

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ
ΤΗ, 25 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1980

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
95

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 1045

Περί κυρώσεως της υπογραφείσης εις Λονδίνον Διεθνούς Συμβάσεως «περι ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση 1974» και περι άλλων τινών διατάξεων.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Ψηφισάμενοι ομοφώνως μετά της Βουλής, απέφασίχαμεν:

Άρθρον 1.

Κύρωσις.

Κυρούται και έχει ισχύν νόμου ή εις Λονδίνον υπογραφεύσα την 1ην Νοεμβρίου 1974 Διεθνής Σύμβασις «περι ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση 1974», μετά των συνημμένων εις αυτήν Παραρτήματος Κανονισμών και Προσαρτήματος των οποίων τὰ κείμενα εις πρωτότυπον εις την Άγγλικήν και εις μετάφρασιν εις την Έλληνικήν γλώσσαν έχουν ως εξής :

τος εις τὰ συμβαλλόμενα Κράτη διά τήν ἐνημέρωσιν τῶν ἁρμοδίων ὀργάνων τῶν.

(β) Τά κείμενα τῶν ἐκδοθησομένων Νόμων, Διαταγμάτων καί κανονισμῶν ὁτινες θά ἐκδοθοῦν ἐπί τῶν διαφόρων θεμάτων ἐπιπτώστων εἰς τήν παρούσαν Σύμβασιν.

(γ) Ἐπαρκῆ ἀριθμόν ὑποδειγμάτων τῶν Πιστοποιητικῶν τῶν ὑπ' αὐτῶν ἐκδοθησομένων συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως, πρὸς διανομήν εἰς τὰ συμβαλλόμενα Κράτη, ἅτινα θά γνωστοποιῶν ταῦτα εἰς τὰ ἁρμόδια ὄργανά τῶν.

ΑΡΘΡΟΝ IV

Περιπτώσεως ἀνωτέρας βίας

(α) Πλοῖον, ὄπερ κατά τήν στιγμήν τοῦ ἀπώλου δέν ὑπόκειται εἰς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως, δέν δύναται νά λογισθῆ ὡς ὑποκειμενόν εἰς ταύτας, ἐάν ἤβηλε παρεκκλίνη ἐκ τῆς προδιγεγραμμένης κορείας του, συνεπειᾷ κακοκαιρίας ἢ ἄλλης περιπτώσεως ἀνωτέρας βίας.

(β) Πρόσωπα ἐπιβαίνοντα πλοίου τινός, λογῶ ἀνωτέρας βίας ἢ συνεπειᾷ τῆς ὑποχρέσεως τῶν πλοιάρχων νά παραλαμβάνουν ναυγούς ἢ ἄλλα πρόσωπα, δέν λημβάνονται ὑπ' ὄψιν προκειμένου νά ἐξακριβωθῆ κατά πόσον τό πλοῖον τοῦτο ἔχει συμμορφωθῆ πρὸς στανδάρτη διατάξιν τῆς παρούσης Συμβάσεως.

ΑΡΘΡΟΝ V

Μεταφορὰ κινουμένων προσώπων

(α) Συμβαλλόμενον Κράτος δύναται νά ἐπιτρέψῃ τήν μεταφορὰν ἐπί πλοίων ἀριθμοῦ προσώπων μεγαλύτερου τοῦ ὑπό ἄλλας περιστάσεις ἐπιτρεχομένου ὑπό τῆς παρούσης Συμβάσεως, ἐφ' ὅσον πρόκειται περὶ μεταφορᾶς προσώπων ἐκ περισχίης τινος ἐνθα ἀπελευθερῆται ἡ προστασιακῆ τῶν ἀσφάλεια.

(β) Ἡ τοιαύτη ἄδεια δέν στερεῖ ἄλλα συμβαλλόμενα Κράτη τοῦ δικαιώματος νά ἐπιτρέψουν ἑαυτοῦν, ὑνῶμι τῆς παρούσης Συμβάσεως ἐπὶ τῶν πλοίων τούτων, ὅταν ταῦτα εὐρίσκονται εἰς τοὺς ἁμῶνας τῶν.

(γ) Γνωστοποίησις τῆς τοιαύτης ἄδειας, μετὰ ἐκθέσεως τῶν πραγματικῶν συνθηκῶν, δέον ν' ἀποστέλληται εἰς τὸν Ὀργανισμὸν ὑπό τοῦ χορηγήσαντος τήν ἄδειαν ταύτην συμβαλλόμενου Κράτους.

ΑΡΘΡΟΝ VI

Προϋριστάμενα Συνθήκαι καὶ Συμβάσεις

(α) Ἡ παρούσα Σύμβασις ἀντικαθιστᾷ καὶ καταργεῖ μετεξῆ τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν τήν Διεθνή Σύμβασιν περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν θαλάσσῃ, ὑπογραφείσαν ἐν Λονδίῳ τὴν 17ην Ἰουνίου 1960.

(β) Πᾶσα ἄλλη Συνθήκη, Σύμβασις ἢ Συμφωνία ἀφορῶσα τὴν ἀσφάλειαν τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ ἢ ζητήματα σχετιζόμενα πρὸς ταύτην καὶ ἣτις εὐρίσκειται ἐν ἰσχύϊ σήμερον μετεξῆ τῶν συμβαλλομένων ἐν τῇ παρούσῃ Συμβάσει Κρατῶν θέλει ἐξακολουθήσει νά ἔχη κλήρη ἰσχύον, καθ' ὅλην αὐτῆς τὴν διάρκειαν, ὅσον ἀφορᾷ:

1) Τὰ πλοία ἐφ' ἃν δέν ἐφαρμόζεται ἡ παρούσα Σύμβασις.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ 1974

ΤΑ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΚΡΑΤΗ,

ΕΠΙΘΥΜΟΥΝΤΑ ὁπως προαγγύουν τὴν ἀσφάλειαν τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ, διὰ τοῦ καθορισμοῦ κοινῆ συμφωνίας ὁμοιομόρφων ἄρχῶν καὶ κανόνων παρεπιθεμένων κατωτέρῳ.

ΘΕΩΡΟΥΝΤΑ ὅτι τό ἔργον τοῦτο δύναται νά ἐπιτευθῆ κατά τόν καλλίτερον τρόπον διὰ τῆς συνάψεως Συμβάσεως, ἣτις θά ἀντικαταστήσῃ τὴν Διεθνή Σύμβασιν Περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ 1960, λαβόντα ὑπ' ἄψιν τὰς ἐξελιξείας ἀπὸ τῆς συνάψεως τῆς Συμβάσεως ταύτης.

ΣΥΝΕΦΩΝΗΣΑΝ τὰ κάτωθι:

ΑΡΘΡΟΝ I

Γενικαὶ ὑποχρεώσεις ἐκ τῆς Συμβάσεως

(α) Τὰ συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωσιν ὁπως ἐφαρμόσουν τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως καὶ τοῦ συννημένου ταύτη Παραρτήματος, ὄπερ ἔσται ἀποτελεῖ ἀναπόσπαστον μέρος αὐτῆς. Μνεῖα περὶ τῆς παρούσης Συμβάσεως συνιστᾷ ἐν ταυτῇ καὶ μνεῖαν τοῦ Παραρτήματος.

(β) Τὰ συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουν ὁπως ἐκδώσουν ὅλους τοὺς Νόμους, τὰ Διατάγματα, τὰς Ἀποφάσεις καὶ τοὺς Κανονισμοὺς καὶ λάβουν ἀπαντα τὰ λοιπά μέτρα ἅτινα θά ἴτο δυνατόν νά θεωρηθοῦν ἀπαραίτητα ἵνα ἡ παρούσα Σύμβασις ἐφαρμοσθῆ πλήρως, εἰς τρόπον ὅστε νά καταστή βέβαιον ὅτι ἐξ ἐκείσεως ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς, ἐν πλοίοις εἶναι κατάλληλον διὰ τόν σκοπὸν διὰ τόν ὁποῖον προορίζεται.

ΑΡΘΡΟΝ II

Ἐφαρμογῆ

Ἡ παρούσα Σύμβασις θά ἐφαρμόζεται ἐπὶ πλοίων ἅτινα δικαιοῦνται ὁπως φέρουν τὴν σημαίαν τῶν χωρῶν τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν.

ΑΡΘΡΟΝ III

Νόμοι, Κανονισμοὶ

Τὰ συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουν νά ἀνακοινῶν μέσῳ τοῦ Γενικοῦ Γραμματέως τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλευτικοῦ Ὀργανισμοῦ (ἐφ' ἑξῆς ἀναφερομένου ὡς «ὁ Ὀργανισμός»):

(α) Πίνακα τῶν μὴ Κυβερνητικῶν Ὀργανισμῶν ὅτιν' ἔχουν ἐξουσιοδοτηθῆ νά ἐνεργῶν διὰ λογαριασμῶν τῶν εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν μέτρων τῶν ἀφορῶντων τὴν ἀσφάλειαν τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ πρὸς τόν σκοπὸν ὁπως κοινοποιηθῆ ὁ-

vi) 1) Τροποποίησης "Αρθρου της Σύμβασως ή του Κεφαλαίου I του Παραρτήματος θά θεωρηται ότι έχει γίνει αποδεκτή κατά την ημερομηνίαν συμπληρώσεως άρθρου ανακοινώσεων αποδοχής εκ μέρους των δύο τριτων (2/3) των συμβαλλομένων Κρατών.

2) Τροποποίησης του Παραρτήματος εκτός του Κεφαλαίου I θά θεωρηται ότι έχει γίνει αποδεκτή:

αα) επί τη συμπληρώσει διετίας από της ημερομηνίας καθ' ην αθή εγνωστοποιήθη εις τὰ συμβαλλόμενα Κράτη δι' αποδοχήν, ή

ββ) επί τη συμπληρώσει έτερας τινός χρονικής περιόδου, ήτοι δέν δόναται νά είναι βραχυτέρα του ένος έτους ήρ όσον αποφασισθή ούτω κατά τόν χρόνον της υιοθετήσεως της τροποποιήσεως από την πλειοψηφίαν των δύο τρίτων (2/3) των συμβαλλομένων Κρατών ήτινα παρίστανται εις την ψηφοφορίαν εις την άνακυττωμένην "Επιτροπήν Ναυτικής 'Ασφαλείας.

"Όμως, εάν έντός της καθορισθείσης περιόδου-συμβαλλόμενα Κράτη άντιπροσωπεύοντα συνολικώς ποσοτόν μείζον του ένος τρίτου (1/3), ή συνολικώς καλύπτοντα διά της "Εμπορικης Ναυτικής των από 50% επί άνω του παγκοσμίου έμπορικου στόλου εις όλιγην χωρητικότητα, γνωστοποιήσουν εις τόν Γενικόν Γραμματέα του "Οργανισμού την άντίθεσιν των προς την τροποποίησιν, αυτή θά θεωρηθή ως μη γεννημένη αποδεκτή.

vii) 1) Τροποποίησης "Αρθρου της Σύμβασως ή του Κεφαλαίου I του Παραρτήματος θά τίθεται έν ισχύϊ διά τὰ συμβαλλόμενα Κράτη ήτινα άπεδέχθησαν ταύτην έξ (6) μήνας μετά την ημερομηνίαν καθ' ην ή τροποποίησης θά θεωρηθή ως γεννημένη αποδεκτή. Δι' έκαστον εκ των συμβαλλομένων Κρατών ήτινα άπεδέχθησαν την τροποποίησιν μετά την ως άνω ημερομηνίαν αυτή θά τίθεται έν ισχύϊ έξ (6) μήνας μετά την ημερομηνίαν καθ' ην τό συμβαλλόμενον Κράτος έδήλωσε την αποδοχήν της.

2) Τροποποίησης του Παραρτήματος εκτός του Κεφαλαίου I θά τίθεται έν ισχύϊ δι' άπαντα τὰ συμβαλλόμενα Κράτη, εκτός έκείνων ήτινα διετύπωσαν άντίθεσιν κατά τά έν τή ύποκαταγραφή (vi)2) άνωτέρω οριζόμενα καί ήτινα δέν άπέσυραν ταύτην μεταγενεστέρως, έξ (6) μήνας μετά την ημερομηνίαν καθ' ην ή τροποποίησης θά θεωρηθή ως γεννημένη αποδεκτή. "Όμως πρό της προκαθορισθείσης ημερομηνίας θέσεως έν ισχύϊ ολονδήποτε συμβαλλόμενον Κράτος δύναται νά γνωστοποιήσιν εις τόν Γενικόν Γραμματέα του "Οργανισμού ότι έξαιρεϊ έαυτόν από της έφαρμογής της τροποποιήσεως κατά χρονικόν διάστημα ούχι μείζον του ένος έτους από την ημερομηνίαν της θέσεως της έν ισχύϊ, ή κατά χρονικόν διάστημα τόσον μεγαλύτερον όσον θά αποφασισθή από την πλειοψηφίαν των δύο τρίτων (2/3) των συμβαλλομένων Κρατών ήτινα θά παρίστανται εις την ψηφοφορίαν εις την άνακυττωμένην "Επιτροπήν Ναυτικής 'Ασφαλείας κατά τόν χρόνον της υιοθετήσεως της τροποποιήσεως.

(γ) Τροποποίησης υπό Διαιτεήσεως:

i) Κατόπιν αίτήσεως συμβαλλομένου Κρατους προς ήν συγκαταστή τό έν τριτων (1/3) των συμβαλλομένων Κρατών, ό "Οργανισμός δέον όπως συγκαλή Διάσκεπην συμβαλλομένων Κρατών διά την έξέτασιν τροποποιήσεων της πα-

ii) Τά πλοία, ήρ όν εφορμόζεται μέν ή παροδσα Σύμβασως, άλλ' επί των ζτημάτων μόνον εκείνων διά τά όποια δέν προβλέπει αυτή ρητάς.

(γ) Είς περίπτωσιν καθ' ην αι τοιαύτα Συνθήκαι, Σύμβασεις ή Συμφωνίαι συγκροτούνται προς τās διατάξεις της παρούσης σύμβασως, αι διατάξεις της τελευταίας ύπερισχύουν.

(δ) Πάν θέμα, δι' ό δέν προβλέπει ή παροδσα Σύμβασως, ρυθμίζεται υπό της νομοθεσίας των συμβαλλομένων Κρατών.

ΑΡΘΡΟΝ VII

Είδικοί κανόνες θεσπιζόμενοι κατόπιν συμφωνίας

"Οσάκις κατά την παροδσαν σύμβασιν θεσπίζονται ειδικοί Κανόνες διά συμφωνίας μεταξύ όλων των συμβαλλομένων Κρατών ή τινών εξ αυτών, οι Κανόνες ούτοι δέον νά γνωστοποιούνται εις τόν Γενικόν Γραμματέα του "Οργανισμού, ίνα άνακοινούνται εις τὰ συμβαλλόμενα Κράτη.

ΑΡΘΡΟΝ VIII

Τροποποιήσεις

(α) "Η παροδσα Σύμβασεις δύναται νά τροποποιηθή τηρουμένης της σειράς διαδικασιών άφτινες καθορίζονται εις τās άκολουθους παραγράφους.

(β) Τροποποιήσεις κατόπιν προηγουμένης εξέτασεως υπό του "Οργανισμού.

i) Οιαδήποτε τροποποιήσεις προτεινομένη υπό συμβαλλομένου Κρατους δέον όπως υποβάλλεται εις τόν Γενικόν Γραμματέα του "Οργανισμού όστις θά κοινοποιή ταύτην εις άπαντα τὰ Μέλη του "Οργανισμού καί άπαντα τὰ συμβαλλόμενα Κράτη τουλάχιστον έξ (6) μήνας πρό της έισηγηγής της προς εξέτασιν.

ii) Οιαδήποτε τροποποιήσεις προταθείσα καί κοινοποιηθείσα κατά τά άνωτέρω δέον όπως τίθεται ύρ' όπιν της "Επιτροπής Ναυτικής 'Ασφαλείας του "Οργανισμού προς εξέτασιν.

iii) Συμβαλλόμενα Κράτη Χωρών άνεξαρτήτως του άν αυτή είναι μέλη του "Οργανισμού ή όχι θά δικαιούνται όπως λάβουν μέρος εις τās έργασίας της "Επιτροπής Ναυτικής 'Ασφαλείας κατά την εξέτασιν καί υιοθέτησιν των τροποποιήσεων.

iv) Αί τροποποιήσεις θά υιοθετούνται κατόπιν πλειοψηφίας των δύο τρίτων (2/3) των συμβαλλομένων Κρατών ήτινα παρίστανται κατά την ψηφοφορίαν εις την "Επιτροπήν Ναυτικής 'Ασφαλείας άνεπτυγμένης συνθέσεως κατά τά έν τη προηγουμένη ύποκαταγραφή (iii) οριζόμενα (έφεξής καλουμένη ως "άνεπτυγμένη "Επιτροπή Ναυτικής 'Ασφαλείας) υπό την προϋπόθεσιν ότι τουλάχιστον τό έν τρίτον (1/3) των συμβαλλομένων Κρατών θά παρίστανται εις την ψηφοφορίαν.

v) Τροποποιήσεις υιοθετηθείσα συμφώνως προς την ύποκαταγραφήν (iv) άνωτέρω δέον όπως γνωστοποιούνται υπό του Γενικού Γραμματέως του "Οργανισμού εις άπαντα τὰ συμβαλλόμενα Κράτη δι' αποδοχήν.

Γραφεία του 'Οργανισμού από 1ης Νοεμβρίου 1974 μέχρι 1ης 'Ιουλίου 1975 και άκολούθως θα παραμείνη άνοικτη προς προσχώρησιν. Αι χώραι δύνανται όπως άποτελέσουν μέρη τής παρούσης Σύμβάσεως διά:

- ι) τής ύπογραφής άνευ έπιφυλάξεως όσον άφορᾶ τήν κύρωσιν, άποδοχήν ή συμφωνίαν, ή
 - ιι) τής ύπογραφής μετ' έπιφυλάξεως ως προς τήν κύρωσιν, άποδοχήν ή συμφωνίαν, άκολουθουμένης ύπό κυρώσεως, άποδοχής ή συμφωνίας ή
 - ιιι) τής προσχωρήσεως.
- (β) Κύρωσις, άποδοχή, συμφωνία ή προσχώρησις θά θεωρηται ή πραγματοποιηθείσα διά τής καταθέσεως όργάνου, άποσκοπούντος προς τούτο, εις τόν Γενικόν Γραμματέα του 'Οργανισμού.
- (γ) 'Ο Γενικός Γραμματέας του 'Οργανισμού θά πληροφορηθῆ τά Κράτη άπασών τών χωρών αίτινες ύπέγραψαν τήν παρούσαν Σύμβασιν ή προσχώρησαν εις αυτήν, περί τής ύπογραφής ή τής καταθέσεως όργάνου κυρώσεως, άποδοχής, συμφωνίας ή προσχωρήσεως όμοι μετά τής ήμερομηνίας καταθέσεώς του.

ΑΡΘΡΟΝ X

Θέσις έν Ισχύϊ

(α) 'Η παρούσα Σύμβασις θά τεθῆ έν Ισχύϊ δώδεκα μήνας μετά τήν ήμερομηνίαν καθ' ήν ουχι όλιγώτεροι τών είκοσι πέντε (25) χωρών συνολικώς καλυκτουσών διά τής 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας τών από τό 50% και άνω του παγκοσμίου έμπορικου όλου εις όλιγκήν χωρητικότητα, θά άποτελέσουν μέρη αυτής συμφωνίας προς τό 'Αρθρον IX.

(β) Οιονδήποτε όργανον κυρώσεως, άποδοχής, συμφωνίας ή προσχωρήσεως κατατεθέν μετά τήν ήμερομηνίαν θέσεως έν Ισχύϊ τής παρούσης Σύμβάσεως θά Ισχύη τρείς μήνας μετά τήν ήμερομηνίαν τής καταθέσεως.

(γ) Μετά τήν ήμερομηνίαν κατά τήν όποιαν τροποποίησις τής παρούσης Σύμβάσεως θά θεωρηθῆ ως γενομένη άποδεκτή συμφωνίας προς τά έν άρθρω VIII καθοριζόμενα, οιονδήποτε όργανον κυρώσεως, άποδοχής, συμφωνίας ή προσχωρήσεως άπερ ήβλεν κατατεθῆ θά άφορᾶ εις τήν Σύμβασιν ως αυτή έτροποποιήθη.

ΑΡΘΡΟΝ XI

Καταγγελία

- (α) 'Η παρούσα Σύμβασις δύνανται νά καταγγελθῆ ύπό οιονδήποτε συμβαλλόμενον Κράτους και εις οιονδήποτε χρόνον μετά παρέλευσιν πέντε έτών από τήν ήμερομηνίαν καθ' ήν ή Σύμβασις τίθεται έν Ισχύϊ διά τό Κράτος τούτο.
- (β) 'Η καταγγελία θά Ισχύη διά τής καταθέσεως όργάνου καταγγελίας εις τόν Γενικόν Γραμματέα του 'Οργανισμού όστις θά γνωστοποιή τούτο εις άπαντα τά λοιπά συμβαλλόμενα Κράτη μετά τής ήμερομηνίας λήψεως όμοι του όργάνου και τής ήμερομηνίας καθ' ήν ή καταγγελία θά Ισχύη.
- (γ) Καταγγελία θά Ισχύη έν έτος μετά τήν λήσιν του όργάνου καταγγελίας ύπό του Γενικού Γραμματέως του 'Οργανισμού ή μετά παρέλευσιν μεγαλύτερου χρονικού διαστήματος τό όποιον ένδεχομένως καθορίζεται ύπό του όργάνου.

ρούσης Σύμβάσεως.

- ιι) Οιαδήποτε τροποποίησις υιοθετηθείσα ύπό μίς τοιαύτης Διασκεύης ύπό τών δύο τρίτων (2/3) τής πλειοψηφίας τών συμβαλλόμενων Κρατών παριστάμενων και μετεχόντων εις τήν ψηφοφορία, δέον όπως γνωστοποιείται ύπό του Γενικού Γραμματέως του 'Οργανισμού εις άπαντα τά συμβαλλόμενα Κράτη δι' άποδοχήν.
- ιιι) 'Εκτός τής περιπτώσεως καθ' ήν ή Διασκεύη θά άποφασίσαι άλλως, ή τροποποίηση θά θεωρηται ως γενόμενη άποδεκτή και θά τίθεται έν Ισχύϊ συμφωνίας προς τήν διαδικασίαν ήτις καθορίζεται ύπό τών άνωτέρω ύποπαράγραφών (β) (νι) και (β)(νιι) άντιστοιχώς, λαμβανόμενου ύπ' όψιν ότι οιονδήποτε ποιείται μνεία εις τās άνω παραγράφους περί άνεπτυγμένης 'Επιτροπής Ναυτιλικής 'Ασφαλείας θά θεωρηται ως μνεία περί τής Διασκεύης.

(δ) ι) Συμβαλλόμενον Κράτος τό όποιον έχει άποδεχθῆ τροποποίησιν του Παραρτήματος ήτις έτέθη έν Ισχύϊ δέν θά ύποχρεοῦται εις τήν έπέκτασιν τών προνομίων τής παρούσης Σύμβάσεως έν σχέσει προς τά Πιστοποιητικά άτινα έξεδόθησαν διά λογαριασμόν ενός πλοίου δικαιουμένου όπως φέρη τήν σημαία χώρας τό Κράτος τής όποιός, συμφωνίας προς τās διατάξεις τής ύποπαράγραφου (β)(νι)(2) του παρόντος 'Αρθρου, διετύπωσεν άντίθεσιν προς τήν τροποποίησιν και δέν άπέσυρε ταύτην μεταγενετέρας. Τούτο όμως μόνον καθ' ό μέρος τά έν λόγω Πιστοποιητικά έχουν σχέσηιν προς θέματα άτινα καλύπτονται ύπό τής ειρημένης τροποποίησεως.

ιι) Συμβαλλόμενον Κράτος τό όποιον έχει άποδεχθῆ τροποποίησιν του Παραρτήματος ήτις έτέθη έν Ισχύϊ θά έπικτείνη τά προνόμια τής παρούσης Σύμβάσεως έν σχέσει προς τά Πιστοποιητικά άτινα έξεδόθησαν διά λογαριασμόν ενός πλοίου δικαιουμένου όπως φέρει τήν σημαίαν χώρας τό Κράτος τής όποιός, συμφωνίας προς τās διατάξεις τής ύποπαράγραφου (β)(νι)(2) του παρόντος 'Αρθρου, έγνωστοποίησεν εις τόν Γενικόν Γραμματέα του 'Οργανισμού ότι έξαιρεί έαυτόν από τής εφαρμογής τής τροποποίησεως.

(ε) 'Εκτός έν άλλως ρητώς όρίζεται, οιαδήποτε τροποποίησις εις τήν παρούσαν Σύμβασιν γενομένη συμφωνίως προς τό παρόν 'Αρθρον και σχετιζομένη προς τό κατασκευαστικόν μέρος του πλοίου, θά εφαρμόζεται μόνον έπι πλοίων ή τρώπις τών όποιων έτέθη κατά τήν ή μετά τήν ήμερομηνίαν θέσεως έν Ισχύϊ τής τροποποίησεως ή πλοίων άτινα κατά τήν ήμερομηνίαν ταύτην εύρίσκονται εις παρεμφερές προς τό άνωτέρω στάδιον κατασκευής.

(στ) Οιαδήποτε άνακοινωσις άποδοχής ή άντιθέσεως προς τροποίησιν ή γνωστοποίησις ένεργουμένη κατά εν τή ύποπαράγραφο (β)(νι)(2) του παρόντος 'Αρθρου όρισμένα, δέον όπως ύποβάλλεται γραπτώς εις τόν Γενικόν Γραμματέα του 'Οργανισμού, όστις θά πληροφορηθῆ άπαντα τά συμβαλλόμενα Κράτη περί τής τοιαύτης ύποβολής όμοι μετά τής ήμερομηνίας τής λήψεώς τής.

(ζ) 'Ο Γενικός Γραμματέας του 'Οργανισμού θά πληροφορηθῆ άπαντα τά συμβαλλόμενα Κράτη περί τής θέσεως έν Ισχύϊ οιασδήποτε τροποποίησεως συμφωνίως προς τό παρόν άρθρον όμοι μετά τής ήμερομηνίας καθ' ήν ή τοιαύτη τροποποίηση τίθεται έν Ισχύϊ.

ΑΡΘΡΟΝ IX

'Υπογραφή, Κύρωσις, 'Αποδοχή, Συμφωνία και Προσχώρησις

(α) 'Η παρούσα Σύμβασις θά παραμείνη άνοικτη προς ύπογραφήν εις τά Κεντρικά

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ**ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ι****ΓΕΝΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ****ΜΕΡΟΣ Α' — ΕΦΑΡΜΟΓΑΙ, ΟΡΙΣΜΟΙ Κ.Α.Π.****Κανονισμός 1***Έφαρμογή*

(α) Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται μόνον επί πλοίων εκτελούντων διεθνείς πλόας, εκτός εάν άλλως ρητώς προβλέπεται.

(β) Είς έκαστον κεφάλαιον καθορίζονται λεπτομερέστερον αι κατηγορίαι πλοίων έφ' ών εφαρμόζονται αι διατάξεις του, ώς και ή έκτασις τής εφαρμογής των

Κανονισμός 2*Ορισμοί*

Κατά τήν εφαρμογήν τών παρόντων κανονισμών, εκτός εάν άλλως ρητώς προβλέπεται:

(α) «Κανονισμοί» σημαίνει τούς Κανονισμούς τούς περιλαμβανομένους εις τό Παράρτημα τής παρούσης Σύμβασως.

(β) «Αρχή» σημαίνει τήν Κυβέρνησιν τής Χώρας τήν σημαίαν τής οποίας τό πλοίον δικαιοῦται νά φέρη.

(γ) «Έγκριμένος» σημαίνει έγκριμένος παρ' Αρχής τινος.

(δ) «Διεθνής πλοῦς» είναι ό πλοῦς από χώρας, εις ήν εφαρμόζεται ή παρούσα Σύμβασις, εις τινι λιμένα εκτός τής χώρας ταύτης ή και αντίστροφως.

(ε) Έπιβάτης θεωρείται πών πρόσωπον εκτός:

ι) του Πιλοίρχου και τών μελών του πληρώματος ή άλλων προσώπων χρησιμοποιομένων ή ασχολουμένων υπό οίανδήποτε ιδιότητα έν τή πλοίφ διά τās ανάγκας του πλοίου τούτου, και

ιι) τών κώτω του ενός έτους παιδίων.

(στ) Έπιβατηγόν πλοίον είναι τό πλοίον, όπερ μεταφέρει πλείονας τών δώδεκα έπιβατών.

(ζ) Φορτηγόν πλοίον είναι πών πλοίον μή έπιβατηγόν.

(η) Δεξαμενόπλοιον είναι φορτηγόν πλοίον, κατεσκευασμένον ή διεσκευασμένον διά τήν μεταφοράν εις χύμα ύγρων φορτίων εύφλέκτου φύσεως.

(θ) Άλιευτικόν πλοίον είναι τό πλοίον όπερ χρησιμοποιείται διά τήν άλιείαν ιχθύων, φαλαγγών, φωκών, θαλασσιών ίππων ή άλλων υπάρξεων του ζώϊκου βασίλειου

ΑΡΘΡΟΝ XII*Κατάθεσις και Άπογραφή*

(α) Η παρούσα Σύμβασις θά κατατεθή εις τόν Γενικόν Γραμματέα του Όργανισμοῦ όστις θά διαβιάση έπικυρωμένα αντίγραφα εις τά Κράτη άπασών τών Χωρών άτινες υπέγραψαν ταύτην ή προσεχώρησαν εις αυτήν.

(β) Ενώς ώς ή παρούσα Σύμβασις τεθή έν ισχύϊ, τό κείμενον αυτής θά διαβιβασθή υπό του Γενικοῦ Γραμματέως του Όργανισμοῦ εις τόν Γενικόν Γραμματέα τών Ηνωμένων Έθνών δι' ύπογραφήν και δημοσίευσιν, συμφώνως πρός τό Άρθρον 102 του Χάρτου τών Ηνωμένων Έθνών.

ΑΡΘΡΟΝ XIII*Γλώσσαί*

Η παρούσα Σύμβασις διευτυώθη εις άπλούν εις τās γλώσσας Κινεζικήν, Άγγλικήν, Γαλλικήν, Ρωσικήν και Ίσπανικήν έκαστον δε τών ώς άνω κειμένων θεωρείται έξ ίσου αυθεντικόν. Έπίσημοι μεταφράσεις εις τήν Άραβικήν, Γερμανικήν και Ίταλικήν γλώσσαν θά ετοιμασθούν και θά κατατεθούν όμοῦ μετά του ύπογεγραμμένου πρωτοτύπου.

ΕΙΣ ΠΙΣΤΩΣΙΝ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ οί ύπογεγραμμένοι, όντες έρμολίως έξουσιοδοτημένοι υπό τών αντίστοιχών Κυβερνήσεών των πρός τόν σκοπόν αυτόν, υπέγραψαν τήν παρούσαν Σύμβασιν.

EGENETO EN ΛΟΝΔΙΝΩ τήν πρώτην Νοεμβρίου χίλια έννεακόσια έβδομήκοντα τέσσαρα.

χαρακτηριστικῶν τούτων καὶ τὴν δυνατότητα νὰ περιληφθοῦν τὰ πλοία ταῦτα μεταξὺ τῶν ἐκτελούστων διεθνῆς πλόας. Ὅμως, ολονότι, ποτε τοιοῦτον πλοῖον δέν ὀφείλει συμμορφοῦναι πρὸς ἐκείνας τὰς ἀπαιτήσεις ἀσφαλείας αἰτινες κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς εἶναι ἐπαρκεῖς διὰ τὸν σκοπὸν τῶν ὁποίων προορίζεται νὰ ἐκπληρώσῃ καὶ εἶναι τοιαύτης φύσεως ὥστε νὰ ἐξασφαλίζουσι τὴν καθ' ὅλοκληρίαν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου καὶ πρὸς τοὺς τυγχάνοντες ἀποδέκται ὑπὸ τῶν Ἀρχῶν τῶν Χαρῶν τὰς ὁμοίας τὸ πλοῖον πρόκειται νὰ ἐπισκεφθῇ. Ἡ Ἀρχὴ ἦτις θὰ ἐπιτρέψῃ τοιαυτὴν ἐξαιρέσιν δέν ὀφείλει ἀναφέρει εἰς τὸν Ὁργανισμὸν στοιχεῖα κατ' ἄλλους ὁμοίους θὰ ἀφορῶν εἰς τὸ θέμα, πρὸς ἐνημέρωσιν ὑπὸ τοῦ Ὁργανισμοῦ τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν.

Κανονισμὸς 5

Ἰσοδύναμα

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

(β) Ἡ Ἀρχὴ ἦτις κατὰ τὰ ἀνωτέρω ἀποδέχεται ἐξάρτημα, ὕλικόν, ὄργανον ἢ συσκευὴν ἢ ἀνάλογον τύπον τούτων ἢ εἰδικὸν τρόπον διατάξεως, ὀφείλει νὰ γνωστοποιῇ εἰς τὸν Ὁργανισμὸν τὰ χαρακτηριστικὰ τούτων ὁμοῦ μετ' ἐκθέσεως ἐπὶ τῶν γενομένων δοκιμῶν καὶ ὁ Ὁργανισμὸς θὰ κοινοποιήσῃ ταῦτα εἰς τὰ ἄλλα συμβαλλόμενα Κράτη διὰ τὴν ἐνημέρωσιν τῶν Ὑπηρεσιῶν των.

ΜΕΡΟΣ Β' — ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ

Κανονισμὸς 6

Ἐπιθεωρήσεις καὶ Ἐξέταση

Ἡ ἐπιθεωρήσις καὶ ἡ ἐξέτασις τῶν πλοίων, εἰς ὅτι ἀφορᾷ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν παρόντων Κανονισμῶν καὶ ἡ χορήγησις ἀπαλλαγῶν θὰ ἐνεργῶνται παρὰ τῶν Ὁργανῶν τοῦ Κράτους, ἐν ᾧ τὸ πλοῖον εἶναι νηολογημένον, προβλεπόμενου ὅτι ἡ Κυβέρνησις ἐκείτης Χώρας δύναται νὰ ἐμπιστευθῇ τὴν ἐπιθεωρήσιν καὶ τὴν ἐξέτασιν εἴτε εἰς ἐντεταλμένους πρὸς τοῦτο Ἐπιθεωρητὰς εἴτε εἰς Ὁργανισμοὺς ἀνεγνωρισμένους παρ' αὐτῆς. Εἰς πᾶσας τὰς περιπτώσεις ἡ ἐνδιαφερομένη Κυβέρνησις ἐγγινῶται τὴν πληρότητα καὶ ἀρτιότητα τῆς ἐπιθεωρήσεως καὶ ἐξετάσεως.

Κανονισμὸς 7

Ἐπιθεωρήσεις Ἐπιβατηγῶν Πλοίων

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

- 1) Ἐπιθεωρήσις, προτοῦ τὸ πλοῖον τεθῇ ἐν ὑπηρεσίᾳ.

ἐν θαλάσσῃ.

(ι) Πυρηνόπλοιοι εἶναι τὸ πλοῖον ὅπερ εἶναι ἐφωδιασμένον μετ' ἐγκατάστασιν πυρηνικῆς ἐνεργείας.

(αα) «Νέον πλοῖον» σημαίνει πλοῖον τοῦ ὁποίου ἡ τροπὴ ἐτέθη κατὰ ἡμερομηνίαν θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς παρούσης Συμβάσεως ἢ πλοῖον τὸ ὁποῖον κατὰ τὴν ἡμερομηνίαν ταύτην εὑρίσκειται εἰς παρεμφερές πρὸς τὸ ἀνωτέρω στάδιον κατασκευῆς.

(ββ) «Ἐπίσκοπος πλοῖον» σημαίνει πᾶν πλοῖον τὸ ὁποῖον δέν εἶναι νέον.

(γγ) Τὸ μίλιον λαμβάνεται ἴσον πρὸς 1852 μέτρα ἢ 6080 πόδας.

Κανονισμὸς 3

Ἐξαιρέσεις

(α) Ἐάν ἄλλως ρητῶς δέν προβλέπεται, οἱ παρόντες Κανονισμοὶ δέν ἐφαρμόζονται ἐπὶ:

- 1) τῶν πολεμικῶν πλοίων καὶ ὀπλιτογαγῶν.
- 2) τῶν φορτηγῶν κατὰ τῶν 500 κ.ο.χ.
- 3) τῶν ἀνευ μηχανικῆς πρόωσεως πλοίων.
- 4) τῶν ξυλινῶν πλοίων πρωτογόνου κατασκευῆς.
- 5) τῶν πλοίων νηαγαγίας, μὴ χρησιμοποιουμένων δι' ἐμπορικὰς μεταφορὰς.
- 6) τῶν Ἀλιευτικῶν πλοίων.

(β) Ἐξαιρουμένων τῶν διατάξεων τῶν προβλεπομένων εἰς τὸ Κεφάλαιον V, οὐδὲν τῶν ἀναφερομένων εἰς τοὺς παρόντας Κανονισμοὺς θὰ ἐφαρμόζεται εἰς τὰ πλοία τὰ ἀποκλειστικῶς ναυσιπλοῦντα ἐντὸς τῶν Μεγάλων Λιμνῶν τῆς Βορείου Ἀμερικῆς καὶ τοῦ ποταμοῦ τοῦ Ἁγίου Λαυρεντίου, ἐντὸς ὁρίων, ὀριζομένων ἀνατολικῶς ὑπὸ εὐθείας γραμμῆς χαρασσομένης ἐκ τοῦ Ἀκρωτηρίου des Rosiers μέχρι τοῦ δυτικοῦ ἄκρου (West Point) τῆς νήσου Anticosti Island καὶ εἰς τὴν βορειαν πλευρὰν τῆς νήσου Anticosti διὰ τοῦ ὅσου μεσημβρινῶν.

Κανονισμὸς 4

Ἐξαιρέσεις

(α) Ἐάν λόγῳ ἐξαιρητικῶν κριστάσεων, πλοῖον μὴ ἐκτελοῦν κανονικῶς διεθνῆς πλόας, διατεθῆ ὁπως ἐκτελεσθῇ μεμονωμένον διεθνῆς ταξίδιον δύναται νὰ ἀπαλλαγῇ ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς διατάξεων τῶν παρόντων Κανονισμῶν, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι συμμορφῶνται πρὸς τὰς διατάξεις Ἀσφαλείας, αἰτινες, κατὰ τὴν γνώμην τῆς Ἀρχῆς, ἐνδείκνυνται διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ταξιδίου τούτου.

