασκεύασμα μήκους 1,0L καὶ λαμβάνεται ἐκ τοῦ ἑπομένου πίνακος.

Ὁλικὸν πραγματικὸν μῆκος τῶν ὑπερκατασκευασμάτων

	0	0,1L	0,2L	0,3L	0,4L	0,5L	0,6L	0,7L	0,8L	0,9L	1,0L
		%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Ὅλοι οἱ τύποι	0	7	14	21	31	41	52	63	75,3	87,7	100

Κανὼν 104.

Ἔκπτωσις διὰ περίσσειαν καμπυλότητος καταστρώματος

Ὅταν ἡ καμπυλότης καταστρώματος εἶναι μεγαλυτέρα τῆς κανονικῆς, ἡ διόρθωσις διὰ περίσσειαν ταύτης (βλέπε κανόνα 57 τοῦ μέρους III, γραμμαὶ φορτώσεως δι' ἀτμόπλοια) ἐκπίπτει ἐκ τοῦ ὕψους ἐξάλων δι' ὅλα τὰ δεξαμενόπλοια.

Ὁ κανὼν 59 τοῦ μέρους III δὲν ἐφαρμόζεται, ἐξαιρέσει τοῦ ὅτι ἡ μεγίστη ἔκπτωσις διὰ περίσσειαν καμπυλότητος εἶναι 38 χιλιοστόμετρα διὰ 30,5 μέτρα μῆκος καὶ αὐξάνεται κατὰ 38 χιλιοστόμετρα δι' ἕκαστον πρόσθετον μῆκος πλοίου 30,5 μέτρων.

Κανὼν 105.

Ὕψος ἐξάλων χειμῶνος Βορείου —Ἀτλαντικοῦ

Τὸ ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων διὰ ταξείδια διὰ μέσου τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, βορείου πλάτους 36° Β, κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν μηνῶν τοῦ χειμῶνος εἶναι τὸ ὕψος ἐξάλων χειμῶνος σὺν τῇ προσθέσει 25,4 χιλιοστομέτρων ἀνὰ 30,5 μέτρα μήκους.

Κανὼν 106.

Πίναξ ὕψους ἐξάλων διὰ δεξαμενόπλοια.

L	Ὕψος ἐξάλων	L	Ὕψος ἐξάλων
Μέτρα	Χιλιοστόμετ.	Μέτρα	Χιλιοστόμετ.
57,91	546	121,92	1587
60,96	587	124,97	1648
64,01	627	128,02	1712
67,06	668	131,06	1775
70,10	711	134,11	1841
73,15	754	137,16	1908
76,20	800	140,21	1974
79,25	846	143,26	2037
82,30	894	146,30	2101
85,34	942	149,35	2162
88,39	993	152,40	2222
91,44	1044	155,45	2281
94,49	1095	158,50	2339
97,54	1145	161,54	2395
100,58	1196	164,59	2451
103,63	1250	167,64	2504
106,68	1303	170,69	2558
109,73	1359	173,74	2609
112,78	1416	176,78	2657
115,82	1471	179,83	2705
118,87	1529	182,88	2753

Πλοῖα μήκους μεγαλυτέρου τῶν 182,88 μέτρων θὰ πραγματεύωνται ὑπὸ τῆς προσδιοριζούσης Ἀρχῆς.

are berthed forward, from the bridge to the forecastle, or other equivalent means of assess may be provided to carry out the purpose of the gangway, such as passages below deck.

Rule XCVII.—Protection of Crew, Access to Machinery Space, & c.

Safe and satisfactory access from the gangway level to the quarters of the crew, the machinery space and all other parts used in the neccessary work of the ship, is to be available at all times. This rule does not apply to pump rooms entered from the freeboard deck, when fitted with Class 1 closing appliances.

Rule XCVIII.—Hatchways.

All hatchways on the freeboard deck and on the deck of expansion trunks are to be closed watertigh by efficient steel covers.

Rule XCIX.—Ventilators.

Ventilators to spaces below the freeboard deck are to be of ample strength or are to be protected by superstructures or equally efficient means.

Rule C.—Freeing Arrangements.

Ships with bulwarks are to have open rails fitted for at least half the length of the exposed portion of the weather deck or other effective freeing arrangements The upper edge of the sheerstrake is to be kept as low as practicable, and preferably not higher than the upper edge of the gunwale bar.

Where superstructures are connected by trunks open rails are to be fitted for the whole length of the weather portions of the freeboard deck.

Rule CI.—Plans.

Plans showing proposed fittings and arrangements are to be submitted to the Assigning Authority for approval.

Freeboards.

Rule CII.—Computation of Freeboard.

When the Assigning Authority is satisfied that the foregoing requirements are fulfilled, the Summer freeboard may be computed from the Table for Tankers; all corrections except those for flush-deck steamers, detached superstructures, excess sheer, and winter voyages across the North Atlantic are to be made in accordance with Part III of the Rules.

Rule CIII.—Deduction for Detached Superstructures.

When the total effective length of superstructure is less than 1.0 L, the deduction is a percentage of that for a superstructure of length 1.0 L, and is obtained from the following table :—

Total Effective Length of Superstructures.

	0	·1 L	·2 L	·3 L	·4 L	·5 L	·6 L	·7 L	·8 L	·9 L	1. 0L
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
All types.	0	7	14	21	31	41	52	63	75.3	87.7	100

Rule CIV.—Deduction for Excess Sheer.

Where the sheer is greater than the standard, the correction for excess sheer (see Rule LVII of Part III, Load Lines for Steamers) is deducted from the freeboard for all tankers. Rule LIX of Part III does not apply except that the maximum deduction for excess sheer is 1 1)2 inches at 100 feet and increases at the rate of 1 1)2 inches for each additional 100 feet in the length of the ship.

Rule CV.—Winter North Atlantic Freeboard.

The minimum freeboard for voyages across the North Atlantic, north of latitude 36o N., during the winter months, is the Winter Freeboard plus an addition at a rate of 1 inch per 100 feet in length.

Rule CVI.—Freeboard Table for Tankers.

LinFeet	Freeboard in Inc.	Lin Feet.	Freeboard
190	21.5	400	62.5
200	23.1	410	64.9
210	24.7	420	67.4
220	26.3	430	69.9
230	28.0	440	72.5
240	29.7	450	75.1
250	31.5	460	77.7
260	33.3	470	80.2
270	35.2	480	82.7
280	37.1	490	85.1
290	39.1	500	87.5
300	41.1	510	89.8
310	43.1	520	92.1
320	45.1	530	94.3
330	47.1	540	96.5
340	49.2	550	98.6
350	51.3	560	100.7
360	53.5	570	102.7
370	55.7	580	104.6
380	57.9	590	106.5
390	60.2	600	108.4

Ships above 600 feet are to be dealt with by the Administration.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ.

Ὅρια τῶν ζωνῶν καὶ τῶν περιοχῶν τῶν ἐποχῶν

Ζῶναι

Τὸ πρὸς νότον ὅριον τῆς βορείου ζώνης. »Χειμερινῆς κατ' ἐποχὴν» εἶναι μία γραμμὴ ἀγομένη: ἀπὸ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Βορείου Ἀμερικῆς κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 35ο. Β μέχρι τῆς Ταρίφας τῆς Ἱσπανίας: ἀπὸ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Κορέας κατὰ μήκους τοῦ παραλλήλου πλάτους 35ο. Β, μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Χονδὸ ἢ Χονσοῦ τῆς Ἰαπωνίας, ἀπὸ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς Χονδὸ κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 35ο. Β μέχρι μήκους 150ο. Δ καὶ ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος μιᾶς εὐθείας γραμμῆς μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς νήσου Βανκοῦβερ εἰς πλάτος 50ο. Β. Τὸ Φουσὰν (Κορέα) καὶ ἡ Ὑοκοχάμα θὰ θεωροῦνται ὡς κείμεναι ἐπὶ τῶν ὁρίων μεταξὺ τῶν ζωνῶν βορείου «χειμερινῆς περιοχῆς» καὶ θέρους.

Τὸ πρὸς βορρὰν ὅριον τῆς «Τροπικῆς» ζώνης εἶναι μία γραμμὴ ἀγομένη: ἀπὸ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς εἰς πλάτος 10ο. Β κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 10ο. Β μέχρι μήκους 20ο. Δ καὶ ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 20ο. Β μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Ἀφρικῆς, καὶ μία γραμμὴ ἀπὸ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Ἀφρικῆς κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 8ο. Β μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Μαλαϊκῆς Χερσονήσου, ἀκολουθοῦσα ἐκεῖθεν τὴν ἀκτὴν τῆς Μαλάκας καὶ τοῦ Σιὰμ μέχρι τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Κοχινκίνας εἰς πλάτος 10ο. Β ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 10ο. Β μέχρι τοῦ μήκους 145ο. Α, ἐκεῖθεν πρὸς Βορρᾶν μέχρι πλάτους 13ο. Β καὶ ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 13ο. Β μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Κεντρώας Ἀμερικῆς. Τὸ Σαιγκὸν θὰ θεωρῆται ὡς κείμενον ἐπὶ τοῦ ὁρίου μεταξὺ τῆς τροπικῆς ζώνης καὶ τῆς «Τροπικῆς κατ' ἐποχὰς» περιοχῆς (4).

Τὸ πρὸς Νότον ὅριον τῆς «Τροπικῆς ζώνης», εἶναι μία γραμμὴ ἀγομένη ἀπὸ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς κατὰ μῆκος τοῦ τροπικοῦ τοῦ Αἰγόκερω μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Ἀφρικῆς, ἀπὸ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Ἀφρικῆς κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 20ο. Ν μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Μαδαγασκάρης, ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος τῆς δυτικῆς καὶ βορείου ἀκτῆς τῆς Μαδαγασκάρης μέχρι μήκους 50ο Α, ἐκεῖθεν πρὸς βορρᾶν μέχρι πλάτους 10ο. Ν, ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 10ο. Ν μέχρι μήκους 110ο. Α, ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος μιᾶς εὐθείας γραμμῆς μέχρι τοῦ λιμένος τοῦ Δαρβίνου τῆς Αὐστραλίας, ἐκεῖθεν πρὸς ἀνατολὰς κατὰ μῆκος τῆς ἀκτῆς τῆς Αὐστραλίας καὶ τῆς νήσου Οὐέσσελ μέχρι τοῦ ἀκρωτηρίου Οὐέσσελ, ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 11ο. Ν μέχρι τῆς δυτικῆς πλευρᾶς τοῦ ἀκρωτηρίου τῆς Ὑόρκης ἀπὸ τῆς ἀνατολικῆς πλευρᾶς τοῦ ἀκρωτηρίου τῆς Ὑόρκης εἰς πλάτος 11ο. Ν κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 11ο. Ν μέχρις μήκους 150ο Δ ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος μιᾶς εὐθείας γραμμῆς μέχρι ἑνὸς σημείου πλάτους 26ο. Ν καὶ μήκους 75ο. Δ, καὶ ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος μιᾶς εὐθείας γραμμῆς μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς εἰς πλάτος 30ο. Ν. Τὸ Κοκίμβο (Coquimbo), τὸ Ρίον Ἰανέριον καὶ ὁ λιμὴν τοῦ Δαρβίνου θὰ θεωροῦνται ὡς κείμενα ἐπὶ τοῦ ὁρίου μεταξὺ τῶν ζωνῶν «Τροπικὴ» καὶ θέρους. Οἱ ἑπόμενοι τόποι θὰ περιλαμβάνονται εἰς τὴν «Τροπικὴν ζώνην» :

1) Ἡ διώρυξ τοῦ Σουέζ, ἡ ἐρυθρὰ θάλασσα καὶ ὁ κόλπος τοῦ Ἄδεν, ἀπὸ τοῦ Πόρτ-Σάιδ μέχρι τοῦ μεσημβρινοῦ 45ο. Α. Τὸ Ἄδεν καὶ ἡ Βερβέρα θὰ θεωροῦνται ὡς κείμενα ἐπὶ τοῦ ὁρίου μεταξὺ τῆς »Τροπικῆς» ζώνης καὶ τῆς »Τροπικῆς κατ' ἐποχὰς » περιοχῆς (2β) καὶ

2) Ὁ Περσικὸς Κόλπος μέχρι τοῦ μεσημβρινοῦ 59ο. Α

Τὸ πρὸς βορρᾶν ὅριον τῆς Νοτίου ζώνης «Χειμερινῆς περιοχῆς», εἶναι μία γραμμὴ ἀγομένη ἀπὸ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 40ο. Ν μέχρι μήκους 56ο. Δ ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος μιᾶς εὐθείας γραμμῆς μέχρι ἑνὸς σημείου πλάτους 34ο. Ν καὶ μήκους 50ο. Δ, ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 34ο. Ν μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Νοτίου Ἀφρικῆς, ἀπὸ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Νοτίου Ἀφρικῆς εἰς πλάτος 30ο. Ν κατὰ μῆκος μιᾶς εὐθείας γραμμῆς μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Αὐστραλίας εἰς πλάτος 35ο Ν, ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος τῆς Νοτίου ἀκτῆς τῆς Αὐστραλίας μέχρι τοῦ ἀκρωτηρίου Ἀρίδ, ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος μιᾶς γραμμῆς μέχρι τοῦ ἀκρωτηρίου Γκρὶμ τῆς Τασμανίας, ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος τῆς βορείου ἀκτῆς τῆς Τασμανίας μέχρι τῆς Ἄκρας τοῦ Eddystone ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος μιᾶς εὐθείας γραμμῆς μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Νοτίου Νήσου τῆς Νέας Ζηλανδίας εἰς μῆκος 170ο. Α, ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος τῆς δυτικῆς, νοτίου καὶ ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Νοτίου Νήσου μέχρι τοῦ ἀκρωτηρίου Σάουνδερς, ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος μιᾶς εὐθείας γραμμῆς μέχρι ἑνὸς σημείου πλάτους 33ο. Ν καὶ μήκους 170ο Δ, καὶ ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 33ο. Ν μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Νοτίου Ἀμεοικῆς. Τὸ Βαλπαραΐσον, ἡ Πόλις τοῦ Ἀκρωτηρίου καὶ τὸ Λουρβὰν θὰ θεωροῦνται ὡς κείμενα ἐπὶ τοῦ ὁρίου μεταξὺ τῆς Νοτίου «Χειμερινῆς περιοχῆς» καὶ τῆς ζώνης «Θέρους».

Ζῶναι θέρους.

Αἱ ὑπολειπόμεναι περιοχαὶ ἀποτελοῦσι τὰς ζώνας «θέρους».

Περιοχαὶ ἐποχῶν

Αἱ ἀκόλουθοι περιοχαὶ εἶναι τροπικαὶ κατ' ἐποχὴν περιοχαί.

1. Εἰς τὸν Βόρειον Ἀτλαντικὸν Ὠκεανόν.

Μία περιοχὴ ὁριζομένη: πρὸς βορρᾶν ὑπὸ μιᾶς γραμμῆς ἀπὸ τοῦ ἀκρωτηρίου Κατοχὴ τῆς Γιουκάταν μέχρι τοῦ ἀκρωτηρίου τοῦ Ἁγίου Ἀντωνίου τῆς Κούβας, ὑπὸ τῆς νοτίου ἀκτῆς τῆς Κούβας μέχρι πλάτους 20ο Β καὶ ὑπὸ τοῦ παραλλήλου πλάτους 20ο. Β μέχρι ἑνὸς σημείου πλάτους 20ο. Β καὶ μήκους 20ο. Δ, Πρὸς δυσμὰς ὑπὸ τῆς ἀκτῆς τῆς Κεντρώας Ἀμερικῆς, πρὸς Νότον ὑπὸ τῆς βορείου ἀκτῆς τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς καὶ ὑπὸ τοῦ παραλλήλου πλάτους 10ο. Β καὶ πρὸς ἀνατολὰς ὑπὸ τοῦ μεσημβρινοῦ 20ο. Δ.

Τροπική: ἀπὸ 1ης Νοεμβρίου μέχρι 15ης Ἰουλίου

Θέρους: ἀπὸ 16ης Ἰουλίου μέχρι 31ης Ὀκτωβρίου

2. Ἀραβικὸν πέλαγος.

α') Βορείως πλάτους 24ο. Β.

Ἡ Καράτσκη θὰ θεωρεῖται ὡς εὑρισκομένη ἐπὶ τοῦ ὁρίου μεταξὺ τῆς περιοχῆς ταύτης καὶ τῆς κατωτέρω ὑπὸ στοιχεῖον β τροπικῆς κατ' ἐποχὴν ἐποχῆς.

Τροπική: ἀπὸ 1ης Αὐγούστου μέχρι 20ης Μαΐου

Θέρους: ἀπὸ 21ης Μαΐου μέχρι 31ης Ἰουλίου

β') Νοτίως πλάτους 24ο. Β

Τροπική: ἀπὸ τῆς 1ης Δεκεμβρίου μέχρι 20ης Μαΐου καὶ ἀπὸ 16ης Σεπτεμβρίου μέχρι 15ης Ὀκτωβρίου.

Θέρους: ἀπὸ 21ης Μαΐου μέχρι 15ης Σεπτεμβρίου καὶ ἀπὸ 16ης Ὀκτωβρίου μέχρι 30ης Νοεμβρίου.