(β) Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐξαιρέσει ολονότι ποτε πλοῖον τὸ ὁποῖον περιλαμβάνει εἰς τὴν κατασκευὴν του χαρακτηριστικὰ καινοφανοῦς πλοῖου ἀπὸ ολονότι ποτε τῶν διατάξεων τῶν Κεφαλαίων II—1, II—2, III καὶ IV τῶν παρόντων Κανονισμῶν ἢ ἐφαρμογῇ τῶν ὁποίων εἶναι δυνατόν νὰ παρεμποδισθῇ σοβαρῶς τὴν ἔρευναν διὰ τὴν ἐξέλιξιν τῶν

έπισκευα ή αντικαταστάσεις. Η επιθεώρηση δέον να είναι τοιαύτη ώστε να εξασφαλίζεται ότι αι απαραίτητοι επισκευαί ή αντικαταστάσεις εξετέλεσθησαν Ικανοποιητικώς, ότι το ύλικόν και η εκτέλεσις τής εργασίας τών τοιούτων επισκευών είναι από πάσης άπόψεως Ικανοποιητική και ότι τώ πλοίου συμμορφούται από πάσης άπόψεως προς τās διατάξεις τής παρούσης Συμβάσεως και τών εν Ισχύϊ Διεθνών Κανονισμών πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν θαλάσῃ και τόν εἰς εφαρμογὴν ταύτην Νόμον, Διαταγμάτων, Διαταγών και Κανονισμῶν τών ἐκδομένων ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(γ) 1) Οἱ νόμοι, τὰ Διατάγματα, αι Διαταγαί και οι Κανονισμοί, περί ὧν ἡ παράγραφος (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, δέον νά εξασφαλίζωσιν ότι από πάσης άπόψεως ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσῃ, τὸ πλοῖον θά εἶναι κατάλληλον διὰ τὴν ὑπηρεσίαν δι' ἣν προορίζεται.

2) Οἱ Νόμοι, τὰ Διατάγματα, αι Διαταγαί και οι Κανονισμοί οὗτοι δέον νά καθορίζουν μεταξὺ ἄλλων, τούς τηρητέους κανόνες κατά τās ἀρχικὰς και μεταγενεστέρως ὑδραυλικὰς δοκιμὰς ἢ ἄλλας ἐναλλακτικὰς ἀποδεκτὰς δοκιμὰς εἰς ἄς θά ὑποβάλλωνται οἱ κύριοι και οἱ βοηθητικοὶ λέβητες, αι συνδέσεις, οι ἀμπαγωγὸι σωλῆνες, οι συλλέκται ὑψηλῆς πίεσεως και αι δέξαμενα καυσίμου τών μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως και θά περιλαμβάνουν τόν ἀκολουθητέον τρόπον ἐκτελέσεως τών δοκιμῶν και τὸ χρονικόν διάστημα μεταξὺ δύο διαδοχικῶν δοκιμῶν.

Κανονισμός 8

Ἐπιθεωρήσεις Σωστικῶν Μέσων και ἄλλων ἐφοδίων Ἐπιπλοῦ τῶν Φορητῶν Πλοίων

Τά σωστικά μέσα, ἔξαρσει τῆς ραδιοηλεκτρικῆς ἐγκαταστάσεως ἐπὶ τῶν μετὰ κινήτρος σωσίβιων λέμβων ἢ τῆς φορητῆς ραδιοηλεκτρικῆς συσκευῆς τῶν σωστικῶν μέσων, ἠχοβολιστικῆς συσκευῆς, γυροσκοπικῆς πυξίδος και τῶν μέσων σβέσεως πυρκαϊῶν τῶν φορητῶν πλοίων ἐφ' ὧν ἐφαρμόζονται τὰ Κεφάλαια II-1, II-2, III και V, δέον νά ὑποβάλλωνται εἰς ἀρχικὰς και μεταγενεστέρως ἐπιθεωρήσεις, καθώς προβλέπεται διὰ τὰ ἐπιβατηγά πλοία εἰς τὸν Κανονισμόν 7 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, με ἀντικατάστασιν τῶν δώδεκα μηνῶν διὰ 24 εἰς τὸ ἑδάφιον (αἱ(1)) τοῦ Κανονισμοῦ τούτου. Τὰ σχέδια ἔλεγχου πυρκαϊῶν εἰς τὰ νέα πλοία και αι κλιμακες τῶν πλοηγῶν, οι μηχανικοὶ ἀνελευστῆρες πλοηγῶν, τὰ πλοικὰ φῶτα, τὰ σχήματα και τὰ μέσα ἐκπομπῆς ἡχητικῶν σημάτων τὰ φερόμενα ἐπὶ τῶν νέων και τῶν παρχόντων πλοίων, θά περιλαμβάνωνται εἰς τās ἐπιθεωρήσεις, πρὸς τόν σκοπόν νά εξασφαλισθῇ ότι ταῦτα ἀνταποκρίνονται πλήρως πρὸς τās ἀπαιτήσεις τῆς παρούσης Συμβάσεως και ὅπου οὗτοι ἐφαρμόζονται, πρὸς τούς ἐν Ισχύϊ Διεθνῆς Κανονισμοῦ πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν θαλάσῃ.

Κανονισμός 9

Ἐπιθεωρήσεις τῶν Ραδιοηλεκτρικῶν Ἐγκαταστάσεων και Ἐγκαταστάσεων Radar τῶν Φορητῶν Πλοίων

Αἱ ραδιοηλεκτρικαὶ ἐγκαταστάσεις και αι ἐγκαταστάσεις Radar τῶν φορητῶν πλοίων δι' ἄς ἐφαρμόζονται τὰ Κεφάλαια IV και V, καθώς και πᾶσα ραδιοηλεκτρικὴ ἐγκατάστασις πῶν μετὰ κινήτρος σωσίβιων λέμβων ἢ αι φορηταὶ ραδιοηλεκτρικαὶ συσκευαὶ τῶν σωστικῶν μέσων ἔπιν φέρονται συμφῶνως πρὸς τās ἀπαιτήσεις τοῦ Κεφαλαίου III, δέον νά ὑποβάλλωνται εἰς ἀρχικὰς και μεταγενεστέρως ἐπιθεωρήσεις, ὡς προβλέπεται διὰ τὰ ἐπιβατηγά πλοία ἐν τῷ Κανονισμῷ 7 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

ii) Περιοδικὴ Ἐπιθεώρησις ἐνά δώδεκα μηνῶν.

iii) Συμπληρωματικαὶ Ἐπιθεωρήσεις, ὁσάκις παρίσταται ἀνάγκη.

(β) Αἱ ἀνωτέρω Ἐπιθεωρήσεις δέον νά ἐκτελῶνται ὡς ἀκολουθοῦσι:

i) Ἡ ἐπιθεώρησις, πρὸ τοῦ τῶ πλοῖον τεθῆ ἐν ἰσημερίᾳ, δέον νά περιλαμβάνῃ πλήρη ἐπιθεώρησιν τοῦ σκάφους, τῶν μηχανῶν και τοῦ ἔξαρτισμοῦ, περιλαμβανομένων τῶν ἔξωτερικῶν τῆς γάστρας, καθώς και τοῦ ἐσωτερικοῦ και ἔξωτερικοῦ τῶν λεβήτων. Ἡ ἐπιθεώρησις δέον νά εἶναι τοιαύτη ὡστε νά εξασφαλίξῃ ότι αι διατάξεις, τὸ ποῖόν τοῦ ὕλικου και αι διαστάσεις τοῦ ὕλικου τοῦ σκάφους, οι λέβητες και τὰ λοιπὰ σκευῆ πίεσεως και τὰ ἔξαρτήματα αὐτῶν, αι κύρια μηχαναὶ και τὰ βοηθητικὰ μηχανήματα, αι ἠλεκτρικαὶ ἐγκαταστάσεις, αι ραδιοηλεκτρικαὶ ἐγκαταστάσεις τῶν μετὰ κινήτρος σωσίβιων λέμβων, αι φορηταὶ ραδιοηλεκτρικαὶ συσκευαὶ τῶν σωσίβιων μέσων, τὰ σωστικά μέσα, τὰ μέσα προστασίας, ἐντοπισμοῦ και σβέσεως πυρκαϊῶν, ἢ ἠχοβολιστικὴ συσκευή, ἢ γυροσκοπικὴ πυξίς, αι κλιμακῆς πλοηγῶν, οι μηχανικοὶ ἀνελευστῆρες πλοηγῶν και τὰ λοιπὰ ἐφοδία, ἀνταποκρίνονται πλήρως πρὸς τās ἀπαιτήσεις τῆς παρούσης Συμβάσεως, ὡς και τῶν Νόμων, Διαταγμάτων, Διαταγῶν και Κανονισμῶν τῶν ἐκδομένων ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς εἰς ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως ἀναλόγως τῆς κατηγορίας εἰς τὴν ὅποιαν τὸ πλοῖον τοῦτο ὑπάγεται. Ἡ ἐπιθεώρησις θά εἶναι ἐπίσης τοιαύτη ὡστε νά εξασφαλισθῇ ότι ηι κατάστασις πάντων τῶν μερῶν τοῦ πλοίου και τοῦ ἔξαρτισμοῦ αὐτοῦ εἶναι καθ' ὅλα Ικανοποιητικὴ και ότι τὸ πλοῖον εἶναι ἐφωτισμένον διὰ πλοικῶν φῶτων, σχημάτων, μέσων ἐκπομπῆς ἡχητικῶν σημάτων και σημάτων κινδύνου καθώς προβλέπεται ὑπὸ τῆς παρούσης Συμβάσεως και ὑπὸ τῶν ἐν Ισχύϊ Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν θαλάσῃ.

ii) Ἡ περιοδικὴ ἐπιθεώρησις δέον νά περιλαμβάνῃ ἐπιθεώρησιν τοῦ σκάφους, τῶν λεβήτων και λοιπῶν σκευῶν πίεσεως, τῶν μηχανημάτων και τοῦ ἔξαρτισμοῦ, συμπεριλαμβανομένου και τοῦ ἔξωτερικοῦ τῆς γάστρας τοῦ πλοίου. Ἡ ἐπιθεώρησις θά εἶναι τοιαύτη ὡστε νά εξασφαλίξῃ ότι τὸ πλοῖον ἀπὸ πάσης άπόψεως σκάφους, λεβήτων και λοιπῶν σκευῶν πίεσεως και τῶν ἔξαρτημάτων αὐτῶν, κυρίων μηχανῶν και βοηθητικῶν μηχανημάτων, ἠλεκτρικῶν ἐγκαταστάσεων, ραδιοηλεκτρικῶν ἐγκαταστάσεων και ραδιοηλεκτρικῶν ἐγκαταστάσεων τῶν μετὰ κινήτρος σωσίβιων λέμβων τῶν φορητῶν ραδιοηλεκτρικῶν συσκευῶν σωστικῶν μέσων, τῶν σωστικῶν μέσων, τῶν μέσων ἐντοπισμοῦ και σβέσεως πυρκαϊῶν, τῶν μέσων προστασίας πυρκαϊῶν, τοῦ radar, τῆς ἠχοβολιστικῆς συσκευῆς, τῆς γυροσκοπικῆς πυξίδος, τῶν κλιμακῶν πλοηγῶν, τῶν μηχανικῶν ἀνελευστῆρων πλοηγῶν, και λοιπῶν ἐφοδίων, εὔρισκεται ἐν Ικανοποιητικῇ κατάστασιν και εἶναι κατάλληλον διὰ τὴν ὑπηρεσίαν δι' ἣν προορίζεται, και ότι συμμορφούται πρὸς τās διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως ὡς και τῶν Νόμων, Διαταγμάτων, Διαταγῶν και Κανονισμῶν τῶν ἐκδομένων ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς παρούσης Συμβάσεως. Τὰ πλοικὰ φῶτα, τὰ σχήματα και τὰ μέσα ἐκπομπῆς ἡχητικῶν σημάτων και σημάτων κινδύνου τῶν φερόμενων ἐπὶ τοῦ πλοίου, θά ὑποκείνται ἐπίσης εἰς τὴν ἀνωτέρω ἀναφερομένην ἐπιθεώρησιν ἵνα εξασφαλισθῇ ότι ἀνταποκρίνονται πρὸς τās ἀπαιτήσεις τῆς παρούσης Συμβάσεως και τῶν ἐν Ισχύϊ Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν θαλάσῃ.

iii) Ἐπιθεωρήσεις γενικῆς ἢ μερικῆς, ἀναλόγως τῶν περιστασεων, δέον νά ἐνεργῆται εἰς πᾶσαν περίπτωσιν ἀτυχήματος ἢ ἀνακαλύψεως ἐλαττώματος ἐπιπέδου τῆς ἀσφάλειας τοῦ πλοίου ἢ τὴν ἀποδοτικότητα τῆς πληρότητας τῶν σωστικῶν αὐτοῦ μέσων ἢ ἄλλων ἐφοδίων ἢ ὁσάκις ἐκτελοῦνται σοβαραὶ

γόν πλοίων όπερ φέρει ραδιοτηλεφωνικήν έγκατάστασιν ήτις πληροί τας άπαιτήσεις του Κεφαλαίου IV και πάσαν άλλην σχετικήν άπαιτησιν των παρόντων Κανονισμών.

νι) Όταν χορηγήται εξερίσεις εις πλοίων δυνάμει και συμφώνως προς τας άπαιτήσεις των παρόντων Κανονισμών, θα εκδίδεται πιστοποιητικών καλούμενων Πιστοποιητικών Απαλλαγής, έτι πλέον των πιστοποιητικών των καθορισόμενων εις την παρούσαν παράγραφον.

νι) Πιστοποιητικά Ασφαλείας Επιβατηγού Πλοίου, Πιστοποιητικά Ασφαλείας Κατασκευής Φορτηγού Πλοίου, Πιστοποιητικά Ασφαλείας Εξαρτισμού Φορτηγού Πλοίου, Πιστοποιητικά Ασφαλείας Ραδιοηλεκτροφίας Φορτηγού Πλοίου, Πιστοποιητικά Ασφαλείας Ραδιοηλεκτρονικής Φορτηγού Πλοίου, Πιστοποιητικά Απαλλαγής θα εκδίδωνται είτε υπό της Αρχής είτε υπό προσωπού ή Οργανισμού δρόντως ύπ' αυτής εξουσιοδοτημένων. Είς πάσαν περίπτωση ή Αρχή αυτή αναλαμβάνει πάσαν ευθύνην διά τό Πιστοποιητικών.

(β) Ανεξαρτήτως πάσης άλλης διατάξεως της παρούσης Συμβάσεως, πάν πιστοποιητικών εκδοθέν δυνάμει και συμφώνως προς τας διατάξεις της Διεθνούς Συμβάσεως Ασφαλείας της Ανθρωπίνης Ζωής εν Θαλάσση του 1960, όπερ εύρισκεται εν Ισχύϊ καθ' όν χρόνον άρχεται ή Ισχύς της παρούσης Συμβάσεως, διά την Αρχήν ήτις τό εξέδωσε, θα παραμείνη εν Ισχύϊ μέχρι λήξεως του κατά τούς όρους του Κανονισμού 14 του Κεφαλαίου I της Συμβάσεως ταύτης.

(γ) Συμβαλλόμενον Κράτος δέν θα εκδίδη Πιστοποιητικά δυνάμει και συμφώνως προς τας άπαιτήσεις της Διεθνούς Συμβάσεως Ασφαλείας της Ανθρωπίνης Ζωής εν Θαλάσση του 1960, του 1948 ή του 1929, μετά την ήμερομηνίαν κατά την όποιαν ή άποδοχή της παρούσης Συμβάσεως υπό του έν λόγω Κράτους έτέθη εν Ισχύϊ.

Κανονισμός 13

Έκδοσις Πιστοποιητικού παρ' άλλης Κυβερνήσεως

Συμβαλλόμενον Κράτος, δύναται, αίτήσει της Αρχής, να διατάξη την επιθεώρησην πλοίου τινός και εάν πεισθή ότι πληρούνται αι άπαιτήσεις των παρόντων Κανονισμών, να προβή εις την έκδοσιν πιστοποιητικών διά τό πλοίον τούτο, συμφώνως προς τούς παρόντας Κανονισμούς. Πάν πιστοποιητικών εκδιδόμενον κατά τά άνωτέρω δέον ν' άναφέρει ότι εξέδόθη τη αίτήσει της Κυβερνήσεως του Κράτους, εις ό τό πλοίον είναι νηολογημένον ή θα νηολογηθή. Τό πιστοποιητικόν τούτο θα έχη την αυτήν Ισχύϊν και άναγνώρισιν ήν και πιστοποιητικόν εκδιδόμενον κατά τον Κανονισμόν 12 του παρόντος Κεφαλαίου.

Κανονισμός 14

Διάρκεια Ισχύος Πιστοποιητικών

(α) Τά πιστοποιητικά, έκτός των Πιστοποιητικών Ασφαλείας Κατασκευής Φορτηγού Πλοίου, των Πιστοποιητικών Ασφαλείας Εξαρτισμού Φορτηγού Πλοίου και των Πιστοποιητικών Απαλλαγής, θα εκδίδωνται διά χρονικήν περίοδον όχι μείζονα των 12 μηνών. Πιστοποιητικά Ασφαλείας Εξαρτισμού Φορτηγού πλοίου θα εκδίδωνται διά χρονικήν περίοδον όχι μείζονα των 24 μηνών. Τά Πιστοποιητικά Απαλλαγής δέν θα Ισχύουσι διά χρονικήν περίοδον μείζονα της χρονικής περιόδου των Πιστοποιητικών εις τα όποια άναφέρονται.

(β) Εάν μία επιθεώρησις λάβη χώραν έντός δύο μηνών πρό της λήξεως της χρονικής περιόδου διά την όποιαν εξέδόθη άρχικώς Πιστοποιητικόν Ασφαλείας Ρα-

Κανονισμός 10

Επιθεωρήσις Σκάφους, Μηχανής και Εξαρτισμού Φορτηγών Πλοίων

Τό σκάφος, αι μηχαναί και ό εξαρτισμός (έκτός των μερών εκείνων διά τά όποια έχουσι έκδοθή Πιστοποιητικά Ασφαλείας Εξαρτισμού φορτηγών Πλοίων, Πιστοποιητικά Ασφαλείας Ραδιοηλεκτροφίας ή Πιστοποιητικά Ασφαλείας Ραδιοηλεκτρονικής) ενός φορτηγού πλοίου, θα επιθεωρούνται μετά την συμπλήρωσιν της κατασκευής αυτών και κατόπιν κατά τοιοτόν τρόπον και κατά χρονικά διαστήματα ός ή Αρχή ήθελε κρίνει άναγκαίον. Ινα εξασφαλισθή ότι ή κατάστασις αυτών είναι από πάσης άπόψεως Ικανοποιητική. Η επιθεώρησις θα είναι τοιαύτη όστε να εξασφαλίεται ότι ή διάταξις, τό όλικόν και αι διαστάσεις του όλικού της κατασκευής, οί λέβητες και τά λοιπά σκευή πίσεως και τά εξαρτήματα αυτών, αι κύριαι μηχαναί και τά βοηθητικά λοιπά μηχανήματα, αι ηλεκτρικαί έγκαταστάσεις και λοιπά έφόδια είναι από πάσης άπόψεως Ικανοποιητικά διά την ύπηρεσίαν δι' ήν τό πλοίον προορίζεται.

Κανονισμός 11

Τήρησις των Όρων κατόπιν της Επιθεωρήσεως

Μετά την συμπλήρωσιν μιās επιθεωρήσεως κατά τον Κανονισμόν 7, 8, 9 ή 10 του παρόντος Κεφαλαίου, ούδεμία μεταβολή επιτρέπεται εις τας διατάξεις κατασκευής του σκάφους, των μηχανών, του εξοπλισμού κ.λπ. των όποιων εγένετο επιθεωρησις, άνευ έγκρίσεως της Αρχής.

Κανονισμός 12

Έκδοσις Πιστοποιητικών

(α) ι) Πιστοποιητικόν καλούμενον Πιστοποιητικόν Ασφαλείας Επιβατηγού Πλοίου, θα εκδίδεται κατόπιν εξέτασεως και επιθεωρήσεως, διά πών επιβατηγόν πλοίων όπερ πληροί τας άπαιτήσεις των Κεφαλαίων II-1, II-2, III και IV και τας λοιπάς σχετικές άπαιτήσεις των παρόντων Κανονισμών.

ii) Πιστοποιητικόν καλούμενον Πιστοποιητικόν Ασφαλείας Κατασκευής Φορτηγού Πλοίου, θα εκδίδεται κατόπιν επιθεωρήσεως, διά πών φορτηγόν πλοίων όπερ πληροί τας άπαιτήσεις επιθεωρήσεως τας καθοριζόμενας διά του Κανονισμού 10 του παρόντος Κεφαλαίου και τό όποίον πληροί τας εφαρμοστέας άπαιτήσεις του Κεφαλαίου II-1 και II-2 εξαιρέσει των σχετικών προς τά σχέδια ελέγχου και σβέσεως πυρκαϊάς.

iii) Πιστοποιητικόν καλούμενον Πιστοποιητικόν Ασφαλείας Εξαρτισμού Φορτηγού πλοίου, θα εκδίδεται κατόπιν επιθεωρήσεως, διά πών φορτηγόν πλοίων τό όποίον πληροί τας σχετικές άπαιτήσεις των Κεφαλαίων II-1, II-2 και III και πάσαν άλλην σχετικήν άπαιτησιν των παρόντων Κανονισμών.

v) Πιστοποιητικόν καλούμενον Πιστοποιητικόν Ασφαλείας Ραδιοηλεκτροφίας Φορτηγού πλοίου, θα εκδίδεται κατόπιν επιθεωρήσεως διά πών φορτηγόν πλοίων, όπερ φέρει ραδιοηλεκτρονικάς έγκαταστάσεις αίτινες πληρούν τας άπαιτήσεις του Κεφαλαίου IV και πάσαν άλλην σχετικήν άπαιτησιν των παρόντων Κανονισμών.

v) Πιστοποιητικόν καλούμενον Πιστοποιητικόν Ασφαλείας Ραδιοηλεκτρονικής Φορτηγού πλοίου, θα εκδίδεται κατόπιν επιθεωρήσεως, διά πών φορτηγών πλοίων, όπερ φέρει ραδιοηλεκτρονικάς έγκαταστάσεις αίτινες πληρούν τας άπαιτήσεις του Κεφαλαίου IV και πάσαν άλλην σχετικήν άπαιτησιν των παρόντων Κανονισμών.

Κανονισμός 18*Παράρτημα Πιστοποιητικό*

(α) Εάν κατά την εκτέλεση ταξιδίου τινός, πλοίων τη φέρη άριθμόν προσώπων μικρότερον του μεγίστου επιτρεπομένου άριθμού υπό του Πιστοποιητικού. Ασφαλείας. Επιβατηγού πλοίου, και ως εκ τούτου, κατά τας διατάξεις των παρόντων Κανονισμών, τό πλοϊον δύναται νά φέρη μικρότερον άριθμόν ασφαρίων λέμβων και λοιπών σωστικών μέσων, από τό άναγραφόμενον εις Πιστοποιητικόν, ή Κυβέρνησις, τό πρόσωπον ή ό Όργανισμός περί ών ό Κανονισμοί 12 και 13 του παρόντος Κεφαλαίου, δύνανται νά εκδίδωσι περί τούτου τροποποιητικόν παράρτημα του Πιστοποιητικού.

(β) Τό παράρτημα τούτου δέον νά άναφέρη ότι υπό τας ύφισταμένες συνθήκας δέν ύφίσταται παράβασις των διατάξεων των παρόντων Κανονισμών. Τούτο έπισυνάπτεται εις τό Πιστοποιητικόν και ύποκαθιστά τούτο εις ό,τι άφορῃ τά σωστικά μέσα, ίσχυει δέ μόνον διά τό συγκεκριμένον ταξίδιον διά τό όποϊον έξεδόθη.

Κανονισμός 19*Έλεγχος*

Πάν πλοϊον εφοδιασμένον διά Πιστοποιητικό εκδοθέντος συμφώνως προς τόσ άριθμους 12 ή τόν Κανονισμόν 13 του παρόντος Κεφαλαίου, ύπόκειται εις έλεγχον εις τους λιμένας των λοιπών συμβαλλομένων Κρατών υπό έξουσιοδοτημένων προς τόστο υπαλλήλων των Κρατών τούτων, περιοριζόμενον εις την εξακρίβωσιν ύπάρξεως έπι του πλοίου Πιστοποιητικού εν ίσχύϊ. Τό Πιστοποιητικόν τούτο δέον νά άναγνωρίζεται, έκτός εάν ύπάρχουσι φανερά ένδειξεις πείθουσαι ότι ή κατάσταση του Πιστοποιητικού τούτου. Έν τῃ περιπτώσει ταύτη, ό ένεργών τόν έλεγχον υπάλληλος όφείλει νά λάβη τά άναγκαία μέτρα, ώστε νά παρεμποδισθῃ ό άπόπλους του πλοίου μέχρις ότου τούτο καταστή ίκανόν νά εκτελεσθῃ πλοῦν άνευ κινδύνου διά τους επιβάτας ή τό πλήρωμα. Έάν κατά τήν ένεργειαν του έλέγχου τούτου γεννηθῃ ζήτημα ολασδήποτε παρεμβάσεως, ό ένεργών τόν έλεγχον υπάλληλος ύποχρεοῦται νά ειδοποιή τό ταχύτερον έγγραφώς, τό Πρόξενον του Κράτους, εις ό τό πλοϊον είναι νηολογημένον, περί όλων των συνθηκών, ύφ' ός ή τωιαύτη παρέμβασις κατέστη άναγκαία και επί πλέον νά άναφέρη τά περιστατικά εις τόν Όργανισμόν.

Κανονισμός 20*Προνόμια*

Τά εκ τῆς Συμβάσεως προνόμια δέν δύνανται νά είναι άπαιτητά υπέρ πλοίου τινός, έκτος εάν τούτο κέκτηται κανονικά και έγκυρα Πιστοποιητικά.

ΜΕΡΟΣ Γ — ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ**Κανονισμός 21***Άτυχήματα*

(α) Έκαστη Αρχή άναλαμβάνει τήν ύποχρέωσιν νά επιλαμβάνεται άνακρισιών έπι παντός σοβαρού ναυτικού ατυχήματος, έπισυμβαίνοντος εις πλοϊον αútῆς, όπερ ύπόκειται εις τας διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως, όταν αútῃ κρίνη ότι αι άνακρισεις αúται δύνανται νά συμβάλλωσι εις τόν καθορισμόν των μεταβολών εκείνων αútῶν.

διοηλεγραφίας Φορηγού πλοίου ή Πιστοποιητικόν Ασφαλείας Ραδιοηλεφωνίας Φορηγού πλοίου, εκδοθέν διά Φορηγόν Πλοϊον όλικῆς χωρητικότητος 300 κόρων και άνω άλλα μικροτέρως των 500 κόρων, τό Πιστοποιητικόν τούτο δύναται νά άκυρωθῃ και νά εκδοθῇ νέον Πιστοποιητικόν του όποϊου ή ίσχύς θά λήγη 12 μήνας μετά τό τέλος τῆς περιόδου ταύτης.

(γ) Εάν πλοϊον τι κατά τήν λήξιν τῆς ίσχύος του Πιστοποιητικού του δέν ύφίσταται εις λιμένα του Κράτους εις ό είναι νηολογημένον, δύναται ή ίσχύς του Πιστοποιητικού νά παραταθῃ υπό τῆς Αρχῆς, άλλα τωιαύτη παράτασις θά χορηγηται μόνον προς τόν σκοπόν όπως επιτρέψη εις τό πλοϊον νά συμπληρώσῃ τόν πλοῦν επιστροφῆς εις τό Κράτος, εις ό είναι νηολογημένον ή πρόκειται νά επισεωρηθῇ και τούτο μόνον εις ός περιπτώσεις κρίνεται πρέπει και λογικόν νά χορηγηθῇ ή παράτασις αúτη.

(δ) Οδδενός Πιστοποιητικού ή ίσχύς δύναται νά παραταθῇ πέραν των πέντε μηνών, τό δέ πλοϊον εις τό όποϊον έχορηγηθῇ τωιαύτη παράτασις, έπιστρέφον εις τό Κράτος εις ό είναι νηολογημένον ή εις τόν λιμένα εις τόν όποϊον πρόκειται νά επισεωρηθῇ, δέν δύναται δύναται τῆς παρατάσεως ταύτης νά άποπλεύσῃ εκ νέου εκ του λιμένου τούτου ή εκ τῆς χώρας του πριν ή εφοδιασθῇ διά νέου Πιστοποιητικού.

(ε) Πιστοποιητικόν μή παρατεθέν κατά τας άνωτέρω διατάξεις του παρόντος Κανονισμού δύναται νά παραταθῃ υπό τῆς Αρχῆς χωριστικώς μέχρις ενός μηνός από τῆς ήμερομηνίας τῆς λήξεως τῆς άναγραφόμενης εν τῷ Πιστοποιητικῷ.

Κανονισμός 15*Τύπος Πιστοποιητικῶν*

(α) Πάντα τά Πιστοποιητικά δέον νά είναι συντεταγμένα εις τήν έπίσημον γλώσσαν ή γλώσσας του Κράτους υπό του όποϊου εκδίδονται.

(β) Ό τύπος των Πιστοποιητικῶν δέον νά είναι σύμφωνος προς τά εν τῷ Προσαρτήματι των παρόντων Κανονισμών παρατιθέμενα ύποδείγματα. Η διάταξις του έντύπου μέρους των εκδιδόμενων Πιστοποιητικῶν ή των κεκυρωμένων αντίγραφων τούτων δέον νά είναι άκριβδῶς όμοία προς τήν των προτύπων Πιστοποιητικῶν, αι δέ καταχωρούμεναι ένδειξεις τόσον εις τά εκδιδόμενα Πιστοποιητικά, όσον και εις τά κεκυρωμένα αντίγραφα τούτων, δέον νά άναγράφωνται διά λατινικῶν χαρακτήρων και άραβικῶν άριθμῶν.

Κανονισμός 16*Άνάφτης Πιστοποιητικῶν*

Πάντα τά Πιστοποιητικά ή ί κεκυρωμένα αντίγραφα τούτων τά εκδιδόμενα κατά τους παρόντας Κανονισμούς δέον νά άναρτώνται εν τῷ πλοίφ εις έμφανῆ και προσιτήν θέσιν.

Κανονισμός 17*Παραδογή Πιστοποιητικῶν*

Πιστοποιητικά εκδιδόμενα υπό τινος των συμβαλλομένων Κρατών θά άναγνωρίζονται υπό των λοιπών συμβαλλομένων Κρατών διά πᾶν ό,τι άφορᾷ τήν παρούσαν Συμβάσιν. Ταύτα δέον νά θεωροῦνται υπό των λοιπών συμβαλλομένων Κρατών ότι έχουσι τήν αúτην ίσχύον, ήν και τά Πιστοποιητικά τά εκδιδόμενα παρ' αúτων.

νες θά ήτο επιθυμητόν νά επενεχθούν εις τούς παρόντας Κανονισμούς.

(β) Έκαστον συμβαλλόμενον Κράτος αναλαμβάνει την υποχρέωσιν νά μεταβιβάζη εις τόν 'Οργανισμόν πάσαν κατάλληλον πληροφορίαν σχετικήν προς τά συμπεράσματα τών ανακρίσεων τούτων. Ουδέμια έκθεσις ή σύστασις τού 'Οργανισμού βασισομένη εις τάς πληροφορίες ταύτας, θά αποκαλύπτη τήν ταυτότητα ή τήν 'Εθνικότητα τών περιών πρόκειται πλοίων, ούδέ θά καταλογίζη ή θά επιρρίπτη καθ' οιονδήποτε τρόπον τήν ευθύνην τού άτυχήματος εις πλοϊον ή πρόσωπόν τι.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙ — 1

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ — ΥΠΟΔΙΑΙΡΕΣΙΣ ΚΑΙ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ, ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΑΙ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΜΕΡΟΣ Α' — ΓΕΝΙΚΑ

Κανονισμός 1

'Εφαρμογή

- (α) (ι) Τό παρόν Κεφάλαιον εφαρμόζεται επί καινούργιων πλοίων εκτός εάν άλλως ρητώς ορίζεται
- ιι) 'Υπάρχοντα επιβατηγά πλοία και φορτηγά πλοία δέον όπως συμμορφούνται προς τά ακόλουθα:
- (1) διά πλοία τών οποίων ή τρόπις έτέθη κατά ή μετά τήν ημερομηνίαν θέσεως εν ισχύϊ τής Διεθνούς Συμβάσεως περι 'Ασφαλείας τής 'Ανθρωπίνης Ζωής εν Θαλάσση 1960 ή κατά τήν ημερομηνίαν ταύτην ευρίσκοντο εις παρεμφερές προς τό άνωτέρω στάδιον κατασκευής, ή 'Αρχή θά εξασφαλίζη ότι αι απαιτήσεις αι εφαρμοζόμεναι συμφώνως προς τάς διατάξεις τού Κεφαλαίου ΙΙ τής Συμβάσεως έκρίνης διά τά νέα πλοία πληροῦνται καθώς αυτά καθορίζονται εις έκείνο τό Κεφάλαιον.
 - (2) διά πλοία τών οποίων ή τρόπις έτέθη κατά ή μετά τήν ημερομηνίαν θέσεως εν ισχύϊ τής Διεθνούς Συμβάσεως Περι 'Ασφαλείας τής 'Ανθρωπίνης Ζωής εν Θαλάσση 1948 ή κατά τήν ημερομηνίαν ταύτην ευρίσκοντο εις παρεμφερές προς τό άνωτέρω στάδιον κατασκευής, πάντως πρό τής ημερομηνίας θέσεως εν ισχύϊ τής Διεθνούς Συμβάσεως Περι 'Ασφαλείας τής 'Ανθρωπίνης Ζωής εν Θαλάσση 1960, ή 'Αρχή θά εξασφαλίζη ότι αι απαιτήσεις αι εφαρμοζόμεναι συμφώνως προς τάς διατάξεις τού Κεφαλαίου ΙΙ τής Συμβάσεως τού 1948 διά νέα πλοία πληροῦνται καθώς αυτά καθορίζονται εις έκείνο τό Κεφάλαιον.
 - (3) διά πλοία τών οποίων ή τρόπις έτέθη πρό τής ημερομηνίας θέσεως εν ισχύϊ τής Διεθνούς Συμβάσεως περι 'Ασφαλείας τής 'Ανθρωπίνης Ζωής εν Θαλάσση 1948 ή ευρίσκοντο εις παρεμφερές προς τό άνωτέρω στάδιον κατασκευής πρό τής ημερομηνίας ταύτης, ή 'Αρχή θά εξασφαλίζη ότι αι απαιτήσεις αι εφαρμοζόμεναι συμφώνως προς τάς διατάξεις τού Κεφαλαίου ΙΙ τής Συμβάσεως έκείνης διά τά υπάρχοντα πλοία πληροῦνται καθώς αυτά καθορίζονται εις έκείνο τό Κεφάλαιον.
 - (4) όσον άφορᾷ έκείνας τάς απαιτήσεις τού Κεφαλαίου ΙΙ-Ι τής παρούσης Συμβάσεως αϊτινες δέν περιλαμβάνονται εις τό Κεφάλαιον ΙΙ τών Συμβάσεων 1948 και 1960, ή 'Αρχή θά άποφασίζη ποίαι εκ τών απαιτήσεων αυτών δέον όπως εφαρμοζώνται επί υπάρχόντων πλοίων ως αυτά καθορίζονται εις τήν παρούσαν Σύμβαση.
- ιιι) Πλοϊον επί τού όποιου λάμβάνουν χώραν έπισκευαί, μετατροπαί, μετασκευαί και έξοπλισμοί σχετικοί προς τα άνωτέρω δέον όπως συνεχίσθη νά συμμορφώται τούλάχιστον προς τάς απαιτήσεις άτινες ίσχυον πρό τής έναρξέως τών ως άνω έργασιών. 'Υπάρχον πλοϊον εις μιαν τοιαύτην περιπτώσιν, κατά κανόνα, δέον όπως μή συμμορφώται εις μικροτέραν έκταση, προς τάς απαιτήσεις διά τά νέα πλοία, έκείνης ή όποια ύψίστατο προγενεστέρας. 'Επισκευαί,

- μείνη υπ' όψιν καιά τών προσοφορισμών τής υποδιαίρεσως του πλοίου.
- (ιι) 'Η άνωτάτη έμφορτος ίσαλος γραμμή υποδιαίρεσως είναι ή ίσαλος ή άντιστοιχούσα εις τό μέγιστον βίθισμα τό έπιτρεπόμενον υπό τών έφαρμοζόμενων κανόνων υποδιαίρεσως.
- (β) Τό μήκος του πλοίου είναι τό μήκος τό μετρούμενον μεταξύ τών όρθίων τών λαμβανόμενων εις τά άκρα τής άνωτάτης έμφορτου ίσάλου γραμμής υποδιαίρεσως.
- (γ) Τό πλάτος του πλοίου είναι τό μέγιστον πλάτος έξωθι τών νομέων, μετρούμενον επί ή κάτωθεν τής άνωτάτης έμφορτου ίσάλου γραμμής υποδιαίρεσως.
- (δ) Τό βίθισμα είναι ή κατακόρυφος άπόστασις εις τό μέσον του πλοίου, μετρουμένη άπό τής άνω όψεως τής τρόπως μέχρι τής έμφορτου ίσάλου γραμμής υποδιαίρεσως.
- (ε) Τό κατάστρωμα στεγανών διαφραγμάτων είναι τό άνώτατον κατάστρωμα μέχρι του όποιου έξικνούνται τά έγκάρσια στεγανά διαφράγματα.
- (στ) 'Η γραμμή όριου βυθισσως είναι μία γραμμή χαρακτηρισμένη τουλάχιστον 76 χιλιοστόμετρα (ή 3 δακτύλους) κάτωθι τής άνω έπιφανείας του καταστρώματος στεγανών εις τήν πλευράν του πλοίου.
- (ζ) 'Η διαχωριτότης ενός χώρου είναι τό ποσοστόν επί τοις εκατόν του χώρου του, όπερ δύναιται νά πληρωθί δι' ύδατος. 'Ο όγκος ενός χώρου, όστις εκτείνεται άνωθεν τής γραμμής όριου βυθισσως, θά μετράται μόνον μέχρι του ύψους τής γραμμής ταύτης.
- (η) 'Ος χώρος μηχανών λαμβάνεται ό εκτεινόμενος άπό τής άνω όψεως τής τρόπως μέχρι τής γραμμής όριου βυθισσως και μεταξύ τών κυρίων έγκαρσιών στεγανών διαφραγμάτων άτινα όρίζουσι τους χώρους τών καταλαμβανόμενων υπό τών κυρίων και βοηθητικών μηχανών προώσεως, τών λειψίων τών χρησιμοποιούμενων διά τήν πρόωσιν και τών μονίμων γαιανθρακαποθηκών.
- Εις περίπτωσιν άσυνήθους διατάξεως τών χώρων, ή 'Αρχή δύναιται νά καθορίζη τά όρια τών χώρων μηχανών.
- (θ) Χώροι έπιβατών είναι οι χώροι όστινες προορίζονται διά τήν ένδίαίτησιν και χρήσιν τών έπιβατών, έξαιρουμένων τών χώρων άποσκευών, άποθηκών, τροφωποθηκών και χώρων ταχυδρομείου. Διά τήν έφαρμογήν τών Κανονισμών 4 και 5, χώροι εύρισκόμενοι κάτωθεν τής γραμμής όριου βυθισσως και προοριζόμενοι διά τήν ένδίαίτησιν και χρήσιν του πληρώματος λογίζονται ως χώροι έπιβατών.
- (ι) Εις πάσας τές περιπτώσεις οι όγκοι και άί έπιφάνειαι θά υπολογίζωνται μέχρι τών έξωτερικών τών νομέων και ζυγών γραμμών του σκάφους.