3. Κόλπος τῆς Βεγγάλης

Τροπική: ἀπὸ 16ης Δεκεμβρίου μέχρι 15ης Ἀπριλίου

Θέρους: ἀπὸ 16ης Ἀπριλίου μέχρι 15ης Δεκεμβρίου.

4. Εἰς τὴν Σινικὴν Θάλασσαν.

Μία περιοχὴ ὁριζομένη: πρὸς δυσμὰς καὶ βορρᾶν ὑπὸ τῆς ἀκτῆς τῆς Ἰνδοκίνας καὶ Κίνας μέχρι τοῦ Χόγγκόγγ, πρὸς ἀνατολὰς ὑπὸ μιᾶς εὐθείας μέχρι τοῦ λιμένος τοῦ Σουάλ τῆς νήσου Λουσῶν καὶ ὑπὸ τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῶν νήσων Λουσῶνος, Σαμάρας καὶ Λεϊτης μέχρι τοῦ παραλλήλου 10ο. Β καὶ πρὸς νότον ὑπὸ τοῦ παραλλήλου πλάτους 10ο. Β

Τὸ Χογγκόγγ καὶ τὸ Σουὰλ θὰ θεωροῦνται ὡς εὑρισκόμενα ἐπὶ τοῦ ὁρίου μεταξὺ ζωνῶν »Τροπικῆς κατ' ἐποχὴν» καὶ »Θέρους».

ANNEX II.

Boundaries of the Zones and Seasonal Areas.

Zones.

The southern boundary of the northern «Wintez Seasonal» zone is a line drawn from the east coast of North America along the parallel of lat. 36o N. to Tarifa in Spain; from the east coast of Korea along the parallrel of lat. 35o N. to the west coast of Honshiu, Japan; from the east coast of Honshiu along the parallel of lat. 35o N. to long. 150o W., and thence along a rhumb line to the west coast of Vancouver Island at lat. 50o N., Fusan (Korea) and Yokohama to be considered as being on the boundary line of the northern »Winter Seasonal» zone and the «Summer» zone.

The northern boundary of the «Tropical» zone is a line drawn from the east coast of South America at lat. 10o N. along the parallel of lat. 10o N., to long 20o W. thence north to lat. 20o N. and thence along the parallel of lat 20o N. to the west coast of Africa; a line from lhe east coast of Africa along the parallel of lat. 8o N. to the west coast of the Malay Peninsula, following thence the coast of Malay and Siam to the east coast of Cochin China at lat. 10o N., thence along the parallel of lat. 10o N. to long. 145o E., thence north to lat. 13o N. and thence along the parallrel of lat. 13o N. to the west coast of Central America, Saigon to be considered as being on the boundary line of the »Tropical» zone and the »Seasonal Tropical» area (4).

The southern boundary of the »Tropical» zone is a line drawn from the east coast of South America along the Tropic of Capricorn to the west coast of Africa; from the east coast of Africa along the parallel of lat. 20o S. to the west coast of Madagascar, thence along the west and north coast of Madagascar to long. 50o E., thence north to lat. 10o S., thence along the parallel of lat. 10o S. to long. 110o E., thence along a rhumb line to Port Darwin, Australia, thence eastwards along the coast of Australia and Wessel Island to Cape Wessel, thence along the parallel of lat. 11o S. to the west side of Cape York, from the east side of Cape York at lat. 11o S. along the parallel of lat 11o S. to long. 150o W., thence along a rhumb line to the point lat 26o S. long. 75o W., and thence along a rhumb line to the west coast of South America at lat. 30o S., Coquimbo, Rio dé Janeiro and Port Darwin to be considered as being on the boundary line of the »Tropical» and »Summer» zones.

The following regions are to be included in the «Tropical» zone :—

(1) The Suez Canal, the Red Sea and the Gulf of Aden, from Port Said to the meridian of 45o E., Aden and Berbera to be considered as being on the boundary line of the »Tropical» zone and the «Seasonal Tropical» area 2 (b).

(2) The Persian Gulf to the meridian of 59o E.

The northern boundary of the southern »Winter Seasonal» zone is a line drawn from the east coast o. South America along the parallel of lat. 40o S. to long 56o W., thence along a rhumb line to the point lat. 34o S., long. 50o W., thence along the parallel of lat. 34o S. to the west coast of South Africa; from the east coast of South Africa at lat. 30o S. along a rhumb line to the west coast of Australia at lat. 35o S., thence along the south coast of Australia to Cape Arid, thence along a rhumb line to Cape Grim, Tasmania, thence along the north coast of Tasmania to EddystonePoint, thence along a rhumb line to the west coast of South Island, New Zealand, at long. 170o E., thence along the west, south and east coasts of South Island to Cape Saunders, thence along a rhumb line to the point lat. 33o S. long. 170o W.; and thence along the parellel of lat. 33o S. to the west coast of South America, Valparaiso, Cape Town and Durban to be considered as being on the boundary line of the southern »Seasonal Winter» and «Summer» zones.

Summer Zones.

The remaining areas constitute the »Summer» Zones.

Seasonal Areas.

The following areas are Seasonal Tropical Areas:—

(1) In the North Atlantic Ocean.

An area bounded on the north by a line from Cape Catoche in Yucatan to Cape San Antonio in Cuba, by the South Cuban Coast to lat. 20o N. and by the parallel of lat. 20o N. to the point lat. 20o N. long. 20o W., on the west by the coast of Central America; on the south by the north coast of South America and by parallel of lat. 10o N., and on the east by the meridian of 20o W.

Tropical : 1st November to 15th July.

Summer : 16th July to 31st October.

(2) Arabian Sea.

(a) North of lat. 24o N.

Karachi is to be considered as being on the boundary line of this area and the seasonal Tropical area (b) below.

Tropical : 1st August to 20th May.
Summer : 21st May to 31st July.

(b) South of lat. 24o N.

Tropical : 1st December to 20th May, and 16th September to 15th October.
Summer : 21st May to 15th September and 16th October to 30th November.

(3) Bay of Bengal.

Tropical : 16th December to 15th April.
Summer : 16th April to 15th December.

(4) In the China Sea.

An area bounded on the west and north by coast of Indo-China and China to Hong Kong, on the east by a rhumb line to the port of Sual (Luzon Island), and by the west coast of the Islands of Luzon, Samar and Leyte to the parallel of 10o N., and on the south by the parallel of lat 10o N.

Hong Kong and Sual to be considered as being on the boundary of the »Seasonal Tropical» and «Summer» zones.

Τροπική: ἀπὸ 21ης Ἰανουαρίου μέχρι 30ης Ἀπριλίου.
Θέρους: ἀπὸ 1ης Μαΐου μέχρι 20ης Ἰανουαρίου.

5. Εἰς τὸν Βόρειον Εἰρηνικὸν Ὠκεανόν.

α') Μία περιοχὴ ὁριζομένη: πρὸς βορρᾶν ὑπὸ τοῦ παραλλήλου πλάτους 25ο. Β πρὸς δυσμὰς ὑπὸ τοῦ μεσημβρινοῦ 160ο. Α, πρὸς νότον ὑπὸ τοῦ παραλλήλου πλάτους 13ο. Β καὶ πρὸς ἀνατολὰς ὑπὸ τοῦ μεσημβρινοῦ 130ο. Δ.

Τροπικὴ: ἀπὸ 1ης Ἀπριλίου μέχρι 31ης Ὀκτωβρίου.
Θέρους: ἀπὸ 1ης Νοεμβρίου μέχρι 31ης Μαρτίου

β') Μία περιοχὴ ὁριζομένη: πρὸς βορρᾶν καὶ ἀνατολὰς ὑπὸ τῆς ἀκτῆς τῆς Καλλιφορνίας τοῦ Μεξικοῦ καὶ τῆς Κεντρώας Ἀμερικῆς πρὸς δυσμὰς ὑπὸ τοῦ μεσημβρινοῦ 120ο. Δ καὶ ὑπὸ μιᾶς εὐθείας ἀπὸ τοῦ σημείου πλάτους 30ο. Β καὶ μήκους 120ο.Δ, μέχρι τοῦ σημείου πλάτους 13ο.Β καὶ μήκους 105ο. Δ, καὶ πρὸς νότον ὑπὸ τοῦ παραλλήλου πλάτους 13ο. Β

Τροπικὴ: ἀπὸ 1ης Μαρτίου μέχρι 30ης Ἰουνίου καὶ ἀπὸ 1ης μέχρι 30ης Νοεμβρίου.
Θέρους: ἀπὸ 1ης Ἰουλίου μέχρι 31ης Ὀκτωβρίου καὶ ἀπὸ 1ης Δεκεμβρίου μέχρι 28ης]29ης Φεβρουαρίου.

6. Εἰς τὸν Νότιον Εἰρηνικὸν Ὠκεανόν.

α') Μία περιοχὴ ὁριζομένη: πρὸς βορρὰν ὑπὸ τοῦ παραλλήλου πλάτους 11° Ν, πρὸς δυσμὰς ὑπὸ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Αὐστραλίας, πρὸς νότον ὑπὸ τοῦ παραλλήλου πλάτους 20ο Ν καὶ πρὸς ἀνατολὰς ὑπὸ τοῦ μεσημβρινοῦ 175° Α ὁμοῦ μετὰ τοῦ κόλπου τῆς Καρπενταρίας νοτίως πλάτους 11°Ν.

Τροπικὴ: ἀπὸ 1ης Ἀπριλίου μέχρι 30ης Νοεμβρίου.
Θέρους: ἀπὸ 1ης Δεκεμβρίου μέχρι 31ης Μαρτίου.

β') Μία περιοχὴ ὁριζομένη: πρὸς δυσμὰς ὑπὸ τοῦ μεσημβρινοῦ 150° Δ, πρὸς νότον ὑπὸ τοῦ παραλλήλου πλάτους 20° Ν καὶ πρὸς βορρὰν καὶ ἀνατολὰς ὑπὸ τῆς εὐθείας γραμμῆς τῆς σχηματιζούσης τὸ νότιον ὅριον τῆς «Τροπικῆς» ζώνης.

Τροπικὴ: ἀπὸ 1ης Μαρτίου μέχρι 30ης Νοεμβρίου
Θέρους: ἀπὸ 1ης Δεκεμβρίου μέχρι 28ης]29ης Φεβρουαρίου.

Αἱ ἀκόλουθοι εἶναι περιοχαὶ «χειμῶνος κατ' ἐποχὴν» (Βορεία ζώνη «Χειμῶνος κατ' ἐποχὴν» μεταξὺ τῆς βορείου Ἀμερικῆς καὶ τῆς Εὐρώπης).

α')Ἐντὸς τῆς περιοχῆς καὶ πρὸς βορρᾶν τῆς ἑξῆς γραμμῆς.

Μία γραμμὴ ἀγομένη πρὸς νότον ἀπὸ τῆς ἀκτῆς τῆς Γροιλανδίας εἰς μῆκος 50° Δ μέχρι πλάτους 45° Β ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 45° Β μέχρι τοῦ μεσημβρινοῦ 15° Δ, ἐκεῖθεν πρὸς βορρᾶν μέχρι πλάτους 60° Β, ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 60° Β μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Νορβηγίας. Τὸ Μπέργκεν θὰ θεωρῆται ὡς κείμενον ἐπὶ τοῦ ὁρίου μεταξὺ τῆς περιοχῆς ταύτης καὶ τῆς κατωτέρω ὑπὸ στοιχεῖον β περιοχῆς.

Χειμὼν ἀπὸ 16ης Ὀκτωβρίου μέχρι 15ης Ἀπριλίου
Θέρος ἀπὸ 16ης Ἀπριλίου μέχρι 15ης Ὀκτωβρίου.

β') Μία περιοχὴ ἐκτὸς τῆς ὑπὸ στοιχεῖον α περιοχῆς, ἐπὶ καὶ βορείως τοῦ παραλλήλου πλάτους 36° Β

Χειμὼν ἀπὸ 1ης Νοεμβρίου μέχρι 31ης Μαρτίου
Θέρος ἀπὸ 1ης Ἀπριλίου μέχρι 31ης Ὀκτωβρίου.

Βαλτικὴ θάλασσα (ὁριζομένη ὑπὸ τοῦ παραλλήλου εἰς τὸ πλάτος τοῦ Σκόου (Skaw).

Χειμὼν ἀπὸ 1ης Νοεμβρίου μέχρι 31ης Μαρτίου.
Θέρος ἀπὸ 1ης Ἀπριλίου μέχρι 31ης Ὀκτωβρίου.

Μεσόγειος Θάλασσα καὶ Εὔξεινος Πόντος.

Χειμὼν ἀπὸ 16ης Δεκεμβρίου μέχρι 15ης Μαρτίου.
Θέρος ἀπὸ 16ης Μαρτίου μέχρι 15ης Δεκεμβρίου.

Βορεία ζώνη «Χειμῶνος κατ' ἐποχὴν» (Μεταξὺ τῆς Ἀσίας καὶ τῆς Βορείου Ἀμερικῆς, ἐξαιρέσει τῆς Ἰαπωνικῆς θαλάσσης νοτίως 50° Β).

Χειμὼν ἀπὸ 16ης Ὀκτωβρίου μέχρι 15ης Ἀπριλίου
Θέρος ἀπὸ 16ης Ἀπριλίου μέχρι 15ης Ὀκωβρίου.

Ἰαπωνικὴ θάλασσα μεταξὺ τῶν παραλλήλων πλάτους 35° καὶ 50° Ν.

Χειμὼν ἀπὸ 1ης Δεκεμβρίου μέχρι 28ης)29ης Φεβρουαρίου.
Θέρος ἀπὸ 1ης Μαρτίου μέχρι 30ης Νοεμβρίου.

Νότιος Ζώνη «Χειμῶνος κατ' ἐποχὴν»
Χειμὼν ἀπὸ 16ης Ἀπριλίου μέχρι 15ης Ὀκτωβρίου
Θέρος ἀπὸ 16ης Ὀκτωβρίου μέχρι 15ης Ἀπριλίου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Πιστοποιητικὸν διεθνοῦς γραμμῆς φορτώσεως.

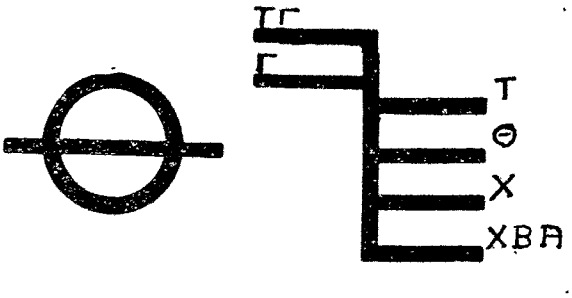
Ἐκδοθὲν κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς Κυβερνήσεως..... συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως γραμμῆς φορτώσεως τοῦ 1930.

Πλοῖον..... Διακριτικὸς ἀριθμὸς ἢ ψῆφια τοῦ πλοίου.....
Λιμὴν νηολογήσεως.....
Ὁλικὴ χωρητικότης.....

Ὕψος ἐξάλων ἀπὸ τῆς γραμμῆς καταστρώματος	Γραμμὴ φορτώσεως
Τροπικὸν.....	(α).....ἄνωθεν τοῦ(β)
Θέρους.....	(β) Ἡ ἀνωτέρα ἀκμὴ τῆς διὰ τοῦ κέντρου τοῦ δίσκου ὁριζοντίας γραμμῆς
Χειμῶνος.....	(γ).....κάτωθεν τοῦ(β)
Χειμῶνος εἰς βορ. Ἀτλαντικὸν...	(δ).....κάτωθεντοῦ(β)

Ἔκπτωσις διὰ γλυκὺ ὕδωρ δι' ὅλα τὰ ὕψη ἐξάλων.....

Ἡ ἀνωτέρα ἀκμὴ τῆς γραμμῆς καταστρώματος ἀπὸ τῆς ὁποίας ἐμετρήθησαν τὰ ἀνωτέρω ὕψη τῶν ἐξάλων εὑρίσκεται.....ἄνωθεν τῆς εἰς τὴν πλευρὰν ἀνωτάτης ἐπιφανείας τοῦ.....καταστρώματος.



Σχῆμα 5.

Πιστοποιεῖται διὰ τοῦ παρόντος ὅτι τὸ πλοῖον ἐπεθεωρήθη καὶ τὰ ἀνωτέρω ὕψη ἐξάλων καὶ αἱ γραμμαὶ φορτώσεως προσδιωρίσθησαν, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς Συμβάσεως.

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἰσχύει μέχρι τῆς.....(*)
Ἐξεδόθη ἐν.....τῇ.....

*Σημείωσις. Ὅταν θαλασσοποροῦντα ἀτμόπλοια πλέωσιν εἰς ποταμοὺς ἢ μεσόγεια ὕδατα, ἐπιτρέπεται ὑπερφόρτωσις ἀνταποκρινομένη εἰς τὸ βάρος τοῦ καυσίμου κ.τ.λ., τὸ ἀπαιτούμενον διὰ τὴν κατανάλωσιν μεταξὺ τοῦ σημείου τῆς ἀναχωρήσεως καὶ τῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης.

Tropical: 21st January to 30th April.
Summer: 1st May to 20th January.

(5) In the North Pacific Ocean.

(a) An area bounded on the north by the parallel of lat. 25 N., on the west by the meridian of 160 E., on the south by the parallel of lat 13 N., and on the east by the meridian of 130o W.
Tropical: 1st April to 31th October.
Summer: 1st November to 31st March.

(b) An area bounded on the north and east by the coast of California, Mexico and Central America, on the west by the meridian of 120o W. and by a rhumb line from the point lat. 30o N., long 120o W., to the point lat 13o N., long 105o W., and on the south by the parallel of lat. 13o N.

Tropical: 1st March to 30th June and 1st to 30th November.
Summer: 1st July to 31st October and 1st December to 28th)29th February.

(6) In the South Pacific Ocean.

(a) An area bounded on the north by the parallel of lat. 11o S., on the west by the coast of Australia, on the south by the parallel of lat. 20o S., and on the east by the meridian of 175o E., together with the Gulf of Carpentaria south of lat 11o S.
Tropical: 1st April to 30th November.
Summer: 1st December to 31st March.

(b) An area bounded on the west by the meridian of 150o W,. on the south by the parallel of lat 20o S., and on the north and east by the rhumb line forming the southern boundary of the »Tropical» zone.
Tropical: from 1st March to 30 th November.
Summer: from 1st December to 28 th)29th February.

The following are «Seasonal Winter» areas:
Northern «Seansonal Winter» Zone (between North America and Europe).

(a) In the area within and to the Northwards of the ollowing line: —

A line drawn south from the coast of Greenland at long 50o W., to lat 45o N., thence along the parallel of lat 45o N. to the meridian of 15 W., thence north to lat 60o N., thence along the parallel of lat 60o N., to the west coast of Norway, Bergen to be considered as being on the boundary line of this area and area (b) below.

Winter from 16th October to 15th April.
Summer from 16th April to 15th October.

(b) An area outside area (a) above and north of the parallel of lat. 36o N.
Winter from 1st November to 31st March.
Summer from 1st April to 31st October.

Baltic (bounded by the parallel of latitude of the Skaw)
Winter from 1st November to 31st March.
Summer from 1st April to 31st October.

Mediterranean and Black Sea.
Winter from 16th December to 15th March.
Summer from 16th March to 15th December.

Northen »Seasonal Winter» Zone (between Asia and North America, except Sea of Japan, South of 50o N.).
Winter from 16th October to 15th April.
Summer from 16th April to 15th Octomber.

Sea of Japan between the patallels of lat35oN.and50oN.
Winter from 1st Decemler to 28th)29th February
Summer from 1st March to 30th November.

Southern »Seasonal Winter» Zone.
Winter from 16th April to 15th October.
Summer from 16th October to 15th April.

ANNEX III.

International Load Line Certificate.

Issued under the authority of the Government of .....under the provisions of the International Load Line Convention, 1930. –

Distinctive Number or Letters.....
Ship.....
Port of Registry.....
Gross Tonnage.....

	Freeboard from deck line	Load Lineee
Tropical.....	(a).....	above (b)
Summer	(b) Upper edge of line through centre of disc.	
Winter.....	(c).....	below (b).
Winter in North Atlantic .	(d).....	below(b).

Allowance for fresh water for all freeboards .....

The upper edge of the deck line from which these freeboards are measured is.....inches above the top of the.....deck at side.

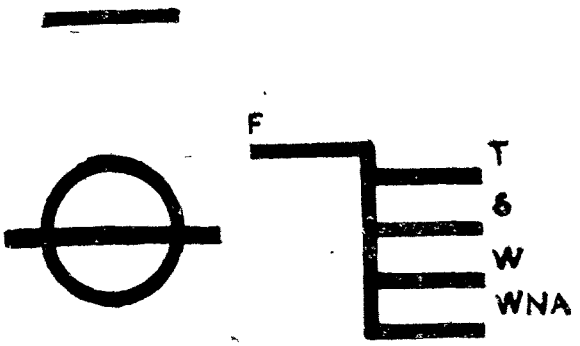


Figure 5

This is to Certify that this ship has been surveyed and the freeboards and load lines shown above have been assigned in accordance with the Convention.

This certificate remains in force until..... *

Issued at.....on the .....
day of .....

* See back.

Note. —Where sea-going steamers navigate a river or inland water, deeper loading is permitted corresponding to the weight of fuel, &c., required for consumption between the point of departure and the open sea.

Ἐνταῦθα τίθεται ἡ ὑπογραφὴ ἢ ἡ σφραγὶς καὶ ἡ ἰδιότης τῆς Ἀρχῆς τῆς ἐκδιδούσης τὸ πιστοποιητικόν.

Τοῦ πλοίου ἐκπληροῦντος πλήρως τὰς διατάξεις τῆς Συμβάσεως, τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἀνανεοῦται μέχρι....

.....

Ἐν .....τῇ.....

(Ὑπογραφὴ ἢ σφραγὶς καὶ ἰδιότης τῆς Ἀρχῆς)

Τοῦ πλοίου ἐκπληροῦντος πλήρως τὰς διατάξεις τῆς Συμβάσεως, τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἀνανεοῦται μέχρι.....

Ἐν .....τῇ.....

(Ὑπογραφὴ ἢ σφραγὶς καὶ ἰδιότης τῆς Ἀρχῆς)

Τοῦ πλοίου ἐκπληροῦντος πλήρως τὰς διατάξεις τῆς Συμβάσεως, τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἀνανεοῦται μέχρι.....

Ἐν .....τῇ.....

(Ὑπογραφὴ ἢ σφραγὶς καὶ ἰδιότης τῆς Ἀρχῆς)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV.

Κατάλογος τῶν νόμων καὶ κανονισμῶν γραμμῶν φορτώσεως τῶν θεωρουμένων ὡς ἰσοδυνάμων πρὸς τοὺς Βρεττανικοὺς κανόνας 1906 τοῦ Board of Trade

ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ :

Part IV of the Navigation Act, 1912–1920, and Na igation (Load Line) Regulations of the 17 th December, 1924.

ΒΕΛΓΙΟΝ :

Loi sur la securité des navires (7 Decembre 1920

ΧΙΛΗ :

Reglamento para el trazato del disce marcas y linea oficial de carguie de las naves mercantes (Decree No 1896 of the 12th November, 1919).

ΔΑΝΙΑ :

Merchant Shipping (Inspection of Ships) Act of the 29th March, 1920, with later amendments.

Rules and Tables of Freeboard for ships, dated the 30th September 1909 as amended by Notification of the 25th July, 1918.

ΓΑΛΛΙΑ :

Loi du 17 avril 1907, arrêté du 5 septembre 1908. Décret du 21 Septembre 1908. Autre décret du 21 septembre 1908 medifié par le décret du 1er Septembre 1925. Décret du 12 Mai 1927. Décret du 17 Janvier 1928.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ :

Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft über den Freibord für Dampfer und Segelschiffe, Ausgabe 1908.

ΧΟΓΓ-ΚΟΓΓ :

Merchant Shipping Consolidation Ordinance (No 10 of 1899) as amended by Ordinances Nos 31 of 1901, 2 of 1903, 5 àf 1905, 16 of 1906, 9 of 1909, and 6 of 1910.

ΙΣΛΑΝΔΙΑ :

Law No. 58 of the 14th June, 1929, Sections 25–26.

ΙΝΔΙΑΙ :

Indian Merchant Shipping Act. 1923.

ΙΤΑΛΙΑ :

Regole eTavole per assignazione del «Bordo Libero» approved by decree dated the 1st February, 1929–VII fo the Italian Minister for Communications.

Prior to 1929–British Board of Trade Rules. 1906.

ΙΑΠΩΝΙΑ :

Ship Load Line Law (Law N. 2 of the 10 th year of Taisho (1921) and the Rules and Regulations relating thereto.

ΟΛΑΝΔΙΑ :

Decree of the 22 nd September, 1909 (Official Journal N. 315).

ΟΛΑΝΔΙΚΑΙ ΙΝΔΙΑΙ :

Netherlands Decree of the 22 nd Septebemer, 1909 (Official Journal No. 315).

ΝΕΑ ΖΗΛΑΝΔΙΑ :

British Board of Trade Rules, 1906.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ :

Norwegian Freeboard Rules and Tables of 1909.

ΠΟΡΤΟΓΑΛΛΙΑ :

Decree No. 11, 210 of the 18th July, 1925, and Regulations and Instructions relating thereto.

ΙΣΠΑΝΙΑ :

Reglamente para el Trazato del Disco y Marcas de Maxima Carga de les buques marchantes, 1914.

British Board of Trade Rules, 1906.

ΣΟΥΗΔΙΑ :

Rules and Tables of Freeboard approved by decree of the 21st May, 1910.

ΗΝΩΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ :

Board of Trade Rules, 1906.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ :

British Board of Trade Rules, 1906.

ΕΝΩΣΙΣ ΤΩΝ ΣΟΒΙΕΤΙΚΩΝ ΣΟΣΙΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΩΝ :

Rules and Regulations relating to the Load Lines of seagoing merchant vessels, puplished by Register of the Union of Soviet Socialist Republics, 1928.

ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΑΞΙΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΑΣΚΕΨΕΩΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ

Αἱ κυβερνήσεις τῶν : Γερμανίας, Αὐστραλίας, Βελγίου Καναδᾶ, Χιλῆς, Κούβας, Δανίας, Ἐλευθέρας πόλεως τοῦ Δάντσιγχ, Ἱσπανίας, Ἐλευθέρου κράτους τῆς Ἰρλανδίας, Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς, Φινλανδίας, Γαλλίας, Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρεττανίας καὶ Βορείου Ἰρλανδίας, Ἑλλάδος, Ἰνδιῶν, Ἰσλανδίας, Ἰταλίας, Ἰαπωνίας, Λεττονίας, Μεξικοῦ , Νορβηγίας, Νέας Ζηλανδίας, Παραγουάης, Ὁλλανδίας, Περοῦ, Πολωνίας, Πορτογαλλίας, Σουηδίας καὶ τῆς Ἑνώσεως τῶν Σοβιετικῶν Σοσιαλιστικῶν Δημοκρατιῶν.

Ἐπιθυμοῦσαι νὰ προστατεύσωσι τὴν ἀσφάλειαν τῆς ζωῆς καὶ τῆς ἰδιοκτησίας ἐν θαλάσσῃ, διὰ καθιερώσεως ἀπὸ συμφώνου ὁμοιομόρφων ἀρχῶν καὶ κανόνων ἀναφορικῶς πρὸς τὰ ὅρια μέχρι τῶν ὁποίων δύνανται νὰ φορτώνωνται πλοῖα ἐκτελοῦντα διεθνεῖς πλόας, καὶ

Ἀποφασίσασαι νὰ συμμετάσχωσι εἰς μίαν διεθνῆ διάσκεψιν ἥτις, προσκλήσει τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρεττανίας καὶ Βορείου Ἰρλανδίας, συνεκλήθη ἐν Λονδίνῳ.

Ὥρισαν τὰς κάτωθι πληρεξουσιότητας.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Πληρεξούσιοι

Κος Gustav KOENIGS

Ὑπουργικὸς Διευθυντὴς παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Συγκοινωνίας, Μυστικοσύμβουλος Βερολίνου.

Κος Arthur WERNER

Ὑπουργικὸς Σύμβουλος παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Συγκοινωνίας, Δικαστικὸς Σύμβουλος Βερολίνου.

Here follows the signature or seal and the description of the authority issuing the certificate.

The provisions of the Convention beig fully complied with by this ship, this certificate is renewed till.. .....

Place.....Date.....

Signature or Seal and description of authority.

The provisions of the Convention being fully complied with by this ship, this certificate is renewed till.... .....

Place..... Date.....

Signature or Seal and description of authority.

The provisions of the Convention being fully complied with by this ship, this certificate is renewed till.. .....

Place.....Date.....

Signature or Seal and description of authority.

ANNEX IV.

Titles of Load Line Laws and Rules regarded as Equivalent to the British Board of Trade Rules, 1906.

Australia :

Part IV of the Navigation Act., 1912-1920, and Navigation (Load Line) Regulations of the 17th December, 1924.

Belgium :

Loi sur la sécurité de navires (7 decembre 1920).

Chile :

Reglamento para et trazato del disco marcas y linea oficial de carguio de las naves mercantes (Decree No 1896 of the 12th November, 1919).

Denmark :

Merchant Shipping (Inspection of Ships) Act of the 29th March, 1920 with later amendments.

Rules and Tables of Freeboard for Ships, dated the 30th September, 1909, as amended by Notification of the 25th July, 1918.

France :

Loi du 17 avril 1907, arrêté du 5 septembre 1908. Décret du 21 septembre 1908. Autre décret du 21 septembre 1908 mofifié par le décret du 1er septembre 1925. Décret du 12 mai 1927 Décret du 17 janvier 1928.

Germany :

Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft über den Freibord für Dampfer und Segelschiffe, Ausgabe 1908.

Hong Kong :

Merchant hipping Consolidation Ordinance (No 10 of 1899), as amended by Ordinances Nos 31 of 1901, 2 of 1903, 5 of 1905, 16 of 1906, 9 of 1909, and 6 of 1910.

Iceland :

Law No 58 of the 14th June, 1929, Sections 25-26.

India :

Indian Merchant Shipping Act., 1923.

Italy :

Regole e tavole per assignazionne del »Bordo Libero» approved by decree dated the 1st February, 1929—VII of the Italian Minister for Communications.

Prior to 1929—Britsh Board of Trade Rules,1906.

Japan :

Ship Load Line Law [Law No 2 of the 10th year of Taisho (1921)] and the Rules and Regulations relating thereto.

Netherlands :

Decree of the 22nd September, 1909 (Official Journal No. 315).

Netherlands Indies :

Netherlands Decree of the 22nd September, 1909 (Official Journal No 315).

New Zealand :

British Board of Trade Rules, 1906.

Norway ;

Norwegian Freeboard Rules and Tables of 1909.

Portugal :

Decree No 11,210 of the 18th July, 1925, and Regulations and Instructions relating thereto.

Spain :

Reglamento para el Trazado del Disco y Marcas de Maxima Carga de los buques marchantes, 1914.

Straits Settlements :

Britisch Board of Trade Rules, 1906.

Sweden :

Rules and Tables of Freeboard approved by decree of the 21st May, 1910.

United Kingdom :

Board of Trade Rules, 1906.

United States of America :

British Board of Trade Rules, 1906.

Union of Soviet Socialist Republics :

Rules and Regulations relating to the Load Lines of seagoing merchant vessels, published by Register of the Union of Soviet Socialist Republics, 1928.

FINAL ACT OF THE INTEPNATIONAL LOAD LINE CONFERENCE, 1930.

The Governments of Germany, the Commonwelth of Australia, Belgium, Canada, Chile, Cuba, Denmark, the free City of Danzig, Spain, the Irish Free State, the United States of America, Finland, France, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, Greece, India, Iceland, Italy, Japan, Latvia, Mexico, Norway, New Zealand, Paraguay, the Netherlands, Peru, Poland, Portugal, Sweden and the Union of Soviet Socialist Republics;

Desiring to promote safety of life and property at sea by establishing in common agreement uniform principles and rules with regard to the limits to which ships on international voyages may be loaded;

Having decided to participate in an international conference which, upon the invitation of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, was held in London;

Appointed the followimg delegations :—

GERMANY.

Delegates.

Mr. Gustav KOENIGS.
Ministerialdirigent in the Reichs-verkehrsministerium, Geheimer Regierungsrat, Berlin.

Mr. Arthur WERNER.
Ministerialrat in the Reichs-verkehrsministerium, GeheimerJustizrat, Berlin.

Καθηγητὴς Walter LAAS
Διευθυντὴς τοῦ Νηογνώμονος «Germanisher Lloyd» Βερολίνον.
Κος Karl STURM
Διευθυντὴς τῆς «Seeberufsgenossenschaft» Ἀμβοῦργον.

Πραγματογνώμονες

Πλοίαρχος A. N. ELINGIUS
Ἐπιθεωρητὴς τῆς Hamburg Südamerika Linie. Ἀμβοῦργον.
Κος Wilhelm HEBERLING
Διπλωματοῦχος Μηχανικὸς , τοῦ Νηογνώμονος Germanisher Lloyd Βερολῖνον.
Πλοίαρχος Ernest KNUTZEN
Ἐπιθεωρητὴς τῆς »Atlantik Tank—Rhederei διὰ τὴν ἕνωσιν τῶν Γερμανῶν Πλοιάρχων καὶ Ἀξιωματικῶν τῶν πλοίων» Ἀμβοῦργον.
Κος Franz KÖHLER
Cesamtverband Τμῆμα Seeleute Βερολῖνον.
Πλοίαρχος Ludwig SCHMIDT
Ἐπιθεωρητὴς τῆς «Hansa Linie» Βρέμη.
Πλοίαρχος Conrad SOERENSEN
Ἐπιθεωρητὴς τῆς »Dampfschiffarts Geselschaft 1869 Φλένσμπουργ.
Κος Johann WINTER
Ἀρχιμηχανικὸς καὶ Ἀρχιεπιθεωρητὴς πλοίων, τῆς Seeberufsgenossenschaft Ἀμβοῦργον.
Πλοίαρχος Ludwig SCHUBART
Κυβερνητικὸς Σύμβουλος τῆς »Deutsche Seewarte» Ἀμβοῦργον.

ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Πληρεξούσιοι

Πλοίαρχος Henry Priaulx CAYLEY
Τοῦ Βασιλικοῦ Αὐστραλιακοῦ Ναυτικοῦ, Ναυτικὸς Ἀκόλουθος παρὰ τῇ ἐν Λονδίνῳ ἀντιπροσωπείᾳ τῆς Αὐστραλίας.