ΜΕΡΟΣ Β' - ΥΠΟΔΙΑΙΡΕΣΙΣ ΚΑΙ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ *

(Τό Μέρος Β' έφαρμόζεται μόνον επί έπιβατηγών πλοίων έξαιρέσει του Κανονισμού 19, όστις έφαρμόζεται και επί φορτηγών πλοίων)

Κανονισμός 3

Κατακλύσιμον Μήκους

(α) Τό κατακλύσιμον μήκους εις πδν σημείον του μήκους του πλοίου θέλει

* 'Αντί τών άπαιτήσεων του παρόντος Μέρους οι Κανονισμοί υποδιαίρεσως και ένστάσεως έπιβατηγών πλοίων οι υλοθετηθέντες υπό του 'Οργανισμού διά τής 'Αποφάσεως Α. 265 (VIII) ως 'Ισοδύναμον του Μέρους Β' του Κεφαλαίου II τής Διεθνούς Συμβάσεως περί 'Ασφαλείας τής 'Ανώγειτης Ζωής έν Θαλάσση 1960, άίναται νά χρησιμοποιούνται έφ' όσον έφαρμόζωνται πλήρως.

μετατροπαι και μετασκευαι μείζονος έκτάσεως και έξεπλισμοι σχετικοί προς τά άνωτέρω όδον όπως ένυμνησίζονται προς τές άπαιτήσεις διά νέα πλοία εις τιαύτην έκτασιν όταν ή 'Αρχή θά κρίνη ως έφαρμόσιμον και λογικήν.

(β) Διά τούς σκοπούς του Κεφαλαίου τούτου:

- (ι) 'Επιβατηγόν πλοίων θεωρείται ως νέον, έφ' όσον ή τρόπις αυτού έλθει κατά ή μετά τήν ήμερομηνίαν όσεως έν ισχύϊ τής παρούσης Συμβάσεως ή κατά τήν ήμερομηνίαν ταύτην εύρίσκεται εις παρεμφερές προς τό άνωτέρω στάδιον κατασκευής ή φορτηγόν πλοίων, έφ' όσον ή μετασκευή τούτου εις έπιβατηγόν πλοίων ήρξαιτο κατά ή μετά τήν ήμερομηνίαν ταύτην. Πάντα τά λοιπά έπιβατηγά πλοία θεωρούνται ως ύπάρχοντα έπιβατηγά πλοία.
- (ιι) Φορτηγόν πλοίων θεωρείται ως νέον, έφ' όσον ή τρόπις αυτού έτέθη κατά ή μετά τήν ήμερομηνίαν τής όσεως έν ισχύϊ τής παρούσης Συμβάσεως ή κατά τήν ήμερομηνίαν ταύτην εύρίσκεται εις παρεμφερές προς τό άνωτέρω στάδιον κατασκευής.
- (γ) 'Η 'Αρχή έφ' όσον ήθελε κρίνει ότι: α) συνθήκαι άσφαλείας και α) γενικώτερα συνθήκαι του ταξίδιου είναι τοιαύται, ώστε νά καθιστούν τήν έφαρμογήν ειδικών τινών διατάξεων του Κεφαλαίου τούτου άσκοπον ή μη άναγκαίαν, δύναιται νά έξαιρέσει τής έφαρμογής τούτων συγκεκριμένα πλοία ή κατηγορίας πλοίων άνηκόντων εις τήν χώραν τής, έφ' όσον ταύτα δέν άπομακρύνονται κατά τόν πλοούν πλέον τών 20 μιλίων άπό τής πλησιεστέρας ζήρας.
- (δ) Εις τήν περίπτωσην έπιβατηγού πλοίου τό όποιον δύναιται δυνάμει τής παραγράφου (γ) του Κανονισμού 27 του Κεφαλαίου III νά φέρη άριθμόν προσωπών μείζονα τής προβλεπομένης χωρητικότητος τών όσισβίων λέμβων αυτού, τούτο υποχρεούται νά συμμορφούται προς τούς ειδικούς κανόνες υποδιαίρεσως, περί ών ή παράγραφος (ε) του Κανονισμού 5 του Κεφαλαίου τούτου και προς τές ειδικάς διατάξεις σχετικές προς τήν διαχωριτότητα περί ών ή παράγραφος (δ) του Κανονισμού 4 του Κεφαλαίου τούτου, έκτός εάν ή 'Αρχή, λαμβάνουσα υπ' όψιν τήν φύσιν και τας συνθήκας του ταξίδιου, θεωρήσει έπαρκή τήν έφαρμογήν τών άλλων διατάξεων τών Κανονισμών του παρόντος Κεφαλαίου και του Κεφαλαίου II-2 τής παρούσης Συμβάσεως.
- (ε) Εις τήν περίπτωσην έπιβατηγών πλοίων χρησιμοποιούμενων εις ειδικά ταξίδια διά τήν μεταφοράν μεγάλων άριθμών έπιβατών ειδικών ταξιδίων, ως λ.χ. ταξίδια προσκυνητών, ή 'Αρχή, εάν κρίνη ότι είναι πρακτικός άδύνατον νά έπιβάλη συμμόρφωσιν προς τές άπαιτήσεις του παρόντος Κεφαλαίου, δύναιται νά έξαιρέσει τά πλοία ταύτα, όταν άνήκουσιν εις τήν χώραν τής εκ τών άπαιτήσεων εκείνων, εάν συμμορφούνται πλήρως προς τές διατάξεις:
- (ι) τών προσηρητημένων εις τήν Συμφωνίαν του 1971 Κανόνων 'Επιβατηγών Πλοίων Ειδικών Μ.αφορών, και
- (ιι) τών 'προσηρητημένων εις τό Πρωτόκολλον του 1973, Κανόνων Περί 'Απαιτήσεων χώρων, δι' έπιβατηγά Πλοία Ειδικών Μεταφορών, ότε τούτο θά τεθή έν ισχύϊ.

Κανονισμός 2

'Ορισμοί

'Εκτός εάν άλλως ρητώς προβλέπεται διά τήν έφαρμογήν του παρόντος Κεφαλαίου:

(α) (ι) 'Εμφορτος ίσαλος γραμμή υποδιαίρεσως είναι ή ίσαλος γραμμή ή λαμβανο-

βυθίσσεως.

- 11) Όταν η Αρχή πεισθή ότι η μέση διαχωρητικότητα ως αυτή προσδιορισθήσεται με λεπτομερούς υπολογισμούς, είναι μικρότερα τής διά του τύπου διδόμενης, τότε δύναται να γίνει χρήση τής υπολογισθείσης διά λεπτομερούς υπολογισμού. Διά τόν υπολογισμόν τούτον αι διαχωρητικότητες των χώρων επιβατικών, ως καθορίζονται εν τῷ Κανονισμῷ 2 του Κεφαλαίου τούτου, θα λαμβάνονται ως 95, αι τῶν χώρων φορτίου, γαιανθράκων καὶ ἀποβλήτων θα λαμβάνονται ως 60, αι δὲ τῶν διπυθμένων δεξαμενῶν πετρέλαιου κωστίμων, καὶ λοιπῶν δεξαμενῶν θα ὀρίζονται δι' ἑκάστην περίπτωσιν ὡς ἠθέληεν ἐγκρίνει ἡ Αρχή.

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

Ἐνθα: α = Ὅγκος χώρων επιβατικῶν, ὡς ὀρίζεται εἰς τόν Κανονισμόν 2 του παρόντος Κεφαλαίου, τῶν εὐρισκομένων κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὄριου βυθίσσεως κρῶμεν (ἡ πρῆμνηθεν) του χώρου μηχανῶν, καὶ

v = Ὀλοκληρὸς ὄγκος του τμήματος του πλοίου κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὄριου βυθίσσεως πρῶραθεν (ἡ πρῆμνηθεν) του χώρου μηχανῶν.

(δ) Προκειμένου περι πλοίου, εἰς ὃ ἐπιτρέπεται, κατὰ τὴν παράγραφον (γ) του Κανονισμοῦ 27 του Κεφαλαίου III, νὰ μεταφέρῃ φριθμὸν επιβατῶν ἀνώτερον τῆς χωρητικότητος τῶν σωσιβίων λέμβων του καὶ ὅπερ ἀφείλει, δυνάμει τῆς παραγράφου (δ) του Κανονισμοῦ I του παρόντος Κεφαλαίου, νὰ συμφορῶται πρὸς εἰσκάς οἰκίας: ἡ φοιτῶμος μέση διαχωρητικότης ἐφ' ὅλων τῶν τμημάτων του πλοίου πρῶραθεν (ἡ πρῆμνηθεν) του χώρου μηχανῶν θα προσδιορίζεται διά του τύπου:

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

Ἐνθα:

β = Ὀγκος τῶν χώρων κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὄριου βυθίσσεως καὶ ἀνωθεν τῆς ἐνωδῆς τῶν ἐδρῶν, του ἐσωτερικοῦ πεδμένου ἢ τῶν ἀκραιῶν δεξαμενῶν ζυγοσταθμισῶς (peak tanks), ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, οἵτινες διατίθενται καὶ χρησιμοποιοῦνται ὡς χώροι φορτίου, γαιανθρακακοθήκη καὶ δεξαμεναὶ κωστίμου πετρέλαιου, ἀποθήκη, ἀποθήκη ἀποσκευῶν, ταχυδρομικῶν σάκων, φρεάτια ἀλύσεων καὶ δεξαμεναὶ γλυκεῶς ὕδατος πρῶραθεν (ἡ πρῆμνηθεν) του χώρου μηχανῶν, καὶ

v = Ὀλοκληρὸς ὄγκος του τμήματος του πλοίου κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὄριου βυθίσσεως πρῶραθεν (ἡ πρῆμνηθεν) του χώρου μηχανῶν. Εἰς περιπτώσεις πλοίων χρησιμοποιουμένων εἰς μεταφοράς, καθ' ἃς τὰ εὐτή φορτίου δὲν καταλαμβάνονται γενικῶς ἐπὶ σημαντικῶν ποσοτήτων φορτίου, οἱ δὲν τμήματα τῶν χώρων φορτίου θα συμπεριλαμβάνεται κατὰ τόν ἰ ποιογισμόν τῶν (β).

(ε) Εἰς περιπτώσιν καθ' ἣν ἡ διαρρυθμισὶς του πλοίου, εἶναι ἀσυλήθη, ἡ Αρχή δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ἢ νὰ ζητήσῃ λεπτομερῆ υπολογισμόν τῆς μέσης διαχωρητικότητος διά τὰ τμήματα πρῶραθεν ἢ πρῆμνηθεν τῶν χώρων μηχανῶν. Διά τόν ἰ ποιογισμόν τῶν

υπολογίζεται διά μεθόδου υπολογισμοῦ, ἥτις λαμβάνει ὑπ' ὄψιν τὸ σχῆμα, τὸ βύθισμα καὶ ἄλλα χαρακτηριστικά του πλοίου.

(β) Εἰς πλοίων μετὰ συνεχοῦς καταστρώματος στεγανῶν διαφραγμάτων, τὸ κατακλύσιμον μήκος εἰς δεδομένον σημείον εἶναι τὸ μέγιστον τμήμα του μήκους του πλοίου, διερ, ἔχον ὡς κέντρον τὸ ἐν λογῆ σημειον, δύναται νὰ κατακλυσθῇ ὑπὸ τὰς ὑπὸ του Κανονισμοῦ 4 του Κεφαλαίου τούτου καθοριζομένης προϋποθέσεως, χωρὶς τὸ πλοῖον νὰ βυθισθῇ πέραν τῆς γραμμῆς ὄριου βυθίσσεως.

(γ) 1) Ἐπὶ πλοίου μὴ ἔχοντος συνεχῆς καταστρώμα στεγανῶν διαφραγμάτων, τὸ κατακλύσιμον μήκος εἰς οἰονδήποτε σημείον δύναται νὰ προσδιορισθῇ δι' ὑποθετικῆς γραμμῆς ὄριου βυθίσσεως, ἥτις εἰς οὐδὲν σημειον εἶναι χαμηλότερον τῶν 76 χιλιοστομέτρων (ἢ 3 δακτύλων) κάτωθεν τῆς ὡς ἄνω ἐπιφανείας του καταστρώματος εἰς τὴν πλευρὰν μέχρι του ὀμοίου τὰ ἐν λογῆ στεγανῶν διαφραγμάτων καὶ τὸ ἐξωτερικὸν περιβλήμα διατηροῦνται στεγανά.

(ii) Όταν τμήμα τῆς ὑποθετικῆς γραμμῆς ὄριου βυθίσσεως εἶναι ἀισθητῶς κάτωθεν του καταστρώματος μέχρι του ὀμοίου ἐκτείνονται τὰ στεγανὰ διαφραγμάτων, ἡ Αρχή δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ περιορισμένην μείωσιν τῆς στεγανότητος τῶν τμημάτων ἐκείνων τῶν διαφραγμάτων, ὅτινα κείνται ἀνωθεν τῆς γραμμῆς ὄριου βυθίσσεως καὶ ἄμέσως κάτωθεν του ἀνωτέρου καταστρώματος.

Κανονισμός 4 Διαχωρητικότης

(α) Αἰ ἐν τῷ Κανονισμῷ 3 του παρόντος Κεφαλαίου ἀναφερόμενα ὀρισμένα προϋποθέσεις ἀφορῶσι τὰς διαχωρητικότητας τῶν χώρων τῶν κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὄριου βυθίσσεως.

Κατὰ τόν προσδιορισμόν του κατακλύσιμου μήκους; δέον νὰ λαμβάνηται μία μέση ὀμοιομορφος διαχωρητικότης καθ' ὅλον τὸ μήκος ἑκάστου τῶν ἀκολουθῶν τριῶν τμημάτων του πλοίου κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὄριου βυθίσσεως.

1) Του χώρου μηχανῶν ὡς οὗτος ὀρίσθη εἰς τόν Κανονισμόν 2 του Κεφαλαίου τούτου.

ii) Του τμήματος πρῶραθεν του χώρου μηχανῶν.

iii) Του τμήματος πρῆμνηθεν του χώρου μηχανῶν.

(β) (1) Ἡ μέση ὀμοιομορφος διαχωρητικότης καθ' ὅλην τὴν ἑκτασιν του χώρου μηχανῶν δέον νὰ υπολογίζεται διά του τύπου:

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

Ἐνθα:

α = Ὅγκος τῶν χώρων επιβατικῶν, ὡς ὀρίζονται εἰς τόν Κανονισμόν 2 του Κεφαλαίου τούτου, τῶν εὐρισκομένων κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὄριου βυθίσσεως καὶ ἐντός τῶν ὀρίων του χώρου μηχανῶν, γαιανθράκας ἢ ἄλλικά.

c = Ὅγκος τῶν χώρων τῶν ὑποφραγμάτων κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὄριου βυθίσσεως καὶ ἐντός τῶν ὀρίων του χώρου μηχανῶν, οἵτινες διατίθενται διά φορτίου, γαιανθράκας ἢ ἄλλικά.

v = Ὀλοκληρὸς ὄγκος του χώρου μηχανῶν κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὄριου

L εις πόδας

$$B = \frac{100}{L} + 0,18 \quad (L = 260 \text{ πόδες και άνω})$$

(γ) *Κριτήριον ύπηρεσίας.* Δι' έν πλοίων δεδομένου μήκους, ό άριθμών συντελεστής όκο- διαίρεσως προσδιορίζεται τή βοήθεια Δείκτου Κριτηρίου 'Υπηρεσίας (εφεξής κα- λουμένου Δείκτου Κριτηρίου) συμφώνως προς τούς κάτωθι τύπους (III) και (IV), ένθα:

C₁ = Δείκτης Κριτηρίου.

L = Τό μήκος του πλοίου, ώς όρίζεται έν τώ Κανονισμό 2 του παρόντος Κεφα- λαίου.

M = 'Ο όγκος του χώρου μηχανών, ώς όρίζεται έν τώ Κανονισμό 2 του παρόντος Κε- φαλαίου, σύν τή προσθήκη του όγκου όλων των μονίμων δεξαμενών και επί- μω πετρελαίου των ύπαρχουσών άνωθεν του έσωτερικού πυθμένου και πρό- ραβήν ή πρόμνηθεν του χώρου μηχανών.

P = 'Ολόκληρος ό όγκος των χώρων έπιβατών κάτω θή τής γραμμής όριου βυθί- σεως, ώς όρίζεται έν τώ Κανονισμό 2 του παρόντος Κεφαλαίου.

V = 'Ο όλος όγκος του πλοίου κάτωθι τής γραμμής όριου βυθίσταως.

P₁ = Τό γινόμενον KN ένθα:

N = 'Ο άριθμός έπιβατών, δι' όν πρόκειται τό πλοίο νά λάβη πιστοποτη- τικόν, και

K έχει τές εξής τιμές:

Μήκος εις μέτρα και όγκος εις κυβικά μέτρα.....	Τμή K
Μήκος εις πόδας και όγκος εις κυβικούς πόδας.....	0,056 L
	0,6 L

'Εάν τό γινόμενον του KN είναι μεγαλύτερον του άθροίσματος P και του όλου όγκου των πραγματικών χώρων έπιβατών, των άνωθεν τής γραμμής όριου βυθίσταως, ώς τιμή διά τό P₁ νά ληφθή τό άνωτέρω άθροίσμα ή τά 2/3 KN, ολονδήποτε εκ των δύο εί- ναι τό μεγαλύτερον.

'Όταν τό P₁ είναι μεγαλύτερον του P

$$C_1 = 72 \frac{M + 2P_1}{V + P_1} - P \quad \text{(III)}$$

και εις τās λοιπās περιπτώσεις

$$C_1 = 72 \frac{M + 2P}{V} \quad \text{(IV)}$$

Διά πλοία μή έχοντα συνεχές κατάστρωμα στεγανών διαφραγμάτων, οι όγκοι λαμ- βάνονται μέχρι των γραμμών όριου βυθίσταως, άτινες ελήφθησαν έκ όγην κατά τόν προσδιορισμόν των κατακλιςτων μηχανών.

(δ) *Κανόνες ύποδιαίρεσως πλοίων μη ύπαγομένων εις τήν παράγραφον (ε) του παρόντος Κανονισμού.*

(1) 'Η ύποδιαίρεσις πρόμνηθεν του διαφράγματος συγκρούσεως των πλοίων μή- κους 131 μέτρων (ή 430 ποδών) και άνω, των έχόντων δείκτην κριτηρίου 23 ή μικρότερον, δέον νά προσδιορίζεται επί τή βάσει του συντελεστού A του δι- δομένου διά του τύπου (I), των έχόντων δείκτην κριτηρίου 123 και άνω επί τή βάσει του συντελεστού B του διδομένου διά του τύπου (II) και των έχόντων δείκτην κριτηρίου μεταξύ 23 και 123 επί τή βάσει του συντελεστού F

τον ή διαχωρητότης των χώρων έπιβατών, ώς όρίζονται έν τώ Κανονισμό 2 του παρόν- τος Κεφαλαίου, θά λαμβάνηται ώς 95 ή των χώρων των περιχόντων τās μηχανάς ώς 85, ή όλων των χώρων φορτίου, γαιανθράκων και άποθιικών ώς 60, ή δέ των διαβιμένων, των δεξαμενών πετρελαίου και άλλων δεξαμενών θά όρίζεται εις άριθμόν, όστις θά τυγχάνη τής έγκρίσεως τής 'Αρχής εις έκάστην περίπτωσιν.

(στ) 'Εάν ύπόφωραμά τι εδρισκόμενον μετάδ δύο έγκασιών στεγανών ή κυρίων δια- φραγμάτων περιλαμβάνα χώρον τινά έπιβατών ή πληρώματος, όλόκληρον τό ύπό- φωραμα διά λογίζεται ώς χώρος έπιβατών, πλην παντός χώρου τελείως περιφρα- γμένου διά μονίμων χαλυβείνων διαφραγμάτων και προοριζομένου δι' άλλους σκοπούς. Εάν, έν τούτοις, ό χώρος έπιβατών ή πληρώματος είναι τελείως περιφραγμένος διά μονίμων χαλυβείνων διαφραγμάτων, μόνον ό ούτω περιφραγμένος χώρος δέον νά λογί- ζεται ώς χώρος έπιβατών.

Κανονισμός 5

'Επιτρεπόμενον μήκος διαμερισμάτων

(α) Τά πλοία δέον νά είναι όσον τό δυνατόν ικανοποιητικώς ύποδιηρημένα, λαμβά- νομένης υπ' όγην τής φύσεως τής ύπηρεσίας δι' ήν προορίζονται. Ο βαθμός ύποδιαίρε- σεως θά ποικίλη άναλόγως του μήκους του πλοίου και τής ύπηρεσίας δι' ήν προορίζε- ται και εις τοιούτον τρόπον ώστε ό άνώτατος βαθμός ύποδιαίρεσεως νά άνταποκρίνεται προς τά πλοία μεγίστου μήκους, χρησιμοποιούμενα κυρίως διά μεταφοράς έπιβατών.

(β) *Συντελεστής ύποδιαίρεσεως.* Τό μέγιστον επιτρεπόμενον μήκος διαμερισμάτος τι- νος, έχοντος τό κέντρον αυτού εις ολονδήποτε σημείον του μήκους του πλοίου, εδρι- σκεται έκ του κατακλιςτου μήκους πολλαπλασιαζομένου επί συντελεστήν τινα κα- λούμενον «συντελεστήν ύποδιαίρεσεως». 'Ο συντελεστής ύποδιαίρεσεως έξαρτάται εκ του μήκους του πλοίου και δι' έν δεδομένον μήκος μεταβάλλεται άναλόγως τής φύ- σεως τής ύπηρεσίας δι' ήν τό πλοίο προορίζεται. 'Ο συντελεστής ούτος βαίνει μειού- μενος προοδευτικώς και κατά τρόπον συνεχή:

i) Σύν τή αύξήσει του μήκους του πλοίου, και

ii) από ενός συντελεστού A, εφαρμοζομένου επί πλοίων πρωτίστως προοριζομέ- νων διά μεταφοράς φορτίων, εις συντελεστήν B εφαρμοζόμενον επί πλοίων πρωτίστως προοριζομένων διά μεταφοράς έπιβατών.

Αί μεταβολαί των συντελεστών A και B εκφράζονται διά των κατωτέρω τύπων (I) και (II), ένθα L είναι τό μήκος του πλοίου, ώς τούτο όρίζεται έν τώ Κανονισμό 2 του πα- ρόντος Κεφαλαίου.

L εις μέτρα

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

L εις πόδας

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

L εις μέτρα

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

εύρισκομένου διά γραμμικής παρεμβολής μεταξύ των συντελεστών Α και Β, τη βοήθεια του τύπου:

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

Ούχ ἦντον, όταν ὁ δείκτης κριτηρίου εἶναι ἴσος ἢ μεγαλύτερος τοῦ 45, συγκρίτως δέ, ὁ συντελεστὴς ὑποδιαίρεσως δατὶς δίδεται ὑπὸ τοῦ τύπου (V) εἰς μικρότερος ἢ ἴσος τοῦ 0,65, ἀλλὰ μεγαλύτερος τοῦ 0,5, ἢ ὑποδιαίρεσις τοῦ συντελεστῆν ὑποδιαίρεσως 0,5. Ἐάν ὁ συντελεστὴς θά προσδιορίζεται μὲ 0,40 καὶ ἡ Ἀρχὴ πεῖσθῃ ὅτι εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατον νὰ ἐπιβαρυνθῆται μετὰ τοῦ συντελεστῆς F διὰ διαμέρισμα τοῦ χώρου μηχανῶν τοῦ πλοίου, ἢ ὑποδιαίρεσις τοῦ διαμερίσματος τούτου δύναται νὰ προσδιορισθῇ ἐπὶ τῆς βάσει ἐπιφύθιμου συντελεστοῦ, δατὶς ὁμοῦ δέον νὰ μὴ εἶναι μεγαλύτερος τοῦ 0,40.

(ii) Ἡ ὑποδιαίρεσις πρῆνθην τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως πλοίων μήκους μικρότερου τῶν 131 μέτρων (ἢ 430 ποδῶν), ἀλλ' οὐχὶ μικρότερου τῶν 79 μέτρων (ἢ 260 ποδῶν) ἐχόντων δείκτην κριτηρίου ἴσον πρὸς S, εἶνα:

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

δεδόννα προσδιορίζεται ἐπὶ τῆς βάσει συντελεστοῦ τοῦ πρὸς τὴν μονάδα, τῶν ἐχόντων δείκτην κριτηρίου 123 καὶ ἄνω ἐπὶ τῆς βάσει τοῦ συντελεστοῦ B διότι πὶ τῆς βάσει τοῦ συντελεστοῦ F εὐρισκομένου διὰ γραμμικῆς παρεμβολῆς μεταξύ τῆς μονάδος καὶ τοῦ συντελεστοῦ B, χρησιμοποιουμένου τοῦ τύπου:

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

(iii) Ἡ ὑποδιαίρεσις πρῆνθην τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως πλοίων μήκους μικρότερου τῶν 131 μέτρων (ἢ 430 ποδῶν) ἀλλ' οὐχὶ μικρότερου τῶν 79 μέτρων (ἢ 260 ποδῶν), ἐχόντων δείκτην κριτηρίου κατώτερον τοῦ S, καὶ ὁ προσδιορίζεται ἐπὶ τῆς βάσει συντελεστοῦ τοῦ πρὸς τὴν μονάδα, ἑκτός ἐάν ἢ δύνατον νὰ τηρηθῇ ἡ ἄλλην περιπτώσιν, πεῖσθῃ ὅτι εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατον νὰ τηρηθῇ ὁ συντελεστὴς οὗτος εἰς ἐν οἰονδήποτε μέρος τοῦ πλοίου, ὅποτε ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ παρέκκλισίν τινα, ἐφ' ὅσον ἡ παρέκκλισις αὕτη δικαιολογεῖται ὑπὸ τῶν περιστάσεων.

(iv) Αἱ διατάξεις τοῦ ἐδαφίου (III) τῆς παρούσης παραγράφου θά εφαρμοζῶνται ἐπίσης ἐπὶ πλοίων οἰουδήποτε μήκους, ἀτινα πρόκειται νὰ λάβουν πιστοποιητικὸν διὰ τὴν μεταφορὰν ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν ὑπερβαίνοντος τοῦ 12, ἀλλὰ μὴ ὑπερβαίνοντος τῶν μικρότερον ἐκ τῶν δύο ἑξῆς ἀριθμῶν:

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

Ἐξέσθαι παρὼς ὑποδιαίρεσως πλοίων εἰς δ ἐπιτρέσσεται, ὡς καὶ τῆς παραγράφου (γ) τοῦ Κανονισμοῦ 27 τοῦ Κεφαλαίου III νὰ μεταφύραται ἀριθμὸν προσώπων ἀνωτέρου τῆς γὰρ φέρου (δ) τοῦ Κανονισμοῦ I τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, νὰ συμπεριληφθῶνται πρὸς ἀλλὰ δὲ διατάξεις:

(i) (1) Διὰ πλοία χρησιμοποιούμενα κυρίως εἰς μεταφορὰς ἐπιβατῶν, ἢ ὑποδιαίρεσις πρῆνθην τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως, δέον νὰ προσδιορίζεται διὰ τοῦ συντελεστοῦ 0,50 ἢ οἰὰ τοῦ συντελεστοῦ τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἐφ' ὅσον εἶναι κατώτερος τοῦ 0,50.

(2) Διὰ πλοία, ὡς τὰ ἀνωτέρω, μήκους μικρότερου τῶν 91,5 μέτρων (ἢ 300 ποδῶν), ἐάν ἡ Ἀρχὴ πεῖσθῃ ὅτι εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατον νὰ τηρηθῇ ὁ συντελεστὴς εἰς ἐν διαμέρισμα, δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ὅπως τὸ μῆκος τοῦ διαμερίσματος τούτου ὑπολογισθῇ ἐπὶ τῆς βάσει μεγαλύτερης τοῦ συντελεστοῦ, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως ὁ χρησιμοκοιούμενος συντελεστής εἶναι ὁ μικρότερος ἀπὸ ὁ, τι πρακτικῶς καὶ λογικῶς ἐπιτρέσκονται

(ii) Ἐάν εἰς περιπτώσιν οἰουδήποτε πλοίου μήκους μικρότερου ἢ οὐχὶ τῶν 91,5 μέτρων (ἢ 300 ποδῶν), ἢ ἀνάγκη μεταφορᾶς σημαντικῶν ποσοτήτων φορτίου καθιστᾷ πρακτικῶς ἀδύνατον τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ὑποδιαίρεσως, πρῆνθην τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως ἐπὶ τῆς βάσει συντελεστοῦ μὴ ὑπερβαίνοντος τοῦ 0,50, ὁ ἔσφαρμαστός βαθμὸς ὑποδιαίρεσως θά ὑπολογισθῇ ἢ Ἀρχὴ ἤθελε πεῖσθῃ ὅτι ἢ ἐμμονὴ ἐπὶ τῆς αὐτοῦ ἐφαρμογῆς ἀπὸ οἰονδήποτε ἀποπερῶς εἶναι ἀδικαιολόγητος, δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ἐφαρμογῆς ἀπὸ οἰονδήποτε διὰ τῶν στεγανῶν διαφραγμάτων δικαιολογουμένην ἐκ τῶν ἰδιότητων τῆς, ἀλλὰ μὴ μειοῦσαν τὴν γενικὴν ἀποτελεσματικότητα τῆς ὑποδιαίρεσως.

(1) Αἱ διατάξεις τῆς παραγράφου (γ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ αἱ σχετικαὶ πρὸς τὸν δείκτην κριτηρίου, δέον νὰ εφαρμοζῶνται μὲ τὴν ἐξαιρέσιν ὅτι κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς τιμῆς τοῦ P, τὸ K δέον νὰ ἐξηραίνῃται ἐπιβάτας μετὰ κλίνης, τὴν μεγαλύτεραν ἐκ τῶν δύο ἐπομένων, δηλαδή εἴτε τὴν καθοριζομένην τιμὴν ἐν τῇ παραγράφῳ (γ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἢ 3,55 κυβικὰ μέτρα (ἢ 125 κυβικὸς πόδας), διὰ δὲ τοῦς ἀνεκλίνης ἐπιβάτας τὸ K δέον νὰ ἐξηραίνῃ τὴν τιμὴν τῶν 3,55 κυβικῶν μέτρων (ἢ 125 κυβικῶν ποδῶν).

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

L εἰς μέτρα

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

L εἰς πόδας

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

(3) Ἡ ὑποδιαίρεσις πρῆνθην τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως πλοίων μήκους 131 μέτρων (ἢ 430 ποδῶν) καὶ ἄνω τῶν ἐχόντων δείκτην κριτηρίου 23 ἢ ὀλιγώτερον, θά προσδιορίζεται ἐπὶ τῆς βάσει τοῦ συντελεστοῦ Α τοῦ δεδομένου διὰ τοῦ τύπου (I) ἐν παραγράφῳ (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, τῶν ἐχόντων δείκτην κριτηρίου 123 καὶ ἄνω ἐπὶ τῆς βάσει τοῦ συντελεστοῦ BB τοῦ δεδομένου διὰ τοῦ τύπου τοῦ ἐδαφίου (II) τῆς παρούσης παραγράφου καὶ τῶν ἐχόντων δείκτην κριτηρίου μεταξὺ 23 καὶ 123, ἐπὶ τῆς βάσει τοῦ συντελεστοῦ F τοῦ εὐρισκομένου διὰ γραμμικῆς παρεμβολῆς μεταξύ τῶν συντελεστῶν Α καὶ BB τῆς βοήθειά τοῦ κατωῦ τύπου:

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

ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν ὅτι ἐάν ὁ οὗτος εὐρισκοόμενος συντελεστὴς F εἶναι

μέχρι του καταστρωματος του αντιστοιχούντος εις την ανωτέραν γραμμην δρίου βυθίσως και όλα τα ανοίγματα επί του εξωτερικού περιβλήματος τα εύρισκόμενα κάτωθι του καταστρώματος τούτου καθ' όλον τό μήκος του πλοίου, θεωρηθώσιν ότι εύρισκονται εν τῇ έννοίᾳ του Κανονισμοῦ 14 του Κεφαλαίου τούτου, κάτωθι τῆς γραμμῆς δρίου βυθίσως· και

(ii) Τα δύο διαμερίσματα τὰ παρακείμενα εις τὴν βαθμίδα του καταστρώματος στεγανῶν διαφραγμάτων εἶναι ἕκαστον ἐντός τῶν ὀρίων του ἑπιτροπομένου μήκους του ἀνταποκρινομένου εις τὰς ἀντιστοιχίας των γραμμῆς δρίου βυθίσως και ἐπιπροσθέτως τὸ συνδεδευσασμένον μήκος των μὴ ὑπερβαίνη τὸ διπλάσιον του ἑπιτροπομένου μήκους, ὑπολογιζόμενον ἐπὶ τῆς κατωτέρας γραμμῆς δρίου βυθίσως.

(β) Διαμέρισμά τι δύναται νὰ ὑπερβαίνη τὸ ἐπιτροπομένον μήκος τὸ ὀριζόμενον ὑπὸ τῶν διατάξεων του Κανονισμοῦ 5 του παρόντος Κεφαλαίου, ὑπὸ τὸν ὄρον ότι τὸ συνδεδευσασμένον μήκος ἑκάστου ζεύγους παρακείμενων διαμερισμάτων πρὸς τὰ ὁποῖα τὸ ἐν λόγω διαμέρισμα εἶναι κοινόν, δὲν ὑπερβαίνει τὸ κατακλύσιμον μήκος ἢ τὸ διπλάσιον του ἑπιτροπομένου μήκους, οἰονδήποτε ἐκ τῶν δύο εἶναι τὸ μικρότερον.

(ii) Ἐάν τὸ ἐν ἐκ τῶν δύο παρακείμενων διαμερισμάτων εἰρίσκηται ἐντός του χώρου μηχανῶν και τὸ ἕτερον εὑρίσκηται ἐκτός του χώρου μηχανῶν, ἢ δὲ μέση διαχωρητικὴ του τμήματος του πλοίου ἐν φ εἰρίσκηται τὸ δεύτερον διαφέρει τῆς του χώρου μηχανῶν, τὸ συνδεδευσασμένον μήκος τῶν δύο διαμερισμάτων δὲν νὰ διορθῶται, λαμβανομένης ἕως βάσεως τῆς μέσης τμητῆς τῶν διαχωρητικῶν τῶν δύο τμημάτων του πλοίου ἐντός τῶν ὁρίων κείνται τὰ δύο διαμερίσματα.

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

(γ) Εἰς πλοῖα μήκους 100 μέτρων (ἢ 330 ποδῶν) και ἄνω, ἐν τῶν κυρίων ἑγκαταστάσεων διαφραγμάτων πρῦμνηθεν του διαφράγματος συγκρούσεως, δὲν νὰ τοποθετηται εἰς ἀπόστασιν ἀπὸ τῆς πρωπῆρας ὀρθῆς μὴ ὑπερβαίνουσαν τὸ ἐπιτροπομένον μήκος.

(δ) Κύριον ἑγκάρσιον διάφραγμα δύναται νὰ ἔχει ἐσοχὴν, ὑπὸ τὸν ὄρον ὅπως, πάντα τὰ τμήματα τῆς ἐσοχῆς εὑρισκωνται ἐσωτερικῶς κατακορυφῶν ἐπιφανειῶν εἰς ἀφωτέρως τῆς πλευρᾶς του πλοίου, εὑρισκόμενων εἰς ἀπόστασιν ἀπὸ τῶν ἑλισμάτων του περιβλήματος ἴσην πρὸς τὸ ἐν πέμπτῳ του πλάτους του πλοίου, ἕως τοῦτο ὀρίζεται ἐν τῷ Κανονισμῷ 2 του παρόντος Κεφαλαίου και μετρομένη καθέτως πρὸς τὸν ἕξονα του πλοίου εἰς τὸ ὕψος τῆς ἀνωτάτης ἐμφόρτου ἰσάλου γραμμῆς τῆς ὑποδιαίρεσεως.

(ε) Κύριον ἑγκάρσιον διάφραγμα δύναται νὰ σχηματίζη βαθμίδα, ἐν πληροί ἔνα τῶν ἀκολουθῶν ὄρων.

(i) Τὸ συνδεδευσασμένον μήκος τῶν δύο διαμερισμάτων τῶν χωριζομένων ὑπὸ του ἐπιτροπομένου διαφράγματος, μὴ ὑπερβαίνη τὰ 90 τοὺς ἑκατὸν του κατακλύσιμου μήκους ἢ τὸ διπλάσιον του ἐπιτροπομένου μήκους, ἐκτός ἐξῆν, προκειμένου περὶ πλοίων ἐχόντων συντελεστήν ὑποδιαίρεσεως ἀνωτερον του 0,9 τὸ συνδεδευσασμένον μήκος τῶν δύο ἐν προκειμένῳ διαμερισμάτων, δὲν ὑπερβαίνει τὸ ἐπιτροπομένον μήκος.

(ii) Ὅχι γάρχει πρόσθετος ὑποδιαίρεσις παρὰ τὴν βαθμίδα, εἰς τρόπον ὅστε νὰ τηρήται ὁ αὐτὸς βαθμὸς ἀσφαλείας, οἷος θὰ ὑπέρχε μετὰ ἐπιπέδου διαφράγματος.