Κος Vincent Cyril DUFFY
Australia House

Γραμματεὺς

Ὑποπλοίαρχος Οἰκονομικὸς A. FREYER
Βασιλικὸν Αὐστραλιακὸν Ναυτικόν.

ΒΕΛΓΙΟΝ

Πληρεξούσιος

Κος Raoul F. GRIMARD
Μηχανικός, Τεχνικὸς Σύμβουλος παρὰ τῇ Κεντρικῇ Διοικήσει τοῦ Ναυτικοῦ.

ΚΑΝΑΔΑΣ

Πληρεξούσιος

Κος Alexander JOHNSTON
Ὑφυπουργὸς Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Πραγματογνώμονες

Κος C. F. M. DUGUID
Ἀρχιναυπηγός.
Πλοίαρχος E.N. J. GILLIES
Canadian Pacific Steamships Ltd.
Κος Frank Mc DONNELL
Πρόεδρος τῆς Ἐπιτροπῆς Ἐπιθεωρήσεως τῶν πλοίων.
Πλοίαρχος E.N. H. E. NEDDEN
Canadian National Steamship Co
Πλοίαρχος E.N. R. A. GOUDEY
Canadian National Steamship Co
Miss EDNA STOWE (Γραμματεύς)

ΧΙΛΗ

Πληρεξούσιος

Ὑποπλοίαρχος Ναυπηγὸς Oscar BUNSTER
Μέλος τῆς Χιλιανῆς Ναυτικῆς Ἀποστολῆς ἐν Λονδίνῳ.

ΚΟΥΒΑ

Πληρεξούσιος

Κος Guillermo PATTERSON
Ἐπιτετραμμένος ἐν Λονδίνῳ.

ΔΑΝΙΑ

Πληρεξούσιοι

Κος Emil KROGH
Διευθυντὴς παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Ναυτιλίας καὶ Ἁλιείας.
Κος Aage H. LARSEN
Ναυπηγὸς καὶ Ἀρχιμηχανικὸς παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Ναυτιλίας καὶ Ἁλιείας.
Κος J. A. KÖRBING
Διευθυντὴς τῆς »Forenede Dampskibsselskab», Κοπεγχάγη.
Πλοίαρχος E.N. H. P. HAGELBERG
Πρόεδρος τῆς ἑνώσεως Δανῶν Πλοιάρχων.
Κος Erik JACOBSEN
Trade Union Manager

Πραγματογνώμονες

Κος P. VILLADSEN
Ὑποδιευθυντὴς παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Ναυτιλίας καὶ Ἁλιείας.
Κος Peder FISCHER
Ναυπηγός.

ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΠΟΛΙΣ ΔΑΝΤΣΙΓΧ

Πληρεξούσιοι

Κος Alphonse POKLEWSKI—KOZIELL
Ἐμπορικὸς Σύμβουλος τῆς ἐν Λονδίνῳ Πολωνικῆ Πρεσβείας.
Κος Waldemar SIEG
Ἐμπορικὸς Σύμβουλος.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Πληρεξούσιος

Κος Octaviano MARTINEZ—BARCA
Μηχανικὸς Ἰσπανικοῦ Ναυτικοῦ.

ΕΛΕΥΘΕΡΟΝ ΙΡΛΑΝΔΙΚΟΝ ΚΡΑΤΟΣ

Πληρεξούσιοι

Κος J. W. DULANTY
Ἐμπορικὸς Ἀπεσταλμένος Ἐλευθέρου Ἰρλανδικοῦ Κράτους ἐν Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ.
Κος T. J. HEGARTY
Ἐπιθεωρητὴς πλοίων παρὰ τῇ Ὑπηρεσίᾳ μεταφορῶν καὶ Ναυτιλίας τοῦ Ὑπουργείου Βιομηχανίας καὶ Ἐμπορίου.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Πληρεξούσιοι

Κος HERBERT B. WALKER
Πρόεδρος τῆς Ἑνώσεως τῶν Ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν ἀτμοπλοίων.
Κος DAVID ARNOTT
Ἐπιθεωρητὴς πλοίων τοῦ American Bureau of Shipping.
Κος LAURENS PRIOR
Γραφεῖον Ναυτιλίας τῆς Ὑπηρεσίας ἐμπορίου.
Κος HOWARD C. TOWLE
Ἐθνικὸν Συμβούλιον τῶν Ἀμερικανῶν Ναυπηγῶν.
Κος SAMUEL D. Mc COMB

Professor Walter LAAS.
Director of the » Germanischer Lloyd » Classification Society, Berlin.
Mr. Karl STURM.
Verwaltungsdirektor of the See-Berufsgenossenschaft, Hamburg.

Experts.

Captain A. N. ELINGIUS.
Inspector of the » Hamburg--Südamerika—Line, » Hamburg.
Mr. Wilhelm HEBERLING.
Diplom-Ingenieur, » Germanischer Lloyd » Classification Society, Berlin.
Captain Ernest KNUTZEN
Inspector of the «Atlantic Tank–Rhederei for Verband deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere», Hamburg.
Mr. Franz KOHLER.
Gesamtverband Abteilung Seeleute, Berlin.
Captain Ludwig SCHMIDT.
Inspector of the «Hansa–Line», Bremen.
Captain Ludwig SCHUBART.
Oberregierungsrat in the «Deutsche Seewarte», Hamburg.
Captain Conrad SOERENSEN.
Inspector of the «Dampfschiffahrtsgesellschaft1869,» Flensburg.
Mr. Johann WINTER
Chief Engineer, First Ship Surveyor, See-Berufsgenossenschaft, Hamburg.

THE COMMONWEALTH OF AUSTRALIA.

Delegates

Captain Henry Priaulx CAYLEY
Royal Australian Navy, Commonwealth Naval Representative in London.
Mr. Vincent Cyril DUFFY.
Australia House.

Secretary.

Paymaster Lieut–Com. A. FREYER.
Royal Australian Navy.

BELGIUM.

Delegate.

Mr. Raoul F. GRIMARD.
Naval Engineer, Technical Adviser to the Central Naval Departnent.

CANADA.

Delegate.

Mr. Alexander JOHNSTON.
Deputy Minister of Marine.

Experts.

Mr. C. F. M. DUCUID.
Chief Naval Architect.
Captain J. GILLIES.
Canadian Pacific Steamships, Ltd.
Mr. Frank Mc DONNELL
Chairman, Board of Steamship Inspection
Captain H. E. NEDDEN
Canadian National Steamship Co.
Captain R. A. GOUDEY
Canadian National Steamship Co
Secretary
Miss Edna STOWE

CHILE

Delegate

Lieut.-Commander Constructor Oscar BUNSTER
Member of the Chilian Naval Commission in London

CUBA.

Delegate

Mr. Guillermo PATTERSON
Cuban Ministre in London .

DENMARK

Delegates

Mr. Emil KROGH
Assistant Secretary in the Ministry of Shipping and Fisheries.
Mr. Aage H. LARSEN
Naval Architect and Engineer-in-Chief to the Ministry of Shipping and Fisheries.
Mr. J. A. KÖRBING
Director of the »Forenede Dampskibsselskab», Copenhagen.
Captain H. P. HAGELBERG
Chairman of the Association of Dannish Shipmasters.
Mr. Erik JACOBSEN
Trade Union Manger.

Experts

Mr. P. VILLADSEN.
Principal in the Ministry of Shipping and Fisheries.
Mr. Peder FISCHER
Naval Architect.

THE FREE CITY OF DANZIG

Delegates.

Mr. Alphonse POKLEWSKI–KOZIELL
Commercial Counsellor, Polish Legation, London.
Mr. Waldemar SIEG
Commercial Counsellor.

SPAIN

Delegate.

Mr. Octaviano MARTINEZ-BARCA
Engineer, Spanish Navy

IRISH FREE STATE

Delegates

Mr. J. W. DULANTY
Commissioner for Trade for the Irish Free State in Great Britain.
Mr. T. J. HEGARTY
Ship Surveyor, Transport and Marine Branch department of Industry and Commerce.

UNITED STATES OF AMERICA

Delegates.

Mr. Hebert B. WALKER
President of the American Steamship Owners, Association.
Mr. David ARNOTT
Chief Surveyor, American Bureau of Shipping.
Mr. Laurens PRIOR
Bureau of Navigation, Department of Commerce.
Mr. Howard C. TOWLE
National Council of America Shipbuilders.
Mr. Samuel D. McCOMB

Marine Office of America.
Πλοίαρχος E.N. ALBERT F. PILLSBURY
Τοῦ οἴκου Pillsbury and Curtis Ἅγιος Φραγκίσκος.
Κος ROBERT F. HAND
Ἀντιπρόεδρος τῆς Standard Shipping Co. Νέα Ὑόρκη.
Κος H. W. WARLEY
Ἀντιπρόεδρος τῆς Ore Steamship Corporation Νέα Ὑόρκη.
Κος JAMES KENNEDY
Γενικὸς Διευθυντὴς Ναυτικὸν Τμῆμα, Gulf Refining Co. Νέα Ὑόρκη.
Ὑποναύαρχος JOHN. G. TAWRESEY
C. C. τοῦ Ἀμερικανικοῦ Π. Ναυτικοῦ ἐν ἀποστρατείᾳ.

Τεχνικοὶ Σύμβουλοι

Κος DAVID W. DICKIE
Μηχανικὸς–Ναυπηγὸς ἐπίσημος ἐμπειρογνώμων, Ἅγιος Φραγκίσκος.
Πλοίαρχος P. C. GRENING
Διευθυντὴς διὰ τὴν Εὐρώπην, United States Shipping Board merchand fleet Corporation.
Κος G. A. SMITH
American Bureau of shipping.

ΦΙΛΑΝΔΙΑ

Πληρεξούσιοι

Κος A. H. SAASTAMOINEN
Ἐπιτετραμμένος ἐν Λονδίνῳ
Πλωτάρχης Birger BRANDT.
Ἕνωσις τῶν Φινλανδῶν Πλοιάρχων E. N.
Βοηθὸς
Κος E. WÄLIKANGAS
Φινλανδικὴ Πρεσβεία ἐν Λονδίνῳ

ΓΑΛΛΙΑ

Πληρεξούσιοι.
Κος Andrè Maurice HAARBLEICHER
Ἀνώτερος Ἀρχιναυπηγὸς, Διευθυντὴς τῶν Ὑπηρεσιῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ Στόλου καὶ τοῦ Ναυτικοῦ ὑλικοῦ παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.
Κος René Hippolyte Joseph LINDEMANN
Βοηθὸς Διευθυντὴς τῶν ὑπηρεσιῶν Ναυτικῆς ἐργασίας καὶ τοῦ Λογιστηρίου παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.
Κος Jean Henri Theophile MARIE
Ἀρχιναυπηγὸς, Βοηθὸς Διευθυντοῦ τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ Στόλου καὶ τοῦ Ναυτικοῦ ὑλικοῦ, παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.
Κος A. H. A de BERLHE
Πληρεξούσιος Διευθυντὴς τοῦ Bureau Veritas.
Βοηθὸς Πληρεξουσίων
Κος J. VOLMAT
Ὑδρογράφος, ἀντιπροσωπεύων τὸ Γαλλικὸν Ναυαρχεῖον.

Πραγματογνώμονες

Κος Jacques de BERLHE
Μηχανικὸς τοῦ Bureau Veritas.
Κος BRILLIE
Ἀρχιμηχανικὸς Σύμβουλος τῆς Compagnie Génerale Transatlantique.
Κος J. R. L. DUBOIS
Ἀρχιεπόπτης τῆς Cie Messageries Maritimes.
Κος M. A. R de CATALANO
Ναυτικὸς ἀρχιεπόπτης τῆς Compagnie générale Transatlantique.
Κος Ch. le PELLETIER
Ἀρχιμηχανικὸς τῆς Compagnie des Chargeurs Réunis.
Κος G. FALCOZ
Ἀρχιμηχανικὸς τῆς Compagnie des Messageries Maritimes.
Κος A. NIZERY
Διευθυντὴς τῆς Compagnie des chargeurs Réunis.
Κος PATRY
Ἀρχιμηχανικὸς τοῦ Bureau Veritas.
Κος J. PERRACHON
Ὑποδιευθυντὴς τῆς Compagnie Auxiliaire de Navigation.
Κος Julles M.A.T. PINCZON
Ἀρχιμηχανικὸς Σύμβουλος τῶν chantiers de Saint-Nazaire.
Κος R. ROSSIGNEUX
Διευθυντὴς τῶν Τεχνικῶν Ὑπηρεσιῶν τῆς Κεντρικῆς Ἐπιτροπῆς τῶν Γάλλων Ἐφοπλιστῶν.

Γραμματεὺς

Πλοίαρχος E.N. G. F. J. DILLY
Ἐπιθεωρητὴς Ναυτιλίας παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

ΗΝΩΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΜΕΓΑΛΗΣ ΒΡΕΤΤΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΥ ΙΡΛΑΝΔΙΑΣ

Πληρεξούσιοι

Sir Henry F. OLIVER
Ναύαρχος τοῦ Βρεττανικοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ.
Πλοίαρχος F. W. BATE
Ναυτικὸς Σύμβουλος τῆς ὑπηρεσίας Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.
Πλοίαρχος E.N. J. T. EDWARDS
Πλοίαρχος Ὠκεανοπλοΐας ἐν ἐφεδρείᾳ.
Κος A.J. DANIEL
Ἀρχιεπιθεωρητὴς πλοίων, Board of Trade.
Sir Ernest W. GLOVER
Chamber of shipping τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου.
Sir Norman HILL
Πρόεδρος τῆς Merchant shipping Advisory Commitee, Board of Trade.
Sir Charles HIPWOOD
Board of Trade.
Κος J. Forster KING
Ἀρχιεπιθεωρητὴς παρὰ τῷ British Corporation Register of shipping and Aircraft.
Δρ. J. MONTGOMERIE
Ἀρχιεπιθεωρητὴς πλοίων τοῦ Lloyd's Register of shipping.
Sir Charles J. O. SANDERS
Πρόεδρος, Load Line Committee, 1927–1929.
Κος Willian Robert SPENCE
Γενικὸς Γραμματεὺς τῆς Ἐθνικῆς Ἑνώσεως τῶν Ναυτικῶν.
Πλοίαρχος A. SPENSER
Πλοίαρχος Ὠκεανοπλοΐας ἐν ἐφεδρείᾳ.

Γραμματεὺς

Κος A. E. LEE
Board of Trade.

Βοηθοὶ Γραμματεῖς

Κος G. C. AGER
Board of Trade.

UNITED STATES OF AMERICA—(continued).

Marine Office of America.
Captain Albert E. PILLSBURY
Pillsbury and Curtis, San Francisco.
Mr. Robert F. HAND
Vice-President Standard Shipping Co., New York
Mr. James KENNEDY
General Manager, Marine Departement, Gulf Refining Co., New York.
Mr. H. W. WARLEY
Vice-President Ore Steamship Corporation, New York.
Rear-Admiral John G. TAWRESEY
C. C. United States Navy, Retired. United States Shipping Board.

Technical Advisers.

Mr. DAVID W. DICKIE
Engineer and Naval Architect, Attorney-at-Law, San Francisco.
Capitain P. C. GRENING
Director for Europe, United States Shipping Board Merchant Fleet Corporation.
Mr. G. A. SMITH
American Bureau of Shipping.

FILAND

Delegates.

Mr. A. H. SAASTAMOINEN
Finnish Minister in London.
Commander Birger BRANDT
Finnish Shipmasters' Association.

Assistant Delegate.

Mr. E. WALIKANGAS...
Finnish Legation, London.

FRANCE.

Delegates.

Mr. ANDRE MAURICE HAARBLEICHER

Naval Construction Corps, Director of the Departments of the Mercantile Fleet at the Ministry of the Mercantile Marine.
Mr. RENE HIPPOLYTE JOSEPH LINDEMANN
Assistant Director of the Department of Marine Labour and of the Accountants Department at the Ministry of the Mercantile Marine.
Mr. JEAN HENRI THEOPHILE MARIE
Naval Construction Corps, Assistant to the Director of the Departments of the Mercantile Fleet and of Naval Material at the Ministry of the Mercantile Marine.
Mr. A. H. A. de BERLHE
Deputy Manager of the Burau Veritas.

Assistant to the Delegates.

Mr. J. VOLMAT.
Chief Hydrographer, 2nd Class, representing the French Admiralty.

Experts.

Mr. Jacques de BERLHE.
Engineer to the Bureau Veritas.
Mr. BRILLIE.
Chief Consulting Engineer of the Compagnie Générale Transatlantique.
Mr. M. A. R. de CATALANO.
Chief Superintendent of the Compagnie Générale Transatlantique.
Mr. J. R. L. DUBOIS.
Chief Marine Superintendent of the Compagnie des Messageries Maritimes.
Mr. G. FALCOZ.
Chief Engineer of the Compagnie des Messageries Maritimes.
Mr. Ch. le PALLETIER.
Chief Engineer of the Compagnie des Chargeurs Rèunis.
Mr. A. NIZERY.
Manager of the Compagnie des Chargeurs Réunis.
Mr. PATRY.
Chief Engineer of the Bureau Veritas.
Mr. J. PERRACHON.
Assistant Manager of the Compagnie Auxiliaire de Navigation.
Mr. Jules M. A. T. PINCZON.
Chief Consulting Engineer of the Chantiers de Saint-Nazaire.
Mr. R. ROSSIGNEUX.
Chief of the Technical Department of the Comité Central des Armateurs de France.