κετώτερος του 0,50 ὁ χρησιμοπονηθόμενος συντελεστής θὰ εἶναι ὁ μικρότερος τῶν δύο ἀριθμῶν, δηλαδὴ εἴτε ὁ 0,50 ἢ ὁ συντελεστής ὁ ὑπολογισθεὶς συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς ὑποπαραγράφου (δΧΙ) του παρόντος Κανονισμοῦ.

(4) Ἡ ὑποδιαίρεσις πρῦμνηθεν του διαφράγματος συγκρούσεως πλοίων μήκους μικρότερου τῶν 131 μέτρων (ἢ 430 ποδῶν) ἀλλ' οὐχὶ μικρότερου τῶν 55 μέτρων (ἢ 180 ποδῶν) τῶν ἐχόντων δεικτὴν κριτηρίου ἴσον πρὸς τὸ S' ἔνθα:

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

$$S' = \frac{1,950 - 4L}{10} \quad (L \text{ εἰς πόδας})$$

θὰ προσδιορίζεται ἐπὶ τῆ βάσει συντελεστοῦ ἴσου πρὸς τὴν μονάδα, τῶν ἐχόντων δεικτὴν κριτηρίου 123 και ἄνω ἐπὶ τῆ βάσει του συντελεστοῦ BB διδομένου διὰ του τύπου, του ἑδαφίου (II) (2) τῆς παρούσης παραγράφου, τῶν δὲ ἐχόντων δεικτὴν κριτηρίου μεταξὺ S₁ και 123 ἐπὶ τῆ βάσει του συντελεστοῦ F εύρισκόμενου διὰ γραμμικῆς καρμβολῆς μεταξὺ τῆς μονάδος και του συντελεστοῦ BB τῆ βοηθεία του τύπου:

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

ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν ότι εἰς ἑκάστην τῶν δύο τελευταίων περιπτώσεων, ἐάν ὁ ὀρθὸς εὑρεθησόμενος συντελεστής εἶναι κατώτερος του 0,50, ἢ ὑποδιαίρεσις δύναται νὰ προσδιορισθῆ διὰ συντελεστοῦ μὴ ὑπερβαίνοντος τὸ 0,50.

(5) Ἡ ὑποδιαίρεσις πρῦμνηθεν του διαφράγματος συγκρούσεως πλοίων μήκους μικρότερου τῶν 131 μέτρων (ἢ 430 ποδῶν) ἀλλ' οὐχὶ μικρότερου τῶν 55 μέτρων (ἢ τῶν 180 ποδῶν) ἐχόντων δεικτὴν κριτηρίου κατώτερον του S₁ και ὄλων τῶν πλοίων μήκους μικρότερου τῶν 55 μέτρων (ἢ τῶν 180 ποδῶν) θὰ προσδιορίζεται ἐπὶ τῆ βάσει συντελεστοῦ ἴσου πρὸς τὴν μονάδα, ἐκτός ἐξῆν ἢ Ἀρχὴ ἤθελε πεισθῆ ότι εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατον νὰ ἐφαρμοσθῆ ὁ συντελεστής οὗτος εἰς ὀρισμένα διαμερίσματα, ὁπότε αὐτὴ δύναται νὰ ἐπιτρέπη παρέκκλισίν τινα, ἐν σχέσει μετὰ τὰ διαμερίσματα ταῦτα, ἐφ' ὅσον ἢ παρέκκλισις αὕτη δικαιολογῆται ὑπὸ τῶν περιστάσεων, ἀλλ' ὑπὸ τὸν ὄρον ὅπως τὸ ἀκρότατον πρὸς πρῦμνην διαμέρισμα και ὅσον τὸ δυνατόν περισσότερα πρῶρατα διαμερίσματα (μεταξὺ του διαφράγματος συγκρούσεως και του πρηναιτου ἄκρου τῶν χώρων μηχανῶν) δὲν θὰ ἔχωσι μήκος ὑπερβαῖνον τὸ κατακλύσιμον μήκος.

Κανονισμὸς 6

Εἰδικὸι κανόνες ἀπορῶντες τὴν ὑποδιαίρεσιν.

(α) Ὅταν εἰς ἐν ἢ πλείονα τμήματα του πλοίου, τὰ στεγανὰ διαφράγματα ἐξικινῶνται μέχρις ἐνὸς ὑψηλότερου καταστρώματος ἢ εἰς τὸ ὑπόλοιπον τμήμα του πλοίου και εἶναι ἐπιθυμητὸν ὅπως προκύη φάελα ἐκ τῆς εἰς ὕψος ἐπεκτάσεως ταύτης τῶν διαφραγμάτων, δύναται κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν του κατακλύσιμου μήκους, νὰ γίνη χρῆσις κερχωρισμένων γραμμῶν δρίου βυθίσως δι' ἕκαστον τῶν τμημάτων τούτων του πλοίου, ὑπὸ τὸν ὄρον ὅπως:

(i) Αἱ πλευραὶ του πλοίου ἐπεκτείνωνται καθ' ὄλον τὸ μήκος του πλοίου

καί (στ) τού παρόντος Κανονισμού, οτινες υπολογισμοί λαμβάνονται υπ' όψιν τās αναλογίας καί τās χαρακτηριστικά τού σχεδίου τού πλοίου, ώς καί τήν διάταξιν καί διαμορφώσιν τών υποστάντων βλάβην διαμερισμάτων. Κατά τήν έκτέλεσιν τών υπολογισμών τούτων, τó πλοίον δέον νά θεωρηθῆται ὅτι εὐρίσκεται ὑπὸ τās χειριστάς προσδοκώμενυς συνθήκας ἐπιηρωσίας ἀπὸ ἀνώμενως εὐσταθείας.

(ιι) Ὅταν προτιθενται νά ἐγκατασταθῶσιν κατιστρώματα, ἐσωτερικά περιβλήματα, ἢ διαμήκη διαφράγματα ἐπαρκῶς στεγανότητος πρὸς τόν ὀκεανόν νά περιορίζωσι σημαντικῶς τήν εἰσροήν ὕδατος, ἢ Ἀρχή δέον νά κλιθῆται ὅτι κατά τούς υπολογισμούς ἐλήφθησαν ἐπαρκῶς ὑπ' ὄψιν αἱ τοιαῦται περιορισμοί.

(ιιι) Εἰς περίπτωσιν κατά τήν ὁποίαν ἡ Ἀρχή ἔξει ἀμφιβολίας ὡς πρὸς τήν ἔκτασιν, ἥτοι τὸ ὄριον τῆς εὐσταθείας κατόπιν βλάβης, δύνανται νά ζητήσῃ τήν ἔρευναν ὡς πρὸς τὸ σημείον τοῦτο.

(γ) Διὰ τόν υπολογισμὸν τῆς εὐσταθείας ἐν περιπτώσει βλάβης, αἱ διαχωρητικότητες ὄγκου καί ἐπιφανείας δέον νά εἶναι γενικῶς αἱ ἐξῆς:

	Χῶροι	Διαχωρητικότης
Προοριζόμενοι διὰ φορτίον, γαιάνθρακα ἢ ἀκόθικας ἐφοδίων.		60
Καταλαμβάνόμενοι ὑπὸ ἐνδοιαιτημάτων		95
Καταλαμβάνόμενοι ὑπὸ μηχανῶν		85
Προοριζόμενοι δι' ὑγρά		0 ἢ 95*

Μεγαλύτερα διαχωρητικότητες ἐπιφανείας ὄσον νά λαμβάνωνται διὰ τοίς χώρους ἐκείνους οἅτινες εἶναι εἰς τήν περιοχὴν τῆς ἐπιφανείας τοῦ ὕδατος μετὰ τήν ζημίαν, καί δέν περιέχονται σημαντικόν ἀριθμὸν ἐνδοιαιτημάτων ἢ μηχανῶν, καθὼς καί Χῶροι οἅτινες δέν καταλαμβάνονται γενικῶς ὑπὸ σημαντικῆς ποσότητος φορτίου ἢ ἐφοδίων.

(δ) Ἡ ὑποτιθεμένη ἔκτασις ζημίας δέον νά εἶναι ὡς ἐξῆς:

(i) Διαμήκης ἔκτασις: 3,05 μέτρα (ἢ 10 πόδες) εἰς 3 τοίς ἑκατόν τοῦ μήκους τοῦ πλοίου ἢ 10,67 μέτρα (ἢ 35 πόδες), ὁποῦποτε ἐκ τῶν ὀκτώ εἶναι ἢ μικρότερα. Ὅταν ὁ ἀπαιτούμενος συντελεστής ὑποδιαιρέσεως εἶναι 0,33 ἢ μικρότερος, ἢ ὑποτιθεμένη διαμήκης ἔκτασις: τῆς ζημίας ὅσα αἰξάνεται ὄσον ἀπαιτεῖται, εἰς τόσον ὥστε νά περιλάβῃ ὅλο σι νεχόμενα κύρια ἐγκάρσια στεγνά διαφράγματα.

(ii) Ἐγκάρσια ἔκτασις (μετρούμενη ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ τῆς πλευρῆς τοῦ πλοίου κατ' ὄρθας γωνίας πρὸς τήν μέσην γραμμὴν εἰς τὸ ὕψος τῆς ἀνωτάτης ἐπιφάνειας τοῦ ἰσλοῦ γωνίας τῆς ὑποδιαιρέσεως): Ἡ ἀπόστασις τοῦ ἑνὸς κέρματος τοῦ πλοίου τοῦ πλοίου, ὡς τοῦτο καθορίζεται ἐν τῷ Κανονισμῷ 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, καί

(iii) Κάθετος ἔκτασις: ἀπὸ τῆς ἀνω ἀκμῆς τῆς ἰσοπέδου πρὸς τὴν ἀνω ἐπιπέδου.

(iv) Ἐάν βλάβη μικρότερος ἐκτάσεως τῆς ἀνεφερομένης εἰς τὰ προηγούμενα ἐδάφια (i), (ii) καί (iii) τῆς κυρούσης παραγράφου (δ) ἴσχυε συντελεστὶς τῆν

* ὁρίζεται ἐκ τῶν δύο ἀριθμῶν ἀποτελεσμάτων πρὸς τὰς αἰξάνων ἀποτελεσμάτων.

(ικ) Τό διαμέρισμα, ἀνωθεν τοῦ ὀκεοῦ ἐκτείνεται ἢ βαθμῆς, μὴ ὑπερβαίνει τὸ ἐπιτρεπόμενον μήκος τὸ ἀντιστοιχοῦν πρὸς μίαν γραμμὴν ὀριού βυθίσεως λαμβανόμενῃν 76 χιλιοστόμετρα (ἢ 3 δακτύλους) κάτωθι τῆς βαθμίδος.

(στ) Ὅταν κύριον ἐγκάρσιον διάφραγμα παρουσιάζῃ ἔσοχὴν ἢ σχηματίζῃ βαθμίδα, δέον διὰ τόν υπολογισμὸν τῆς ὑποδιαιρέσεως, νά λαμβάνηται ὑπ' ὄψιν ἐν ἰσοδύναμον ἐπίπεδον διάφραγμα.

(ζ) Ἐάν ἡ ἀπόστασις μεταξὺ δύο παρακειμένων κυρίων ἐγκάρσιων διαφραγμάτων ἢ τῶν ἰσοδύναμων πρὸς αὐτὰ ἐπίπεδων διαφραγμάτων, ἢ ἀπόστασις μεταξὺ τῶν ἐγκάρσιων ἐπίπεδων τῶν διερχομένων ἐν διὰ τῶν πλησιεστέρων σημείων τῶν βαθμίδων τῶν διαφραγμάτων εἶναι μικρότερα τῶν 3,05 μέτρων (ἢ 10 πόδων) εἰς 3 τοίς ἑκατόν τοῦ μήκους τοῦ πλοίου, ἢ τῶν 10,67 μέτρων (ἢ 35 πόδων), ὁποῦδήποτε εἶναι τὸ μικρότερον, τότε μόνον ἐν ἐκ τῶν διαφραγμάτων τούτων θά λογίζεται ὡς ἀποτελοῦν μέρος τῆς ὑποδιαιρέσεως τοῦ πλοίου, συμφώνως πρὸς τοὺς ὁρισμοὺς τοῦ Κανονισμοῦ 5 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(η) Ὅταν κύριον ἐγκάρσιον στεγανὸν διάφραγμα περιέχῃ τοπικὴν ὑποδιαιρέσιν καί ἢ Ἀρχὴ κτισθῇ ὅτι, μετὰ βλάβην τῆς πλευρῆς τοῦ πλοίου, λαμβανόμενῃν καθ' ὑπόθεσιν καί ἐκτετατομένην ἐπὶ μήκους 3,05 μέτρων (ἢ 10 πόδων) εἰς 3 τοίς ἑκατόν τοῦ μήκους τοῦ πλοίου ἢ 10,67 μέτρων (ἢ 35 πόδων) ὁποῦδήποτε εἶναι τὸ μικρότερον, ὁλόκληρος ὁ ὄγκος τοῦ κυρίου διαμερισματος δέν θέλει κατακλυσθῆ, δύνανται νά ἐπιτρέψῃ ἀνάλωσον ἐπιτρέψῃ τὸ ἐπιτρεπόμενον μήκος, ὅπερ δά ἀπηγεῖτο ἄλλως διὰ τὸ ἐν λόγῳ διαμέρισμα. Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει ὁ ὄγκος τῆς ἐφεδρικῆς ἀνώσεως, ὁ λαμβανόμενος ἐπὶ τῆς μὴ βεβλαμμένης πλευρῆς, δέν δύναται νά εἶναι μεγαλύτερος τοῦ ὄγκου τοῦ λαμβανόμενου ἐπὶ τῆς βεβλαμμένης τοιαύτης.

(θ) Ὅταν ὁ ἀπαιτούμενος συντελεστής ὑποδιαιρέσεως εἶναι 0,50 ἢ μικρότερος, τὸ συνδεδεσμένον μήκος δύο παρακειμένων διαμερισμάτων δέον νά μὴ ὑπερβαίνει τὸ κατακλύσιμον μήκος.

Κανονισμός 7

Εὐστάθεια πλοίων ἐν περιπτώσει βλάβης

(α) Δέον νά προβλεφθῇ ἐπαρκῆς εὐστάθεια διὰ τὸ πλοῖον εἰς τήν ἀθικτον κατάστασιν, ὥστε δι' ὅλας τās συνθήκας ὑπερησίας του νά δύναται νά ἀντιμετωπίσῃ τὸ τελικόν στάδιον κατακλύσεως ὁποῦδήποτε κυρίου διαμερισματος τοῦ ὀκεοῦ τὸ μήκος ἀπαιτεῖται νά εἶναι ἐντός τοῦ κατακλύσιμου μήκους.

Ὅταν δύο παρακειμένα κύρια διαμερίσματα χωρίζωνται διὰ διαφράγματος μετὰ βαθμίδος, συμφώνως πρὸς τās διατάξεις τοῦ ἐδαφίου (εχ') τοῦ Κανονισμοῦ 6 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἢ εὐστάθεια εἰς τήν ἀθικτον κατάστασιν δέον νά εἶναι τοιαύτη, ὥστε νά δύναται νά ἀνεξέξῃ τήν κατάκλυσιν τῶν δύο τούτων παρακειμένων κυρίων διαμερισμάτων.

Ὅταν ὁ ἀπαιτούμενος συντελεστής στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως εἶναι 0,50 ἢ μικρότερος, ἀλλὰ μεγαλύτερος τοῦ 0,33, ἢ εὐστάθεια εἰς τήν ἀθικτον κατάστασιν δέον νά εἶναι τοιαύτη ὥστε νά δύναται νά ἀνεξέξῃ τήν κατάκλυσιν τριῶν ὁποῦδήποτε παρακειμένων κυρίων διαμερισμάτων.

Ὅταν ὁ ἀπαιτούμενος συντελεστής ὑποδιαιρέσεως εἶναι 0,33 ἢ μικρότερος, ἢ εὐστάθεια εἰς τήν ἀθικτον κατάστασιν δέον νά εἶναι τοιαύτη ὥστε νά δύναται νά ἀνεξέξῃ τήν κατάκλυσιν τριῶν ὁποῦδήποτε παρακειμένων κυρίων διαμερισμάτων.

(β) (i) Αἱ ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θά προσδιορίζονται δι' ὑπολογισμῶν συμφώνως πρὸς τās ἐπομένως παραγράφους (γ), (δ)

πώσει βλάβης, επιτρέπονται μόνον εις εξαιρετικές περιπτώσεις και υπό την προϋπόθεσιν ότι η Αρχή θέλει πεισθή ότι αι άνωλεγοί, αι διατάξεις και τα λοιπά χαρακτηριστικά του πλοίου είναι τα πλέον εύνοια διά την ευστάθειαν εν περιπτώσει βλάβης και δύνανται πρακτικώς και λογικώς να γίνωσι παραδικτά εις τας ειδικάς περιπτώσεις.

Κανονισμός Β

Ερμηνεία

Όταν απαιτήται ερμηνεία δι' ύδατος, το ύδατινον έρμα δέν θά τοποθετήται γεικώς έντός των δεξαμενών των προοριζομένων διά πετρέλαιον καυσίμου. Είς τά πλοία έκτίνα εις τά όποια δέν είναι πρακτικώς δυνατόν να άποφυχθή ή τοποθέτησις ύδατος έντός των πετρελαιαποθηκών, θά έγκαθίσταται άποχωριστήρ του ύδατος και πετρελαίου κατά τρόπον ίκανοποιούνα την Αρχήν, ή θά προβλέκωνται έτερα μέσα δεκτά υπό της Αρχής διά την εκκένωσιν του άναμικτου ύδατινου έρματος.

Κανονισμός 9

Άκραία διαφράγματα, Διαφράγματα Χώρου Μηχανών, Σήραγγες Έλικοφόρων άτράκτων κ.λπ.

(α) Πάν πλοϊον δέον να έχη διάφραγμα πρωραιοσ δεξαμενής ζυγοσταθμίσωσ ή συγκρούσωσ, τό όποϊον δέον να είναι στεγανόν μέχρι του καταστρώματος των στεγανών διαφραγμάτων. Τό διάφραγμα τόδο δέον να είναι τοποθετημένον εις άπόστασιν ούχι μικροτέραν των 5 τοίς έκατόν του μήκους του πλοίου και ούχι μεγαλυτέραν των 3,05 μέτρων (ή 10 ποδών) σύν 5 τοίς έκατόν του μήκους του πλοίου από της πρωραιοσ όρθιασ.

(β) Εάν τό πλοϊον έχη μακρόν πρωραιον υπερακατωκάσασμα, τό διάφραγμα συγκρούσωσ δέον να επέκτεινηται στεγανώς μέχρι του καταστρώματος άμέσως άνωθεν του καταστρώματος των στεγανών διαφραγμάτων. Η έκτετασις δέν είναι άπαραίτητον να εύρισκείται άμέσως άνωθεν του ύποκειμένου διαφραγματος, υπό τόν όρον όμοσ όπωσ ή έκτετασις αυτη άπέχη τολάχιστον άπόστασιν ίσην πρόσ τά 5 τοίς έκατόν του μήκους του πλοίου από της πρωραιοσ όρθιασ και τό τμήμα του καταστρώματος των στεγανών, όπερ σχηματίζει την βαθμίδα, είναι άποτελεσματικώς άδιαπέραστον υπό ύδάτων κακοκαιρίας.

(β) Επίσης, πάν πλοϊον δέον να έχη διάφραγμα πρυναϊας δεξαμενής ζυγοσταθμίσωσ όσ και διαφράγματα χωρίζοντα τόν χώρον μηχανών, όσ τοπορίζεται εις τόν Κανονισμό 2 του παρόντος Κεφαλαίου, από τουσ χώρουσ φόρτιου και έπιβατών πρωραθεν και πρύνανθων. Τά διαφράγματα ταύτα θά είναι στεγανά μέχρι του καταστρώματος στεγανών. Παρά ταύτα τό διάφραγμα της πρυναϊας δεξαμενής ζυγοσταθμίσωσ δύναται να σχηματίζει, βαθμίδα κάτωθεν του καταστρώματος στεγανών διαφραγμάτων υπό τόν όρον ότι ή ασφάλεια του πλοίου δέν μεσοδται από άσυνεχισ στεγανής υποδιαίρισωσ.

(γ) Είς όλασ τασ περιπτώσεις αι χράναϊ των έλικοφόρων άτράκτων δέον να είναι έγκεκλεισμένοι έντός στεγανών χώρων, περιωρισμένου όγκου. Ο στυτιοθλικτής της έλικοφόρου άτράκτου δέον να τοποθετήται έντός στεγανής σήραγγοσ ή άλλου στεγανού χώρου κεχωρισμένου από του χώρου της χράνης της έλικοφόρου άτράκτου. Ο χώροσ όμοσ ούτοσ δέον να είναι τοιούτου όγκου όστω, έαν κατακλυσθή ούτοσ λόγω διαρροής του στυτιοθλιττου, ή γραμμή όριου βυθίσωσ να μη κατέληθ υπό την επιφάνεια της θαλάσσης.

δημιουργίαν σοβαροτέρων συνθηκών από άπόσωσ πλευρικής κλίσεωσ ή μειώσωσ του μετακεντρικού ύψουσ, ή τοιαύτη βλάβη δέον να λιφθη ύπ' όσιν κατά τουσ ύπολογισμούσ.

(ε) Η άσύμμετροσ κατάκλισις δέον να μειοδται εις τό ελάχιστον δι' ίκανοποιητικόν διατάξων. Όταν απαιτήται ή διορθώσις μεγάλων έγκαρσιασ κλίσεωσ, τά χρησιμοποιόμενα μέσα διά την έπαναφοράν δέον να είναι αδότματα, έφ' όσον τόδο είναι πρακτικώς δυνατόν. Είς κάσασ όμοσ τασ περιπτώσεις όπου προβλέπονται χειριστήρια των έξαρτημάτων διά την άντίρροπον κατάκλισιν, ταύτα θά χειρίζωνται άνωθεν του καταστρώματος των στεγανών διαφραγμάτων. Τά έξαρτήματα ταύτα όμοσ μέ τά χειριστήρια αυτών δέον να είναι παραδεκτά υπό της Αρχής, όμοίως και ήμεγίστη κλίσις του πλοίου πρό της χρησιμοποιήσεωσ των μέσων έπαναφορής. Όταν απαιτοδνται έξαρτήματα διά την άντίρροπον κατάκλισιν, ό χρόνοσ έπαναφορής δέον να μη υπερβαίγη τά 15 πρώτα λεπτά. Κατάλληλοι οδηγίοι σχετικώς μέ την χρήσιν των έξαρτημάτων άντίρροπού κατακλύσεωσ δέον να χορηγοδνται εις τόν πλοιαρχον του πλοίου.*

(στ) Η τελική κατάστασις του πλοίου μετά την γλάβην και εις την περιπτώσιν άσυμμέτρου κατακλύσεωσ μετά την λήσιν των μέτρων έπαναφορής, δέον να πληροί τουσ άκολούθουσ όρουσ:

(i) Είς την περίπτωσησιν συμμετρικής κατακλύσεωσ, τό άπομένον μετακεντρικόν ύψοσ να είναι θετικόν και τολάχιστον ίσον πρόσ 0,05 μέτρα (ή 2 δακτύλουσ). Τοτόδο θά ύπολογίζεται διά της μεθοδου σταθερού έκτοπίσματος.

(ii) Είς την περιπτώσιν άσυμμέτρου κατακλύσεωσ, ή ολική κλίσις δέον να μη υπερβαίγη τασ έπί τά μοίρασ, πλην ειδικών περιπτώσεωσ, δι' άσ ή Αρχή δύναται να επέτρησιν επιπόσθετον κλίσιν προκύπτουσαν εκ της άσυμμέτρου κατακλύσεωσ, έν ούδεμιή όμοσ περιπτώσει ή τελική κλίσις δύναται να υπερβαίγη τασ δέκα πέντε μοίρασ.

(iii) Είς ούδεμίαν περίπτωση ή γραμμή όριου βυθίσωσ δύναται να βυθισθή κατά τό τελικόν στάδιον κατακλύσεωσ. Εάν θεωρηθή ότι ή γραμμή όριου βυθίσωσ είναι δυνατόν να βυθισθή κατ' ένδιόμσον σταδίου κατακλύσεωσ, ή Αρχή δύναται να απαιτήσιν όπωσ γίνουσι όλοι αι σχετικαι έρευναϊ και αι διατάξεις, άσ αυτη κρίνει άναγκαίασ διά την ασφάλειαν του πλοίου.

(ι) Ο πλοιαρχοσ του πλοίου δέον να έφοδιάζηται μέ τά άναγκαία δεδομένα, ίνα έσφαλίζη κατά τασ συνθηκάσ ύπηρεσιασ έπαρη ευστάθειαν εις την άθικτον κατάστασιν, ούτωσ όστω τό πλοϊον να δύναται να άνθξη εις περιπτώσιν σοβαρός ζημιάσ. Προκειμένου περί πλοίων έφοδιασμένων διά διατάξωσ πρόσ άντίρροπον κατάκλισιν, ό πλοιαρχοσ δέον να είναι ένήμεροσ των συνθηκών ευσταθείασ επί των όποίων βασίζονται οι ύπολογισμοί κλίσεωσ και να έφιστάται ή προσοχή του επί του ότι τό πλοϊον δύναται, ύφιστάμενον βλάβην, να λάμ, ύπερβολικήν κλίσιν όταν αι συνθηκαι ευσταθείασ εις την άθικτον κατάστασιν είναι ύσμενείσ.

(η) Η Αρχή δέν δύναται να φανή έλαστική όσ πρόσ τασ απαιτήσεις, σχετικώς μέ την ευστάθειαν εις περιπτώσιν βλάβησ. Εις τασ έν άποδειχθή ότι τό μετακεντρικόν ύψοσ του πλοίου εις άθικτον κατάστασιν εις οιαδήποτε συνθήκην ύπηρεσιασ, τό άπαιτούμενον διά να άντιμετωπίσιν τασ άνωτέρω απαιτήσεις, είναι ύπεραρκέτον διά την προβλεπομένην συνθήκην ύπηρεσιασ.

(ii) Παραεκκλίσεισ όσ πρόσ τασ απαιτήσεις σχετικώς μέ την ευστάθειαν έν περι-

* Γίνεται μνεία της Συστάσεωσ ήτις υιοθετήθη υπό του Οργανισμού διά της Αποφάσεωσ Α 266(VIII) της Πρωτόκου Μερόδου διά την καθιέρωσιν Συμφορήςσώσ, πρόσ τασ Απαιτήσεις διά τασ Διατάξεις Αντιρροπού Κατακλύσεωσ εις τά έπιβατηγά πλοία.

Κανονισμός 10

Διπύθμενα

(α) Έν διπύθμενον δέον νά υπάρχη και νά εκτεινείται από του διαφράγματος της πλωραίας δεξιάμενης ζυγοσταθμίσσεως μέχρι του διαφράγματος της πριμναίας δεξιάμενης ζυγοσταθμίσσεως, καθ' ό μέτρον είναι τουτο πρακτικόν και συμβιβάζεται προς τά χαρακτηριστικά και την κανονικήν χρησιμοποίησιν του πλοίου.

(ι) Είς πλοία μήκους 50 μέτρων (ή 165 ποδών) και κάτω των 61 μέτρων (ή 200 ποδών), δέον νά υπάρχη διπύθμενον τουλάχιστον από του χώρου μηχανών μέχρι του διαφράγματος της πλωραίας δεξιάμενης ζυγοσταθμίσσεως, ή δσον τό πρακτικώς δυνατόν έγγός προς αύτό.

(ii) Είς πλοία μήκους 61 μέτρων (ή 200 ποδών) και κάτω των 76 μέτρων (ή 249 ποδών), δέον νά υπάρχη διπύθμενον τουλάχιστον εκτός του χώρου μηχανών και νά εκτεινείται μέχρι των διαφραγματικών της πλωραίας και πριμναίας δεξιάμενης ζυγοσταθμίσσεως, ή δσον τό πρακτικώς δυνατόν έγγός προς αυτά.

(iii) Είς πλοία μήκους 76 μέτρων (ή 249 ποδών) και άνω, δέον νά υπάρχη διπύθμενον εις τό μέσον του πλοίου και νά εκτεινείται μέχρι του διαφράγματος της πλωραίας και της πριμναίας δεξιάμενης ζυγοσταθμίσσεως ή δσον τό πρακτικώς δυνατόν έγγός προς αυτά.

(β) Όπου απαιτείται ή ύπαρξις διπύθμενου, τό ύψος τουτου θα όριζεται κατά πρόνικανονοιούντα την Άρχην και ό έσωτερικός πυθμήν θα συνεχίζεται μέχρι του κυρτού των πλευρών του πλοίου, εις τρόπον ώστε ό πυθμήν νά προστατεύεται μέχρι του κυρτού της γάστρας. Η τοιαύτη προστασία θεωρείται έπαρκής έν ή γραμμή τομής της έξωτερικής άκμης του έλάσματος, της πλευράς του διπύθμενου μετά των έλασμάτων της γάστρας δέν εύρίσκειται εις ολονήποτε σημείον χαμηλότερον ένός όριζόντιου έπιπέδου διερχομένου διά του σημείου τομής εις τό μέσον νομεία μετά έγκαταστάσεως διαγώνιου γραμμής κεκλιμένης κατά 25 μοίρας ως προς τό όριζόντιον επίπεδον τό διερχόμενον διά της άνω άψεως της τρύπιδος και τεμουσής τό επίπεδον εις σημείον εύρισκόμενον εις άπόστασιν, από του άξονος του πλοίου, ίσην προς τό ήμισον του πλάτους του πλοίου.

(γ) Φρέατια μικρά κατασκευαζόμενα έντός του διπύθμενου σχετικα προς τάς διατάξεις άπαντήσεως των κυτών κ.λπ. δέον νά μη είναι βαθύτερα ή δσον άπαραίτητον. Το βάθος του φρεατίου εις ούδεμίαν περιπτώσιν θα είναι μεγαλύτερον του βάθους του διπύθμενου κατά τον άξονα του πλοίου μειωμένον κατά 457 χιλιοστόμετρα (ή 18 δακτύλους), τό δέ φρεάτιον δέν θα έπεκτείνεται κάτωθεν του όριζόντιου έπιπέδου του άναφερομένου εις την παράγραφον (β) του παρόντος Κανονισμού. Είς τό πριμναίον έν τοιούτοις άκρον της σήραγγος των έλικοκινήτων πλοίων, έπιτρέπεται ή ύπαρξις φρεατίου εκτεινομένου μέχρι του έξωτερικού πυθμένος. Η Άρχή δύναται νά έπιτρέψη έτερα φρέατια (π.χ. διά λιπαντίων έλαιου κάτωθεν των καρίων μηχανών) έν ήθελε πισθή ότι αι διατάξεις του συνόλου παρέχουσι προστασίαν ίσοδύναμον προς την παρεχομένην υπό διπύθμενου συμφώνου προς τον παρόντα Κανονισμόν.

(δ) Δέν είναι άναγκαία ή έγκατάστασις διπύθμενου κατά μήκος των στεγανών διαμερισμάτων μετρίου μεγέθους. χρησιμοποιοιμένων άποκλειστικώς διά την μεταφοράν ύγρων, υπό τον όρον δπως, κατά την γνώμην της Άρχης, ή άσφάλεια του πλοίου έν περιπτώσει βλάβης του πυθμένος ή των πλευρών δέν θέλει μειωθή εκ του λόγου τουτου.

(ε) Προκειμένου περι πλοίων δι' ά έξουσιν ψυξησιν ή ψυξησιν αι διατάξεις της παραγράφου (γ) του Κανονισμού I του παρόντος Κεφαλαίου και άτινα έτελούν τακτικά όρομολόγια έντός των όριων βραχέος διεθνούς πλοΐ, ως καθορίζεται έν ή Κανονισμύ 2 του Κεφαλαίου III, ή Άρχή δύναται νά έπιτρέψη άπαλλαγήν εκ της ύπο-

χρέωσσεως ύπαρξσεως διπύθμενου εις πών τμήμα του πλοίου δασερ ύποδιαιρείται εις τή βάσει συντελεστού μη ύπερβαίνοντος τό 0,50, έν πεισθή ότι ή έγκατάστασις διπύθμενου εις τό τμήμα τουτο δέν θα ήτο σύμφωνος προς τά βασικά χαρακτηριστικά και την κατάλληλον εκμετάλλευσιν του πλοίου.

Κανονισμός 11

Προσδιορισμός, Χάραξις και Έγγραφή των Γραμμών Υποδιαιρέσεως

(α) Πρός τον σκοπόν τήρήσεως του άπαιτουμένου βαθμού ύποδιαιρέσεως, δέον νά προσδιορισθή και χαραχθή επί των πλευρών του πλοίου γραμμή φορτώσεως άντιστοιχούσα προς τό υπό του βαθμού ύποδιαιρέσεως πριβ. έπισημειωμένον μήθημα. Η γραμμή αυτήν, χωρίς ειδικώς διασκευασμένους διά την ένάλυξιν μεταφορών έπιβατικών και φερτίλων, άντι, κατάπιν έπιθίμιας του πλοιοκτήτου, νά σηματούη διά μιάς ή πλειονών έπιπροσθέτων γραμμών φορτώσεως άντιστοιχουσών προς τά βυθίσματα ύποδιαιρέσεως άτινα ή Άρχή δύναται νά έγκρινη διά τάς περιπτώσεις των έναλλακτικών συνθήκων ύπηρεσίας του πλοίου.

(β) Αί προσδιοριζόμεναι και σημειούμεναι γραμμαι φορτώσεως της ύποδιαιρέσεως έγγραφονται έν τή Πιστοποιητικώ Ασφαλείας Έπιβατηγού Πλοίου και διακρίνονται διά της ένδειξεως C1, έμφανισσης ότι τό πλοίον είναι κρωστιαώς έπιβατηγόν και C2, C3 κ.λ.π. έμφανισουσών τάς έναλλακτικώς συνθήκας ήπηρεσίας.

(γ) Το ύψος των έξάλων τό άντιστοιχούν εις εκάστην των ως άνω γραμμών φορτώσεως θα μετρήται εις την αύτην θέσην και από της ίδιας γραμμής καταστρώματος, καθ' όν τρόπον προσδιορίζεται τό ύψος των έξάλων συμφώνως προς την έν ισχύι Διεθνή Σύμβασιν περί Γραμμών Φορτώσεως.

(δ) Το ύψος έξάλων τό άντιστοιχούν εις εκάστην έγκερμμένην γραμμήν φορτώσεως της ύποδιαιρέσεως, ως και αι συνθήκαι ήπηρεσίας δι' άς ένεκρήθη τουτο, δέον νά άναγράφονται σαφώς έν τή Πιστοποιητικώ Ασφαλείας Έπιβατηγού Πλοίου.

(ε) Έν ούδεμιή περιπτώσει, ή χάραξις ούσώηποτε γραμμής φορτώσεως της ύποδιαιρέσεως θα γίνεται άνωθεν της άνωτάτης γραμμής φορτώσεως διά θάλασσαν ύψωρ. ως αύτη προσδιορίσθη έν συναρτήσει προς την άνοχην του πλοίου ή την έν ισχύι Διεθνή Σύμβασιν περί Γραμμών Φορτώσεως.

(στ) Ολαδήποτε και άν είναι ή θέσις χαράξεως των γραμμών φορτώσεως της ύποδιαιρέσεως, τό πλοίον έν ούδεμιή περιπτώσει θέλει φορτωθή κατά τρόπον ώστε νά βυθισθή ή προς την ένοχην του έτους και την περιοχήν άντιστοιχούσα γραμμή φορτώσεως, ως αύτη προσδιορίζεται εις την έν ισχύι Διεθνή Σύμβασιν περί Γραμμών Φορτώσεως.

(ζ) Πλοίον τι, έν ούδεμιή περιπτώσει δύναται νά φορτωθή κατά τοιούτον τρόπον ώστε διαν εύρίσκειται έν θάλασσή ύδατι, νά βυθίζεται ή γραμμή φορτώσεως της ύποδιαιρέσεως ή άντιστοιχούσα προς τον είδικόν πλοίου ή προς τάς συνθήκας ήπηρεσίας του πλοίου.

Κανονισμός 12

Κατασκευή και Άρχική Δοκιμή Στεγανών Διαφραγμάτων.

(α) Πάν στεγανόν διάφραγμα της ύποδιαιρέσεως είτε έγκάριστον είτε διάμηκες, θα κατασκευάζεται κατά τοιούτον τρόπον ώστε νά είναι ίκανόν νά ύφίσταται, μετά άναλόγου περιθωρίου άντοχής, την πίεσιν την όφειλουμένην εις την μεγίστην στήλην ύδατος την όποιαν δυνατόν νά ύποσση εις περιπτώσιν βλάβης του πλοίου, τουλάχιστον

τε την στεγανότητα των διαφραγμάτων.