Secretary.

Captain C. F. J. DILLY.
Inspector of Navigation, Ministry of Mercantile Marine.

UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND

Delegates.

Sir Herny F. OLIVER
Admiral of the Fleet, Royal Navy.
Captain F. W. BATE.
Professional Officer, Mercantile Marine Department, Board of Trade.
Mr. A. J. DANIEL.
Principal Ship Surveyor, Board of Trade.
Captain J. T. EDWARDS
Master Mariner, Retired.
Sir Ernest W. GLOVER.
Chamber of Shipping of the United Kingdom.
Sir Normal HILL
Chairman Merchant Shipping Advisory Committee, Board of Trade
Sir Charles HIPWOOD
Board of Trade
Mr. J. Foster KING
Chief Surveyor to the British Corporation Register of Shipping and Aircraft.
Dr. J. MONTGOMERIE
Chief Ship Surveyor to Lloyd's Register of Shipping.
Sir Charles J. O. SANDERS
Chairman, Load Line Committee, 1927—1929.
Mr. William Robert SPENGE
General Secretary, National Union of Seamen.
Captain A. SPENCER
Master Mariner Retired.

Secretary

Mr. A. E. LEE
Board of Trade

Assistant Secretaries

Mr. G. C. AGER
Board of trade

Κος W. GRAHAM
Board of Trade.
Κος H. C. MILLER
Board of Trade.
Κος J. T. MUNDEN
Board of Trade.
Κος W. E. STIMPSON
Board of Trade.

ΕΛΛΑΣ

Πληρεξούσιοι

Κος Νικόλαος Γ. ΛΕΛΗΣ
Γενικὸς Πρόξενος τῆς Ἑλλάδος ἐν Λονδίνῳ.

Τεχνικοὶ Σύμβουλοι

Ἐπιλιμενάρχης Α'. Βασίλειος ΣΚΑΡΠΕΤΗΣ
Ἀρχηγὸς τῆς ἐν Λονδίνῳ Λιμενικῆς Ὑπηρεσίας παρὰ τῷ Γενικῷ Προξενείῳ τῆς Ἑλλάδος.
Πλωτάρχης Ναυπηγὸς Εὐάγγελος ΡΟΥΣΣΟΣ
Βοηθὸς τοῦ ἐν Λονδίνῳ Ἕλληνος Ναυτικοῦ καὶ Ἀεροπορικοῦ Ἀκολούθου

ΙΝΔΙΑΙ

Πληρεξούσιοι

Sir Geoffrey L. CORBETT
Γραμματεὺς συνταξιοῦχος παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Ἐμπορίου τῆς Κυβερνήσεως τῶν Ἰνδιῶν.
Κος Nowrojee Dadabhoy ALLBLESS
Πρόεδρος τῆς Scindia steamships (London) Ltd.
Πλοίαρχος E.N. Kavas OOKERJEE
Ναυτικὸς Ἐπόπτης τῆς Scindia steam Navigation Co Ltd. Βομβάη.
Πλωτάρχης Μηχανικὸς John Sutherland PAGE
Τοῦ Ἰνδικοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ. Τέως Ἀρχιμηχανικὸς καὶ Ἐπιθεωρητὴς πλοίων παρὰ τῇ Κυβερνήσει τῆς Βεγγάλης.

ΙΣΛΑΝΔΙΑ

Πληρεξούσιοι

Κος Emil KROGH
Διευθυντὴς παρὰ τῷ Δανικῷ Ὑπουργείῳ Ναυτιλίας καὶ Ἁλιείας.
Κος Aage H. LARSEN
Ναυπηγὸς καὶ Ἀρχιμηχανικὸς παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Ναυτιλίας καὶ Ἁλιείας.
Κος J. A. KÖRBING
Διευθυντὴς τῆς Forenede Dampskibselskab Κοπεγχάγη
Πλοίαρχος H. P. HAGELBERG
Πρόεδρος τῆς ἑνώσεως δανῶν Πλοιάρχων.
Κος Erik JACOBSEN
Trade Union Manager, Denmark.

Πραγματογνώμονες

Κος P. VILLADSEN
Ὑποδιευθυντὴς παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Ναυτιλίας καὶ Ἁλιείας.
Κος Peder FISCHER
Ναυπηγός.

ΙΤΑΛΙΑ

Πληρεξούσιοι

Στρατηγὸς Giulio INCIANNI
Γενικὸς Διεθυντὴς Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.
Ναύαρχος Giuseppe CANTU
Τεχνικὸς Ἐπιθεωρητὴς Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.
Καθηγητὴς Torquato GIANNINI
Σύμβουλος τῆς μεταναστεύσεως παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Ἐξωτερικῶν τῆς Ἰταλίας.

Πληρεξούσιος–βοηθὸς

Δρ. Gaetano LAMBERTICO
Βοηθὸς Σύμβουλος ἐπὶ τῆς μεταναστεύσεως παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Ἐξωτερικῶν τῆς Ἰταλίας.

Πραγματογνώμονες

Κος Carlo DOEFLES
Ναυπηγός, Διευθυντὴς τοῦ Τεχνικοῦ Γραφείου τοῦ Registro Italiano Navale ed Aeronautico Τεργέστη.
Κος Aroldo PALANCA
Ἀντιπρόσωπος τῆς Ἑνώσεως Ἰταλῶν Ἐφοπλιστῶν.
Κος Gino SOLDA
Ναυπηγός. Ἐπιθεωρητὴς τοῦ Registro Italiano Navale ed Aeronautico.
Κος Giuseppe GASPARINI
Ναυπηγός. Ἀντιπρόσωπος τῆς Ἰταλικῆς γενικῆς ἑνώσεως τῆς Βιομηχανίας.
Πλοίαρχος E.N. Luigi ZINO
Ἀντιπρόσωπος τῆς Ἰταλικῆς Ἑνώσεως ἐφοπλιστῶν φορτηγῶν πλοίων, ἐν Γενούῃ.
Πλοίαρχος E.N. Arturo ROMANO
Ἀντιπρόσωπος τῆς Ἰταλικῆς Ἑνώσεως Πλοιάρχων, Ἀξιωματικῶν καὶ Ναυτικῶν.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Πληρεξούσιοι

Κος Shoichi NAKAYAMA
Γραμματεὺς πρεσβείας Α'. τάξεως.
Κος Sukefumi IWAI
Πραγματογνώμων παρὰ τῇ τοπικῇ Διοικήσει Συγκοινωνίας.

Πραγματογνώμονες

Κος Kumaichi SHOWNO
Πραγματογνώμων παρὰ τῇ τοπικῇ Διοικήσει Συγκοινωνιῶν.
Κος Takeji KOBAYASHI
Γραμματεὺς παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Συγκοινωνίας.
Κος Motoki MATSUMURA
Ἀκόλουθος.
Πλοίαρχος Nagayoshi HORI
Ἐκ τοῦ ἐκτάκτου προσωπικοῦ ἐν τῷ Ὑπουργείῳ Συγκοινωνίας.

ΛΕΤΤΟΝΙΑ

Πληρεξούσιοι

Κος Arturs OZOLS
Διευθυντὴς τοῦ τμήματος Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.
Πλοίαρχος E.N. Andrejs LONFELDS
Ἑταιρείας Λεττονῶν ἐφοπλιστῶν.

ΜΕΞΙΚΟΝ

Πληρεξούσιος

Κος Gustavo Luders de NEGRI
Γενικὸς πρόξενος τοῦ Μεξικοῦ ἐν Λονδίνῳ.

Mr. W. GRAHAM
Board of Trade
Mr. H. C. MILLER
Board of Trade
Mr. J. T. MUNDEN
Board of Trade
Mr. W. E. STIMPSON
Board of Trade

GREECE

Delegate

Mr. Nicolas G. LELY
Consul General for Greece in London.

Expert Advisers

Commander Basil SCARPETIS
Commander Hanbour Master, Head of the Shipping Services at the Greek Consulate-General London

Acting Commander Evangelos ROUSSOS
Assistant of the Naval and Air Attaché of Greece, London

INDIA

Delegates.

Sir Geoffrey L. CORBETT
Late Secretary to the Covernment of India, Commerce Department.
Mr. Nowrojee Dadabhoy ALLBLESS
Chairman of Scindia Steamships (London), Ltd
Captain Kavas OOKERJEE
Marine Superintendent, Scindia Steam Navigation Co., Ltd., Bombay.
Engineer-Commander Sutherland John PAGE
Royal Indian Marine. Late Principal Engineer and Ship Surveyor, Gouvernment of Bengal.

ICELAND

Delegates.

Mr. Emil KROGH
Assistant Secretary in the Danish Ministry of Shipping and Fisheries.

Mr. Aage H. LARSEN
Naval Architect and Engineer-in-Chief to the Danish Ministry of Shipping and Fisheries.
Mr. J. A. KORBING
Director of the »Ferenede Dampskibsselskab», Copenhagen.

Captain H. P. HAGELBERG
Chairman of the Association of Danish Shipmasters.
Mr. Erik JACOBSEN
Trade Union Manager, Denmark.

Experts.

Mr. P. VILLADSEN
Principal in the Dansish Ministry of Shipping and Fisheries.
Mr. Peder FISCHER
Naval Architect.

ITALY.

Delegates.

General Giulio INGIANNI.
General Director of the Mercantile Marine.
Admiral Giuseppe CANTU.
Admiral of Division, Technical Inspector of the Mercantile Marine.

Professor Torquato GIANNINI.
Counsellor for Emigration in the Italian Foreign Office.

Assistant Delegate.

Dr. Gaetano LAMPERTICO.
Vice-Counsellor for Emigration in the Italian Foreign Office.

Experts.

Mr. Carlo DOERFLES.
Naval Architect, Head of the Technical Office of the Registro Italiano Navale ed Aeronautico, Trieste.

Mr. Aroldo PALANCA.
Representing the Italian Shipowners' Federation.

Mr. Gino SOLDA.
Naval Architect, Inspector of the Registro Italiano Navale ed Aeronautico.

Mr. Giuseppe GASPARINI.
Naval Architect, representing the Italian General Confederation of Industry.

Captain Luigi ZINO.
Representing the Italian Cargo Shipowners' Federation, Genoa.

Captain Arturo ROMANO.
Representing the Italian Confederation of Captains, Officers and Seamen.

JAPAN.

Delegates.

Mr. SHOICHI NAKAYAMA
First-Class Secretary of Embassy.

Mr. SUKEFUMI JWAI.
Expert in the Local Administration Office of Communications.

Experts.

Mr. KUMAICHI SHOWNO
Expert in the Local Administration Office of Communications.

Mr. TAKEJI KOBAYASHI
Secretary in the Department of Communications.

Mr. MOTOKI MATSUMURA
Attaché.

Captain NAGAYOSHI HORI
Temporay Staff in the Department of Communications.

LATVIA.

Delegates.

Mr. ARTURS OZOLS.
Director of the Marine Department.

Capitain ANDREJS LONFELDS
Latvian Shipowners' Society.

MEXICO

Delegate.

Mr. GUSTAVO LUDERS DE NEGRI...
Consul-General for Mexico in London.

Secretary.

Γραμματεὺς
Κος Macedonio GARZA
Ὑποπρόξενος τοῦ Μεξικοῦ ἐν Λονδίνῳ.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ
Πληρεξούσιοι
Κος Erling BRYN
Διευθυντὴς τοῦ Τμήματος Ναυτιλίας παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Ἐμπορίου καὶ Ναυτιλίας.
Κος Johan SCHÖNHEYDER
Ἀρχιεπιθεωρητὴς παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Ἐμπορίου καὶ Ναυτιλίας.
Δρ. J. BRUHN
Διευθυντὴς τοῦ Norske Veritas
Κος J. Hysing OLSEN
Ἐφοπλιστὴς
Κος Eivind TONNESEN
Διευθυντὴς τῆς Ἑνώσεως Νορβηγῶν Πλοιάρχων.
Κος A. BIRKELAND
Πρόεδρος τῆς Ἑνώσεως Νορβηγῶν ναυτικῶν καὶ θερμαστῶν.
Σύμβουλος
Κος E. WETTERGREEN
Τμηματάρχης τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορίου καὶ Ναυτιλίας.

ΝΕΑ ΖΗΛΑΝΔΙΑ
Πληρεξούσιοι
Sir Thomas Mason WILFORD
Ὑψηλὸς ἀπεσταλμένος τῆς Νέας Ζηλανδίας ἐν Λονδίνῳ.
Sir Charles HOLDSWORTH
Διευθυντὴς τῆς Union Steamship Company of New Zealand, Ltd

ΠΑΡΑΓΟΥΑΗ
Πληρεξούσιος
Δρ. Horacio CARISIMO
Ἀπεσταλμένος ἐν Λονδίνῳ.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ
Πληρεξούσιοι
Ἀντιναύαρχος ἐ. ἀ. C. FOCK
Γενικὸς ἐπιθεωρητὴς τῆς Ναυτιλίας Πρόεδρος τῆς Ἐπιτροπῆς προσδιορισμοῦ τοῦ ὕψους ἐξάλων τῶν πλοίων.
Κος A van DRIEL
Ναυπηγὸς, ναυπηγικὸς σύμβουλος τῆς ὑπηρεσίας ἐπιθεωρήσεως ναυτιλίας. Μέλος καὶ γραμματεὺς τῆς Ἐπιτροπῆς προσδιορισμοῦ τοῦ ὕψους ἐξάλων τῶν πλοίων.
Κος J. BRAUTIGAM
Πρόεδρος τῆς ἑνώσεως ἐργατῶν μεταφορῶν, μέλος τῆς δευτέρας Βουλῆς τῶν γενικῶν χωρῶν.
Κος J. W. LANGELER
Ἐπιθεωρητὴς Ναυτιλίας εἰς τὰς Ὀλλανδικὰς Ἰνδίας.
Κος J. Rypperda WIERDSMA
Πρόεδρος—Διευθυντὴς τῆς Holland—America Line.
Πλοίαρχος G. L. HEERIS
Γραμματεὺς τῆς Ἑνώσεως Ὀλλανδῶν ἐφοπλιστῶν.
Πραγματογνώμονες
Κος H. KEYSER
Βοηθὸς Διευθυντὴς τοῦ Βασιλικοῦ Ὀλλανδικοῦ Μετεωρολογικοῦ Ἰνστιτούτου.
Καθηγητὴς N. KAL
Καθηγητὴς τῆς Ναυπηγίας εἰς τὸ Πολυτεχνεῖον τοῦ Delft.
Κος F. REEDEKER
Πλοίαρχος E.N. (ἀπόμαχος).
Κος G. de RONDE
Πλοίαρχος E.N. (ἀπόμαχος)
Κος J. CARPENTIER—ALTING
Ναυπηγός.
Γραμματεὺς
Jonkheer O. REUCHLIN
Ἀκόλουθος τῆς ἐν Λονδίνῳ Ὀλλανδικῆς πρεσβείας.

ΠΕΡΟΥ
Πληρεξούσιος
Πλοίαρχος Manuel D. FAURA
Ναυτικὸς Ἀκόλουθος ἐν Λονδίνῳ.

ΠΟΛΩΝΙΑ
Πληρεξούσιοι
Κος Alphonse POCKLEWSKI-KOZIELL
Ἐμπορικὸς Σύμβουλος τῆς ἐν Λονδίνῳ Πολωνικῆς Πρεσβείας.
Κος Boguslaw BAGNIEWSKI.
Σύμβουλος τοῦ Ὑπουργείου Βιομηχανίας καὶ Ἐμπορίου, Βαρσοβία.

ΠΟΡΤΟΓΑΛΛΙΑ
Πληρεξούσιοι
Κος Thomaz Ribeiro de MELLO
Πληρεξούσιος Ὑπουργὸς. Διευθυντὴς τῶν οἰκονομικῶν ὑποθέσεων παρὰ τῷ Πορτογαλλικῷ Ὑπουργείῳ τῶν Ἐξωτερικῶν.
Πλωτάρχης Carlos Theodoro da COSTA
Ναυπηγός.

ΣΟΥΗΔΙΑ
Πληρεξούσιοι
Βαρῶνος Erik Kule PALMSTIERNA
Πρεσβευτὴς τῆς Σουηδίας ἐν Λονδίνῳ.
Κος Per Axel LINDBLAD
Τμηματάρχης παρὰ τῇ Κεντρικῇ Διοικήσει τοῦ Ἐμπορίου.
Πλοίαρχος Erik Axel Fredrik EGGERT
Πραγματογνώμων τῶν ναυτικῶν ὑποθέσεων τῆς Βασιλικῆς Διοικήσεως ἐργασίας καὶ τῆς κοινωνικῆς προνοίας.
Πραγματογνώμονες καὶ πληρεξούσιοι βοηθοὶ
Κος G. Mac E. BÖOS
Γραμματεὺς τῆς Διοικήσεως τοῦ Ἐμπορίου.
Κος A. W. PALMQVIST
Ἐλεγκτὴς καταμετρήσεως τῆς περιφερείας Γκόντεμπουργκ.
Πλοίαρχος E. N. O. A. NORDBORG
Μέλος τῆς Βουλῆς, Διευθυντὴς τῆς Ἑνώσεως Σουηδῶν Ἐφοπλιστῶν.
Πλοίαρχος E.N. N. P. LARSSON
Πρόεδρος τῆς Σουηδικῆς Ἑνώσεως τῶν Πλοιάρχων καὶ ἀξιωματικῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.
Κος N. OLSSON
Πρόεδρος τῆς Σουηδικῆς Ἑνώσεως Ναυτικῶν.