- (γ) (i) Θύραι, άνθρακοθυρίδες ή άνογίματα έπικεινωσίας δέν έπιτρέπονται.
- (1) Είς τό διάφραγμα συγκρούσεως κάτωθεν τής γραμμής όριου βυθίσσεως.
- (2) Είς έγκάρσια στεγανά διαφράγματα χωρίζοντα ένα χώρο φορτίου από παρακείμενον χώρο φορτίου ή από μόνιμον ή έφεδρικήν άποθήκην καυσίμου, έκτός των προβλεπόμενων έν τή παραγράφω (ιβ) του κανονισμού.
- (ii) Έκτός των προβλεπόμενων κατώτερω υπό του άρθρου (ιι) τής παρούσης παράγραφου, έπιτρέπεται όπως τό διάφραγμα συγκρούσεως διαπεράται κάτωθεν τής γραμμής όριου βυθίσσεως υπό ενός τό πολύ σωλήνος διά τήν έξυπηρέτησιν τής κρουαίας δεξαμενής ζυγοσταθμίσεως, υπό τόν όρον όπως ο σωλήν αυτός είναι έρωδιασμένος διά κοχλιωτό έπιστοιμίου δυναμένου νά χειρίζεται εκ σημείου άνωθεν τό καταστράματος στεγανών. Τό σάμα του έπιστοιμίου δέον νά είναι στερεωμένον έντός τής κρουαίας δεξαμενής ζυγοσταθμίσεως επί του διαφράγματος συγκρούσεως.
- (iii) Έάν ή κρουαία δεξαμενή ζυγοσταθμίσεως είναι δειγμένη κατά τρόπον ώστε νά περιλαμβάνη δύο διάφορα είδη υγρών, ή Αρχή δύνανται νά έπιτρέψη όπως τό διάφραγμα συγκρούσεως διαπερασθή κάτωθεν τής γραμμής όριου βυθίσσεως υπό δύο σωλήνων έκάστου κληρονομίας τούς όρους του άρθρου (ii) τής παρούσης παράγραφου υπό τόν όρον όπως ή Αρχή πισοθή ότι δέν υπάρχει άλλος τρόπος έγκαταστάσεως του τουούτου δευτέρου σωλήνος και ότι, λαμβανόμενης υπ' όφιν τής προβλεπόμενης προσόδου υποδιαίρεσεως έν τή κρουαία δεξαμενή ζυγοσταθμίσεως ή ασφάλεια του κλοίου διατηρείται.
- (δ) (i) Στεγανά θύρα διαφραγμάτων χωρίζοντων μόνιμους και έφεδρικός άποθήκας καυσίμου, δέον νά είναι πάντοτε κλειστά, έκτός των προβλεπόμενων έν τή εδαφω (ii) τής παραγράφου (ια) του παρόντος Κανονισμού διά θύρας άποθήκων καυσίμου έντός υποφραγμάτων.
- (ii) Κατάλληλα μέτρα δέον νά λαμβάνονται διά προφυλακτήρων ή άλλων μέσων, ίνα άποφεύγεται ή υπό των γαιανθράκων παρεπόδισις του κλεισίματος των στεγανών θυρών των άνθρακαποθήκων.
- (ε) Έντός των χώρων των περιλαμβανόντων τās κυρίας και βοηθητικές μηχανάς πρόσσεως, περιλαμβανομένων των λεβήτων των χρησιμοποιούμενων διά τήν πρόωσιν και πασών των μόνιμων άποθηκών καυσίμων, δέν έπιτρέπεται ή ύπαρξις πλέον τής μιάς θύρας έπικεινωσίας επί έκάστου στεγανού διαφράγματος, έξαιρουμένων των θυρών των άνθρακαποθηκών και των θυρών των σπράγγων των έλικοφόρων άτράκτων. Εάν ύπάρχουσι δύο ή περισσότερα έλικοφόροι άτράκτοι, αι σπράγγες θα έπικεινωσώσι διά διαδρόμου έσωτερικής έπικεινωσίας. Εάν ύπάρχουσι δύο έλικοφόροι άτράκτοι θα τοποθετηται μία μόνον θύρα μεταξύ του χώρου μηχανών και του χώρου των σπράγγων, όταν δέ, ύπάρχουσι περισσότερα των δύο άτράκτων θα τοποθετηθώσι μόνον δύο θύραι. Αι θύραι αυτές δέον νά είναι δλιθαίνουσαι και νά τοποθετηθώσι κατά τοούτον τρόπον ώστε νά έχουσι τα κατάφλια αυτών όσον τό δυνατόν ύψηλά. Ο χειριστήριος μηχανισμός διά τόν χειρισμόν των θυρών τούτων άνωθεν του καταστράματος στεγανών θα τοποθετηται έξωθεν των χώρων των περιλαμβανόντων τās μηχανάς, έν τούτο συμβιβάζηται με τήν ίκανοποιητικήν διάταξιν του άπαιτουμένου μηχανισμού.
- (στ) (i) Αι στεγανά θύρα θα είναι δλιθαίνουσαι (συρταρωται) ή γιγλυμωται ή άλλου ίσοδυνάμου τύπου. Έλασμάτιναι θύρα στερεωόμεναι άκώς διά κοχλιών, ως και θύρα άδιντες κλείουσι διά τής βαρύτητος ή διά τής ενεργείας πίπτοντος βάρους δέν έπιτρέπονται.

δέ, τήν πίεσιν τήν όφειλομένην εις στήλην ύδατος έξικουμένην εις τό ύψος τής γραμμής όριου βυθίσσεως. Η κατασκευή των διαφραγμάτων τούτων δέον νά ίκανοποιή τήν Αρχήν.

- (β) (i) Αι βαθμίδες και αι έσοχαι των διαφραγμάτων δέον νά είναι στεγανά και ίσης άντοχής προς τά διαφράγματα εις τά σημεία εις δ έκάστη εδρίσσεται.
- (ii) Έάν νομισι ή ζυγά διερχώνται διά μέσου στεγανού καταστράματος ή διαφράγματος, τό κατάστρωμα ή τό διάφραγμα δέον νά κατασκευάζονται στεγανά γαν' άνευ τής χρήσεως ξύλου ή τσιμέντου.
- (γ) Η δοκιμή στεγανότητος των κυρίων διαμερισμάτων διά κληρώσεως τούτων δι' ύδατος δέν είναι ύποχρεωτική. Όταν δέν έκτελήται ή δοκιμή διά κληρώσεως δι' ύδατος, ή δοκιμή δι' έκφυδρονίσσεως ύδατος δι' εδάμπτου σωλήνος είναι ύποχρεωτική. Η δοκιμή αυτή θα έκτελήται κατά τό πλέον προχωρημένον στάδιον τής συμπληρώσεως του κλοίου. Έν πάση περιπτώσει θα έκτελήται λεπτομερής έπιθεώρησις των στεγανών διαφραγμάτων.
- (δ) Η κρουαία δεξαμενή ζυγοσταθμίσεως, τά διαύθημα (περιλαμβανόνται αι κοιλιαί τροχίδες) και οι έσωτερικοί πυθμένες, θα δοκιμάζονται διά στήλης ύδατος άντιστοιχούσης εις τās άπαιτήσεις τής παραγράφου (α) του παρόντος Κανονισμού.
- (ε) Δεξαμεναι προοριζόμεναι δι' ύγρα και άποτελοδσαι μέρος τής υποδιαίρεσεως του κλοίου, δέον νά δοκιμάζονται ως προς τήν στεγανότητα, δι' ύδατος στήλης μέχρι τής άνωτάτης γραμμής φορτώσεως τής υποδιαίρεσεως ή μέχρι των δύο τρίτων του ύψους από τής άνω άψεως τής τροχίδος μέχρι τής γραμμής όριου βυθίσσεως εις τήν περιποίησιν των δεξαμενών, λαμβανόμενης τής μεγαλύτερας εκ των δύο. Έν πάση όμως περιπτώσει τό ύψος τής στήλης δέον νά μη είναι κατώτερον των 0,92 μέτρων (ή 3 ποδών) άνωθεν τής όροφής τής δεξαμενής.
- (στ) Αι δοκιμαί αι άναφερόμεναι εις τās παραγράφους (δ) και (ε) του παρόντος Κανονισμού έχουσιν ως σκοπόν τήν εξακριβώσιν τής στεγανότητος τής κατασκευαστικής διατάξεως τής υποδιαίρεσεως και δέον νά μη θεωρούνται ως δοκιμαί τής καταλληλότητος διαμερισμού τίνος δι' ένασθηέουσιν υγρών καυσίμων ή δι' άλλου είδικού σκοπού, διά τούς όποιους δύναται νά άπαιτείται δοκιμή αδοτηρότερου χαρακτήρος, έξαρτωμένη εκ του ύψους εις τό όποιον δυνατόν νά άνέλθη τό ύγρον έν τή δεξαμενή ή εις τās συνδέσεις τής.
- Κανονισμός 13**
- Άνογίματα εις στεγανά διαφράγματα*
- (α) Ο αριθμός των άνογιμάτων εις τά στεγνά διαφράγματα δέον νά περιορίζηται εις τό ελάχιστον όπερ συμβιβάζεται με τήν γενικήν διάταξιν και τήν κατάλληλον χρησιμοποιήσιν του κλοίου. Θα προβλέπωνται ίκανοποιητικά μέσα διά τό κλείσιμον των άνογιμάτων τούτων.
- (β) (i) Είς τά σημεία διελεύσεως σωλήνων εδδαίων, ηλεκτρικών καλωδίων κ.λπ. διά των διαφραγμάτων τής στεγανής υποδιαίρεσεως, δέον νά λαμβάνονται κατάλληλα μέτρα διά τήν άπόλυτον έξασφάλισιν τής στεγανότητος των διαφραγμάτων.
- (ii) Έπιστόμια και κρουνοί μη άποτελούντες μέρος του συστήματος σωληνώσεως δέν έπιτρέπεται νά ύπάρχου εις τά διαφράγματα τής στεγανής υποδιαίρεσεως.
- (iii) Μόλυβδος ή άλλα δλιικά έπιρρεαζόμενα υπό τής θερμότητος δέν θα χρησιμοποιούνται εις συστήματα άτυνα διερχόνται διά των στεγανών διαφραγμάτων τής υποδιαίρεσεως, όποτε ή βλάβη τούτων έν περιπτώσει τυρκαϊάς, θα έξέθε-

νοθεν του καταστρώματος στεγανών, διά κινήσεως περιστροφόμενου στροφάλου ή διά έτέρας κινήσεως ήτις παρουσιάζει τήν αυτήν έγγύθησιν άσφαλείας και τυγχάνει τύπου έγκερμμένου. Διά νά λαμβάνωνται μέτρα άσφαδιδεται προειδοποίησις δι' ήχητικόν σήματος, ότι ή θύρα ήρξατο κλεισμένη και νά συνεχίζεται μέχρι του πλήρους κλεισίματος. Η άδάρεια του κλεισίματος της θύρας δέον νά είναι άρκετη πρός εξασφάλισιν χρονικου διαστήματος ασφαλείας.

(ii) Δέον νά υπάρχουν δύο τουλάχιστον ανεξάρτητα ηχητά ενεργείας, ίκανά διά τό σύγχρονον άνοιγμα και κλείσιμον άκασθν τών εξυπηρετούμενων θυρών. Αί δύο αύται ηχητά ενεργείας θά ελέγχωνται εκ του έπι της γεφυρας κεντρικου σταθμου, οστις θά περιλαμβάνη πάντα τοús άπαιτούμενους δείκτας τοús επετρέποντας τήν επαλήθευσιν ότι, εκάστη τών δύο ηχητών ενεργείας είναι ίκανή νά εξασφαλίζει ίκανοποιητικώς τήν άπαιτούμενην εξυπηρέτησιν.

(iii) Είς τήν περίπτωσιν υδραυλικου χειρισμού, εκάστη ηχητή ενεργείας θά άποτελήται εκ μιάς άντλίας ίκανής νά κλείη άπώσας τός θυρας εις χρόνον όχι μιλγαλύτερον τών 60 δευτερολέπτων. Επικροθετάς, δέον νά υπέρχωνται υδραυλικοί συσσωρευται διά τό σύνολον της εγκαταστάσεως, ίκανότητος άρκετης πρός εξασφάλισιν τριών τουλάχιστον διαδοχικών κινήσεων του συνόλου τών θυρών, ήτοι: κλείσιμον-άνοισιν-κλείσιμον. Τό χρησιμοποιούμενον ρευστόν δέον νά μή πήγνυται εις τās θερμοκρασίας αιτινες ενδεχομένως θά παρουσιασθώσι κατά τήν ύπηρεσίαν του κλειού.

(i) Γυγλυμωτά στεγαναι θύραι (Κλάσεως 1) εντός χώρων επιβατών, πληρώματος και χώρων έργασίας, επιτρέπονται μόνον έφ' όσον εφίσκονται άνωθεν καταστρώματος του όποιου ή κάτω όψις και εις τό χαμηλότερον σημείον εις τήν πλευράν του κλειού είναι τουλάχιστον 2,13 μέτρα (ή 7 πόδες.) άνωθεν της άνωτάτης γραμμής φορτώσεως της υποδιαίρεσεως.

(ii) Στεγαναι θύραι τών όποιων τά κατώφλια κείνται άνωθεν της άνωτάτης γραμμής φορτώσεως της υποδιαίρεσεως και κάτωθεν της εις τό προηγούμενον έδαφιον καθορισμένης γραμμής θά είναι άλισθαίνουσαι και δύνανται νά είναι χειροκίνητοι (Κλάσεως 2), εξαιρέσεως γενομένης διά κλειά εκτελούοντα βρεχείς διεθνείς κλάσας και έχοντα συντελεστήν ύποδιαίρεσεως 0,50 ή μικρότερον, όποτε άσπασι αι θύραι αύται θά χειρίζονται διά μηχανικής ενεργείας. Όταν όχητοι έπικρινωνται, έπυγμένο φορτίου και άρρωγιά άρρωγιά ή τεχνητού έλκυσμού διέρχωνται διά περισσοτέρων του ενός κυρίων στεγανών διαφραγμάτων θά χειρίζονται διά μηχανικής ενεργείας.

(ia) (i) Στεγαναι θύραι αιτινες δυνατόν νά άνοιγνται έγχοτε εν κλάθ και τών όποιων τά κατώφλια κείνται κάτωθεν της κατωτάτης γραμμής φορτώσεως της ύποδιαίρεσεως θά είναι άλισθαίνουσαι. Θά εφαρμόζονται εν προκειμένω οι άκόλουθοι κανόνες:

(1) Όταν ό αριθμός τών θυρών τούτων (εξαιρουμένων τών θυρών εισόδου εις στήραγγας έλικοφόρων άτράκτων) υπερβαίνει τās έντε, άσπασι αι θύραι αύται, καθώς και εκείναι εις τήν είσοδον τών στήραγγων ή άρρωγιά άρρωγιά ή τεχνητού έλκυσμού, θά χειρίζονται διά μηχανικής ενεργείας (Κλάσεως 3) και θά δύνανται νά κλείωνται συγχρόνως από κεντρικου σταθμού εκ της γεφυρας του κλειού.

(2) Όταν ό αριθμός τών θυρών τούτων (εξαιρουμένων τών θυρών εισόδου εις στήραγγας έλικοφόρων άτράκτων) είναι μεγαλύτερος του ενός άλλε δέν υπερβαίνει τās έντε, τότε:

(ii) Αί άλισθαίνουσαι θύραι δύνανται νά είναι:

Χειροκίνητοι μόνον

μηχανοκίνητοι και εκί κλειον χειροκίνητοι.

(iii) Αί επικροτόμεναι στεγαναι θύραι δύνανται συνεκώς νά καταταχθώσιν εις τρείς Κλάσεις:

Κλάσις 1 — Γυγλυμωτά θύραι.

Κλάσις 2 — Όλισθαίνουσαι θύραι χειροκίνητοι.

Κλάσις 3 — Όλισθαίνουσαι θύραι μηχανοκίνητοι και εκί κλειον χειροκίνητοι.

(iv) Τά μέσα χειρισμού όι ισθόηκοτε στεγανής θυρας μηχανοκίνητου ή μη θά είναι ίκανά νά κλείσθι τήν θύραν και όταν τό κλειον λαμβάνη κλάσιν 1,5 μοιρών πρός εκατέραν πλευράν.

(v) Δι' όλας τās κλάσεις στεγανών θυρών θά τοποθετούνται δείκται όστινες θά δεικνύουσιν εις όλους τοús σταθμούς χειρισμού εκ τών όποιων αι θύραι δέν είναι θέαται, άν αι θύραι είναι άνοικται ή κλεισται. Εάν στεγανή θύρα οιασδήποτε κλάσεως δέν έχη διάταξιν τοιαύτην όστε νά δύναται αύτη νά κλεισθή εκ ένός κεντρικου σταθμού χειρισμών, δέον νά προβλέπεται μηχανικόν, ήλεκτρικόν, τηλεφωνικόν ή οιοδήποτε άλλο κατάλληλον μέσον άπ' εθείας έπικοινωνίας, διά τό όποιου ό άξίωματικός φυλακτής θά δύναται νά επικοινωνήσιν ταχέως μετά του ύπευθύνου διά διά τό κλείσιμον της εν λόγω θυρας κατόπιν προηγούμενων διαταγών.

(ζ) Αί γυγλυμωτά θύραι (Κλάσεως 1) θά εφοδιάζονται διά μέσων ταχέως κλεισίματος, ως σφικτικίων χειριζόμενων εκ άμφοτέρων τών πλευρών του διαφράγματος.

(η) Αί χειροκίνητοι άλισθαίνουσαι θύραι (Κλάσεως 2) δύνανται νά έχωσιν όριζόντιαν ή κατακόρυφον κίνησιν. Ο μηχανισμός της θυρας θά δύναται νά χειρισθή έπιτοπίως εκ άμφοτέρων τών πλευρών της θυρας και επικροθετάς από προσιτής θέσεως άνωθεν του καταστρώματος στεγανών διά κινήσεως περιστροφόμενου στροφάλου ή διά έτέρας κινήσεως, ήτις παρουσιάζει τήν αυτήν έγγύθησιν άσφαλείας και τυγχάνει τύπου έγκερμμένου. Δύνανται νά επιτραπούν παρεκκλίσεις σχετικώς προς τήν άκρίτησιν χειρισμού εκ άμφοτέρων τών πλευρών, άν όσος τυγχάνη πρακτικώς άδύνατος λόγω της διαρρυθμίσεως τών χώρων. Είς τήν περίπτωσιν του διά της χειρός χειρισμού, ό άπαιτούμενος χρόνος διά τό πλήρες κλείσιμον της θυρας, όταν τό κλειον είναι είς κατακόρυφον θέσιν δέν θά υπερβαίνει τά 90 δευτερόλεπτα.

(θ) (i) Αί μηχανοκίνητοι άλισθαίνουσαι θύραι (Κλάσεως 3) δύνανται νά έχωσι κατακόρυφον ή όριζόντιαν κίνησιν. Εάν προβλέπεται θύρα τις νά λειτουργή διά μηχανικής ενεργείας εκ κεντρικου σταθμού, ό μηχανισμός δέον νά είναι όστω πως διατεταγμένος, όστε ή θύρα νά δύναται νά χειρίζεται διά μηχανικής ενεργείας εκί κλειον έπιτοπίως και εκ άμφοτέρων τών πλευρών. Η διάταξις δέον νά είναι τοιαύτη όστε ή θύρα νά κλείη αυτόματως άν ήνοχηθι διά τοιαύτην κωδ χειρισμού μετά τό κλείσι· εν της από του κεντρικου σταθμού, και τοιαύτη όστε νά δύναται νά παραμείνι έλεισθη διά τοπικής διατάξεως του μηχανισμού λόγω τών όποιων θά νά δύναται νά άνοιγη από του κεντρικου σταθμού. Λαβαί τοπικου χειρισμού συνδεόμεναι με τόν μηχανισμόν τόν κινούμενον διά μηχανικής ενεργείας δέον νά προβλέπονται εκ εκάστης πλευράς του διαφράγματος και νά είναι όστω πως διατεταγμένοι όστε, πρόσκαιρα διερχόμενα διά του άνοιγματος της θυρας νά δύνανται νά κρατήσθωσι τās δύο λαβάς εις τήν θέσιν άνοιγματος και νά μη δύνανται νά θέσωσιν άκουστικώς εις λειτουργίαν τόν μηχανισμόν κλεισίματος.

Όλισθαίνουσαι θύραι λειτουργούσαι διά μηχανικής ενεργείας δέον εκί κλειον νά είναι εφοδιασμένοι διά χειροκίνητου μηχανισμού λειτουργούτος τώσον παρ' αύταις ταις θύραις, όσον και από προσιτου σημείου κειμένου ά-

- (α) Όταν τὸ πλοῖον δὲν διαθέτει χάρους ἐπιβατῶν κάτωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, ἔκαστοι αἱ ἀνωτέρω ἀναφερόμενα θύρα δύναται νὰ εἶναι χειροκίνητοι (Κλάσεως 2).
- (β) Όταν τὸ πλοῖον διαθέτει χάρους ἐπιβατῶν κάτωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, ἔκαστοι αἱ ἀνωτέρω ἀναφερόμενα θύρα θὰ χειρίζονται διὰ μηχανικῆς ἐνεργείας (Κλάσεως 3) καὶ θὰ δύνανται νὰ κλείνονται συγχρόνως ἀπὸ κεντρικοῦ σταθμοῦ ἐπὶ τῆς γαβύρας τοῦ πλοίου.
- (3) Ἐπί παντὸς πλοίου, ἐάν ὑπάρχουν μόνον δύο τοιαῦτα στεγανὰ θύρα εὑρίσκονται δέ, ἐντὸς τοῦ χάρου μηχανῶν καὶ ἐπὶ τῶν διαφραγμάτων τῶν περικλειόντων τοῦτον, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ὅπως αἱ δύο αὗται θύρα χειρίζονται μόνον διὰ τῆς χειρὸς (Κλάσεως 2).
- (ii) Στεγανὰ θύρα, αἵτινες εἶναι ἐνδεχόμενον νὰ ἀνοίγουν ἐν πλῆθὸς πρὸς διευθέτησιν γαιανθράκων, εὑρίσκονται μεταξὺ ἀνθρακαποθηκῶν εἰς ὑποφράγματα κάτωθι τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, δέον νὰ λειτουργῶσι διὰ μηχανικῆς ἐνέργειας. Τὸ ἀνοίγισμα καὶ κλείσιμον τῶν θυρῶν τούτων δέον νὰ καταχωροῦνται εἰς ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου, ὡς τοῦτο ἦθελε καθορισθῆ ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.
- (ιβ) (i) Εἰς περιπτώσιν κατὰ τὴν ὁποίαν ἡ Ἀρχὴ πεισθῆ δτι ἡ ἐγκατάστασις τοιούτων θυρῶν κρίνεται ἀναγκαία, δύναται νὰ γίνωσι παραδεκταὶ στεγανὰ θύρα ἰκανοποιητικῆς κατασκευῆς ἐπὶ τῶν στεγανῶν διαφραγμάτων τῶν ὑποφραγμάτων ἄνω χειρίζουσι τὸ φορτίον. Αἱ θύρα αὗται δύναται νὰ εἶναι γιγλιωματα, κυλιόμενα ἢ ὀλισθαίνουσα, ἀλλὰ δὲν θὰ χειρίζονται ἐξ ἀποστάσεως. Θὰ τοποθετοῦνται εἰς τὸ ἀνώτατον ὕψος καὶ εἰς ὅσον τὸ δυνατόν μεγαλύτερον ἀπόστασιν ἀπὸ τὰς πλευρὰς τοῦ πλοίου, ἀλλὰ εἰς οὐδέμιαν περιπτώσιν αἱ ἐξωτερικαὶ κατακόρυφοι ἀκμαὶ τῶν θυρῶν τούτων (παραστάται) θὰ εὑρίσκονται εἰς ἀπόστασιν ἀπὸ τῶν ἐλασμάτων τῶν πλευρῶν μικροτέρην τοῦ ἐνὸς πέμπτου τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου, ὡς καθορίζεται εἰς τὸν Κανονισμὸν 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. Ἡ ἀπόστασις αὕτη μετρεῖται καθέτως πρὸς τὸν ἄξονα τοῦ πλοίου εἰς τὸ ὕψος τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαίρεσεως.
- (ii) Αἱ θύρα αὗται δέον νὰ κλείνουνται πρὸ τοῦ ἀπὸ πλοῦ καὶ νὰ παραμένωσι κλεισταὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ, αἱ δὲ θύρα τοῦ ἀνοίγματος τῶν θυρῶν τούτων κατὰ τὴν ἀφίξιν εἰς τὸν λιμένα, ὡς καὶ τοῦ κλεισίματος αὐτῶν πρὸ τοῦ ἀπὸ πλοῦ, δέον νὰ καταχωροῦνται εἰς τὸ ἡμερολόγιον.
- Ἐάν μία οἰαδήποτε τῶν θυρῶν τούτων παραμένῃ προσιτὴ κατὰ τὸν πλοῦν, δέον αὕτη νὰ εἶναι ἐμφωδιασμένη διὰ μέρος τοιούτου διὰ τοῦ ὁποῦ θὰ ἐμποδίζετο τὸ ἀνοίγισμα ἀνευ ἀδείας. Ὅσαίτις προτείνεται ἡ ἐγκατάστασις τοῦ ἴστων θυρῶν ὁ ἀριθμὸς καὶ ἡ διάταξις αὐτῶν θὰ ἐξετάζονται εἰδικῶς ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.
- (iv) Ἀραιρετὰ ἐλάσματα ἐπὶ τῶν διαφραγμάτων δὲν ἐπιτρέπονται ἐπιμή ἐντὸς τῶν γῶγων μηχανῶν. Τὰ τοιαῦτα ἐλάσματα δέον νὰ εὑρίσκωνται εἰς τὴν θέσιν τῶν πρὸ τοῦ ἀπὸ πλοῦ τοῦ πλοίου καὶ δὲν θὰ ἀφαιροῦνται κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ εἰμή μόνον ἐν ἐσχάτῃ ἀνάγκῃ. Κατὰ τὴν ἐπανατοκοθέτησιν τῶν δέον νὰ λαμβάνωνται πᾶσαι αἱ δέουσαι προφυλάξεις διὰ τὴν στεγανότητα τῶν ἄρμων.
- (ιδ) Ὅλαι αἱ στεγανὰ θύρα δέον νὰ τηρῶνται κλεισταὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ καὶ νὰ ἀνοίγουνται μόνον δι' ὑπερσεισικὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου, νὰ εἶναι δὲ πάντοτε ἔτοιμα διὰ τὸ ἔμμεσον κλείσιμον αὐτῶν.
- (ιε) (i) Όταν κύρια ἐγκάρσια στεγανὰ διαφράγματα διαπερνῶνται ὑπὸ ὀρεγμάτων ἢ σπυράγγων διὰ τὴν ἐπικοινωνίαν τῶν ἐνδοεισημάτων κληρώματος πρὸς τὰ λοιπὰ τμήματα ἢ διὰ τὴν διόδον σωλήνων ἢ δι' ἄλλους σκοποὺς, αἱ τοιοῦτοι ὀρεγοὶ ἢ σπυράγγες δέον νὰ εἶναι στεγανοί, συμφώνως πρὸς τὸν κανονισμὸν 16 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. Ἡ εἰσόδος εἰς τὸ ἐν τοῦλάχιστον ἄκρον ἐκάστου τῶν κλόνων ὀρεγμάτων ἢ σπυράγγων, ἐφ' ὅσον χρησιμοποιοῦνται κατὰ τὸν πλοῦν ὡς ἐν λόγῳ ὀρεγμάτων ἢ σπυράγγων, θὰ στεγανοὶ φρέατος ἐπαρκῶς ὕψους, ὅστε νὰ διώκῃ τὴν εἰσόδον εἰς σημείον ἀνωθεν τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθώσεως. Ἡ ἐπιτρέπη τὴν εἰσόδον εἰς σημείον ἀνωθεν τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθώσεως εἰσόδος εἰς τὸ ἔτερον ἄκρον τοῦ ὀρεγοῦ ἢ τῆς σπυράγγος δύναται νὰ εἶναι ἐμφωδιασμένη διὰ στεγανῆς θύρας τοῦ ἀπαιτουμένου τύπου, ἀνελλόγως τῆς θέσεως αὐτῆς ἐν τῷ πλοίῳ. Τοιοῦτοι ὀρεγοὶ ἢ σπυράγγες δὲν ἐπιτρέπονται νὰ διαπερνῶσι τὸ πρῶτον διάφραγμα ὑποδιαίρεσεως, τὸ εὐρισκόμενον ἀμέσως μετὰ τὸ διάφραγμα συγκρούσεως.
- (ii) Ὅσαίτις πρόκειται νὰ τοκοθετηθῶσι σπυράγγες ἢ ὀρεγοὶ τεχνικοῦ ἔλεγκου δειρζόμενοι διὰ τῶν κυρίων στεγανῶν διαφραγμάτων, ἡ περίπτωσις τούτων δέον νὰ ἐξετάζηται ἰδιαίτερος ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.
- Κανονισμὸς 14
- Ἀνοίγματα εἰς τὸ ἐξωτερικὸν περίβλημα τοῦ πλοίου κατὰ τὴν γραμμῆς ὀρίου βυθώσεως.
- (α) Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀνοιγμάτων εἰς τὸ ἐξωτερικὸν περίβλημα δέον νὰ περιορίζηται εἰς τὸ ἐλάχιστον ὅπου συμβιβάζεται πρὸς τὴν διαρρυθμίσιν καὶ τὴν κατάλληλον χρησιμοποίησιν τοῦ πλοίου.
- (β) Ἡ διάταξις καὶ ἡ ἀποδοτικότητα τῶν μέσων κλεισίματος πάντων τῶν ἐπὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ περίβληματος ἀνοιγμάτων, δέον νὰ ἀνταποκρίνηται πρὸς τὸν προορισμὸν καὶ τὴν θέσιν εἰς ἣν εὑρίσκονται καὶ γενικῶς νὰ τυγχάνωσι τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.
- (γ) Ἐάν εἰς ἐν ὑπόφραγμα, τὸ κάτω μέρος οἰαδήποτε παραφωτιστὸς εὑρίσκειται χαμηλότερον μιᾶς γραμμῆς χαρακτηρισμένης παραλλήλως πρὸς τὸ ἐξωτερικὸν ἔγχοις τοῦ καταστρώματος στεγανῶν καὶ ἔχουσις τὸ κατώτατον αὐτῆς σημείον εἰς ὕψος 2 1/2 τοῖς ἑκατὸν τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου ὑπερᾶνω τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαίρεσεως, ὅλαι αἱ παραφωτιστὸς τοῦ ὑποφραγματος τούτου δέον νὰ εἶναι τοῦ μονίμου κλειστοῦ τύπου.
- (δ) Ὅλαι αἱ παραφωτιστὸς τῶν ὁποίων τὸ κάτω μέρος εὑρίσκειται χαμηλότερον μιᾶς γραμμῆς ὀρίου βυθώσεως, ἐκτός ἑκείνων αἵτινες συμφώνως πρὸς τὸ ἔδαριον (i) τῆς παρούσης παραγράφου εἶναι κλειστοῦ τύπου, δέον νὰ εἶναι κατασκευασμένοι κατὰ τοιοῦτον τρόπον, ὅστε οὐδεὶς νὰ δύναται νὰ τὰς ἀνοίξῃ ἀνευ τῆς συναινέσεως τοῦ πλοιάρχου.
- (ιι) (i) Ἐάν εἰς ἐν ὑπόφραγμα, τὸ κάτω μέρος οἰαδήποτε παραφωτιστὸς, ἐπὶ ἄνω τοῦ ἔδαριον (ii) τῆς παρούσης παραγράφου, εὑρίσκειται χαμηλότερον μιᾶς γραμμῆς χαρακτηρισμένης παραλλήλως πρὸς τὸ ἐξωτερικὸν ἔγχοις τοῦ καταστρώματος στεγανῶν καὶ ἔχουσις τὸ κατώτατον αὐτῆς σημείον εἰς ὕψος 1,37 μ. (ἢ 4 1/2 ποδῶν) ὅσον 2 1/2 τοῖς ἑκατὸν τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου ὑπερᾶνω τῆς ἑσώτου γραμμῆς κατὰ τὸν ἀπὸ πλοῦ τοῦ πλοίου ἐξ οἰαδήποτε λιμένος, ὅλαι αἱ παραφωτιστὸς τοῦ ὑποφραγματος δέον νὰ κλείνουνται στεγανῶς διὰ κλειδῶν πρὸ τοῦ ἀπὸ πλοῦ καὶ νὰ μὴν ἀνοίγουνται πρὸ τοῦ ἀπὸ πλοῦ τοῦ πλοίου εἰς τὸν ἐκόμενον λιμένα.
- Ὅταν τὸ πλοῖον εὑρίσκειται εἰς γλυκεὰ ὕδατα, δύναται, κατὰ τὴν ἐφαρμογήν τοῦ ἔδαριου τούτου, νὰ γίνῃ ἡ ἀνάλογος ἐκπτώσις, ἐφ' ὅσον αὐτὴ εἶναι ἐπιτρεπτή.
- (2) Αἱ ὄραι ἀνοίγματα τῶν παραφωτιστῶν τούτων ἐν λιμένι καὶ κλεισίματος

- αυτών διά κλειδός, πρό του απόπλου, δέον να καταχωρούνται εις τό ημερολόγιον του πλοίου, ως θα προβλέπεται υπό της Αρχής.
- (3) 'Επί πλοίου εις τό όποιον μιά ή κλείων παραφωτίδες είναι τοποθετημένα κατά τοιαύτον τρόπον ώστε να έχωσι έφαρμογήν αι διατάξεις του άρθρου (ιι)(1) της παρούσης παράγραφου (γ) όταν τό πλοίου εδρεύεται εις την άνωτάτην γραμμήν φορτώσεως της υποδιαίρεσεως, ή Αρχή δύναται να προσδιορίση τό όριον μέσου βυθίσματος εις τό όποιον αι παραφωτίδες αταί θα έχωσι τό κάτω μέρος αυτών άνωθεν γραμμής χροσομένης παραλληλώς προς τό έξωτερικόν ίχνος του καταστρώματος στεγανών και έχούσης τό κατώτατον αυτής σημείον εις ύψος 1,37 μέτρων (ή 4 1/2 ποδών) σών 2 1/2 τοίς εκατόν του πλάτους του πλοίου άπράνω της Ισάλου γραμμής της αντίστοιχούσης εις τό όριον του μέσου βυθίσματος και μέχρι του όποιου συνεκώς θα έπιτρέπεται ό διά κλειδός και να άνοιγώνται εν πλήρη εύθνην τό πλοιοίρχου κατά τόν πλουν προς τόν έπόμενον λιμένα. Εις τροπικός ζώνας, ως καθορίζονται εν τη εν Ισχύι Διεθνή Συμβάσει Γραμμών Φορτώσεως, τό όριον τουτο του βυθίσματος δύναται να αύξηθη κατά 0,305 μ. (ή ένα ποδα).
- (δ) 'Εφ' όλων των παραφωτίδων, δέον να τοποθετούνται Ισχυρά έξωτερικά γυγλυμωτά καλύμματα, τά όποια να δύνανται εύκόλως και άποτελεσματικώς να κλείωνται ύδατοστεγανώς. Κατ' εξαίρεσιν, πρόμνηθεν του ένός όγδού του μήκους του πλοίου από της προρείας όρθας και άνωθεν γραμμής χροσομένης παραλληλώς προς τό έξωτερικόν ίχνος του καταστρώματος στεγανών και έχούσης τό κατώτατον αυτής σημείον εις ύψος 3,66 μέτρων (ή 12 ποδών) σών 2 1/2 τοίς εκατόν του πλάτους του πλοίου άνωθεν της άνωτάτης γραμμής φορτώσεως της υποδιαίρεσεως, τά καλύμματα δύνανται να είναι άφαιρέτα εις τά ένδιαίτηματα έπιβατών, ούχι δε και εις τά ένδιαίτηματα τά προοριζόμενα δι' έπιβάτας καταστρώματος, έκτός έν τή τά καλύμματα, συμφώνως προς την έν Ισχύι Διεθνή Συμβάσει περί Γραμμών Φορτώσεως, δέον να είναι μονίμως τοποθετημένα εις τάς οικείας θέσεις των. Τοιαυτα άφαιρέτα καλύμματα δέον να εύρίσκωνται έγγός των παραφωτίδων, ως είναι προωρισμένα να έξυπηρετώσι.
- (ε) Παραφωτίδες και καλύμματα αυτών, άφινες δέν είναι προσαι κατά την διάρκειαν του πλου, δέον να κλείωνται και να ασφαλιζώνται πρό του απόπλου.
- (στ) (i) Παραφωτίδες δέον να μη τοποθετούνται έντός χώρων άποκλειστικώς προοριζόμενων διά φορτίον ή γαιάνθρακας.
- (ii) 'Εν άσση περιπτώσει δύναται να τοποθετηθώσι παραφωτίδες εις χώρους προοριζόμενους διά την έναλλάξ μεταφοράν φορτίων ή έπιβατών, άλλα δέον να είναι ούτω πως κατασκευασμένα, ώστε ούδείς να δύναται να άνοίγη τάς παραφωτίδας ταύτας άνευ της συγκαταθέσεως του πλοιοίρχου.
- (iii) 'Εάν έντός των χώρων τούτων μεταφέρεται φορτίον, αι παραφωτίδες και τά καλύμματα αυτών δέον να κλείωνται ύδατοστεγανώς διά κλειδός πρό της φορτώσεως του φορτίου και να γίνεται σχετική περί τούτου μνελα εις τό ημερολόγιον του πλοίου τό προβλεπόμενον υπό της Αρχής.
- (ζ) Παραφωτίδες αυτομάτου άερισμού δέν δύναται να τοποθετούνται εις τό έξωτερικόν περίβλημα κάτω της γραμμής του όριου βυθίσσεως άνευ ειδικής έγκρίσεως της Αρχής.
- (3) 'Ο όριθίων των εδδαιών έξαγωγών ύγεινής και άλλων όμοιας φύσεως άνοιγμάτων εις τό έξωτερικόν περίβλημα δέον να περιορίζηται εις τό έλάχιστον, είτε διά της έξυπηρετήσεως υπό έκάστην έξαγωγής δσον τό δυνατόν κλειώνων έκβολικτών σωλήνων ύγεινής ή άλλων, είτε και δι' ούουδήποτε άλλου ίκανοποιητικού τρόπου.
- (θ) (i) 'Όλοι αι λήγεις ύδατος και αι έξαγωγαί επί του έξωτερικού περιβλήματος, δέον να είναι έφωτισμένα δι' άποτελεσματικών και προσιτών ρυθμίσεων, ώστε να άποκλείεται ή αφινδια είσορη ύδατος έντός του πλοίου. 'Η χρήση μολύβδου ή άλλου ύλικου προβαλλομένου υπό της θερμότητας άπαγορεύεται διά τούς σωλήνας λήγειων θαλάσσης ή των έξαγωγών εις την θάλασαν, ή δι' ούουδήποτε άλλην χρήση διά την όποιαν ή βλάβη των σωλήνων τούτων εν περιπτώσει πυρκαϊάς ήθελε προκαλέσει κίνδυνον κατακλύσεως.
- (ii) (i) 'Εξαιρέσει των προβλεπόμενων εν έδαφει (ιι) της παρούσης παραγράφου, έκάστη κεχωρισμένη έξαγωγή εκ χώρων εύρισκομένων κάτω της γραμμής όριου βυθίσσεως και διερχομένη διά τό έξωτερικό περίβλημα, δέον να είναι έφωδιασμένη είτε δι' ένός αυτομάτου άντεπιστρεπτικού έπιστομού έφωδιασμένου διά άποτελεσματικού μέσου κλεισίματος αυτού, χειριζόμενου εκ σημείου άνωθεν του καταστρώματος στεγανών, είτε έναλλακτικώς, διά δύο αυτομάτων άντεπιστρεπτικών έπιστομίων, μη έφωδιασμένων διά τοιαύτου μέσου κλεισίματος, τό άνωτερον των όποιων θα είναι ούτω τοποθετημένον άνωθεν της άνωτάτης γραμμής φορτώσεως της υποδιαίρεσεως, ώστε να είναι πάντοτε προσιτόν προς έπιθέωρησιν υπό τάς συνθήκας ύπηρεσίας και θα είναι τύπου κανονικός κλεισόμενου.
- (2) 'Οσάκις τοποθετείται έπιστόμιον μετ' άποτελεσματικού μέσου κλεισίματος, ή θέσει χειρισμού αυτού άνωθεν του καταστρώματος στεγανών, δέον να είναι πάντοτε εύκόλως προσιτή, έκί πλέον δε δέον να ύπάρχωσι μέσα ένδεξιώς έν τή έπιστόμιον είναι άνοικτόν ή κλειστόν.
- (iii) Αι κύρια και βοηθητικά λήγεις θαλάσσης και έξαγωγαί αι σχετικά με τάς μηχανάς, δέον να είναι έφωδιασμένα διά κρουών ή έπιστομίων εις θέσεις εύκόλως προσιτάς, μεταξύ των σωλήνων και του έξωτερικού περιβλήματος, ή μεταξύ των σωλήνων και των κιβωτιδίων των προωρισμένων επί του έξωτερικού περιβλήματος.
- (i) Θυρίδες έπιβάσεως, φορτοθυρίδες και θυρίδες άνθρακείσεως εύρισκόμεναι κάτωθεν της γραμμής όριου βυθίσσεως δέον να είναι έπαρκώς άνογής. Αύται δέον να κλείωνται στεγανώς πρό του απόπλου του πλοίου και να διατηρούνται κλειστά κατά την διάρκειαν του πλου.
- (ii) Αι άνωτεροι θυρίδες εν ούδεμιή περιπτώσει θα είναι τοποθετημένα κατά τρόπον ώστε τό κατώτατον αυτών σημείον να εύρισκείται κάτωθεν της άνωτάτης έμφόρτου Ισάλου της υποδιαίρεσεως.
- (ia) (i) Τά έξωτερικά στόμια των έκβολέων τέφρας, άπορριμμάτων κ.λ.π. δέον να είναι έφωδιασμένα διά καταλληλου πόματος.
- (ii) 'Εάν τό έξωτερικόν στόμιον εύρισκείται κάτω της γραμμής όριου βυθίσσεως, τό πόμα δέον να είναι ύδατοστεγανόν και προσθέτως ό όχετός του έκβολέως δέον να είναι έφωδιασμένο δι' ατόμιατου άντεπιστρεπτικού έπιστομού, εις προσιτόν σημείον άνωθεν της άνωτάτης γραμμής φορτώσεως της υποδιαίρεσεως. 'Όταν ό έκβολεύς δέν είναι εν χρήση, τόσον τό πόμα όσον και τό έπιστόμιον δέον να τηρώνται κλειστά και ασφαλισμένα.