ΕΝΩΣΙΣ ΣΟΣΙΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΣΟΒΙΕΤΙΚΩΝ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΩΝ
Πληρεξούσιος
Κος Dimitri BOGOMOLOFF
Σύμβουλος τῆς ἐν Λονδίνῳ Σοβιετικῆς Πρεσβείας.

Mr. MACEDONIO GARZA...
Vice-Consul for Mexico, London.

NORWAY.

Delegates.

Mr. ERLING BRYN
Director of the Department of Shipping, Ministry of Commerce and Navigation.
Mr. JOHAN SCHONHEYDER...
Surveyor-in-Chief in the Ministry of Commerce and Navigation.
Dr. J. BRUHN...
Director of the Norwegian Veritas.
Mr. J. HYSING OLSEN...
Shipowner.
Mr. EIVIND TONNESEN.
Managing Director of the Norwegian Shipmasters' Association.
Mr. A. BIRKELAND.
President of the Norwegian Sailors and Firemen's Union.

Adviser.

Mr. WETTERGREEN.
Chief of Division in the Ministry of Commerce and Navigation.

NEW ZEALAND

Delegates.

Sir Thomas Mason WILFORD.
High Commissioner for New Zealand in London.
Sir Charles HOLDSWORTH.
Managing Director of the Union Steamship Company of new Zealand, Ltd.

PARAGUAY.

Delegate.

Dr. Horacio CARISIMO.
Chargé d'Affaires in London.

NETHERLANDS

Vice-Admiral (retired) C. FOCK.
Inspector-General of Navigation, Chiarman of the Feeboard Assigning Commission.
Mr. A. van DRIEL.
Naval Architect, Adviser on Naval Architecture of the Shipping Inspection Service, Member and Secretary of the Freeboard Assigning Commission.
Mr. J. BRAUTIGAM.
Chairman of the Netherlands Union of Transport Workers, Member of the Second Chamber of the States General.
Mr. J. W, LANGELER.
inspector of Shipping, Dutch.
East Indies
Mr. J. Rypperda WIERDSMA.
Chairman of the Holland-America Line.
Captain G. L. HEERIS.
Secretary of the Netherlands Shipowners' Association.

Experts.

Mr. H. KEYSER .
Assistant Director of the Royal Netherlands Meteorological Institute.
Professor N. KAL.
Professor in Naval Architecture at the Technical University, Delft.
Mr. F. REEDEKER.
Master Mariner, retired.
Mr. G. de RONDE.
Master Mariner, retired.
Mr. J. CARPENTIER-ALTING.
Naval Architect.

Secretary.

Jonkheer O. REUCHLIN.
Attaché to the Netherlands Legation, London.

PERU.

Delegate.

Captain Manuel D. FAURA.
Naval Attaché in London.

POLAND.

Delegates.

Mr. Alphonse POKLEWSKI-KOZIELL.
Commercial Counsellor, Polish Embassy, London.
Mr. Boguslaw BAGNIEWSKI.
Counselllor, Minisrty of Industry and Trade, Warsaw.

PORTUGAL.

Delegates.

Mr. Thomaz Ribeiro de MELLO.
Minister Plenipotentiary. Head of the Economic Questions of the Portuguese Ministry of Foreign Affairs.
Captain Carlos Theodoro da COSTA.
Naval Architect.

SWEDEN.

Delegates.

Baron Erik Kule PALMSTIERNA.
Swedish Minister in London.
Mr. Per Axel LINDBLAD.
Assistant Under-Secretary in the Board of Trade.
Captain Erik Axel Fredrik EGGERT.
Maritime Expert to the Social Board.

Experts and Assistant Delegates.

Mr. G. Mac E. BÖOS.
First Amanuensis in the Board of Trade.
Mr. A. W. PALMQVIST.
Controller of Tonnage, Gothenburg District.
Captain O. A. NORDBORG.
Member of the First Chamber of Parliament, Directror of the Swedish Shipowners' Association.
Captain N. P. LARSSON.
President of the Swedish Socierty of Masters and Officers of the Mercantile Marine.
Mr. N. OLSSON.
President of the Swedish Seamens Union.

UNION OF SOCIALIST SOVIET REBUBLICS

Delegate.

Mr. Dimitri BOGOMOLOFF
Counsellor of the Soviet Embassy in London.

Πραγματογνώμονες

Κος P. MATVEEFF
Μηχανικός.
Κος A. A. KAUKUL
Anglo-Soviet Shipping Co.

Αί Κυβερνήσεις τῆς Αὐστρίας, Ἐσθονίας, Οὐγγαρίας καὶ Τουρκίας, ὥρισαν ὡς παρατηρητὰς τοὺς κάτωθι.

ΑΥΣΤΡΙΑ

Κος K. ZEILEISSEN
Γραμματεὺς τῆς ἐν Λονδίνῳ Αὐστριακῆς Κυβερνήσεως.

ΕΣΘΟΝΙΑ

Κος R. A. MOLLERSON
Σύμβουλος τῆς ἐν Λονδίνῳ Ἐσθονικῆς Πρεσβείας.

ΟΥΓΓΑΡΙΑ

Βαρῶνος Ivan Rubido-Zichy
Πρεσβευτὴς τῆς Οὐγγαρίας ἐν Λονδίνῳ.

ΤΟΥΡΚΙΑ

Mehmet Ali SEVKI ΠΑΣΑΣ
Σύμβουλος τῆς ἐν Λονδίνῳ Τουρκικῆς Πρεσβείας.

Ἡ Κοινωνία τῶν Ἐθνῶν κληθεῖσα νὰ ἀποστείλῃ ἀντιπροσωπείας εἰς τὴν Διάσκεψιν ὑπὸ τὴν ἰδιότητα παρατηρητῶν, ὥρισεν πρὸς τοῦτο τὴν ἑπομένην ἀποστολήν.

Κος Robert HAAS
Γενικὸς Γραμματεὺς τῆς Συμβουλευτικῆς καὶ Τεχνικῆς Ἐπιτροπῆς τῶν συγκοινωνιῶν καὶ μεταφορῶν.

Κος J. M. F. ROMEIN
Γραμματεὺς τῆς Μονίμου Ἐπιτροπῆς τῶν Λιμένων καὶ τῆς Ναυτιλίας.

Οἵτινες κατὰ ταῦτα συνεκεντρώθησαν ἐν Λονδίνῳ.

Ὁ Ναύαρχος Sir Henry F. Oliver ἀνεδείχθη Πρόεδρος τῆς Διασκέψεως καὶ ὁ κύριος A. E. Lee γενικὸς Γραμματεύς.

Διὰ τὴν διεξαγωγὴν τῶν ἐργασιῶν τῆς διασκέψεως συνεκροτήθησαν αἱ ἀκόλουθοι Ἐπιτροπαὶ τῶν ὁποίων ὡς Πρόεδροι ἐξελέγησαν οἱ κάτωθι:

Διοικητικὴ Ἐπιτροπή: Κος KÖNIGS
Κυρία Τεχνικὴ Ἐπιτροπή: Sir Charles SANDERS
Ἐπιτροπὴ δεξαμενοπλοίων: Κος KENNEDY
Ἐπιτροπὴ πλοίων μεταφορᾶς ξυλείας: Κος Emil KROGH
Ἐπιτροπὴ εἰδικῶν πλοίων: Ἀντιναύαρχος FOCK
Ἐπιτροπὴ Ζωνῶν: Στρατηγὸς INGIANNI
Ἐπιτροπὴ συντάξεως: Κος HAARBLEICHER
Ἐπιτροπὴ πληρεξουσίων: Κος NAKAYAMA

Κατὰ τὸ Διάστημα διαδοχικῶν συναθροίσεων αἵτινες ἔλαβον χώραν μεταξὺ τῆς 20 Μαΐου 1930 καὶ τῆς 5 Ἰουλίου 1930, ἐπεξειργάσθη μία Σύμβασις περὶ γραμμῶν φορτώσεως ὑπὸ ἡμερομηνίαν 5ης Ἰουλίου 1930.

I

Ἡ συνδιάσκεψις λομβάνει ὑπὸ σημείωσιν τὰς ἀκολούθους δηλώσεις τὰς γενομένας ὑπὸ τῶν κάτωθι ἀντιπροσωπειῶν.

Οἱ πληρεξούσιοι τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς δηλοῦσι κατηγορηματικῶς ὅτι, ἡ ὑπ' αὐτῶν ὑπογραφὴ τῆς ὑπὸ τὴν ἡμερομηνίαν ταύτην διεθνοῦς Συμβάσεως γραμμῆς φορτώσεως δὲν πρέπει νὰ θεωρηθῇ ὡς ἔχουσα τὴν ἔννοιαν ὅτι ἡ Κυβέρνησις τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἀναγνωρίζει ἓν πολίτευμα ἢ μίαν κατάστασιν, τὰ ὁποῖα ὑπογράφουσιν ἢ ἀποδέχονται τὴν παροῦσαν Σύμβασιν, ὡς τὴν Κυβέρνησιν τῆς χώρας ταύτης, ἐὰν τὸ πολίτευμα ἢ ἡ κατάστασις ἐκείνη δὲν εἶναι ἀναγνωρισμένα ὡς ἡ Κυβέρνησις τῆς χώρας ταύτης ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς.

Οἱ πληρεξούσιοι τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς δηλοῦσιν προσέτι ὅτι, ἡ συμμετοχὴ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς εἰς τὴν ὑπὸ σημερινὴν ἡμερομηνίαν διεθνῆ Σύμβασιν γραμμῆς φορτώσεως δὲν συνεπάγεται οὐδεμίαν συμβατικὴν ὑποχρέωσιν ἀπὸ μέρους τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς πρὸς μίαν χώραν, ἀντιπροσωπευομένην ὑπὸ πολιτεύματος ἢ καταστάσεως μὴ ἀναγνωριζομένης ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς ὡς Κυβερνήσεως τῆς χώρας ἐκείνης, μέχρις ὅτου ἡ χώρα αὕτη ἀποκτήσει Κυβέρνησιν ἀνεγνωρισμένην ὑπὸ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς.

II

Ἡ Συνδιάσκεψις παραδέχεται ἐπίσης τὰς ἀκολούθους συστάσεις.

Πλοῖα μικρότερα τῶν 150 κόρων ὁλικῆς χωρητικότητος ἀπασχολούμενα εἰς διεθνῆ ταξείδια.

Ἡ διάσκεψις συνιστᾷ ὅπως οἱ κανονισμοί, οἵτινες τυχὸν ἤθελον καθιερωθῇ ὑπὸ μιᾶς οἱασδήποτε τῶν συμβαλλομένων Κυβερνήσεων διὰ πλοῖα μικρότερα τῶν 150 κόρων ἀπασχολούμενα εἰς διεθνῆ ταξείδια καθιερωθῶσιν, ἐφ' ὅσον εἶνε δυνατὸν καὶ εὔλογον, σύμφωνοι πρὸς τὰς ἀρχὰς καὶ τοὺς κανόνας τοὺς καθορισθέντας ἐν τῇ παρούσῃ Συμβάσει καί, εἰ δυνατόν, κατόπιν συμβουλῆς καὶ συμφωνίας μετὰ τῶν Κυβερνήσεων τῶν ἄλλων χωρῶν τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τὰ διεθνῆ ταῦτα ταξείδια.

Ἀντοχή.

Συμφώνως πρὸς τοὺς τῇ παρούσῃ Συμβάσει προσηρτημένους κανόνας πλοῖα ἐκπληροῦντα τὰς ἀπαιτήσεις τῆς ἀνωτάτης κλάσεως τῶν κανόνων ἑνὸς Νηογνώμονος ἀνεγνωρισμένου ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς θεωροῦνται ὡς κεκτημένα ἐπαρκῆ ἀντοχὴν διὰ τὸ ὑπὸ τῶν κανόνων τούτων ἐπιτρεπόμενον ὕψος ἐξάλων. Ἡ διάσκεψις συνιστᾷ ὅπως ἑκάστη Ἀρχὴ αἰτήσῃ παρὰ τοῦ Νηογνώμονος ἢ τῶν Νηογνωμόνων, τῶν ὑπ' αὐτῆς ἀναγνωριζομένων, ὅπως οὗτος ἢ οὗτοι συνδιασκέπτωνται ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρὸν μετὰ τῶν ὑπὸ τῶν ἄλλων Ἀρχῶν ἀνεγνωρισμένων Νηογνωμόνων ἐπὶ τῷ σκοπῷ ἐπιτεύξεως ὅσον τὸ δυνατὸν μεγαλυτέρας ὁμοιομορφίας κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν κανονικῶν μέτρων ἀντοχῆς, ἐφ' ὧν τὸ ὕψος ἐξάλων βασίζεται.

Ἐτήσιαι ἐπιθεωρήσεις

Ἡ Διάσκεψις συνιστᾷ ὅπως, εἰ δυνατόν, ἑκάστη Ἀρχὴ θεσπίσῃ διατάξεις ὅπως αἱ ἐν ἐδαφίῳ 3γ τοῦ ἄρθρου 14 ἀναφερόμεναι περιοδικαὶ ἐπιθεωρήσεις λαμβάνουσι χώραν εἰς διαστήματα περίπου 12 μηνῶν, ἐφ' ὅσον ἀφορῶσιν τὴν ἐν καλῇ καταστάσει διατήρησιν τῶν ἐν ἐδαφίῳ Β τῆς παραγράφου 3 τοῦ ἐν λόγῳ ἄρθρου μέσων καὶ ἐξαρτημάτων (δηλαδὴ τῶν ἐξαρτημάτων καὶ μέσων διὰ 1) τὴν προστασίαν τῶν ἀνοιγμάτων, 2) τὰ προφυλακτικὰ κιγκλιδώματα 3) τὰς θυρίδας δρυφάκτου καὶ 4) τὰ μέσα εἰσόδου εἰς τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος.

Πληροφορίαι ἀφορῶσαι βλάβας εἰς δεξαμενόπλοια

Ἡ διάσκεψις συνιστᾷ ὅπως αἱ Κυβερνήσεις τῶν χωρῶν εἰς ἃς ἀνήκουσιν δεξαμενόπλοια, τηρῶσιν ὑπομνήματα ὅλων τῶν βλαβῶν τοῦ σκελετοῦ καὶ τῶν καταστρωμάτων τῶν πλοίων, τῶν προκληθεισῶν ἐκ κακοκαιρίας, ὥστε νὰ εἶναι προχείρως χρησιμοποιήσιμος πᾶσα πληροφορία ἀφορῶσα τὸ θέμα τοῦτο.

Εἰς πίστωσιν τούτων οἱ ὑπογεγραμμένοι ἔθεσαν τὴν ὑπογραφήν των κάτωθεν τῆς πράξεως ταύτης.

Ἐγένετο ἐν Λονδίνῳ σήμερον τῇ 5η Ἰουλίου 1930 εἰς ἁπλοῦν, ὅπερ θὰ παραμείνῃ κατατεθειμένον εἰς τὰ Ἀρχεῖα

Experts.

Mr. P. MATVEEFF
Naval Engineer.

Mr. A. A. KAYKUL
Anglo-Soviet Shipping Co.

The Covernments of Austria, Estonia, Hungary and Turkey appointed observers as follows : —

Austria :

Mr. K. ZEILEISSEN
Secretary ro the Austrian Legation, London.

.....Estonia

Mr. R. A. MOLLERSON
Counsellor of Estonian Legation. London.

Hungary

Barou Ivan RUBIDO — ZICHY
Hungarian Minister in London.

Turkey

Mehmet Ali SEVKI Pasha
Consellor to the Turkish Embassy in London.

The League of Nations having been invited to send representatives to the Conference to act as observers, appointed the following delegation for this purpose :

Mr. Robert HAAS
Secretary-General of the Advisory and Technical Committee for Communications and Transit.

Mr. J. M. F. ROMEIN.
Secretary of the Permanent Commttee for Ports and Maritime Navigation.

Who accordingly assembled in London.

Admiral of the Fleet Sir Henry F. Oliver was appointed President of the Conference, and Mr. A. E. Lee, Secretary-General.

For the purposes of its work the Conference set up the following Committees, of which the under-mentioned were Presidents:—

Administration Committee: Mr. Koenigs.
Main Technical Committee: Sir Charles Sanders.
Tankers Committee: Mr. Kennedy.
Timber Ships Committee: Mr. Emil Krogh.
Special Types of Ship Committee: Vice-Admiral Fock.
Zones Committee: General Ingianni.
Drafting Committee: Mr. Haarbleicher.
Credentials Committee: Mr. Nakayamea.

In the course of a series of meetings between the 20th May, 1930, and the 5th July, 1930, a Load Line Convention, dated the 5th July, 1930, was drawn up.

I.

The Conference takes note of the following declarations, made by the undermentioned delagation:—

The plenipotentiaries of the United States of Americe formally declare that the signing of the International Load Line Convention by them, on the part of the United States of America, on this date, is not to be construed to mean that the Government of the United States of America recognizes a régime or entity which signs or accedes to the Convention as the Government of a country when that régime or entity is not recognized by the Government of the United States of America as the Government of that country.