Κανονισμός 15

Κατασκευή και Αρχικά Δοκίμια Στεγανών Θυρών. Παραφωτίδων κ.λ.π.

- (a) (i) Τό στέδιον, τά ύλικά και ό τρόπος κατασκευής όλων των στεγανών θυρών, παραφωτίδων, θυρίδων έπιβάσεως, φορτοθυρίδων και θυρίδων άνθρακεί-

του ύδατος εξ εκτιθημένου καταστρώματος ύψ' ορισμένου και ορισμένης κεντρικής συνθήκης.
(γ) Παραφωτιστές, θυρίδες επιβίβασης, φορτοθυρίδες και θυρίδες ανθρακίσιας, ως και άλλα μέσα κλεισίματος ανοιγμάτων επί του εξωτερικού περιβλήματος άνωθεν της γραμμής ορίου βυθίσιας, δέον να είναι καταλληλώς εγγυησόμενα και κατασκευασμένα και έπαρκώς άνοχη, λαμβανόμενων ύψ' όσων τών θύρων επί τών οποίων είναι τοποθετημένα και τών θέσεων των εν σχέσει προς την άνωτάτην γραμμήν φορτίσεως της υποδιαίρεσεως.

(δ) Θα προβλεπωται κατάλληλα έσωτερικά καλύμματα παραφωτισμένων διατεθειμένων εις τρόπον όστε να δύνανται να κλεισθωσι ενόσω εις κατάστασιν και να στερεωθώσι ύδατοστεγώς, δι' άπάσαις τας παραφωτιστάς τας τοποθετημένας κειθθεν του πρώτου καταστρώματος άνωθεν του κύριου καταστρώματος.

Κανονισμός 18

Διατάξεις Άπαντήσεως Κυτών εκ Έπιβατηρέθ Πλοία.

(α) Τά πλοία δέον να είναι έφοδιασμένα με ίκανοποιητική εγκατάστασιν άπαντήσεως κύτους, ίκανήν διά την άπάντησιν και την άποστρέψισιν ολωδήματα στεγανού διαμερισματος, ύψ' όλος τής εν τή πράξει συνθήκης κατόπι βλάβης, είτε κατακόρυφον είναι το πλοίον είτε κεκλιμένον, έξαιρουμένων τών διαμερισμάτων έκείνων άτινα κροφίζονται μονύμως διά πετρέλαιον ή ύδωρ. Προς τόν σκοπόν τούτων είναι γενικώς άναγκαία ή ύπαρξις πλευρικών άναρροφισεων, έξαιρουσι τών στεγνών διαμερισμάτων τών εδριστομένων εις τή άκρα του πλοίου, ένθα μία μόνον άναρροφισις δύναται να θεωρηθί έπαρκής. Εις διαμερίσματα άσυνήθους σχήματος, δύνανται να άπατηθώσιν έπιπορόθετοι άναρροφισεις. Δέον να άπαρξη κατάλληλος διάταξις έπιπρόσους εις το ύδωρ να ρήθ έξαιρούσεως προς τούς άναρροφιστικούς σωλήνας του διαμερισματος. Εάν ή Αρχή παραδεχθί ότι διά έφαρμένα διαμερίσματα δέν άπατηθώσιν διατάξεις άπάντησεως, δύναται να έπιτρέψη την μη έφαρμολή τούτης. Εάν οι γενόμενοι ύπολογισμοί συμφώνως προς τούς όρους τής παρατήρου (β) του Κανονισμου 7 του παρόντος Κεφαλαίου άποδεικνύουσιν ότι δέν θέ μισαθί ή άσφάλεια του πλοίου. Θα προβλεπωται άποτελεσματικά μέσα άποστρέψισεως τών ύδάτων εις ετήν φέροντα μόνωσιν.

(β) (i) Τά πλοία θα είναι έφοδιασμένα διά τριών τολάχιστον μηχανοκινήτων άντλιών συνδεδεμένων μετά του κύριου άγωρού άπαντήσεως κύτους εκ τών οποίων ή μία δύναται να λαμβάνη κίνησιν άπό την προωστήριον μηχανήν.
Εάν ο δείκτης κρηπίου είναι 30 και άνω, δέον να άπαρξη μία έπιπορόθετος άνεξάρτητος μηχανοκίνητος άντλία.

(ii) Ο κατώτερο πίναξ δίδει τόν αριθμόν τών άπαυτομένων άντλιών:

Δείκτης κρηπίου	Μικρότερος του 30		30 και άνω
	1	2	
Άντλία κινουμένη εκ τής κυρίας μηχανής (δύνανται να άντικατασταθί ύπό μισή άνεξερτήριου μηχανοκίνητου άντλιας)	1	1	1
Άνεξάρτητοι μηχανοκίνητοι άντλιας	2	2	3

(iii) Άντλιας ύγεινής, έρματος και γενικής χρήσεως δύνανται να θεωρηθώσι ως άνεξάρτητοι μηχανοκίνητοι άντλιας, όταν είναι συνδεδεμένα προς τό δίκτυον άπαντήσεως κύτων.

(γ) Οπου είναι πρακτικώς δύνατόν, οι μηχανοκίνητοι άντλιας κύτους δέον να

σεως, έπιστομίαν, σωλήνων, έκβολών τεφρών και άπορριμμάτων, περί ών οι παρόντες Κανονισμοί, δέον να τυγχάνωσι τής έγκρισεως τής Αρχής.

(ii) Τά πλαίσια τών κατακορυφών στεγανών θυρών δέον να μη παρουσιάζωσι εις τό κατώτατον αυτόν μέρος ούδεμίαν αλλάκωσιν έντός τής όκλειας θά ήτο δυνατόν να συσσωρευθώσιν άκαθαροί ή έπιπορίζουσι την θύραν να κλειθί κληώς.

(iii) Όλοι οι κρουνοί και τά έπιστόμια τών λήψεων θαλάσσης και τών έξαγωγών κειθθεν του καταστρώματος στεγανών και όλα τά έξαρτήματα τών τούτων κρουनों και έπιστομίων, καθώς και οι συνδέσεις αυτών επί του πλοίου θα είναι κατασκευασμένα εκ χάλυβος, άρειχάλκου ή έτέρου έγκερκρίμενου έλατού ύλικου. Δέν θέ χρησιμοποιηθί ο κοινός χυτοσίδηρος ή τό όμοια ύλικά.

(β) Πάσα στεγανή θύρα δέον να δοκιμάζηται δι' ύδραυλικής πίεσεως ύδατοστήλης ύψους μέχρι του καταστρώματος στεγανών. Η δοκιμή αυτή δέον να έκτελήται προτού τό πλοίον τεθί έν ύπηρεσίά είτε πρό τής τοποθετήσεως τής θύρας είτε μετά την τοποθέτησιν αυτής.

Κανονισμός 16

Κατασκευή και Αρχικά Δοκιμαί Στεγανών Καταστρώματων, Όχητών κ.λπ.

(α) Στεγανά καταστρώματα, όχητοί, σήραγγες, κοίλοι τρόχιδες και άεραγωγοί, δέον να είναι στεγανώς κατασκευής, δέον να είναι άνοχης ίσης προς την τών στεγανών διαφραγμάτων εις τό αντίστοιχα ύψη. Τά χρησιμοποιούμενα μέσα διά την έπίτευξιν στεγανότητος και οι υλοθετούμενα διατάξεις διά τό κλείσιμον τών άνοιγμάτων αυτών δέον να τυγχάνωσι τής έγκρισεως τής Αρχής. Οι στεγανοί άεραγωγοί και οι όχητοί δέον να έξικονούται τολάχιστον μέχρι του καταστρώματος στεγανών.

(β) Μετά τό πέρας τής κατασκευής, δέον να έκτελήται επί τών στεγανών καταστρώματων δοκιμή δι' έκσφενδονίσεως ύδατος δι' εύκάμπτου σωλήνος ή διά κατακλίσεως αυτών δι' ύδατος, καθώς έπίσης και δοκιμή δι' έκσφενδονίσεως ύδατος δι' εύκάμπτου σωλήνος επί τών στεγανών όχητών, σήραγγων και άεραγωγών.

Κανονισμός 17

Στεγανότης άνωθεν τής Γραμμής Όριου Βυθίσιας

(α) Δύνανται να άπαιτηθί ύπό τής Αρχής όπως λαμβάνωνται πάντα τά λογικά και πρακτικά μέσα διά τόν περιορισμόν τής εισροής καθώς και τής ροής του ύδατος άνωθεν του καταστρώματος στεγανών. Τοιαύτα μέσα δύναται να περιλαμβάνωσι τμηματικά διαφράγματα ή πλαίσια. Όταν τοποθετούνται ούτως στεγανά τμηματικά διαφράγματα ή πλαίσια επί του καταστρώματος στεγανών ύπερνώω ή εις άμεινον γεινίσιον τών κυρίων στεγανών διαφραγμάτων, ταύτα δέον να συνδέωνται ύδατοστεγώς μετά του περιβλήματος και του καταστρώματος στεγανών, εις τρόπον όστε να μειοθαι ή ροή του ύδατος κατά μήκος το καταστρώματος όταν τό ύποστάν βλάβην πλοίου έχη έγκατασιν κλίσιον. Όταν τό τμηματικόν στεγανόν διάφραγμα δέν τοποθετείται έν εύθυγραμμιά προς τό ύποκάτω στεγανόν διάφραγμα, τότε τό τμήμα του καταστρώματος στεγανών τό περιλαμβάνόμενον μεταξύ αυτών θα κατασκευάζεται ύδατοστεγώς.

(β) Τό κατάστρωμα, στεγανών ή τό άνωθεν αυτού κατάστρωμα δέον να είναι άδιαπέραστον ύπό εισροώντων ύδάτων, ύπό την έννοιαν ότι ύπό συνθήκαι συνθήκαι πλευσσεως δέν θέ εισδύθι ύδωρ προς τό κάτω. Όλα τά επί του έκτεθειμένου καταστρώματος άνοιγματα δέον να περιβάλλωνται ύπό τοιχωμάτων έπαρκούς ύψους και άνοχης και να είναι έφοδιασμένα με έπαρκή μέσα έπιτρέποντα τό ταχύ κλείσιμον αυτών ύδατοστεγώς ύπό ύδάτων θαλάσσης. Θυρίδες έκροής ύδατος εις τό δρώμακον, άνοικτά κτηκιδώματα και οι εύδίριοι δέον να τοποθετούνται ως άπαιτείται διά ταχέαν έκροήν

- τοποθετούνται εις κερχωρισμένα στεγανά διαμερίσματα ούτω πως διατεταγμένα ή τοποθετημένα, ώστε ταύτα να μη κατακλύζονται άμεσαως συνεπεία τής αὐτῆς βλάβης. Ἐάν αἱ μηχαναὶ καὶ οἱ λέβητες εὐρισκωνται εἰς δύο ἢ πλείονα στεγανά διαμερίσματα, αἱ διὰ τὴν ἀπάντησιν τῶν κτυπῶν διαθέσιμοι ἀντλίας δέον νὰ εἶναι κατὰ τὸ δυνατόν διανεμημένοι εἰς τὰ διαμερίσματα ταῦτα.
- (δ) Ἐπὶ πλοίου μήκους 91,5 μέτρων (ἢ 300 ποδῶν) ἢ ἐχόντων δεικτὴν κριτηρίου 30 καὶ ἄνω, ἡ διάταξις δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε μία τοὐλάχιστον μηχανοκίνητος ἀντλία νὰ εἶναι διαθέσιμος πρὸς χρῆσιν ὅψ' ἄλλας τὰς συνθήκας συνθήκας, ὅψ' ἄς τὸ πλοῖον θὰ ἦτο δυνατόν νὰ κατακλυσθῆν ἔν πλῆ. Ἡ ἀπαιτήσις αὕτη θὰ θεωρηθῆ ἑκπληρωθεῖσα ἔάν:
- (i) μία τῶν ἀπαιτούμενων ἀντλιῶν εἶναι ἀντλία ἀσφαλείας ἠγγυημένου ὑποβρυχίου τύπου, λαμβάνουσα ἐνέργειαν κινήσεως ἐκ πηγῆς κειμένης ἄνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, ἢ
 - (ii) αἱ ἀντλίας καὶ αἱ πηγαὶ ἐνεργείας διὰ τὴν κίνησιν τῶν εἰναι οὕτω πως διατεταγμένοι καθ' ὅλον τὸ μήκος τοῦ πλοίου ὥστε, ὑπὸ οἰασθῆτοτε συνθήκας κακίας, ἄς τὸ πλοῖον ἀπαιτεῖται νὰ ἀντιτεωπίσῃ, μία τοὐλάχιστον ἀντλία, εὐρισκομένη εἰς μὴ βλαβέν διαμέρισμα, νὰ δύναται νὰ χρησιμοποιηθῆ.
- (ε) Ἐξαιρέσει τῶν προσθέντων ἀντλιῶν τῶν προοριζομένων μόνον διὰ τὴν ἀποκλειστικὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἀκραίων δεξαμενῶν συσταθμίας, ἑκάστη ἀπαιτούμενη ἀντλία κύτους δέον νὰ εἶναι διατεταγμένη κατὰ τρόπον ἐπιτρέποντα τὴν ὄψ' αὐτῆς ἀναρρόφωσιν ἐξ οἰουδήποτε διαμερίσματος τοῦ ὁποῦο ἢ ἀπάντησις ἀπαιτεῖται ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.
- (στ) (i) Ἐκάστη ἀνεξάρτητος μηχανοκίνητος ἀντλία κύτους δέον νὰ εἶναι ἱκανὴ νὰ προσεῖδῃ ταχύτητα εἰς τὸ ὕδωρ, ἐντός τοῦ ἀπαιτούμενου κυρίου ἀγώγου ἀπαντλήσεως κύτους, οὐχὶ μικρότερον τῶν 122 μέτρων (ἢ 400 ποδῶν) ἀνά λεπτόν. Ἀνεξάρτητοι μηχανοκίνητοι ἀντλίας κύτους ἐγκατεστημένοι εἰς χώρους μηχανῶν δέον νὰ ἔχωσιν ἀπ' εὐθείας ἀναρροφήσεις ἐκ τῶν χώρων τούτων, ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν ὅτι δέν θὰ ἀπαιτηθῶσι περισσότεροι τῶν δύο ἀναρροφήσεων δι' ἕκαστον τῶν χώρων τούτων. Ὅταν ὑπάρχωσι δύο ἢ περισσώτεροι τοιαῦται ἀναρροφήσεις θὰ προβλεπεται μία τοὐλάχιστον εἰς τὴν ἀριστερὰν πλευρὰν καὶ μία εἰς τὴν δεξιάν. Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ ὅπως ἀνεξάρτητοι μηχανοκίνητοι ἀντλίας κύτους ἐγκατεστημένοι εἰς ἄλλους χώρους ἔχωσι κερχωρισμένους ἀπ' εὐθείας ἀναρροφήσεις. Αἱ ἀπ' εὐθείας ἀναρροφήσεις δέον νὰ εἶναι καταλλήλως διατεταγμένοι καὶ αἱ ἐκ τούτων εὐρισκόμεναι εἰς χώρον μηχανῶν δέον νὰ ἔχωσι διάμετρον οὐχὶ μικρότεραν τῆς τοῦ κυρίου ἀγώγου ἀπαντλήσεως κύτους.
- (ii) Εἰς πλοία καίοντα γαϊάνθρακα, δέον νὰ ὑπάρχῃ εἰς τὸ λεβητοστάσιον, ἐπὶ πλεόν τῶν ἄλλων ἀναρροφήσεων τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, εἰς εὐκαμπτος ἀναρροφητικὸς σωλὴν καταλλήλου διαμέτρου καὶ ἀρκετοῦ μήκους, ὁ ὁποῖος νὰ δύναται νὰ συνδεθῆ εἰς τὴν ἀναρρόφωσιν μίας ἀνεξαρτήτου μηχανοκίνητου ἀντλίας.
- (ζ) (i) Ἐπί πλεόν τῆς ἀπ' εὐθείας ἀναρροφήσεως ἢ ἀναρροφῆσεων τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τῆς παραγράφου (στ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, θὰ ὑπάρχῃ ἐντός τοῦ χώρου μηχανῶν μία ἀπ' εὐθείας ἀναρροφῆσις ἀπὸ τῆς κυρίας ἀντλίας κυκλοφορίας μέχρι τοῦ σημείου ἀποστραγγίσεως τῶν χώρων μηχανῶν ἐφωδιασμένη δι' ἐνὸς ἀντιστρεπτικοῦ ἐπιστομίου. Ἡ διάμετρος τοῦ σωλήνος τῆς ἀπ' εὐθείας ταύτης ἀναρροφήσεως θὰ εἶναι τοὐλάχιστον τὰ 2/3 τῆς διαμέτρου ἀναρροφῆσεως τῆς ἀντλίας εἰς τὴν περιπτώσιν τῶν ἀποπλοίων, τῆς αὐτῆς δὲ διαμέτρου πρὸς τὴν ἀναρρόφωσιν τῆς ἀντλίας εἰς τὴν περιπτώσιν τῶν διζελωπλοίων.
- (ii) Ἐάν κατὰ τὴν γνώμην τῆς Ἀρχῆς, ἡ κυρία ἀντλία κυκλοφορίας δέν εἶναι κατέλληλος πρὸς τὸν σκοπὸν τούτων, τότε θὰ ἔσται μία ἀπ' εὐθείας ἀναρροφῆσις ἀσφαλείας κύτους ἀπὸ τῆς μεγίστης ἐπὶ τοῦ πλοίου μηχανοκίνητου ἀντλίας μέχρι τοῦ σημείου ἀποστραγγίσεως τοῦ χώρου μηχανῶν. Ἡ διάμετρος τῆς ἀναρροφῆσεως ταύτης θὰ εἶναι ἴση πρὸς τὴν διάμετρον ἀναρροφῆσεως τῆς χρησιμοποιουμένης ἀντλίας. Ἡ παροχὴ τῆς ἀντλίας ταύτης, ὅπως συνδεδεμένης, θὰ ὑπερβαίη κατὰ ποσότητα, ἰκανοκοῦσαν τὴν Ἀρχὴν, τὴν παροχὴν τὴν ἀπαιτούμενην διὰ μίαν ἀντλίαν κύτους τῆς ἐγκαταστάσεως.
- (iii) Τὰ βράκτρα τῶν ἐπιστομίων λήψεως θαλάσσης καὶ τῶν ἀπ' εὐθείας ἀναρροφῆσεων δέον νὰ ἐπεκτείνωνται ἀρκετὰ ὑπεράνω τοῦ δεπέδου τοῦ μηχανοστασίου.
- (iv) Ἐάν τὸ χρησιμοποιούμενον καύσιμον εἶναι ἢ δύναται νὰ εἶναι γαϊάνθραξ καὶ ἔάν δέν ὑπάρχῃ στεγανὸν διάφραγμα μεταξύ τῶν μηχανῶν καὶ τῶν λέβητων, δέον νὰ τοποθετηθῇ εἰς πᾶσαν ἀντλιαν κυκλοφορίας χρησιμοποιουμένην κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ ἑδαφίου (i) τῆς παρούσης παραγράφου, εἴτε μία ἀπ' εὐθείας κατὰθλίσις ἑκτός πλοίου, εἴτε διαζευκτικῶς μία συνδεδεμένη μετ' τὴν κατὰθλίσιν τῆς ἀντλίας κυκλοφορίας.
- (η) (i) Ὅλοι αἱ σωληνώσεις αἱ ἐξυπηρευούσαι τὴν ἀπάντησιν χώρων φορτίου ἢ μηχανῶν, δέον νὰ εἶναι ἐντελῶς κερχωρισμένα τῶν σωληνώσεων αἱ ὁποῖαι χρησιμοποιεῖται διὰ τὴν κλήρωσιν ἢ ἐκκένωσιν τῶν δεξαμενῶν ὕδατος ἢ πετρελαίου.
- (ii) Ὅλοι οἱ σωληνοὶ τοῦ δικτύου κύτους οἱ χρησιμοποιούμενοι ἐντός ἢ ἐπέδωθεν τῶν ἀνθρακαποθηκῶν ἢ τῶν πετρελαιοαποθηκῶν καυσίμου ἢ ἐντός χώρων λέβητων ἢ μηχανῶν, περιλαμβανομένων τῶν χώρων ἐντός τῶν ὁποίων ἀπάρχουσι δεξαμεναὶ κατακαθίσεως πετρελαίου ἢ συγκροτήματα ἀντλιῶν πετρελαίου καυσίμου, θὰ εἶναι κατεσκευασμένοι ἐκ χάλυβος ἢ ἐξ ἄλλου ἐγκερμένου ὕλικου.
- (θ) Ἡ διάμετρος τοῦ κυρίου ἀγώγου ἀπαντλήσεως κύτους θὰ ὑπολογίζεται συμφῶνως πρὸς τὸν κατωτέρω τύπον, ὕπονομούμενον ὅτι, ἡ ἐσωτερικὴ διάμετρος τοῦ κυρίου ἀγώγου ἀπαντλήσεως δύναται νὰ ἔχη μίαν ἐκ τῶν πληροιστέρων τυποποιημένων τιμῶν, ἣτις θὰ θεωρηθῇ ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ὡς παραδεκτῆ:
- $$d = 1.68 \sqrt{L(B + D)} + 25$$
- ἐνθα,
- d = ἐσωτερικὴ διάμετρος τοῦ κυρίου ἀγώγου ἀπαντλήσεως εἰς χιλιοστόμετρα
L = μήκος πλοίου εἰς μέτρα
B = πλάτος πλοίου εἰς μέτρα
D = κοῖλον τοῦ πλοίου μέχρι τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, εἰς μέτρα.
- ἢ
$$d = \sqrt{\frac{L(B + D)}{2,500}} + 1$$

ἐνθα,

d = ἐσωτερικὴ διάμετρος τοῦ κυρίου ἀγώγου ἀπαντλήσεως εἰς δακτύλους
L = μήκος πλοίου εἰς πόδας
B = πλάτος πλοίου εἰς πόδας
D = κοῖλον τοῦ πλοίου μέχρι τοῦ καταστρώματος στεγανῶν εἰς πόδας.

Ἡ διάμετρος τῶν διακλαδώσεων τοῦ κυρίου ἀγώγου ἀπαντλήσεως θὰ ὑπολογίζεται διὰ κανόνων καθοριζομένων ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(i) Ἡ διάταξις τοῦ δικτύου ἀπαντλήσεως κύτους καὶ τοῦ δικτύου ἔρματος δέον νὰ εἶναι τοιαύτη, ὥστε νὰ ἀποκλεισθῇ ἡ δυνατότης εἰσροφῆς ὕδατος ἐκ τῆς θαλάσσης ἢ

οριστικής τά χαρακτηριστικά στοιχεία ευσταθείας, τα χαρακτηριστικά στοιχεία των κλοιωρών, δέον να χωρηγηθούν αυτή νέα διαρθρωμένα στοιχεία ευσταθείας. Εάν κρίνεται άναγκασιον, θα έκτελεσθή νέα δοκιμή ευσταθείας του κλοιού.

(γ) Η Αρχή δύναται να απαλλάξη άρισμένον κλοιόν της τοιαύτης δοκιμής ευσταθείας, υπό τόν όρον ότι υπάρχουν διαθεσίμα βασικά στοιχεία προκύπτοντα εκ δοκιμής ευσταθείας έτέρου άδελφού κλοιού, ή δέ Αρχή ήθελε πεισθή ότι πάντα τά στοιχεία, τά σχετικά διά τήν ευσταθειαν του άπαλλασσομένου κλοιού, δύνανται να ληφθώσιν εκ τών τοιούτων βασικών στοιχείων.

(δ) Η Αρχή δύναται επίσης να απαλλάξη της δοκιμής ευσταθείας άρισμένον κλοιόν ή κλάσιν κλοιών, ειδικώς κατασκευασμένα διά τήν μεταφοράν ύψών ή μεταλλεύματος χύμα, όταν τά υπάρχουντα δεδομένα όμοιον κλοιών άποδεικνύσσι σαφώς ότι δεδομένων τών διαστάσεων και τών διατάξεων του κλοιού, θα ύπαρξη άριστόν μετακεντρικόν ύψος ύψ' όλας τές πιθανάς συνθήκας φορτώσεως.

Κανονισμός 20

Σχεδιαγράμματα 'Ελέγχου Βλαβών.

Θα ύπάρχωσι μόνιμως έκτεθειμένα προς καθοδήγησιν του άξιωματικού του όπαι- θύνου διά τόν κλοιόν, σχεδιαγράμματα δεικνύοντα εύκρινώς τά όρια τών στεγανών δια- μερισμάτων ή έκαστον κατάστρωμα και κύτους, τά υπάρχουντα άνοιγματα εκ αΐθρών με- τά τών μέσων κλεισίματος αΐθρων και της θέσεως του χειρισμού αΐθρων και αι διατάξεις διορθώσεως πάσης κλίσεως όφειλομένης εις κατάκλισιν. Εκεί πλέον, θα χορηγηθώσιν εις τούς άξιωματικούς βιβλιάρια περιέχοντα τά άνωτέρω στοιχεία.

Κανονισμός 21

Σήμανσις. Περιοδικός Χειρισμός και 'Επιθεώρησις τών Στεγανών Θυρών κ.λ.κ.

(α) Ο Κανονισμός ούτος εφαρμόζεται επί τών νέων και τών ύπαρχόντων κλοιών.

(β) Δέον να έκτελθώσιν άπαξ της έβδομάδος γυμνάσια χειρισμού τών στεγανών θυ- ρών, παραφρετίδων, έπιστομιών και μηχανισμών κλεισίματος εδύσειων, έκβολών τε- φρών και άπορρημάτων. Εις κλοία έκτελθόντα πλάσ, διαρκείας μείζονος της μιάς έβδομάδος, πλήρες γυμνάσιον δέον να λαμβάνη χώραν πρό του άπόλλου, έκτρα δέ γυ- μνάσια να έπακολουθώσιν διαρκούντος του κλοιού τούλάχιστον άπαξ της έβδομάδος. Εις όλα τά κλοία αι μηχανοκίνητοι στεγανοί θύραι και αι γυγλυμιστάί θύραι επί τών κυ- ρίων έγκαρσιών διαφραγμάτων, όσαι χρησιμοποιούσιν εν κλιφ, θα δοκιμάζωνται κα- θημερινώς.

(γ) (i) Αι στεγανοί θύραι και πάντες οι μηχανισμοί και οι άντιστοιχοι δείκται, ός και πάντα τά έπιστόμια, τό κλεισίμιον τών όποιών είναι άναγκασιον διά νέ κα- ταστή διαμέρισμά τι στεγανόν, και πάντα τά έπιστόμια, ό χειρισμός τών όποιων είναι άναγκασιον διά τόν έλεγχον της έγκαρσιώς διατάξεως του έλέγ- χου βλαβών, δέον να ύφίστανται εν κλιφ περιοδικήν έπιθεώρησιν τούλάχιστον άπαξ της έβδομάδος.

(ii) Τά έπιστόμια ταύτα, αι θύραι και οι μηχανισμοί αΐθρων, θα σημειώνονται κα- ταλλήλως εις τρόπον όποτε να χειρίζωνται όρθώς και να έπιτυγχίνονται ή με- γιστή ασφάλεια.

Κανονισμός 22

Έγγραφα εις 'Ημερολόγιον

(α) Ο Κανονισμός ούτος εφαρμόζεται εις τά νέα και τά υπάρχοντα κλοία.

έκ χώρων έρματος έντός τών χώρων φορτίου και μηχανών, ή έξ ενός διαμερισματος εις άλλο. Ειδική μέριμνα δέον να λαμβάνεται προκειμένου περι δεξαμενής κύτους συνδεδεμένης προς τό δίκτυον άπαντήσεως κύτους και έρματος, όποτε να μη δύναται αυτή να πληρωθή έξ άβλεψίας διά θαλασσίου ύδατος, όταν περιέχη φορτίον, ή να έκκε- νωθή διά τίνος σωλήνος άπαντήσεως κύτους, όταν περιέχη ύδάτινον έρμα.

(αα) Δέον να λαμβάνεται μέριμνα, όποτε διαμέρισμά τι έξυπηρετούμενον υπό άναρ- ροηθικόν σωλήνος άπαντήσεως κύτους, να μη δύναται να κατακλυσθή εάν ό σωλήν όυτος άποκοπή ή ύποστη βλάβην εις έτερον διαμέρισμα, συνεπεία συγκρούσεως ή προσαράξεως. Πρός τόν σκοπόν τούτον, όπου ό σωλήν ούτος εύρίσκειται εις άπόστασιν άπό της πλευράς του κλοιού έγγύτεραν του ένός πέμπτου του πλάτους του κλοιού (μετρού- μένην κατ' όρθην γωνίαν προς τόν διαμήκη άξονα του κλοιού εις τό ύψος της άνωτά- τής γραμμής φορτώσεως της ύποδιαίσεως) ή εάν διέρχεται διά τούτης τρύπιδος, δέον να ύπαρξη επί του σωλήνος άνταποστρεπτικό έπιστόμιον τοποθετημένον εις τό διαμήρισμα τό περιέχον τό άνοικτόν άκρον του σωλήνος.

(ιβ) Όλα τά κριβάτια διανομής, οι κρουνοί επί τά έπιστόμια του συστήματος ά- παντήσεως κυτθών δέον να εύρίσκωνται εις θέσεις προσιτάς εν παντί χρόνω και υπό πάσας τές συνθήκας συνθήκας. Η διάταξις αΐθρων δέον να είναι τοιαύτη όποτε εις πε- ριπτώσιν κατακλύσεως, ή μία τών άνωτιών κύτους να δύναται να άναρροφήη έξ ολου- δήποτε διαμερισματος. Εκεί πλέον, εάν ήθελε λάβει χώραν ζημία εις μίαν άντλίαν ή εις τόν σωλήνα αυτής τόν συνδεδόμενον προς τόν κύριον άγωγόν άπαντήσεως όταν ταύτα εύρίσκωνται εις άπόστασιν μικρότεραν του ένός πέμπτου του πλάτους του κλοιού άπό της πλευράς του κλοιού, να μη δύναται αυτή να έμποδίση τήν λειτουργίαν του συστή- ματος της άπαντήσεως τών κυτθών. Εάν ύπαρξη εν μόνον δίκτυον σωληνώσεων κοι- νών εις όλας τάς άντλίας, ό χειρισμός τών άναγκαίων κρουσών ή έπιστομιών δέον να δύναται να έκτελεθαι από σημείου εύρισκομένου άνωθεν του καταστρώματος στεγα- νών. Εάν, πλην του κυρίου δικτύου άπαντήσεως κυτθών, ύπαρξη δίκτυον κινδύνου, τούτο δέον να είναι ανεξάρτητον του κυρίου δικτύου και να είναι ούτω πως διατεταγμέ- νον όποτε μία άντλία να δύναται να έξυπηρετή οιοδήποτε διαμέρισμα διατελόν εν κα- τακλύσει. Εις τήν τελευταίαν ταύτην περιπτώσιν απαιτείται μόνον όπως ό κρουνοί και τά έπιστόμια τά άναγκαία διά τόν χειρισμόν του δικτύου κινδύνου δύναται να χειρίζων- ται άνωθεν του καταστρώματος στεγανών.

(iv) Όλοι οι κρουνοί και τά έπιστόμια τά άναφερόμενα εις τήν παράγραφον (β) του παρόντος Κανονισμού, άτινα δύναται να χειρίζωνται άνωθεν του καταστρώματος στεγανών, θα έχωσι τά χειριστήρια αυτών εις τόν σταθμόν χειρισμού εύκρινώς ση- μειούμενα και θα έφοδιαζώνται διά μέσων ένδειξεως εάν είναι άνοικτά ή κλειστά.

Κανονισμός 19

Καταποτιστικά στοιχεία ευσταθείας 'Επιβατηγών και Φορηγών κλοιών.*

(α) Τά επιβατηγά και φορητά κλοία δέον να ύφίστανται μετά τήν συμπλήρωσιν αΐθρων, δοκιμήν ευσταθείας διά τών καθορισμών τών στοιχείων ευσταθείας αυτών. Ο κλοιωρχος δέον να έφοδιαζεται διά όλων τών σχετιζών θετικών στοιχείων τών άναγκαι- ούντων όπως δύναται να καθοδηγηθή διά τρόπου άπολλού και ταχέως, επί της ευσταθείας του κλοιού υπό διαφόρους συνθήκας ύπηρεσίας. Αντίγραφον τών άνωτέρω θα ύπο- βάλλεται εις τήν Αρχήν.

(β) Εάν εις εν κλοίων λάβωσι χώραν μετατροπαί τοιαύται όποτε να μεταβάλλωσιν

* Γίνεται μνεία της Συστάσεως της υλοθετήθη υπό του 'Οργανισμού διά της 'Αποφάσεως Α.167 (ΕΣ.IV) και τών Προσπορισέων της Συστάσεως ταύτης άποθετήθησαν υπό του 'Οργανισμού διά της 'Αποφάσεως Α.206 (VII), επί της 'Αδίκτου ευσταθείας τών 'Επιβατηγών και Φορηγών κλοιών μικτούς τέτα τών 100 μέτρων.

καταστρώματος στεγανών και έκτός των φωταγωγών των μηχανών προώσεως. Η θέση αυτής εν σχέσει προς την κυρίαν πηγήν ή πηγάς ηλεκτρικής ενέργειας θέ είναι τοιαύτη ώστε να εξασφαλίζεται, κατά τρόπον (ικανοποιούντα την Αρχήν, ότι πυρκαϊά ή άλλη ζημία εντός του χώρου μηχανών, ως ούτος καθορίζεται εις την παράγραφον (η) του Κανονισμού 2 του παρόντος Κεφαλαίου, δεν θα επιδρά επί της τροφοδοτήσεως ή της διανομής της ηλεκτρικής ενέργειας κινδύνου. Δέν θα τοποθετηται αυτή πρῶραθεν του διαφράγματος συγκρούσεως.

(β) Η διαθέσιμος ενέργεια δέον να είναι αρκετή διά να τροφοδοτησῆ πάσας τὰς υπηρεσίας ἃς ἡ Αρχή ἤθελε κρίνει ὡς ἀναγκαίαις διά τὴν ἀσφάλειαν τῶν ἐπιβατῶν καὶ τοῦ πληρώματος ἐν περιπτώσει κινδύνου, λαμβανομένων δυνάεως ὑπ' ὄντι τῶν ὑπηρεσιῶν ἔστων, ἀτινες θὰ ἔδει ἐὰν λειτουργήσῃ ταύτοχρόνως. Ἰδιαιτέρα προσοχὴ δέον ἐὰν καταβληθῆ ὁσον ἀφορᾷ τὸν φωτισμὸν κινδύνου εἰς τοὺς σταθμοὺς τῶν σσιβιῶν λέμβων ἐπὶ τοῦ καταστρώματος καὶ ἐξωτερικῶς τῶν πλοίων τοῦ πλοίου, εἰς ὅλους τοὺς διαδρόμους, κλίμακας καὶ ἐξόδους, εἰς τοὺς χώρους μηχανῶν καὶ εἰς τὰς θέσεις ἀσφαλείας τὰς καθοριζομένας εἰς τὴν παράγραφον (η) τοῦ Κανονισμού 3 τοῦ Κεφαλαίου II-2, εἰς τὴν ἀντίαν τὴν τροφοδοτοῦσαν τὸ σύστημα ραντισμοῦ πυρκαϊῆς (σπρινκλερ), εἰς τοὺς πλοικίους φανοὺς καὶ εἰς τοὺς φανοὺς σημάτων ἡμέρας ἐάν τροφοδοτοῦνται ὑπὸ τῆς κυρίας πηγῆς ἐνέργειας. Ἡ ἐνέργεια δέον νὰ εἶναι ἐπαρκής διὰ περίοδον 36 ὡρῶν, ἐκτός ἐάν προκείται περὶ πλοίων ἐκτελούντων κανονικῶς βραχέις πλάσ, ὁπότε ἡ Αρχή δύναται νὰ δεχθῆ βραχυτέραν περίοδον, ἐάν κρίνη ὅτι καὶ εἰς τὴν περιπτώσιν ταύτην ἐπιτυγχάνεται ὁ αὐτὸς βαθμὸς ἀσφαλείας.

(γ) Ἡ πηγὴ ἐνέργειας κινδύνου δύναται νὰ εἶναι εἴτε:

(i) Μία ηλεκτρογενήτρια κινουμένη ὑπὸ καταλλήλου τύπου κινήσεως, με ἀνεξάρτητον τροφοδοτήσιν καὶ με ἐγκερμμένον σύστημα ἐκκινήσεως. Τὸ χρησιμοποιοῦμενον καύσιμον δέον νὰ μὴ ἔχη σημείον ἀναφλέξεως κατώτερον τῶν 43° C (ἢ 110° F), ἢ

(ii) Μία συστοχία συσσωρευτῶν, ἰκανὴ νὰ ὑπηρετήσῃ τὸ φορτίον κινδύνου χωρίς νὰ χρήσῃ νέας φορτίσεως καὶ ἀνευ ὑπερβολικῆς πίσεως τῆς τάσεως.

(δ) Ὄταν ἡ ηλεκτρικὴ ἐνέργεια κινδύνου λαμβάνεται ἐκ μιᾶς ηλεκτρογενήτριας δέον νὰ γίνῃ πρόβλεψις καὶ διά τὴν ὑπαρξίν προσωρινῆς πηγῆς ἐνέργειας κινδύνου διὰ συστοχίας συσσωρευτῶν ἐπαρκούς χωρητικότητος:

(1) Διὰ τὴν τροφοδοτήσιν τοῦ δικτύου φωτισμοῦ κινδύνου συνεχῶς ἐπὶ ἡμίσειαν ὥραν.

(2) Διὰ τὸ κλείσιμον τῶν στεγανῶν θυρῶν (ἐάν αὐταὶ λειτουργοῦν δι' ἡλεκτρικῆς ἐνέργειας), ἀλλὰ χωρίς νὰ εἶναι ἀναγκαῖον νὰ κλεισθῶσι οἱ ταυτοχρόνως.

(3) Διὰ τὴν λειτουργίαν τῶν ἐνδεικτικῶν (ἐάν λειτουργοῦσι δι' ἡλεκτρικῆς ἐνέργειας) ὀπτινὲς δεικνύουσιν ἐάν αἱ μηχανοκίνητοι στεγαναὶ θυραὶ εἰσὶν ἀνοιχταὶ ἢ κλεισταὶ, καὶ

(4) Διὰ τὴν λειτουργίαν τῶν ἠχητικῶν σημάτων (ἐάν λειτουργοῦσι δι' ἡλεκτρικῆς ἐνέργειας) ὅτινα εἰδοποιοῦν ὅτι αἱ μηχανοκίνητως λειτουργοῦσα στεγαναὶ θυραὶ πρόκειται νὰ κλείσῃσι.

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

(ii) Ὄταν ἡ ηλεκτρικὴ ἐνέργεια κινδύνου λαμβάνεται ἐκ συστοχίας συσσωρευτῶν, δέον νὰ ληρθῶσι μέτρα διὰ τὴν ἐξασφάλισιν τῆς αὐτομάτου θέσεως ἐν λειτουργίᾳ τοῦ φωτισμοῦ κινδύνου, ἐν περιπτώσει βλάβης τῆς κυρίας πηγῆς φωτισμοῦ.

(β) Αἱ γυγλυμισταὶ θυραὶ, τὰ ἀφαιρετὰ ἐλάσματα, αἱ παραφωτίδες, αἱ θυρίδες ἐπιβίβασης, αἱ φοροθυρίδες, αἱ θυρίδες ἀνθρακείσεως καὶ τὰ λοιπὰ ἀνοίγματα, τὰ ὅποια συμφένης πρὸς τοὺς παρόντος Κανονισμοὺς, δέον νὰ εἶναι κλειστὰ κατὰ τὸν πλοῦν, δέον νὰ κλείωνται πρὸ τοῦ ὀπλοῦ. Αἱ θύραι τοῦ κλεισιματος καὶ αἱ θύραι τοῦ ἀνοίγματος (ἐφ' ὅσον ἐπιτρέπεται ὑπὸ τῶν παρόντων Κανονισμῶν) δέον νὰ καταχωροῦνται εἰς τὸ Ἡμερολόγιον, ὡς θὰ προβλέπεται ὑπὸ τῆς Αρχῆς.

(γ) Μνεῖα περὶ ὅλων τῶν γυμνασιῶν καὶ ἐπιθεωρήσεων τῶν ἀπαιτούμενων ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 21 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, δέον νὰ γίνεταί εἰς τὸ Ἡμερολόγιον καὶ νὰ ἀναφέρεται λεπτομερῶς πᾶν διαπιστούμενον ἐλάττωμα.

ΜΕΡΟΣ Γ — ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ^ο (Τὸ μέρος Γ ἐφαρμόζεται εἰς τὰ ἐπιβατηγὰ καὶ εἰς τὰ φορτηγὰ πλοία)

Κανονισμὸς 23

Γενικά

(α) Αἱ ηλεκτρικαὶ ἐγκαταστάσεις εἰς τὰ ἐπιβατηγὰ πλοία δέον νὰ εἶναι τοιαῦτα, ὥστε:

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

(ii) Ἡ ἀσφάλεια τῶν ἐπιβατῶν, τοῦ πληρώματος καὶ τοῦ πλοίου νὰ ἐξασφαλισεταὶ ἐξ ἀποχημάτων προερχομένων ἐξ ηλεκτρικῆς ἐνέργειας.

(β) Τὰ φορτηγὰ πλοία δέον νὰ συμμορφοῦνται πρὸς τοὺς Κανονισμοὺς 26, 27, 28, 29, 30 καὶ 32 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

Κανονισμὸς 24

Κυρία πηγὴ ηλεκτρικῆς ἐνέργειας εἰς ἐπιβατηγὰ πλοία

(α) Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον ἐπὶ τοῦ ὀπλοῦ ἢ ηλεκτρικὴ ἐνέργεια ἀποτελεῖ τὸ μόνον μέσον ἐξασφαλίσεως τῶν βοηθητικῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ἀπαραίτητων διὰ τὴν πρόδωσιν καὶ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου, δέον νὰ εἶναι ἐφοδιασμένον διὰ δύο τοῦλάχιστον κυρίων ηλεκτροπαραγωγῶν ζευγῶν. Ἡ ἰσχὺς τῶν ζευγῶν τούτων δέον νὰ εἶναι τοιαύτη, ὥστε νὰ εἶναι εἰσέτι δυνατόν νὰ ἐξασφαλισθῇ ἡ λειτουργία τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ἀνεφερομένων εἰς τὸ ἐδάφιον (α)(1) τοῦ Κανονισμοῦ 23 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, εἰς περιπτώσιν καθ' ἣν ἐν τῶν ηλεκτροπαραγωγῶν τούτων ζευγῶν παύσῃ ἡ λειτουργία.

(β) Εἰς ἐπιβατηγὸν πλοῖον ὅπου ὑπάρχει εἰς μόνον κύριος σταθμὸς ηλεκτρικῆς ἐνέργειας, ὁ κύριος πίνος διανομῆς θὰ τοποθετηται ἐντός τῆς αὐτῆς κατακορυφῆς (ῶν πυρκαϊῆς. Ἐάν ὑπάρχουν κλείσεις τοῦ ἐνός σταθμοῦ ηλεκτρικῆς ἐνέργειας, ἐπιτρέπεται ὅπως ὑπάρχη εἰς μόνον κύριος πίνος διανομῆς.

Κανονισμὸς 25

Πηγὴ Ἠλεκτρικῆς Ἐνέργειας Κινδύνου εἰς Ἐπιβατηγὰ Πλοία

(α) Μία αὐτόνομος πηγὴ ηλεκτρικῆς ἐνέργειας κινδύνου θὰ ὑπάρχη ἀνοθεν τοῦ

^ο Γίνεται μνεῖα τῆς Συστάσεως πρὸς ἐπιβίβαση ὑπὸ τοῦ ὀπλοῦ ἢ τῆς Ἀποφάσεως Α—211 (VIII) ἐπὶ τῶν Μέρων Ἀσφαλείας διὰ τοὺς περιοδικῶς μὴ φυλασσόμενους χώρους Μηχανῶν Φορητῶν Πλοίων, ἐπὶ πλοίων ἐπιπέδων ὅτινα εἰς ὁμαλὴς συνθήκας θεωροῦνται ὡς ἀπαραίτητα διὰ τοὺς φυλασσόμενους χώρους Μηχανῶν.

- (ε) Θά τοποθετηται ενδεδεικτης έντος του χάρου μηχανών, κατά προτίμησιν επί του κυρίου πίνακος διανομής, ίνα δεικνύη την εκφόρτισιν της συστοιχίας συσσωρευτών, της προβλεπομένης υπό του παρόντος Κανονισμού.
- (στ) (i) Ο πίναξ διανομής κινδύνου θά τοποθετηται, όσον είναι πρακτικώς δυνατόν, κλησίον της πηγής ένεργείας κινδύνου.
- (ii) Όταν ή πηγή ένεργείας κινδύνου είναι ηλεκτρογεννήτρια, ό πίναξ διανομής άσφαλείας θά τοποθετηται έντός του αυτού χάρου της πηγής ένεργείας κινδύνου, έκτός εάν διά της διατάξεως ταύτης έπιβεβλήσεται έπιβλεψή ή λειτουργία του πίνακος.
- (iii) Σύστοιγια συσσωρευτών έγκατεστημένη συμφάνως προς τόν παρόντα Κανονισμόν δέν θά τοποθετηται έντός του αυτού χάρου όπου υπάρχει ό κύριος πίναξ κινδύνου.
- (iv) Η Αρχή δύναται νά έπιτρέπη όπως ό πίναξ διανομής κινδύνου τροφοδοτηται έκ του κυρίου πίνακος υπό κανονικές συνθήκας έπιρροίας.
- (ζ) Θά λαμβάνωνται μέτρα όπως τό σύνολον της έγκαταστάσεως κινδύνου δύναται νά λειτουργή όταν τό πλοϊον λάβη έγκαρσίαν κλίσιν 22½ μοιρών και (ή) διαμήκη κλίσιν 10 μοιρών.
- (η) Θά ύπάρχη πρόβλεψις διά την δοκιμήν περιοδικώς της πηγής ένεργείας κινδύνου, καθώς και της προσωρινής πηγής ένεργείας, εάν ύπάρχη τοιαύτη. Η τοιαύτη δοκιμή θά περιλαμβάνη και την δοκιμήν των αυτομάτων διατάξεων.
- Κανονισμός 26
Πηγή Ηλεκτρικής Ένεργείας Κινδύνου εις τά Φορτηγά Πλοία.
- (α) Φορτηγά πλοία 5000 κόρων όλικής χωρητικότητας και άνω.
- (i) Είς φορτηγά πλοία 5000 κόρων όλικής χωρητικότητας και άνω θά ύπάρχη μία αυτόνομος πηγή ένεργείας κινδύνου. Θά είναι τοποθετημένη, τη ίκανοποιησει της Αρχής, άνωθεν του άνωτάτου συνεζυγούς καταστρώματος και έκτός του φωταγωγού των μηχανών, εις τρόπον ώστε ή λειτουργία αύτης νά είναι έξησφαλισμένη εις περίπτωσιν πυρκαϊάς, ή έτέρου συμβεβηκότος, όπερ ήθελε προκαλέσει βλάβην της κυρίας ηλεκτρικής έγκαταστάσεως.
- (ii) Η διαθέσιμος ένεργεια θά είναι επαρκής διά την τροφοδοτησιν πασών των ύπηρεσιών τās όποιος ή Αρχή κρίνει αναγκαίας διά την άσφάλειαν άπάντων των προσώπων επί του πλοίου εις περίπτωσιν κινδύνου, λαμβανομένων ύπ όψιν των ύπηρεσιών εκείνων άτινες δέον νά λειτουργήσασι συγχρόνως. Η διαίτερα προσοχή δέον νά δοθη εις τά εξής:
- (1) Είς τόν φωτισμόν κινδύνου εις τās θέσεις των λέμβων επί του καταστρώματος και έξωτερικώς των πλευρών του πλοίου, πάντας τούς διάδρομους, κλιμακούς και έξόδους, εις τούς χώρους των κυρίων μηχανών και του χώρου του κυρίου ηλεκτροκαρταγωγού ζεύγους, εις τίν γέφυραν και τό δοματίον χειρτών.
- (2) Είς τούς κώδωνας κινδύνου.
- (3) Είς τούς πλοϊκούς φανούς εάν είναι άποκλειστικώς ηλεκτρικοί και εις τόν φανόν σημάσεως ήμέρας, εάν ούτος τροφοδοτηται έκ της κυρίας πηγής ηλεκτρικής ένεργείας.
- Η ένεργεια αύτη θά είναι επαρκής διά περίοδον 6 ώρών.
- (iii) Η πηγή ένεργείας κινδύνου δύναται νά είναι, είτε:
- (1) Μία συστοιχία συσσωρευτών ίκανή νά ύπερτερήσῃ τό φορτίον κινδύνου, χωρίς νά χρήσῃ νέας φορτίσεως και άνευ ύπερβολικής πίσεως της τάσεως, ή
- (2) Μία ηλεκτρογεννήτρια κινουμένη υπό καταλληλου τύπου κινήτηρος με άνεξάρτητον τροφοδοτησιν καυσίμου και με σύστημα εκκινήσεως ένεκαρτίων υπό της Αρχής. Τό χρησιμοποιούμενον καύσιμον δέον νά μη έχη σημείον άναφλέξεως κατώτερον των 43°C (ή 110°F).
- (iv) Θά λαμβάνωνται μέτρα όπως τό σύνολον της έγκαταστάσεως κινδύνου δύναται νά λειτουργή όταν τό πλοϊον λάβη έγκαρσίαν κλίσιν 22½ μοιρών και (ή) διαμήκη κλίσιν 10 μοιρών.
- (v) Θά ύπάρχη πρόβλεψις διά την δοκιμήν περιοδικώς της κληίρους έγκαταστάσεως κινδύνου.
- (β) Φορτηγά πλοία όλικής χωρητικότητας κατώτερας των 5000 κόρων
- (i) Είς φορτηγά πλοία όλικής χωρητικότητας κατώτερας των 5000 κόρων θά ύπάρχη μία αυτόνομος πηγή ένεργείας κινδύνου τοποθετημένη εις θέσιν έγκριμένην υπό της Αρχής και ίκανής νά τροφοδοτη τόν φωτισμόν εις τās θέσεις χειρσιών καθελκύσεως και ένθέσεως των σωβίων λέμβων, των καθοριζόμενων εις τά δδάφια (α)(ii), (β)(ii) και (β)(iii) του Κανονισμού 19 του Κεφαλαίου III, έκί κλέον δέ εις έτέρας ύπηρεσίας ως ή Αρχή ήθελε κρίνει άναγκαϊον, λαμβανομένου ύπ όψιν του Κανονισμού 38 του Κεφαλαίου III.
- (ii) Η διαθέσιμος ένεργεια δέον νά είναι επαρκής διά περίοδον τουλάχιστον 3 ώρών.
- (iii) Τά πλοία ταύτα υπόκεινται έκτισης εις τās διατάξεις των έδαφίων (ii), (iv) και (v) της παραγράφου (α) του παρόντος Κανονισμού.
- Κανονισμός 27
Προφυλάξεις διά την Ηλεκτροπληξίαν, Πυρκαϊάν και Λοιπός Κινδύνους Ηλεκτρικής Προελεύσεως.
- (α) Έπιβατηγά και Φορτηγά Πλοία.
- (i) Όλα τά εκτεθειμένα μεταλλικά μέρη των ηλεκτρικών μηχανών και ηλεκτρικού εξαρτισμού άτινα δέν προορίζονται νά εδρίσκωνται υπό τάσιν, άλλ' ένδέχεται λόγφ σφάλματος νά εδρθεσιν υπό τάσιν, δέον νά είναι προστασιωμένα. Πάσα συσκευή δέον νά είναι ούτως πως κατασκευασμένη και έγκατεστημένη, ώστε νά αποκλείεται πās κίνδυνος άτυχήματος υπό όμαλούς συνθήκας χρησιμοποιήσεως.
- (2) Τά μεταλλικά πλαίσια όλων των φορτηγών ηλεκτρικών λυχνιών, έργαλείων και όμοϊων συσκευών, άτινα άποτελοει μέρος του ηλεκτρικού εξαρτισμού και άτινα λειτουργοσιν υπό τάσιν άνωτέρων μιας τάσεως άσφαλείας καθορισόμενης υπό της Αρχής, δέον νά είναι προστασιωμένα διά καταλληλου άγωγού, έκτός εάν λυχνιών ίσοδύνημον προφυλάξαι, καθώς ή διά διεκλής μονώσεως ή ή διά μετασχηματιστού μοφάσεως. Η Αρχή δύναται νά απαιτήσῃ προσθήκας ειδικάς προφυλάξεως διά τās φορτηγές ηλεκτρικάς λυχνίας, έργαλεία ή όμοϊας συσκευάς όταν χρησιμοποιοσινται έντός όρών χάρων.
- (ii) Οι κύριοι πίνακες διανομής και οι πίνακες διανομής κινδύνου δέον νά είναι ούτως πως έγκατεστημένοι ώστε νά είναι εύκόλως προσιτοί έμπροσθεν και όπισθεν, άνευ κινδύνου διά τό ύπερτερόν προσωπίκόν. Αί πλευραι, τό όπισθεν

(v) Αι ενώσεις όλων των άγων, εξαιρέσει των κυκλωμάτων μεταδόσεως ύπο χαμηλήν τάσιν, θά γίνωνται μόνον έντός κιβωτίων ένώσεων ή έντός κιβωτίων διακλαδώσεων. Πάντα τά κιβώτια ταύτα ή έτερα εξαρτήματα καλωδίων θά είναι ούτω πως κατασκευασμένα ώστε να έμποδίσουν την έξαλωσιν φλογός εκ του κιβωτίου ή του εξαρτήματος. Όταν χρησιμοποιείται ένωση καλωδίου διά συγκολλησεως, θά έκτελήται αβτη δι' έγκεκριμένου τρόπου, ούτως ώστε τό καλώδιον να διατηρηή τās αρχικάς μηχανικάς και ηλεκτρικάς ιδιότητάς.

(γ) Διά Φορητά Πλοία μόνον.

Συσκευαί ύποκείμεναι εις τή παραγωγήν ηλεκτρικών τώξων, δέον να μή εγκαθίστανται έντός διαμερίσματος προοριζομένου πρωτίστως διά τās συστοιχίας συσσωρευτών, έκτός εάν αι συσκευαί αύται είναι τύπου άλεξίφλογου (άντικεκρηκτικά).

Κανονισμός 28

Άίσα Αναποδίσεως Πλοίου

(α) Έπιβατηγά και Φορητά Πλοία

Εις πāν πλοίον ή ισχύς διά τήν αναπόδισιν δέον να είναι έπαρκής, ώστε να εξασφαλίξεται ό έλεγχος του πλοίου ύφ' όλης τās κανονικάς συνθήκας.

(β) Έπιβατηγά Πλοία μόνον.

Η ίκανότης των μηχανών του πλοίου διά τήν άναστροφήν τής διεκδύσεως, όπως τής έλικος έντός έπαρκούς χρόνου υπό κανονικάς συνθήκας χειρισμών, εις τρόπον ώστε να φέρη τό πλοίον εις άκίνησιαν εκ τής μεγίστης ταχύτητος του πρόσω, θά εξακριβούται κατά τήν αρχικήν δοκιμήν.

Κανονισμός 29

Μηχανισμός Κινήσεως Πηδαλίου*

(α) Έπιβατηγά και Φορητά Πλοία

(i) Πāν πλοίον δέον να είναι έφοδιασμένον διά κύριου και βοηθητικού μηχανισμού κινήσεως του πηδαλίου έγκεκριμένου υπό τής Αρχής.

(ii) Ο κύριος μηχανισμός κινήσεως πηδαλίου δέον να είναι έπαρκός, άντοχής και ίκανός όπως τό πλοίον κυβερνώνται εις τήν μεγίστην ύπερσειακήν ταχύτητα. Ο κύριος μηχανισμός κινήσεως πηδαλίου και ό κορμός του πηδαλίου θά έχωσι μελετηθή κατά τρόπον ώστε να μή ύφίστανται ζημίαν εις τήν μεγίστην ταχύτητα άναποδίσεως του πλοίου.

(iii) Ο βοηθητικός μηχανισμός κινήσεως πηδαλίου δέον να είναι έπαρκός άντοχής και δυνάμειως ίκανός, ώστε τό πλοίον να κυβερνώνται με ταχύτητα κλύσειμον και να είναι εις θέσιν να τειθή ταχέως εις λειτουργίαν έν περιπτώσει άνύγκης.

(iv) Η άκριβής θέσις του πηδαλίου, εάν τοῦτο κινήται διά μηχανικής ενεργείας, θά ένδοικνυται έντός του κύριου σταθμού πηδαλιουχίας.

(β) Έπιβατηγά Πλοία μόνον.

(i) Ο κύριος μηχανισμός κινήσεως πηδαλίου θά είναι ίκανός όπως θέτη τό πη-

μέρος και όπου άπαιτείται τό έμπρόσθιον μέρος αβθών, θά είναι έπαρκός προστασίμω. Θά άκάρχωσι μονωτικοί τάπητες ή δικτυωτά έμπροσθεν και όπισθεν όπου άπαιτείται. Έκτεθειμένα μέρη των ηλεκτροφόρων άγωγών προστασίμω, των όποιων ή τάσις ύπερβαίνει τήν καθορισθησομένην τάσιν υπό τής Αρχής, δέον να μή εγκαθίστανται επί του έμπροσθίου μέρους ούδη ήτοι τε πίνακος διανομής ή πίνακος χειρισμού.

(iii) (1) Όταν χρησιμοποιήται σύστημα διανομής μετ' έπιστροφής διά του σκάφους, θά λαμβάνωνται ειδικαί προφυλάξεις ίκανοποιούσαι τήν Αρχήν.

(2) Η έπιστροφή διά του σκάφους δέν θά χρησιμοποιήται εις τά δεξιόμενολοία.

(iv) (1) Πάσαι αι μεταλλικαί επενδύσεις και ό όπλισμός των καλωδίων θά είναι ηλεκτρικώς συνεχείς και προστασιμωμένοι.

(2) Εάν τά καλώδια είναι άνευ επενδύσεως ή όπλισμού και δύνανται να ύπάρξη κίνδυνος πυρκαϊάς λόγω σφάλματος εκ ηλεκτρικής αιτίας, ή Αρχή δύναται να άπατήρη ειδικάς προφυλάξεις.

(v) Τά εξαρτήματα φωτισμού θά είναι διατεταγμένα ούτω πως, ώστε να άποφεύγηται ή ύψοσις θερμοκρασίας ήτις θά ήδύνατο να προξενήση ζημίαν εις τά καλώδια, καθώς και να έμποδίζηται ή υπερβολική ή θερμιασις των γαιτονικών ύλικών.

(vi) Τά καλώδια θά ύποστηρίζωνται κατά τρόπον ώστε να άποφεύγεται ή φοβρά εκ τριβής ή άλλης ζημίας.

(vii) Έκαστον χωριστόν κύκλωμα θά προφυλάσσεται εκ βραχυκυκλώματος. Έκαστον χωριστόν κύκλωμα θά προφυλάσσεται επίσης έναντι ύπερφορτίσεως, έκτός εάν πρόκειται να εφαρμοσθή ό Κανονισμός 30 του παρόντος Κεφαλαίου ή όταν ή Αρχή επιτρέπη εξαίρεισιν. Η επιτρεπομένη έντασις εκάστου κυκλώματος θά ένδεικνυται μονίμως όμοῦ με τή χαρακτηριστικά ή τήν τοποθέτησιν του καταλληλου μέσου προστασίας έναντι ύπερφορτίσεως.

(viii) Αι συστοιχίαι συσσωρευτών θά είναι καταλληλώς προφυλαγμένα και τά διαμερίσματα τά χρησιμοποιούμενα πρωτίστως διά τήν ένκατάστασιν αυτών θά κατασκευάζωνται επιμελώς και θά άερίζωνται έπαρκώς.

(β) Διά Έπιβατηγά μόνον Πλοία

(i) Τά συστήματα διανομής θά είναι ούτω πως διατεταγμένα ώστε πυρκαϊά έντός μιας κατακορύφου ζώνης διαίρεσεως, πυρκαϊάς δέν θά έπιρρασή τās ολισώμεις ύπηρεσίας έντός άλλης κατακορύφου ζώνης διαίρεσεως πυρκαϊάς. Η άκαίτησις αβτη θά θεωρηται ως πληρωμένη εάν τά κύρια εκλώματα και τά κλώματα κινδύνου άπνα διέρχονται διά μιάς ολισώμειως ζώνης διαίρεσεως δια συγχρόνως κατακορύφως και όριζόντιως δι' όσον τό δυνατόν μεγαλύτερου χώρου.

(ii) Τά ηλεκτρικά καλώδια θά είναι μη εύφλέκτου τύπου έγκεκριμένου υπό τής Αρχής. Η Αρχή δύναται να άπάτηρη ύψηλότερον βαθμόν προστασίας διά τά ηλεκτρικά καλώδια έντός όρισμένων χώρων του πλοίου προς πρόληψιν πυρκαϊάς ή έκρηξεως.

(iii) Εις χώρους έντός των όποιων δυνατόν να συγκεντρώονται εύφλεκτα μίγματα αέριων δέν θά τοποθετήται οιαδήποτε συσκευή ηλεκτρισμού, έκτός εάν είναι τίπου μη δυναμένου να προκαλέση τήν άνάφλεξιν του έν λόγω μίγματος, ως επί παραδείγματι μία συσκευή άλεξίφλογος (άντι-εργητική).

(iv) Κύκλωμα φωτισμού έντός άνθρακαποθήκης ή κύτους φορτίου θά έφοδιάζεται διά μονωμένου διακόπτου τοποθετουμένου έξωτερικώς του χώρου τουτού.

* Γνωσται μετρία τής συστάσεως ήτις υιοθετήθη υπό του Όργανισμοῦ διά τής Ανοφέσεως Α 210 (α) ήλι του Μινιστηρίου Κινήσεως πηδαλίου διά Μεγάλα Πλοία.

δάλιον από 35 μοίρας της μιάς πλευράς εις τὰς 35 μοίρας της ἑτέρας πλευράς, όταν τὸ πλοῖον κινῆται μετὰ τὴν μεγίστην ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα πρὸς τὰ ἄρ-
σω. Τὸ πηδάλιον θά δύναται νὰ τίθεται ἀπὸ 35 μοίρας τῆς μιάς πλευράς εις τὰς
30 μοίρας τῆς ἄλλης ἐντὸς 28 δευτερολέπτων μετὰ τὴν μεγίστην ταχύτητα ὑπηρε-
σιας τοῦ πλοίου.

(ii) Ὁ βοηθητικὸς μηχανισμὸς κινήσεως πηδάλιου θά λειτουργῇ διὰ μηχανικῆς
ἐνεργείας ἐπὶ παντὸς πλοίου διὰ τὸ ὅποιον ἡ Ἀρχὴ ἀπαιτεῖ κορμὸν πηδάλιου
τοῦ ὁποίου ἡ διάμετρος εἰς τὸ ὕψος τοῦ οἰακὸς εἶναι ἀνωτέρα τῶν 22,86 ἑκατο-
στομέτρων (ἢ 9 δακτύλων).

(iii) Ὅταν αἱ κινήσεις μονάδες καὶ αἱ ἀπαιτούμεναι συνδέσεις τοῦ κυρίου μη-
χανισμοῦ κινήσεως πηδάλιου ἔχουσι ἐγκατασταθῆ εἰς διπλοὺν κατά τρόπον ἰ-
κανοποιούντα τὴν Ἀρχὴν, καὶ ἐκάστη μονάδα ἐπιτρέπει εἰς τὸν μηχανισμὸν
κινήσεως πηδάλιου νὰ ἰκανοποιῇ τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ ἑδαφίου (i) τῆς παρού-
σης παραγράφου, δὲν θά ἀπαιτῆται βοηθητικὸς μηχανισμὸς κινήσεως πηδα-
λίου.

(iv) Ὅταν ἡ Ἀρχὴ ἀπαιτῇ κορμὸν πηδάλιου τοῦ ὁποίου ἡ διάμετρος εἰς τὸ ὕψος
τοῦ οἰακὸς ὑπερβαίνει τὰ 22,86 ἑκατοστόμετρα (ἢ 9 δακτύλους), δέον ὅπως
ἐγκαθίσταται δεύτερος σταθμὸς πηδαιουχίας εἰς θέσιν ἰκανοποιούσαν τὴν
Ἀρχὴν. Τὰ συστήματα τοῦ χειριστηρίου μηχανισμοῦ ἐξ ἀποστάσεως ἐκ τοῦ
κυρίου καθὼς καὶ ἐκ τοῦ δευτέρου σταθμοῦ θά εἶναι οὕτω πως διατεταγμένα
καὶ κατὰ τρόπον ἰκανοποιούντα τὴν Ἀρχὴν, ὥστε ἐάν τὸ ἐν σύστημα ἔγρη-
στευθῇ, τοῦτο δὲν θά συνεπαγεται τὴν ἀδυναμίαν κυβερνήσεως τοῦ πλοίου
διὰ τοῦ ἐτέρου συστήματος.

(v) Θά προβλεῖσθαι μέσα ἰκανοποιούντα τὴν Ἀρχὴν διὰ τὴν μεταβίβασιν δια-
ταγῶν ἐκ τῆς γεφύρας εἰς τὸν δεύτερον σταθμὸν πηδαιουχίας.

(γ) *Φορητὰ πλοία μόνον.*

(i) Ὁ βοηθητικὸς μηχανισμὸς πηδάλιου θά λειτουργῇ διὰ μηχανικῆς ἐνεργείας
εἰς πᾶν πλοῖον διὰ τὸ ὅποιον ἡ Ἀρχὴ ἀπαιτεῖ κορμὸν πηδάλιου τοῦ ὁποίου ἡ
διάμετρος εἰς τὸ ὕψος τοῦ οἰακὸς ὑπερβαίνει τὰ 35,56 ἑκατοστόμετρα (ἢ 14
δακτύλους).

(ii) Ὅταν αἱ κινήσεις μονάδες καὶ αἱ συνδέσεις τῶν μηχανισμῶν κινήσεως ὁ-
πάρχουν ἐγκατεστημένοι εἰς διπλοὺν κατά τρόπον ἰκανοποιούντα τὴν Ἀρ-
χὴν, καὶ ἕκαστος τούτων πληρῶς τὸ ἑδάφιον (ii) τῆς παραγράφου (α) τοῦ πα-
ρόντος Κανονισμοῦ, δὲν θά ἀπαιτῆται βοηθητικὸς μηχανισμὸς κινήσεως πη-
δάλιου, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι οἱ εἰς διπλοὺν μηχανισμοὶ καὶ συνδέσεις αὐτῶν λει-
τουροῦντες συγχρόνως, πληροῦσι τοὺς ὅρους τοῦ ἑδαφίου (ii) τῆς παραγρά-
φου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

Κανονισμὸς 30

Ἡλεκτρικὸί καὶ Ἡλεκτ. ὑδραυλικὸί Μηχανισμοὶ Κινήσεως Πηδάλιου*

(α) *Ἐπιβατηγὰ καὶ Φορητὰ Πλοία.*

* Ἐνδείκται λειτουργίας τῶν κινητήρων τῶν ἠλεκτρικῶν καὶ ἠλεκτροϋδραυλικῶν
μηχανισμῶν κινήσεως πηδάλιου θά τοποθετοῦνται εἰς κατάλληλον χῶρον ἐγκρινομέ-
νον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(β) Πάντα τὰ Ἐπιβατηγὰ Πλοία (οἰασδήποτε ὀλικῆς χωρητικότητος) καὶ τὰ Φορ-

* Γίνεται μνεία τῆς Συστάσεως ἥτις υλοθετήθη ὑπὸ τοῦ Ὄργανισμοῦ διὰ τῆς Ἀποφάσεως Α. 210(νι), ἐπὶ
τοῦ Μηχανισμοῦ Κινήσεως πηδάλιου διὰ Μεγάλα Πλοία.

ταγὰ Πλοία Ὀλικῆς Χωρητικότητος 5000 κόνων καὶ ἄνω

(i) Ἡλεκτρικὸί καὶ ἠλεκτροϋδραυλικὸί μηχανισμοὶ κινήσεως πηδάλιου θά
τροφοδοτοῦνται ὑπὸ δύο κυκλωμάτων ἐγγόμενων ἐκ τοῦ κυρίου οἰακὸς δια-
μονῆς. Ἐν ἐκ τῶν κυκλωμάτων δύναται νὰ διέρχηται δὲν τὸ εἰνακὸς
διαμονῆς κινδύνου, ἐάν ὑπάρχη τοιοῦτος. Ἐκαστον κυκλωμα θά εἶναι ἰκα-
νὸν νὰ τροφοδοτῇ πάντας τοὺς κινητήρας ὀλικῆς κινήσεως ἐπὶ τὴν συν-
δεξιμένην μετ' αὐτοῦ καὶ ὀλικῆς λειτουργίας συγχρόνως. Ὅταν προβλε-
πωται διατάξεις ἐναλλαγῆς ἐντὸς τοῦ οἰακιστηρίου, αἰτινες ἐπιτρέπουσι
εἰς ἐκτέλεσιν τῶν κυκλωμάτων νὰ τροφοδοτῇ ἕνα κινητήρα ἢ συνδυασμὸν κι-
νητήρων, ἢ ἰκανότης ἐκέρτου κυκλώματος θά ἐπαρκεῖ διὰ τὰς ἀσθητοτέρας
συνθήκας φορτίου. Τὰ κυκλώματα θά χωρίζωνται καθ' ἕνα ὅλον τὸ μήκος αὐ-
τῶν δι' ἀποστάσεως ὅσον τὸ δυνατόν μεγαλύτερας.

(ii) Τὰ προαναφερόμενα κυκλώματα καὶ οἱ κινητήρες δὲν θά προστατεύωνται πα-
ρὰ μόνον ἐναντίον βραχυκυκλώματος.

(γ) *Φορητὰ Πλοία Ὀλικῆς Χωρητικότητος μικροτέρης τῶν 5000 κόνων*

(i) Ὅταν ἡ ἠλεκτρικὴ ἐνέργεια εἶναι ἡ μόνη πηγὴ ἐνεργείας διὰ τὸν κύριον μη-
χανισμὸν καὶ τὸν βοηθητικὸν μηχανισμὸν κινήσεως πηδάλιου, θά τηροῦνται
αἱ διατάξεις αἱ προβλεπόμεναι ὑπὸ τῶν ἑδαφίων (i) καὶ (ii) τῆς παραγράφου
(β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. Ἐν τούτοις, ὅταν ὁ βοηθητικὸς μηχανισμὸς
κινήσεως πηδάλιου κινῆται ὑπὸ κινητήρος ὁστις κυρίως χρησιμοποιεῖται ἐξ
ἄλλης ὑπηρεσίας ἢ παραγράφου β(ii) πρέπει νὰ ἐφαρμόζονται ὑπὸ τῶν ὁ-
ρῶν οἱ ἡ Ἀρχὴ μάνει ἰκανοποιημένη ἐκ τῶν διατεθειμένων προστασιῶν.

(ii) Ὁι κινητήρες κυρίου μηχανισμοῦ κινήσεως πηδάλιου ἠλεκτρικοῦ ἢ ἠλεκ-
τροϋδραυλικοῦ, καθὼς καὶ τὰ κυκλώματα τὰ τροφοδοτοῦνται αὐτοὺς δὲν θά
προστατεύωνται παρὰ μόνον ἐναντίον βραχυκυκλώματος.

Κανονισμὸς 31

Θέσις τῶν Ἐγκαταστάσεων Κινδύνου ἐπὶ τῶν Ἐπιβατηγῶν Πλοίων

* Ἡ ἠλεκτρικὴ πηγὴ ἐνεργείας κινδύνου, αἱ ἀντλίας πυρκαϊκῆς κινδύνου, αἱ ἀντλίας
κτύπου κινδύνου, αἱ συστοιχίαι φιαλῶν διοξειδίου τοῦ ἀνθρακικοῦ διὰ τὴν σφύξιν πυρ-
καϊκῆς, καθὼς καὶ αἱ λοιπαὶ ἐγκαταστάσεις κινδύνου, οδοπέδους διὰ τὴν ἀσφάλειαν
τοῦ πλοίου, δὲν θά ἐγκαθίστανται εἰς ἐπιβατηγὸν πλοῖον πρὸφραθεν τοῦ διαφράγματος
συγκρούσεως.

Κανονισμὸς 32

Ἐπιγονιῶν μετὰ τῆς Γεφύρας καὶ Μηχανοστασίας

Πάντα τὰ πλοία δέον νὰ ἐφοδιάζωνται διὰ δύο μέσων ἔτιναι θά ἐπιτρέπουσι τὴν
διαβίβασιν διαταγῶν ἀπὸ τῆς γεφύρας πρὸς τὸ μηχανοστάσιον. Τὸ ἐν τῶν μέσων τού-
των θά εἶναι ὁ τηλεγράφος μηχανῆς.