The plenipotentiaries of the United States of America further declare that the participation of the United States of America in the International Load Line Convention signed on this date does not involve any contractual obligation on the part of the United States of America to a country, represented by a régime or entity which the Governement of the United States of America does not recognize as the Government of that country, until such country has a Government recognized by the Government of the United States of America.

II.

The Conference also adopts the following recommendations:—

Ships of less than 150 tons gross Engaged on International Voyages.

The Conference recommends that such regulations as may be made by any of the Contracting Governments relating to ships of less than 150 tons gross engaged on international voyages should, so far as practicable and reasonable, be framed in accordance with the principles and rules laid down in this Convention, and should whenever possible be made after consultation and agreement with the Governments of the other countries concerned in such international voyages.

Strength.

As under the Rules attached to this Convention ships which comply with the highest standard laid down in the rules of a classification society recognised by the Administration are regarded as having sufficient strength for the minimum freeboards allowed under the rules, the Conference recommends that each Administration should request the Society or Societies which it has recognised to confer from time to time with the Societies recognised by other Administrations, with a view to securing as much uniformity as possible in the application of the standards of strength on which freeboard is based.

Annual Surveys.

The Confernece recommends that, if possible, each Administration should make arrangements for the periodical inspections referred to in paragraph (3) (c) of Article 14 to be held at intervals of approximately twelve months so far as concerns the maintenance of the fitting and appliances reffeed to in Condition B of paragraph 3 of that article (i. e., the fittings and appliances for the (i) protection of opeings, (ii) guard rails, (iii) freeing ports and (iv) means of access to crews' quarters).

Information regarding Damage to Tankers.

The Conference recommends that the Governments of the countries to which tankers belong shall keep records of all structural and deck damage to these ships caused by stress of weather, so that information with regard to these matters may be available.

In faith whereof the under-signed have affixed their signatures to the pressent Act.

τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρεττανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας, ἥτις θὰ διαβιβάσῃ κεκυρωμένα ἀκριβῆ αὐτοῦ ἀντίγραφα εἰς ὅλας τὰς ὑπογραφούσας Κυβερνήσεις.

GUSTAV KOENIGS
WALTER LAAS
KARL STURM
WILHELM HEBERLING
H. P. CAYLEY
V. C. DUFFY
R. GRIMARD
A. JOHNSTON
CHAS. DUGUID
FRANK MCDONNELL
EDNA STOWE
OSCAR BUNSTER
GUILLERMO PATTERSON
EMIL KROGH
AAGE H. LARSEN
H. P. HAGELBERG
P. VALLADSEN
P. FISCHER
OCTAVIANO M. BARCA
SEAN DULCHAONTIGH
T. J. HEGRATY
HERBERT B. WALKER
DAVID ARNOTT
LAURENS PRIOR
HOWARD C. TOWLE
ALBERT F. PILLSBURY
ROBERT F. HAND
JAS. KENNEDY
H. W. WARLEY
JOHN G. TEWRESEY
DAVID W. DICKIE
PAUL C. GRENING
GEORGE A. SMITH
A. H. SAASTAMOINEN
B. BRANDT
JEAN MARIE
A. DE BERLHE
J. VOLMAT
J. DE BERLHE
R. ROSSIGNEUX
CH. DILLU
H. F. OLIVER
F. W. BATE
ALFRED J. DANIEL
JOHN T. EDWARDS
ERNEST W. GLOVER
NORMAN HILL
C. HIPWOOD
J. FOSTER KING
J. MONTGOMERIE
CHARLES J. O. SANDERS
W. R. SPENCE
A. SPENCER
A. E. LEE
G. C. AGER
W. GRAHAM
H. C. MILLER
J. T. MUNDEN
W. E. STIMPSON
E. PALMSTERNA
E. EGGERT
GUNNAR BÖÖS
N. G. LELY
E. ROUSSOS
G. L. CORBETT
NOWROJEE DADABHOY ALLBLESS
KAVAS OOKERJEE
J. S. PAGE
EMIL KROGH
AAGE H. LARSEN
H. P. HAGELBERG
P. VILADSEN
P. FISCHER
GIULIO INGIANNI
GIUSEPPE CANTU
ING. CARLO DOERFLES
G. SOLDA
G. GASPARINI
S. NAKAYAMA
S. IWAI
K. SHOWNO
T. KOBAYASHI
M. MATSUMURA
N. HORI
A. OZOLS
G. LUDERS DE NEGRI
E. BRYN
J. SCHÖNHEYDER
THOMAS M. WILFORD
C. HOLDSWORTH
C. FOCK
A. VAN DRIEL
JOH. BRAUTIGAM
LANGELER
J. R. WIERTSMA
M. D. FAURA
A. POKLEWSKI—KOZIELL
B. BAGNIEWSKI
THOMAZ RIBEIRO DE MELLO
CARLOS THEODORO DA COSTA
D. BOCOMOLOFF
P. MATVEEFF
A. KAUKOUL
J. M. F. ROMEIN
S. HORACIO CARISIMO
T. C. GIANNINI

Done in London this fifth day of July, 1930, in a single copy which shall be deposited in the archives of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, which shall transmit certified true copies thereof to all signatory Governments.

(L.S.) GUSTAV KOENIGS.
WALTER LAAS.
KARL STURM.
WILHELM HEBERLING
H. P. CAYLEY.
V. C. DUFFY.
R. GRIMARD.
A. JOHNSTON.
CHAS. DUGUID
FRANK MCDONNELL
EDNA STOWE
OSCAR BUNSTER.
GUILLERMO PATTERSON.
EMIL KROGH.
AAGE H. LARSEN.
H. P. HAGELBERG.
P. VALLADSEN
P. FISCHER
OCTAVIANO M. BARCA.
SEAN DULCHAONTIGH.
T. J. HEGARTY.
HERBERT B. WALKER.
DAVID ARNOTT.
LAURENS PRIOR.
HOWARD C. TOWLE.
ALBERT F. PILLSBURY.
ROBERT F. HAND.
JAS. KENNEDY.
H. W. WARLEY.
JOHN G. TAWRESEY.
DAVID W. DICKIE
PAUL C. GRENING
GEORGE A. SMITH
A. H. SAASTAMOINEN.
B. BRANDT.
JEAN MARIE.
A. DE BERLHE.
J. VOLMAT
J. DE BERLHE
R. ROSSIGNEUX
CH. DILLU
H. F. OLIVER.
F. W. BATE.
ALFRED J. DANIEL.
JOHN T. EDWARDS.
ERNEST W. GLOVER
NORMAN HILL.
C. HIPWOOD.
J. FOSTER KING.
J. MONTGOMERIE.
CHARLES J. O. SANDERS.
W. R. SPENCE.
A. SPENCER.
A. E. LEE
G. C. AGER
W. GRAHAM
H. C. MILLER
J. T. MUNDEN
W. E. STIMPSON
E. PALMSTIERNA.
E. EGGERT.
GUNNAR BÖÖS
N. G. LELY
E. ROUSSOS
G. L. CORBETT.
NOWROJEE DADABHOY ALLBLESS.
KAVAS OOKERJEE.
J. S. PAGE.
EMIL KROGH.
AAGE H. LARSEN.
H. P. HAGELBERG.
P. VILADSEN
P. FISCHER
GIULIO INGIANNI.
GIUSEPPE CANTU.
ING. CARLO DOERFLES
G. SOLDA
G. GASPARINI
S. NAKAYAMA.
S. IWAI.
K. SHOWNO
T. KOBAYASHI
M. MATSUMURA
N. HORI
A. OZOLS.
G. LUDERS de NEGRI.
E. BRYN.
J. SCHÖNHEYDER.
THOMAS M. WILFORD.
C. HOLDSWORTH.
C. FOCK.
A. van DRIEL.
JOH. BRAUTIGAM.
LANGELER.
J. R. WIERTSMA.
M. D. FAURA.
A. POKLEWSKI-KOZIELL.
B. BAGNIEWSKI.
THOMAZ RIBEIRO de MELLO.
CARLOS THEODORO da COSTA.
D. BOGOMOLOFF.
P. MATVEEFF.
A. KAUKOUL
J. M. F. ROMEIN
S. HORACIO CARISIMO.
T. C. GIANNINI.

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

(2)

Περὶ ὑποβιβασμοῦ καὶ ἱδρύσεως δημοτικῶν σχολείων Ζαγορίου — Μετσόβου.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Ἔχοντες ὑπ' ὄψει τὸν Νόμον 12426' «περὶ δημοτικῆς ἐκπαιδεύσεως», ὡς ἐτροποποιήθη διὰ τῶν Νόμων 4397 καὶ 4653, προτάσει τῶν ἐπὶ τῆς Παιδείας καὶ Θρησκευμάτων καὶ Οἰκονομικῶν Ὑπουργῶν, ἐγκρινόντων τὴν ὑπ' ἀριθμὸν 14 πρᾶξιν τοῦ Ἐποπτικοῦ Συμβουλίου Ζαγορίου-Μετσόβου, ἀποφασίζομεν καὶ διατάσσομεν :

α') Ὑποβιβάζονται τὰ κάτωθι δημοτικὰ σχολεῖα :

1) Τὸ διτάξιον δημοτικὸν σχολεῖον Ἀσπραγγέλου Ζαγορίου-Μετσόβου εἰς μονοτάξιον.

2) Τὸ διτάξιον Τριστένου Ζαγορίου-Μετσόβου εἰς μονοτάξιον.

β') Ἱδρύονται τὰ κάτωθι δημοτικὰ σχολεῖα :

1) Τὸ μονοτάξιον δημοτικὸν σχολεῖον εἰς τὸν συνοικισμὸν Καστανῶνος, καὶ

2) Τὸ μονοτάξιον δημοτικὸν σχολεῖον εἰς τὸν συνοικισμὸν Ἁγίου Δημητρίου Μετσόβου,

Εἰς τοὺς ἐπὶ τῆς Παιδείας καὶ Θρησκευμάτων καὶ Οἰκονομικῶν Ὑπουργοὺς ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 16 Ὀκτωβρίου 1933.

Ὁ Πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΖΑΪΜΗΣ

Οἱ Ὑπουργοὶ

Ἐπὶ τῆς Παιδείας κλπ.
ΤΟΥΡΚΟΒΑΣΙΛΗΣ

Ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν
ΣΠ. ΛΟΒΕΡΔΟΣ

(3)

Περὶ ὑποβιβασμοῦ καὶ προαγωγῆς δημοτικῶν σχολείων Μαγνησίας.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Ἔχοντες ὑπ' ὄψει τὸν Νόμον 12426' «περὶ δημοτικῆς ἐκπαιδεύσεως», ὡς ἐτροποποιήθη διὰ τῶν Νόμων 4397 καὶ 4653, προτάσει τῶν ἐπὶ τῆς Παιδείας καὶ Θρησκευμάτων καὶ Οἰκονομικῶν Ὑπουργῶν, ἐγκρινόντων τὴν ὑπ' ἀριθμὸν 9 πρᾶξιν τοῦ Ἐποπτικοῦ Συμβουλίου Μαγνησίας, ἀποφασίζομεν καὶ διατάσσομεν :

α') Ὑποβιβάζονται τὰ κάτωθι δημοτικὰ σχολεῖα :

1) Τὸ τριτάξιον Ἀνακασᾶς Μάγνησίας εἰς διτάξιον, καὶ

2) Τὰ τετρατάξια Δρακείας, Λαύκου, Μακρυνίτσης καὶ Ποστασιᾶς εἰς τριτάξια.

β') Προάγονται τὰ κάτωθι δημοτικὰ σχολεῖα :

1) Τὸ 18ον μονοτάξιον Βόλου εἰς διτάξιον.

2) Τὸ 10ον τριτάξιον Βόλου εἰς τετρατάξιον.

3) Τὸ μονοτάξιον Ὀρφανοτροφείου Βόλου εἰς διτάξιον.

4) Τὸ 5ον τετρατάξιον Βόλου εἰς πενταπάξιον.

5) Τὸ 2ον μονοτάξιον Μηλεῶν εἰς διτάξιον,

Εἰς τοὺς ἐπὶ τῆς Παιδείας καὶ Θρησκευμάτων καὶ Οἰκονομικῶν Ὑπουργοὺς ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 16 Ὀκτωβρίου 1933.

Ὁ Πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΖΑΪΜΗΣ

Οἱ Ὑπουργοὶ

Ἐπὶ τῆς Παιδείας
Θ. ΤΟΥΡΚΟΒΑΣΙΛΗΣ

Ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν
ΣΠ. ΛΟΒΕΡΔΟΣ

(4)

Περὶ ὑποβιβασμοῦ καὶ ἱδρύσεως δημοτικῶν σχολείων Γόρτυνος καὶ Μαλεβυζίου.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Ἔχοντες ὑπ' ὄψει τὸν Νόμον 12426' «περὶ δημοτικῆς ἐκπαιδεύσεως», ὡς ἐτροποποιήθη διὰ τῶν Νόμων 4397 καὶ 4653, προτάσει τῶν ἐπὶ τῆς Παιδείας καὶ Θρησκευμάτων καὶ Οἰκονομικῶν Ὑπουργῶν, ἐγκρινόντων τὴν ὑπ' ἀριθμὸν 17 πρᾶξιν τοῦ Ἐποπτικοῦ Συμβουλίου Γόρτυνος Κρήτης, ἀποφασίζομεν καὶ διατάσσομεν :

1) Ὑποβιβάζεται τὸ τετρατάξιον δημοτικὸν σχολεῖον Πόμπιας-Γόρτυνος εἰς τριτάξιον, καὶ

2) Ἱδρύεται μονοτάξιον δημοτικὸν σχολεῖον εἰς Καμαράκι Μαλεβυζίου.

Εἰς τοὺς ἐπὶ τῆς Παιδείας καὶ Θρησκευμάτων καὶ Οἰκονομικῶν Ὑπουργοὺς ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 16 Ὀκτωβρίου 1933.

Ὁ Πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΖΑΪΜΗΣ

Οἱ Ὑπουργοὶ

Ἐπὶ τῆς Παιδείας κλπ.
Θ. ΤΟΥΡΚΟΒΑΣΙΛΗΣ

Ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν
ΣΠ. ΛΟΒΕΡΔΟΣ

(5)

Περὶ ὑποβιβασμοῦ καὶ προαγωγῆς δημ. σχολ. Κύμης.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Ἔχοντες ὑπ' ὄψει τὸν Νόμον 12426' «περὶ δημοτικῆς ἐκπαιδεύσεως», ὡς ἐτροποποιήθη διὰ τῶν Νόμων 4397 καὶ 4653, προτάσει τῶν ἐπὶ τῆς Παιδείας καὶ Θρησκευμάτων καὶ Οἰκονομικῶν Ὑπουργῶν, ἐγκρινόντων τὴν ὑπ' ἀριθμὸν 20 πρᾶξιν τοῦ Ἐποπτικοῦ Συμβουλίου Καρυστίας, ἀποφασίζομεν καὶ διατάσσομεν :

Ὑποβιβάζεται τὸ Β' τετρατάξιον δημοτικὸν σχολεῖον Κύμης εἰς τριτάξιον, καὶ προάγεται τὸ Α' πενταπάξιον Κύμης εἰς ἑξατάξιον.

Εἰς τοὺς ἐπὶ τῆς Παιδείας καὶ Θρησκευμάτων καὶ Οἰκονομικῶν Ὑπουργοὺς ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 16 Ὀκτωβρίου 1933.

Ὁ Πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΖΑΪΜΗΣ

Οἱ Ὑπουργοὶ

Ἐπὶ τῆς Παιδείας κλπ.
Θ. ΤΟΥΡΚΟΒΑΣΙΛΗΣ

Ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν
ΣΠ. ΛΟΒΕΡΔΟΣ

(6)

Περὶ ὑποβιβασμοῦ καὶ προαγωγῆς δημοτικῶν σχολείων Ἠλείας.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Ἔχοντες ὑπ' ὄψει τὸν Νόμον 12423' «περὶ δημοτικῆς ἐκπαιδεύσεως», ὡς ἐτροποποιήθη διὰ τῶν Νόμων 4397 καὶ 4653, προτάσει τῶν ἐπὶ τῆς Παιδείας καὶ Θρησκευμάτων καὶ Οἰκονομικῶν Ὑπουργῶν, ἐγκρινόντες τὴν ὑπ' ἀριθ. Π" πρᾶξιν τοῦ Ἐποπτικοῦ Συμβουλίου Ἠλείας, ἀποφασίζομεν καὶ διατάσσομεν :

1) Ὑποβιβάζεται τὸ διτάξιον δημοτικὸν σχολεῖον Μανωλάδος-Ἠλείας εἰς μονοτάξιον,

2) Προάγεται τὸ μονοτάξιον Βάρδας Ἠλείας εἰς διτάξιον.

Εἰς τοὺς ἐπὶ τῆς Παιδείας καὶ Θρησκευμάτων καὶ Οἰκο-

νομικῶν Ὑπουργοὺς ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 16 Ὀκτωβρίου 1933.

Ὁ Πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΖΑΪΜΗΣ

Οἱ Ὑπουργοί

Ἐπὶ τῆς Παιδείας κλπ.
Θ. ΤΟΥΡΚΟΒΑΣΙΛΗΣ

Ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν
ΣΠ. ΛΟΒΕΡΔΟΣ

(7)

Περὶ τροποποιήσεως τοῦ σχεδίου Ἀταλάντης.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Ἔχοντες ὑπ' ὄψει τὰς διατάξεις τοῦ ἀπὸ 17 Ἰουλίου 1923 Ν. Διατάγματος «περὶ σχεδίων πόλεων κλπ.», ὡς μεταγενεστέρως ἐτροποποιήθησαν καὶ ἰδόντες τὴν ὑπ' ἀριθ. 2124 γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου Δημοσίων Ἔργων ὡς καὶ τὴν ὑπ' ἀριθ. 138 πρᾶξιν τοῦ Δημοτικοῦ Συμβουλίου Ἀταλάντης, προτάσει τοῦ Ἡμετέρου ἐπὶ τῆς Συγκοινωνίας Ὑπουργοῦ, ἐγκρίνομεν τὴν τροποποίησιν τοῦ σχεδίου Ἀταλάντης ὡς ἐμφαίνεται ἐν τῷ ὑπὸ τοῦ Διευθυντοῦ τῶν Δημοσίων Ἔργων τεθεωρημένῳ διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 80713 ἐ. ἔ. πράξεως αὐτοῦ σχετικῷ διαγράμματι.

Εἰς τὸν αὐτὸν Ὑπουργὸν ἀνατίθεται ἡ δημοσίευσις καὶ ἐκτέλεσις τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 16 Ὀκτωβρίου 1933.

Ὁ Πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΖΑΪΜΗΣ

Ὁ ἐπὶ τῆς Συγκοινωνίας Ὑπουργὸς
Π. ΡΑΛΛΗΣ

(8)

Περὶ τροποποιήσεως τοῦ σχεδίου τοῦ προαστείου Καλλιθέας.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Ἔχοντες ὑπ' ὄψει τὰς διατάξεις τοῦ ἀπὸ 17 Ἰουλίου 1923 Νομοθ. Διατάγματος «περὶ σχεδίων πόλεων κλπ.» ὡς μεταγενεστέρως ἐτροποποιήθησαν καὶ ἰδόντες τὴν ὑπ' ἀριθ. 2135 ἐ. ἔ. γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου Δημοσίων Ἔργων ὡς καὶ τὴν ὑπ' ἀριθ. 196 ἐ. ἔ. πρᾶξιν τοῦ Κοινοτικοῦ Συμβουλίου Καλλιθέας, προτάσει τοῦ ἐπὶ τῆς Συγκοινωνίας Ὑπουργοῦ ἐγκρίνομεν τὴν τροποποίησιν τοῦ σχεδίου τοῦ προαστείου Καλλιθέας ὡς ἐμφαίνεται ἐν τῷ ὑπὸ τοῦ Διευθυντοῦ τῶν Δημοσίων Ἔργων τεθεωρημένῳ διὰ τῆς ὑπ' ἀριθμὸν 71896 ἐ. ἔ. πράξεως αὐτοῦ σχετικῷ διαγράμματι.

Εἰς τὸν αὐτὸν Ὑπουργὸν ἀνατίθεται ἡ δημοσίευσις καὶ ἐκτέλεσις τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 16 Ὀκτωβρίου 1933

Ὁ Πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΖΑΪΜΗΣ

Ὁ ἐπὶ τῆς Συγκοινωνίας Ὑπουργὸς
Π. ΡΑΛΛΗΣ

(9)

Περὶ τροποποιήσεως τοῦ σχεδίου τῆς κωμοπόλεως Μελιγαλᾶ.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Ἔχοντες ὑπ' ὄψει τὰς διατάξεις τοῦ ἀπὸ 17 Ἰουλίου 1923 Νομοθ. Δ/τος «περὶ σχεδίων πόλεων κλπ.» ὡς μεταγενεστέρως ἐτροποποιήθησαν καὶ ἰδόντες τὴν ὑπ' ἀριθ. 1939 ἐ. ἔ. γνωμοδότησιν τοῦ συμβουλίου Δημ. Ἔργων ὡς καὶ τὴν ὑπ' ἀριθ. 22 ἐ. ἔ. πρᾶξιν τοῦ Κοινοτικοῦ Συμβουλίου Μελιγαλᾶ.

Προτάσει τοῦ Ἡμετέρου ἐπὶ τῆς Συγκοινωνίας Ὑπουργοῦ ἐγκρίνομεν τὴν τροποποίησιν τοῦ σχεδίου τῆς κωμοπόλεως Μελιγαλᾶ, ὡς ἐμφαίνεται ἐν τῷ ὑπὸ τοῦ Διευθυντοῦ τῶν Δημοσίων Ἔργων τεθεωρημένῳ διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 65160 ἐ. ἔ. πράξεως αὐτοῦ σχετικῷ διαγράμματι.

Εἰς τὸν αὐτὸν Ὑπουργὸν ἀνατίθεται ἡ δημοσίευσις καὶ ἐκτέλεσις τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 16 Ὀκτωβρίου 1933.

Ὁ Πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΖΑΪΜΗΣ

Ὁ ἐπὶ τῆς Συγκοινωνίας Ὑπουργὸς
Π. ΡΑΛΛΗΣ

(10)

Περὶ ἐπεκτάσεως καὶ τροποποιήσεως τοῦ σχεδίου τοῦ προαστείου Καλλιθέας Ἀθηνῶν.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Ἔχοντες ὑπ' ὄψει τὰς διατάξεις τοῦ ἀπὸ 17 Ἰουλίου 1923 Νομοθ. Διατάγματος «περὶ σχεδίων πόλεων κλπ.», ὡς μεταγενεστέρως ἐτροποποιήθησαν, καὶ ἰδόντες τὴν ὑπ' ἀριθ. 1453 ἐ. ἔ. γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου Δημοσίων Ἔργων, ὡς καὶ τὴν ὑπ' ἀρ θ. 147 π. ἔ. καὶ 195 ἐ. ἔ. πράξεις τοῦ Κοινοτικοῦ Συμβουλίου Καλλιθέας-Ἀθηνῶν, προτάσει τοῦ Ἡμετέρου ἐπὶ τῆς Συγκοινωνίας Ὑπουργοῦ, ἐγκρίνομεν τὴν ἐπέκτασιν καὶ τροποποίησιν τοῦ σχεδίου τοῦ Προαστείου Καλλιθέας, ὡς ἐμφαίνεται ἐν τῷ ὑπὸ τοῦ Διευθυντοῦ τῶν Δημοσίων Ἔργων τεθεωρημένῳ διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ, 76493 ἐ. ἔ. πράξεως αὐτοῦ σχετικῷ διαγράμματι.

Εἰς τὸν αὐτὸν Ὑπουργὸν ἀνατίθεται ἡ δημοσίευσις καὶ ἐκτέλεσις τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 16 Ὀκτωβρίου 1933.

Ὁ Πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΖΑΪΜΗΣ

Ὁ ἐπὶ τῆς Συγκοινωνίας Ὑπουργὸς
Π. ΡΑΛΛΗΣ

(11)

Περὶ τροποποιήσεως τοῦ σχεδίου τῆς κωμοπόλεως Ἐπιταλίου (Ἀγουλινίτσης).

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Ἔχοντες ὑπ' ὄψει τὰς διατάξεις τοῦ ἀπὸ 17 Ἰουλίου 1923 Νομοθετικοῦ Διατάγματος «περὶ σχεδίων πόλεων κλπ.» ὡς μεταγενεστέρως ἐτροποποιήθησαν καὶ ἰδόντες τὴν ὑπ' ἀριθ. 1940 ἐ. ἔ. γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου Δημοσίων Ἔργων, ὡς καὶ τὴν ὑπ' ἀριθ. 41 π. ἔ. πρᾶξιν τοῦ Κοινοτικοῦ Συμβουλίου Ἐπιταλίου, προτάσει τοῦ Ἡμετέρου ἐπὶ τῆς Συγκοινωνίας Ὑπουργοῦ, ἐγκρίνομεν τὴν τροποποίησιν τοῦ σχεδίου τῆς κωμοπόλεως Ἐπιταλίου (Ἀγουλινίτσης) ὡς ἐμφαίνεται ἐν ὑπὸ τοῦ αὐτοῦ Ὑπουργοῦ τεθεωρημένῳ διὰ τῆς ὑπ' ἀριθμὸν 64965 ἐ. ἔ. πράξεως αὐτοῦ σχετικῷ διαγράμματι.

Ἐς τὸν αὐτὸν Ὑπουργὸν ἀνατίθεται ἡ δημοσίευσις καὶ ἐκτέλεσις τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 16 Ὀκτωβρίου 1933.

Ὁ Πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΖΑΪΜΗΣ

Ὁ ἐπὶ τῆς Συγκοινωνίας Ὑπουργὸς
Π. ΡΑΛΛΗΣ

(12)

* *Περὶ παρατάσεως λιμενικῆς φορολογίας Πρεβέζης μέχρις ἐξοφλήσεως δανείου.*

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Ἔχοντες ὑπ' ὄψει τὰ ἄρθρα 11 καὶ 17 τοῦ Ν. Δ 28 Ἰουνίου 1923 «περὶ λιμένων κλπ.» (181) καὶ τὸ ἄρθρον 4 τοῦ Διατάγματος «περὶ ἁρμοδιότητος τοῦ Ὑπηρεσιακοῦ Συμβουλίου τῶν Δημοσίων Ἔργων κλπ» (193)1930), ἰδόντες τὴν ὑπ' ἀριθ. 60918 ἐ. ἔ. γνωμοδότησιν τοῦ Γενικοῦ Διοικητοῦ Ἠπείρου μὴ ληφθείσης γνωμοδοτήσεως τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας ἐντὸς τῆς ταχθείσης αὐτῷ προθεσμίας, προτάσει τοῦ ἐπὶ τῆς Συγκοινωνίας Ὑπουργοῦ ἀπεφασίσαμεν καὶ διατάσσομεν.

Ἄρθρον μόνον.

Ἡ ἰσχὺς τῆς ὑπὲρ τοῦ λιμενικοῦ ταμείου Πρεβέζης ἐπιβεβλημένης λιμεν. φορολογίας παρατείνεται μέχρις ὁλοσχεροῦς ἐξοφλήσεως δανείου δραχμ. δύο ἑκατομμυρίων (2 000.000) χορηγηθησομένου τῷ αὐτῷ λιμεν. ταμείῳ ὑπὸ τοῦ Ταμείου Παρακαταθηκῶν καὶ Δανείων.

Ὁ αὐτὸς Ὑπουργὸς δημοσιεύσει καὶ ἐκτελέσει τὸ παρὸν Διάταγμα.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 25 Αὐγούστου 1933.

Ὁ Πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΖΑΪΜΗΣ

Ὁ ἐπὶ τῆς Συγκοινωνίας Ὑφυπουργὸς

Κ. ΤΣΑΛΔΑΡΗΣ

---

(13)

Περὶ τροποποιήσεως διατάξεων ἀγορωσῶν προθεσμίας ἐνεργείας προαγωγικῶν ἐξετάσεων ὁπλιτῶν Χωροφυλακῆς.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Προτάσει τῶν Ἡμετέρων ἐπὶ τῶν Στρατιωτικῶν καὶ Ἐσωτερικῶν Ὑπουργῶν καὶ ἔχοντες ὑπ' ὄψει τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 31 τοῦ Νόμου 4578 «περὶ ὀργανισμοῦ Χωροφυλακῆς» καὶ τὰς τῶν ἄρθρων 34 καὶ 111 τοῦ ἀπὸ 18-10-1925 Ν. Δ. «περὶ ὀργανισμοῦ Χωροφυλακῆς», ὡς καὶ τὴν ὑπ' ἀριθ. 694 ἐ. ἔ. ἐκθεσιν τοῦ Συμβουλίου Ἐπικρατείας. ἀπεφασίσαμεν καὶ διατάσσομεν·

Ἄρθρον μόνον.

Τὰ ἄρθρα 9, 17 καὶ 28 τοῦ ἀπὸ 28-4-1927 Π. Δ. «περὶ κυρώσεως μέρους τοῦ Κανονισμοῦ Ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας ἐν τῇ Χωροφυλακῇ» προβιβασμοὶ ὁπλιτῶν» (ὡς ἐτροποποιήθη ὁ κανονισμὸς οὗτος διὰ μεταγενεστέρων Διαταγμάτων) τροποποιοῦνται καὶ ἰσχὺ ὅσον ἀφορᾷ τὰς δι' αὐτῶν προβλεπομένας προθεσμίας ὡς ἑξῆς :

Οἱ πίνακες τῶν προτάσεων προαγωγῆς δέον νὰ περιέρχωνται εἰς τὸ Ἀρχηγεῖον Χωροφυλακῆς μέχρι τῆς 10ης Ὀκτωβρίου αἱ δὲ ἐξετάσεις ἁπάντων τῶν ὑποψηφίων ὑπενωμοταρχῶν ἐνεργοῦνται κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ρηθέντος κανονισμοῦ τῶν μὲν ὑπενωμοταρχῶν τὸ δεύτερον δεκαήμερον τοῦ μηνὸς Νοεμβρίου τῶν δὲ ἐνωμοταρχῶν τὸ τρίτον δεκαήμερον τοῦ αὐτοῦ μηνὸς, τῶν καταρτιζομένων πινάκων ὑπὸ τῶν οἰκείων Ἐπιτροπῶν ὑποβαλλομένων εἰς τὸ Ἀρχηγεῖον Χωροφυλακῆς ἐντὸς τοῦ πρώτου δεκαημέρου τοῦ μηνὸς Μαρτίου τοῦ ἀμέσως ἑπομένου ἔτους.

Ἐ'ς τοὺς αὐτοὺς Ὑπουργοὺς ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 16 Ὀκτωβρίου 1933.

Ὁ Πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΖΑΪΜΗΣ

Οἱ Ὑπουργοὶ

Ἐπὶ τῶν Ἐσωτερικῶν **Ι. ΜΟΥΤΖΟΥΡΙΔΗΣ**

Ἐπὶ τῶν Στρατιωτικῶν **Γ. ΚΟΝΔΥΛΗΣ**

---

(14)

Περὶ κυρώσεως πρακτικῶν Ἀνωτάτου Στρατ. Συμβουλίου.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Προτάσει τοῦ Ἡμετέρου ἐπὶ τῶν Στρατιωτικῶν Ὑπουργοῦ καὶ ἔχοντες ὑπ' ὄψει τὸ ἀπὸ 21 Ὀκτωβρίου 1932 Διάταγμα «περὶ κωδικοποιήσεως τῶν νόμων περὶ Ἀνωτάτου Στρατιωτικοῦ Συμβουλίου ὑπ' αὔξ. ἀριθ. 3981» ὡς καὶ τὸ ἀπὸ 11 Νοεμβρίου 1932 τοιοῦτο «περὶ κωδικοποιήσεως τῶν νόμων περὶ Στρατιωτικῶν προβιβασμῶν ὑπ' αὔξ. ἀριθ. 3616, ἀπεφασίσαμεν καὶ διατάσσομεν:

Κυροῦμεν τὰ παρὰ τοῦ Ἀνωτάτου Στρατιωτικοῦ Συμβουλίου καὶ κατὰ τὴν συνεδρίασιν αὐτοῦ τῆς 25 Σεπτεμβρίου ἐ. ἔ. συνταχθέντα ὑπ' ἀριθ. 57, 60 καὶ 61 πρακτικά.

Εἰς τὸν αὐτὸν Ὑπουργὸν ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν Δεκελείᾳ τῇ 13 Ὀκτωβρίου 1933.

Ὁ Πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΖΑΪΜΗΣ

Ὁ ἐπὶ τῶν Στρατιωτικῶν Ὑπουργὸς

Γ. ΚΟΝΔΥΛΗΣ

---

(15)

Διόρθωσις ἡμαρτημένων

Εἰς τὴν ἑβδόμην παράγραφον τοῦ ἄρθρου μόνου τοῦ Π. Δ. τῆς 29 Σεπτεμβρίου ἐ. ἔ. τοῦ δημοσιευθέντος ἐν τῷ ὑπ' ἀριθ. 284 (Τεῦχος Α') φύλλῳ τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως περὶ τροποποιήσεως τοῦ Π. Διατάγματος τῆς 23 Ἰουλίου 1933 «περὶ τῶν εἰσιτηρίων ἐξετάσεων εἰς τὸ Ἐθνικὸν καὶ Καποδιστριακὸν Πανεπιστήμιον Ἀθηνῶν» ἡ ἐν τῇ φράσει «ἐν ταῖς σχολαῖς» τῇ εὑρισκομένῃ ἐντὸς παρενθέσεως λέξις «ταῖς» ἀντικαθίσταται «αἷς» ὡς ἐσφαλμένως δημοσιευθεῖσα.

Ὁμοίως εἰς τὴν ὀγδόην παράγραφον τοῦ αὐτοῦ ἄρθρου τοῦ ρηθέντος Π. Δ. ἡ μετὰ τὰς λέξεις «διὰ νυ» καὶ πρὸ τοῦ ἀριθμοῦ «30» λέξις «ἄρθρον», ἀντικαθίσταται διὰ τῆς λέξεως «ἀριθμοῦ» ὡς ἐξ ἐσφαλμένου ἀντιγράφου μὴ ὀρθῶς δημοσιευθεῖσα.

(Ἐκ τοῦ Ὑπουργείου Παιδείας).

---

* Ἀναδημοσιεύεται ὡς ἐσφαλμένως δημοσιευθὲν εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 257 (Τεῦχος Α') τῆς 7 Σεπτεμβρίου ἐ. ἔ. φύλλον τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως.

ΕΚ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