(ιι) Υπάρχοντα επιβατηγά πλοία μεταφέροντα ούχι περισσότερους τών 36 επιβατών και υπάρχοντα φορτηγά πλοία δέον όπως συμμορφούνται προς τὰ κάτωθι:

- (1) Διά πλοία ἡ τρόπος τῶν ὁποίων ἐτέθη κατά ἡ μετά τὴν ἡμερομηνίαν θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περί Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσει 1960 ἢ κατά τὴν ἡμερομηνίαν ταύτην εὐρίσκοντο εἰς παρεμφερέσιν πρὸς τὸ ἀνωτέρω στάδιον κατασκευῆς, ἢ Ἀρχὴ θὰ ἐξασφαλίσῃ ὅτι αἱ ἀπαιτήσεις αἱ ἐφαρμοζόμεναι συμφωνίαι πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κεφαλαίου II τῆς Συμβάσεως ἔκείνης διὰ τὰ νέα πλοία πληροῦνται καθὼς αὐτὰ καθορίζονται εἰς ἕκαστον τὸ Κεφάλαιον.
- (2) Διά πλοία τῶν ὁποίων ἡ τρόπος ἐτέθη κατά ἡ μετά τὴν ἡμερομηνίαν θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περί Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσει 1948 ἢ κατά τὴν ἡμερομηνίαν ταύτην εὐρίσκοντο εἰς παρεμφερέσιν πρὸς τὸ ἀνωτέρω στάδιον κατασκευῆς, πάντως πρὸ τῆς ἡμερομηνίας θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περί Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσει 1960, ἢ Ἀρχὴ θὰ ἐξασφαλίσῃ ὅτι αἱ ἀπαιτήσεις ἐφαρμοζόμεναι συμφωνίαι πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κεφαλαίου II τῆς Συμβάσεως τοῦ 1948 διὰ τὰ νέα πλοία πληροῦνται καθὼς αὐτὰ καθορίζονται εἰς ἕκαστον τὸ Κεφάλαιον.
- (3) Διά πλοία τῶν ὁποίων ἡ τρόπος ἐτέθη πρὸ τῆς ἡμερομηνίας θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περί Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσει 1948 ἢ εὐρίσκοντο εἰς παρεμφερέσιν πρὸς τὸ ἀνωτέρω στάδιον κατασκευῆς τῆς ἡμερομηνίας ταύτης, ἢ Ἀρχὴ θὰ ἐξασφαλίσῃ ὅτι αἱ ἀπαιτήσεις αἱ ἐφαρμοζόμεναι συμφωνίαι πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κεφαλαίου II τῆς Συμβάσεως ἔκείνης διὰ τὰ υπάρχοντα πλοία πληροῦνται καθὼς αὐτὰ καθορίζονται εἰς ἕκαστον τὸ Κεφάλαιον.
- (δ) Διά πᾶν ὑπάρχον πλοῖον συμφωνίαι πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως ἢ Ἀρχὴ, ἐπιπέδων τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ἀπαιτήσεων τοῦ ἐδαφίου (γ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, θὰ ἀποφασίζῃται ἢ κατὰ τὴν ἀπαιτήσιν τοῦ παρόντος Κεφαλαίου τῶν μὴ περιλαμβανόμενων εἰς τὸ Κεφάλαιον II τῶν Συμβάσεων 1948 καὶ 1960 θὰ ἐφαρμόζονται.
- (ε) Ἡ Ἀρχὴ, ἐφ' ὅσον ἠθελον κρίνει ὅτι αἱ συνθήκαι ἀσφαλείας καὶ αἱ γενικότεραι συνθήκαι τοῦ ταξιδίου εἶναι τοιαυταὶ ὥστε νὰ καθιστοῦν τὴν ἐφαρμογὴν εἰδικῶν τινῶν διατάξεων τοῦ Κεφαλαίου τούτου ἀσκοποῦν ἢ μὴ ἀναγκαίαν, δύναται νὰ ἐξαίρεσῃ τῆς ἐφαρμογῆς τούτων συγκεκριμένα πλοία ἢ κατηγορίας πλοίων ἀνηκόντων εἰς τὴν χώραν τῆς, ἐφ' ὅσον ταῦτα δὲν ἀπομακρύνονται κατὰ τὸν πλοῖον πλέον τῶν 20 μιλίων ἀπὸ τῆς πλησιεστάτης ξηρᾶς.
- (στ) Εἰς τὴν περίπτωσηὴν ἐπιβατηγῶν πλοίων χρησιμοποιουμένων εἰς εἰδικὰ ταξείδια διὰ τὰ μεταφορὰν μεγάλου ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν εἰδικῶν ταξιδίων, ὡς, ἁ.χ. ταξείδια προσκυνητῶν, ἢ Ἀρχὴ, ἐάν κρίνῃ ὅτι εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατον νὰ ἐπιβληθῇ συμμόρφωσις πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Παρόντος Κεφαλαίου, δύναται νὰ ἐξαίρεσῃ τὰ πλοία ταῦτα, ὅταν ἀνήκουσιν εἰς τὴν χώραν τῆς ἐκ τῶν ἀπαιτήσεων ἔκείνων ἐν ἑξαιρέσει τῆς ἀπαιτήσεως πρὸς τὰς διατάξεις:

- (i) τῶν προσηρτημένων εἰς τὴν Συμφωνίαν τοῦ 1971 Κανόνων Ἐπιβατηγῶν Πλοίων Εἰδικῶν Μεταφορῶν, καὶ
- (ii) τῶν προσηρτημένων εἰς τὸ Πρωτόκολλον τοῦ 1973, Κανόνων Περί Ἀπαιτήσεων ἄρων, ὅτι Ἐπιβατηγά Πλοία Εἰδικῶν Μεταφορῶν, ὅτε τοῦτο θὰ τεθῇ ἐν ἰσχύϊ.

Κανονισμός 2
Βασικαὶ Ἀρχαὶ

Σκοπὸς τοῦ παρόντος Κεφαλαίου εἶναι νὰ καθορισθῇ ἀπαιτήσεις αἱ ὁποῖαι θὰ ἐξ-

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙ—2

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ — ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΠΥΡΚΑΙΑΣ, ΑΝΙΧΝΕΥΣΙΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΒΕΣΙΣ

ΜΕΡΟΣ Α — ΓΕΝΙΚΑ*

Κανονισμός 1

Ἐφαρμογὴ

(α) Διὰ τοὺς σκοποὺς τοῦ παρόντος Κεφαλαίου:

- (i) Νέον ἐπιβατηγὸν πλοῖον εἶναι ἐπιβατηγὸν πλοῖον ἡ τρόπος τοῦ ὁποίου ἐτέθη κατά ἡ μετά τὴν ἡμερομηνίαν θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς παρούσης Συμβάσεως ἢ πλοῖον τὸ ὁποῖον κατὰ τὴν ἡμερομηνίαν ταύτην εὐρίσκεται εἰς παρεμφερέσιν πρὸς τὸ ἀνωτέρω στάδιον κατασκευῆς, ἢ φορτηγὸν πλοῖον τὸ ὁποῖον μετασκευάσθη εἰς ἐπιβατηγὸν κατὰ ἡ μετά τὴν ἡμερομηνίαν ταύτην, πάντα τὰ λοιπὰ ἐπιβατηγὰ πλοία θὰ θεωροῦνται ὡς υπάρχοντα πλοία.
- (ii) Νέον φορτηγὸν πλοῖον εἶναι φορτηγὸν πλοῖον ἡ τρόπος τοῦ ὁποίου ἐτέθη κατὰ ἡ μετά τὴν ἡμερομηνίαν θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς παρούσης Συμβάσεως ἢ πλοῖον τὸ ὁποῖον κατὰ τὴν ἡμερομηνίαν ταύτην εὐρίσκεται εἰς παρεμφερέσιν πρὸς τὸ ἀνωτέρω στάδιον κατασκευῆς.
- (iii) Πλοῖον ἐπὶ τοῦ ὁποίου πραγματοποιοῦνται ἐπισκευαί, μετατροπαί, μετασκευαὶ καὶ σχετικαὶ πρὸς τὰς ἀνωτέρω ἐργασίας ἐξοπλισμοί, θὰ συνεχίσῃ νὰ συμμορφοῦται τοῦλάχιστον πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις αἰτινες ἰσχύουν ἐπὶ τοῦτου προγενεστερώς. Υπάρχον πλοῖον, εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην, δὲν θὰ συμμορφοῦται, κατὰ κανόνα, εἰς μικροτέραν ἔκτασιν πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις διὰ τὰ νέα πλοία ἔκείνης, πρὸς τὴν ὁποίαν συνεμορφοῦτο προγενεστερώς. Ἐπισκευαί, μετατροπαί καὶ μετασκευαὶ μεγάλης ἐκτάσεως καὶ σχετικαὶ πρὸς τὰς ἀνωτέρω ἐργασίας ἐξοπλισμοὶ θὰ καθιστοῦν ὑπόχρεον τὸ πλοῖον πρὸς συμμόρφωσιν πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις διὰ τὰ νέα πλοία εἰς οἷαν ἔκτασιν ἢ Ἀρχὴ θεώρηται τοῦτο λογικὸν καὶ ἐφαρμοσίμον.

(β) Ἐκτός ἐάν ρηθῶς προβλέπεται ἄλλως:

- (i) Οἱ Κανονισμοὶ 4 ἕως 16 τοῦ Μέρους Α τοῦ παρόντος Κεφαλαίου θὰ ἔχουν ἐφαρμογὴν ἐπὶ νέων πλοίων.
- (ii) Τὸ μέρος Β' τοῦ παρόντος Κεφαλαίου θὰ ἔχῃ ἐφαρμογὴν ἐπὶ τῶν νέων ἐπιβατηγῶν πλοίων ὅτινα μεταφέρουν περισσότερους τῶν 36 ἐπιβατῶν.
- (iii) Τὸ μέρος Γ' τοῦ παρόντος Κεφαλαίου θὰ ἔχῃ ἐφαρμογὴν ἐπὶ τῶν νέων ἐπιβατηγῶν πλοίων ὅτινα μεταφέρουν οὐχὶ περισσότερους τῶν 36 ἐπιβατῶν.
- (iv) Τὸ μέρος Δ' τοῦ παρόντος Κεφαλαίου θὰ ἔχῃ ἐφαρμογὴν ἐπὶ τῶν νέων φορτηγῶν πλοίων.
- (v) Τὸ μέρος Ε' τοῦ παρόντος Κεφαλαίου θὰ ἔχῃ ἐφαρμογὴν ἐπὶ τῶν νέων δεξαμενοπλοίων.
- (γ) (i) Τὸ μέρος Στ' τοῦ παρόντος Κεφαλαίου θὰ ἔχῃ ἐφαρμογὴν ἐπὶ τῶν ὑπαρξόντων ἐπιβατηγῶν πλοίων ὅτινα μεταφέρουν περισσότερους τῶν 36 ἐπιβατῶν.

* Γίνεται μνεία τῆς Συστάσεως φητις υιοθετήθη ὑπὸ τοῦ Ὄργανισμοῦ, ἀ τῆς Ἀσφαλέως Α.211(VI) ἐπὶ τῶν Μέρων Ἀσφαλείας διὰ τοὺς Περιοδικῶς μὴ Φυλασσόμενους Χώρους Μπενανῶν Φορτηγῶν Πλοίων, ἑπιπέδων ἔκείνων ὅτινα ὑπὸ ὁμαλῆς συνθήκας θεωροῦνται ὡς ἀπαραιτήτα διὰ τοὺς Φυλασσόμενους Χώρους Μπενανῶν.

- (i) είναι κατασκευασμένα εκ χάλυβος ή εξ άλλου ισοδύναμου υλικού.
- (ii) είναι επαρκώς έντοχμένα.
- (iii) είναι ούτω πως κατασκευασμένα ώστε να δύνανται να παρεμποδίσουν την διόδον κτηνοφύλου και φλογών μέχρι τέλους και τυποποιημένης δοκιμής πυρός διάρκειας μίας ώρας.
- (iv) είναι πυρωμένες μονωμένα δι' έγκρισμένων άκαστων ύλικων κατά τον τρόπον ώστε η μέση θερμοκρασία επί της μη έκτεθειμένης όψεως να μην ύψωνεται περισσότερο των 139°C (250°F) ύπεράνω της άρχικης θερμοκρασίας και ούτε η θερμοκρασία εις οιοδήποτε σημείον, περιλαμβανομένου οιοδήποτε άρμου, να ύψωνεται περισσότερο των 180°C (325°F) ύπεράνω της άρχικης θερμοκρασίας, εντός των χρόνων του κατωτέρω πίνακος:

Κλάσις «Α-60»	60 λεπτά
Κλάσις «Α-30»	30 λεπτά
Κλάσις «Α-15»	15 λεπτά
Κλάσις «Α-0»	0 λεπτά

(v) Η Αρχή δύναται να απαιτήσει δοκιμήν ενός πρωτοτύπου διαφραγμάτων ή καταστρώματος ίνα εξασφαλισθ όστι τουτο πληροί τας ως άνω απαιτήσεις ως προς την άκεραιότητα και την ύψωση της θερμοκρασίας.*

(δ) «Τμήματα Κλάσεως «Β»» είναι τά τμήματα τά άποτελούμενα εκ διαφραγμάτων, καταστρώματων, όροφων ή επενδύσεων συμμορφουμένων προς τά κάτωθι:

(i) είναι ούτω πως κατασκευασμένα ώστε να δύνανται να παρεμποδίσουν την διόδον φλογών μέχρι του τέλους της πρώτης ήμισείας ώρας της τυποποιημένης δοκιμής πυρός.

(ii) έχουν τοιούτον βαθμόν μονώσεως ώστε η μέση θερμοκρασία επί της μη έκτεθειμένης όψεως να μην ύψωνεται περισσότερο των 139°C (250°F) ύπερ την άρχικην θερμοκρασίαν και ούτε η θερμοκρασία εις οιοδήποτε σημείον, περιλαμβανομένου οιοδήποτε άρμου, να ύψωνεται περισσότερο των 225°C (405°F) ύπερ την άρχικην θερμοκρασίαν, εντός των χρόνων του κατωτέρω πίνακος:

Κλάσις «B-15»	15 λεπτά
Κλάσις «B-0»	0 λεπτά

(iii) είναι κατασκευασμένα από έγκρισμένα άκαστα ύλικά και όλα τά ύλικά τά όποια χρησιμοποιούνται διά την κατασκευήν και τοποθέτησιν των τμημάτων Κλάσεως «B» είναι άκαστα, πλην της περιπτώσεως όπου συμφωνήσας προς τά μέρη Γ1 και Δ' του παρόντος Κεφαλαίου ή χρήσις καυσίμου ύλικού δεν άκοκλείεται, κατά την όποιαν θα ύπάρχη συμμόρφωσις προς τούς περιορισμούς ύψώσεως θερμοκρασίας οι όποιοι καθορίζονται εις τό έδάφιοι (ii) της παρούσης παραγράφου μέχρι του τέλους της πρώτης ήμισείας ώρας της τυποποιημένης δοκιμής πυρός.

(iv) Η Αρχή δύναται να απαιτήσει δοκιμήν ενός πρωτοτύπου τμήματος ίνα εξασφαλισθ όστι τουτο πληροί τας ως άνω απαιτήσεις ως προς την άκεραιότητα και την ύψωση της θερμοκρασίας.**

* Γίνεται μνεία της Συστάσεως ήτις υιοθετήθη υπό του 'Οργανισμού διά της 'Απεφάσεως Α. 163 (Ε.Σ.Ι.V) και Α.215 (VII), επί των Διαδικασιών Δοκιμής Πυρός διά Τμήματος Κλάσεως «Α» και «B».

** Γίνεται μνεία της Συστάσεως ήτις υιοθετήθη υπό του 'Οργανισμού διά των άποφάσεων Α. 163 (Ε.Σ.Ι.V) και Α. 215 (VII) επί των Διαδικασιών Δοκιμής Πυρός διά Τμήματα Κλάσεως «Α» και «B».

ασφαλίζουν πρακτικώς εις τόν άνωτάτον βαθμόν προστασίαν κατά της πυρκαϊάς, έντοπιισμόν της πυρκαϊάς και κατάσβεσιν της πυρκαϊάς επί των κλοίων.

Οι Κανονισμοί του παρόντος Κεφαλαίου ύπόκεινται εις τας ακόλουθους βασικάς άρχάς οι όποια είναι καταλήως ένσωματωμένα εις αυτούς, ληθέντος ύπ' όφιν του είδους των κλοίων και του πιθανού δι' έκάστην περίπτωσηιν κινδύνου πυρκαϊάς:

- (α) διαιρέσις του κλοίου εις κυρίας κατακόρυφους ζώνας δι' όριακων διαφραγμάτων έχόντων θερμικήν και κατασκευαστικήν άντοχήν.
- (β) διαχωρισμός των χώρων ένδιατήσεως εκ του λοιπού κλοίου δι' όριακων διαφραγμάτων έχόντων θερμικήν και κατασκευαστικήν άντοχήν.
- (γ) περιωρισμένη χρήσις εύκαύστων ύλικων.
- (δ) έντοπισμός οιασδήποτε πυρκαϊάς έντός της ζώνης προελύσεώς της.
- (ε) έγκλωβισμός και κατάσβεσις οιασδήποτε πυρκαϊάς έντός του χώρου προελύσεώς της.
- (στ) προστασία των μέσων διαφυγής ή των όδων προσπελάσεως της πυρκαϊάς διά την καταπολέμησιν.
- (ζ) άμεσος διαθεσιμότης των πυροσβεστικων μέσων.
- (η) περιορισμός εις τό ελάχιστον της πιθανότητος άναφλέξεως εύφλέκτων άναθυμάσεων του φορτίου.

Κανονισμός 3

Όρισμοί

Διά τούς σκοπούς του παρόντος Κεφαλαίου, έκτός άν άλλως ρητώς προβλεπεται :

(α) «'Ακαστον ύλικόν» σημαίνει ύλικόν τό όποιον δεν καιγεται ούτε άποδίδει εύφλέκτους άτμούς εις άρκετήν ποσότητα δι' άντανάφλεξιν, όταν θα θερμανθού εις θερμοκρασίαν περίου 750°C (1.382°F) τουτου κρινομένου υπό της 'Αρχής προς ίκανοποίησιν της, κατόπιν της χρησιμοποιήσεως μιάς εκ των καθιερωμένων διαδικασιών δοκιμής. * Οιοδήποτε έτερον ύλικόν είναι καύσιμον ύλικόν.

(β) «Τυποποιημένη Δοκιμή Πυρός» είναι ή δοκιμή κατά την όποιαν δείγματα διαφραγμάτων και καταστρώματων έκτίθενται έντός δοκιμαστικού κλιβάνου εις θερμοκρασίας άντακρινομένης περίου προς την τυποποιημένην καμύλην χρόνου-θερμοκρασίας. Τά δείγματα θα έχουν έκτεθειμένην έπιφάνειαν όχι μικρότεραν των 4,65 τετρατ, μέτρων (50 τετρατ. ποδών) και όνος ή μήκος επί καταστρώματων) 2,44 μέτρων (8 ποδών) θα προσομιζώνον όσον τό δυνατόν περισσότερο προς την έπιδοκωμένην κατασκευήν και θα περιλαμβάνουν όκου τουτο εν.: i) άναγκαίον τουλάχιστον έναν άρμόν. Η τυποποιημένη καμύλη χρόνου-θερμοκρασίας καθορίζεται διά μιάς γραφικής παραστάσεως συνδουσης τά ακόλουθα σημεία:

εις τό τέλος των πρώτων 5 λεπτών	538°C (1.000°F)
εις τό τέλος των πρώτων 10 λεπτών	704°C (1.300°F)
εις τό τέλος των πρώτων 30 λεπτών	843°C (1.550°F)
εις τό τέλος των πρώτων 60 λεπτών	927°C (1.700°F)

(γ) «Τμήματα Κλάσεως «Α»» είναι τά τμήματα τά άποτελούμενα εκ διαφραγμάτων και καταστρώματων, ότινα πληρούν τούς κάτωθι όρους:

* Γίνεται μνεία της Συστάσεως ήτις υιοθετήθη υπό του 'Οργανισμού διά της 'Απεφάσεως Α.270 (VIII), επί των Μέθόδων Δοκιμής διά την Πιστοποίησιν 'Υλικών Νευτικων Κατασκευών ως 'Ακαστων.

έλλοι χάρτοι οι οποίοι περιλαμβάνουν μηχανήματα κρούσεως, λέβητας, μηχανήματα καύσεως πετρελαίου, ατμομηχανές και μηχανές εσωτερικής καύσεως, γεννητήριες, και κύρια ηλεκτρικά μηχανήματα, μονάδες καυσίμου πετρελαίου, ψυκτικά μηχανήματα, σταθεροτήρες, μηχανήματα κλιματισμού και δερματίο καθής και παραμετρικές προς τους άνωτέρω χάρτοι και όργανα άγοντας εις τους χάρτους τούτους.

(ιζ) «Μονάς Καυσίμου Πετρελαίου» είναι η συσκευή ή όμοια χρησιμοποιείται διά την προπαρασκευήν του καυσίμου πετρελαίου προς διοχύτεσιν εις πετρελαιολέβητα, ή ή συσκευή ή χρησιμοποιουμένη διά την προπαρασκευήν προς διοχύτεσιν θερμανθέντος πετρελαίου εις μηχανήν εσωτερικής καύσεως, και περιλαμβάνει οτανδήποτε άντλιαν καταθλιβείως πετρελαίου, φίλτρα και θερμαντήρας έντός των όποιων ή πίεσις του πετρελαίου όπερβαίνει τα 1,8 χιλιογράμμια άνε τετραγωνικών έκαστουάν (25 λίβρας άνε τετραγωνικών δακτύλων).

(ιη) «Σταθμοί 'Ελέγχου» είναι οι χάρτοι έκείνοι έντός των όποιων είναι τοποθετημένοι αι ραδιοηλεκτρογραφικαί συσκευαί ή τα κύρια όργανα ναυσιπλοΐας ή ή ηλεκτρογεννήτρια κινδύνου ή εκεί όπου είναι συγκεντρωμένα τα όργανα καταγραφής και έλέγχου της πυρκαϊάς.

(ιθ) «Άθουσαι περιέχουσας 'Επίπλωσιν και στοιχεία 'Επιπέσεως Περιωρισμένου Κινδύνου Πυρκαϊάς» είναι, διά τους σκοπούς του Κανονισμού 20 του παρόντος Κεφαλαίου, έκείναι αι άθουσαι αι όποιαι περιέχουν επίπλωσιν και στοιχεία έκπιλώσεως περιωρισμένου κινδύνου πυρκαϊάς (ήτοι κοιτώνες, κοινόχρηστοι χάρτοι, γραφεία ή άλλης μορφής ένδιαίτηματα) έντός των όποιων:

(i) όλα τα μόνυμα έκπαια ός γραφεία, ύμπαοθηται, τουαλέται κ.λπ. είναι κατασκευασμένα εις όλιοκλήρου ύπό έγκερκρμένον άποόστων ύλικών, με την έξαιρέσιν της χρήσεως καυσίμου ύλικού ός διακοσμητικό έκκεκλιόματός των τούτων άντακαμμένων έπι των έκτεθειμένων έκφανσεών αυτών, πάχους οδμή μεγαλύτερου των 2 χιλιοστομέτρων (1/12 δακτύλου).

(ii) όλα τα έλευθέρως κινούμενα έπιπλα ός καθίσματα, καναπέδες, τραπέζια, είναι κατασκευασμένα εκ σκελετού από άκαυστα ύλικά.

(iii) όλος ό ύματισμός, τα παραπετάματα, και άλλα άνυατόμενα εις ύψώματος είδη έχου, εις βαθμόν ίκανοποιούντα την 'Αρχήν, ίδιότητας άντιστάσεως εις την διάδοσιν των φλογών οδμή κατωτέρως έκείνων τός όποιαι έχει έριον είδικού βάρους 0,8 χιλιογράμμια άνε τετραγωνικών μέτρων (24 ούγγιές άνε τετραγωνικήν ύάρδαν).

(iv) όλοι οι τάπητες έχου εις βαθμόν ίκανοποιούντα την 'Αρχήν, ίδιότητας άντιστάσεως εις την διάδοσιν των φλογών οδμή κατωτέρως έκείνων τός όποιαι έχει ίσοδύναμον μάλλινον ύφασμα χρησιμοποιούμενον διά των αυτών σκοπόν.

(v) όλα αι εκτεθειμένα έκφάνεται των διαφραγμάτων, έκιστρώσεων και όροφών έχου χαρακτηριστικά χαμηλής έκπέλωσεως των φλογών.

(κ) «Κατόστρομα στεγανών» είναι τό άνώτατον κατόστρομα μέχρι του όποιου έκκινούνται αι έγκάρσιοι στεγαναι φρακται.

(κα) «Νεκρόν Βάρος» είναι ή διαφορά εις μετρικούς τόνους μεταξύ του έκτοπίσματος του πλοίου έντός ύδατος είδικού βάρους 1,025 εις την γραμμήν φορτώσεως την άντακρινουμένην προς τό ύψος έξέλων θέρους και του πλοίου κενού.

(κβ) «Πλοϊόν κενόν» είναι τό έκτόπισμα πλοίου εις μετρικούς τόνους άνευ φορτίου, καυσίμων, έλαίου λιπάνσεως, θαλασσέρματος, γλυκέος και τροφοδοτικού ύδατος εις δεξιαμενάς, άνελασισμων ύλικών, έπιβατών, πληρωμάτων και άτομικών άντικειμέ-

(ε) «Τμήματα Κλάσεως Α» θά είναι κατασκευασμένα από έγκερκρμένα άκαυστα ύλικά. Ταύτα δέν είναι άνεγκαίνον έπως πληροδν τός άπαιτήσεις τός σχετικές προς την δίδοον κανονό και φλογών οδμή τός τωιαύτας των περιορισμών της ύψώσεως της θερμκρασίας.

(στ) «Συνεχές 'Οροφαί ή επενδύσεις Κλάσεως Β» είναι αι όροφαί ή επενδύσεις Κλάσεως Β» αι όποιαι άπολήγου μόνον εις τμήμα Κλάσεως Α» ή Β».

(ζ) «Χάλαση ή 'Άλλο 'Ισοδύναμον 'Υλικόν». Όπου άπαντάται ή φράσις «χάλαση ή άλλο ίσοδύναμον ύλικόν» αι λέξεις 'Ισοδύναμον ύλικόν» σημαίνουσιν πέν ύλικόν τό όποιον, άφ' έσπουτο ή κατάσιν γι νομένης μονώσεως, παρουσιάζει ίδιότητες κατασκευαστικές και άντοχής ίσοδύναμους προς τός του χάλασης κατά τό τέλος της έφαρμοζόμενης έκθέσεως εις τό πόν της τυποποιημένης δοκιμής πυρός (π.χ. τό άλουμίνιον μετά καταλήλου μονώσεως).

(η) «Χαμηλή 'Εξάπλωσις Φλογός» σημαίνει ότι ή οδμη περιγραφόμενη επίφάνεια θά άνθίσταται έπαρκώς εις την έξάπλωσιν της φλογός, τούτου καθορίζόμενου διά καταλληλου τρόπου δοκιμής της έγκρισεως της 'Αρχής.

(θ) «Κατακόρυφοι Κύρια Ζώναι» είναι αι ζώναι, άτινες σχηματίζονται εκ της διαμέσεως του σκάφους, των υπερκατασκευασμάτων και των υπερσετασμάτων διά πυρμάτων τμημάτων κλάσεως Α», των όποιων τό μέσον μήκος άνωθεν ολουδίποτε καταστρώματος δέν υπερβαίνει γενικώς τά 40 μέτρα (ή 131 πόδας).

(i) «Χάρτοι 'Ενδιαίτησεως» είναι οι κοινόχρηστοι χάρτοι, οι διάδρομοι, οι χάρτοι ύγεινης, οι θαλάμισκοι, τά γραφεία, τά διαμερίσματα πληρώματος, τά κομμάττρια, τά άπομονωμένα κυλικεία και έρμαρία ύπηρεσίας και παρόμοιοι χάρτοι.

(ii) «Κοινόχρηστοι Χάρτοι» είναι οι χάρτοι ένδιαίτησεως, ότινες χρησιμοποιούνται ως προθάλαμοι, τραπέζαρια, άθουσαι και παρόμοιοι μόνιμος περίκλειστοι χάρτοι.

(iii) «Χάρτοι 'Υπηρετικοί» είναι οι χρησιμοποιούμενοι διά μαγειρεία, τά κυλικεία, αι άποθήκαι (έξαιρέσει των άπομονωμένων κυλικείων και έρμαρίων), οι χάρτοι τετραδρομίοι και άξέων, έργαστήρια, έτερα έκείνων τά όποια άποτελοδν μέρος των χώρων μηχανών και παρόμοιοι χάρτοι και αι προσβάσεις εις τούτους χώρους.

(iv) «Χάρτοι Φορτίου» είναι πάντες οι χάρτοι οι χρησιμοποιούμενοι διά φορτία (περιλαμβανομένων των πετρελαιοδεξαμενών φορτίου) και οι όργανοι άγοντες εις τούς χώρους τούτους.

(v) «Χάρτοι Είδικού Προορισμού» είναι οι περίκλειστοι έκείνοι χάρτοι άνωθεν ή κάτωθεν του καταστρώματος στεγανών οι προοριζόμενοι διά την μεταφοράν μηχανοκινήτων όχημάτων φερόντων καύσιμον εις τός δεξιαμενάς των διά την προώθησιν των, προς και από τός όποιους, τά όχηματα ταύτα, δύνανται νά δρηγούνται και προς τούς όποιους ύφίσταται προσέλασις ύπό των έπιβατών.

(vi) «Χάρτοι Μηχανών Κατηγορίας Α» είναι όλοι οι χάρτοι οι όποιοι περιλαμβάνου:

(i) μηχανήματα τύπου εσωτερικής καύσεως χρησιμοποιούμενα είτε διά σκοπούς πρόώσεως είτε δι' άλλους σκοπούς, όπου τά μηχανήματα ταύτα έχουσιν συνολικώς ίσχύον άποδόσεως οδμή μικροτέραν των 373 KW, ή

(ii) οινδηότε πετρελαιολέβητα ή μηχανήματα καύσεως πετρελαίου, και όργανοι άγοντας εις τούς χώρους τούτους.

(vii) «Χάρτοι Μηχανών» είναι όλοι οι χάρτοι μηχανών Κατηγορίας Α και όλοι οι

μένων αυτών.
(κγ) «Ποσόν συνδεδεασμένων μεταφορών» είναι δεξαμενόπλοιοι σχεδιασμένοι
διά να μεταφέρη πετρελαιοειδή ή εναλλακτικής ξηρά φορτία κρύην.

Κανονισμός 4

Σχεδιαγράμματα Έλεγχου Πυρκαϊάς

Πρός καθοδήγησιν των αξιωματικών εφ' όλων των νέων και υπαρχόντων κλοίων
θά υπέρχουν μονίμως εκτεθειμένα σχεδιαγράμματα γενικής διατάξεως δεικνύοντα εφ-
δικριτικώς τους σταθμούς έλέγχου έκαστου κατασφραγιστού, τους διαφόρους πυρκαϊκούς
χάρους τους περιεχόμενους υπό τμημάτων «Α» κλάσεως, τους χάρους (έναν ή άμφι-
χουν) τους περιεχόμενους υπό τμημάτων «Β» κλάσεως, όμοιο μέ στοιχεία περί των
συναγερμών πυρκαϊάς, της εγκαταστάσεως ραντιστήρων, εάν υπάρχει, των πυροσβε-
στικών μέσων, των συστημάτων ανιχνείσεως, των μέσων είσοδου εις τά διαφωρα δια-
μερίσματα, κατασφραγίσματα κ.λ.κ. και των συστημάτων άρριψμοδ, περιλαμβανομένων
και στοιχείων των όσεων έλέγχου των άνεμιστήρων, των θέσεων των φρακτών και των
ένδεικτικών όργάνων των εξυπηρετούντων έκαστον χάρον άνεμιστήρων άρριψμοδ.
Έναλλακτικώς, κατά την κρίσιν της 'Αρχής, αι προημιθθεταί λεπτομέρειαι δύναν-
ται να καταχωρηθών εις έγχειρίδιον, αντίστοιχον του όποιου θα χορηγηται εις έκαστον
αξιωματικόν, ένθ' έτερον τοιούτον θα υπάρχη, έν παντί χρόνω, επί του κλοίου εις προ-
σιτήν θέσιν. Τά σχεδιαγράμματα και τά έγχειρίδια θα τηρῶνται έν ημερησίω, κάσα δέ
τροποσήσας θα καταχωρηται έν αυτοίς όσον τό δυνατόν ταχύτερον. Αι περιγραφαι
των τοιούτων σχεδιαγραμμάτων και έγχειρίδιων θα είναι εις την Έβρικήν γλώσσαν.
Εάν ή χρησιμοποιούμενη γλώσσα δέν είναι 'Αγγλική ή Γαλλική άπαντα τά άνταρρω-
θέν όπως περιλαμβανονται έν μεταφράσει εις μίαν εκ των γλωσσών αυτών. Επιστρο-
σθέν, όδηγαι άφωρασαι εις την συντήρησιν και λειτουργίαν όλου του έξοπλισμοδ
και των επί του κλοίου εγκαταστάσεων διά την κατακολλησιν και έγκλοβισμόν της
πυρκαϊάς θα διατίθενται εις έναιον έγχειρίδιον, όσαρ θα άνωρίσσεται άμέσως εις
εδικόλας προσιτήν θέσιν.

Κανονισμός 5

Άντλια Πυρκαϊάς, Κύριαι Σωληνώσεις Πυρκαϊάς, Λήψεις και Εύκαμπτοι Σωληνες

- (α) **Όλινη παροχή άντλιών πυρκαϊάς**
 - (i) 'Επί έπιβατηγοδ κλοίου, αι άπαιτούμεναι άντλια πυρκαϊάς θα είναι ίκαναί
όπως παρέχουν διά τόν σκοπόν κατακολλησεως της πυρκαϊάς, υπό κατάλλη-
λον πίεσιν, ός αυτή καθορίζεται κατωτέρω, ποσότητα ύδατος όχι μικροτέ-
ραν των δύο τρίτων της ποσότητος την όποιαν δέον να παρέχουν αι άντλια
κτύους όταν αυτά χρησιμοποιούνται διά την άπάντησιν των κτύων.
 - (ii) 'Επί φορτηγοδ κλοίο, αι άπαιτούμεναι άντλια πυρκαϊάς, έκτός της άντλιας
κινδύνου (έν άνόρχη οιαύτη), θα είναι ίκαναί να παρέχουν διά τόν σκοπόν
της κατακολλησεως της πυρκαϊάς, υπό κατάλληλον πίεσιν, καθοριζόμενην
κατωτέρω ποσότητα ύδατος όχι μικροτέραν των τεσσάρων τρίτων της συμφο-
νης προς τόν Κανονισμόν 18 του Κεφαλαίου II-1 άπαιτούμενης ποσότητος δι-
έκαστην των άνεξαρτήτων άντλιών κτύους, ένός έπιβατηγοδ κλοίου των ίδιων
διαστάσεων, όταν αυτή χρησιμοποιηται διά την άπάντησιν των κτύων, λαμβανό-
μένου όπ' όγιν ότι δι' ούδέν φορτηγοδ κλοίου είναι άναγκασιον ή συνολικός
άπαιτούμενη ίκανότης παροχής ύδατος των άντλιών πυρκαϊάς να υπερβαίνει
τά 180 κυβικά μέτρα καθ' ώραν.
- (β) **Άντλια πυρκαϊάς**
 - (i) Αι άντλια πυρκαϊάς θα έχουν άνεξάρτητον κίνησιν. Αι άντλια όγμεινής, έρ-

ματος, άπαντήσεως κτύων ή άντλια γενικής χρήσεως, δύνανται να θεωρη-
θώσιν ός άντλια πυρκαϊάς, υπό τόν όρον ότι δέν θα χρησιμοποιηθών κανο-
νικώς διά την άντήγησιν πετρελαίου και εάν χρησιμοποιηθών έντός διά την
μετάγγισιν ή την άντήγησιν πετρελαίου καυσίμου, θα τοκοθετούνται κατάλλη-
λα μέσα διά την εναλλαγήν.

- (ii) **Έπί έπιβατηγοδ κλοίου μεταφέροντος περισσότερους των 36 έπιβατών**
ή παροχή έκάστης εκ των άπαιτούμενων άντλιών πυρκαϊάς θα είναι υπό-
χι μικροτέρα των 80 τοίς έκαστον του πληθύνου του προκύπτοντος εκ τής
διαίρεσεως της όλικής άπαιτούμενης παροχής διά του έλαχίστου άρι-
θμοδ των άπαιτούμενων άντλιών πυρκαϊάς και έν πάση περιπτώσει έκά-
στη άντλια θα είναι ίκανή να τροφοδοτη τάς δύο τολλύχιστον άπαιτου-
μένα προβολάς ύδατος. Αι άντλια αυτά πυρκαϊάς θα είναι ίκαναί να
τροφοδοτούν τό κύριον δίκτυον πυρκαϊάς υπό τάς άπαιτούμενας συν-
θήκας.
'Όπου έγκαθίστανται άντλια μεγαλύτερου άριθμοδ του έλαχίστου
άπαιτούμενου, ή παροχή των τοιούτων προσθέντων άντλιών θα τυγχάνη
της έγκρισεως της 'Αρχής.
(2) **Έπί κλοίων οιουδήποτε άλλου είδους, ή παροχή έκάστης εκ των άπαι-
τούμενων άντλιών πυρκαϊάς (εκτός της άντλιας κινδύνου της άπαιτου-
μένης υπό του Κανονισμοδ 52 του παρόντος Κεφαλαίου) θα είναι όχι
μικροτέρα των 80 τοίς έκαστον του πληθύνου του προκύπτοντος εκ τής
διαίρεσεως της όλικής άπαιτούμενης παροχής διά του άριθμοδ των ά-
παιτούμενων άντλιών πυρκαϊάς, και έν πάση περιπτώσει θα είναι ίκανή
να τροφοδοτη τό κύριον δίκτυον της πυρκαϊάς υπό τάς άπαιτούμενας
συνθήκας. Όπου έγκαθίστανται περισσότερα άντλια από τόν έλαχίστον
άπαιτούμενον άριθμό, ή παροχή αυτών θα ίκανοποιή την 'Αρχήν.
(iii) **Άπαντα αι άντλια πυρκαϊάς θα έφοδιζώνται δι' άσφαλτιστάκων βαλβίδων,**
όταν αυτά δύνανται να άναπτύξουν πίεσιν ύπερβαίνουσαν την όπολιγοθι-
σαν πίεσιν των σωληνώσεων ύδατος, των λήψεων πυρκαϊάς και των υπέρβα-
πτων σωληνων. Αι βαλβίδες αυτά θα είναι τοκοθετημένα και ρυθμιζόμενα
κατά τοιοδτον τρόπον όποτε να προλαμβάνουν την ύπερβολικήν πίεσιν εις
οιουδήποτε τμήμα της κυρίας σωληνώσεως πυρκαϊάς.
(γ) **Πίεσις εις τό σύστημα της κυρίας σωληνώσεως πυρκαϊάς**
(i) 'Η διάμετρος της κυρίας σωληνώσεως πυρκαϊάς θα είναι άρκιτή, όσως να έξ-
ασφαλίζεται ή ίκανοποιητική διοχέυσεσις της μεγίστης άπαιτούμενης παρο-
χής δύο άντλιών πυρκαϊάς συγχρόνως λειτουργουσών, εκτός της περιπτώ-
σεως φορτηγών κλοίων καθ' ήν ή διάμετρος είναι άναγκασιον όπως έπαρκη μί-
νον διά την κατάλληλιν 140 κυβικών μέτρων καθ' ώραν.
(ii) **Ότε δύο άντλια καταβάλλουν συγχρόνως διά των άεροσωληνων, των καθο-
ριζόμενων εις τήν περιγραφον (i) του παρόντος Κανονισμοδ, την ποσότητα
ύδατος την καθοριζόμενην εις τό έδάφιον (i) της παρούσης περιγραφου,
μέσφ οίονδηποτε παρακειμένων λήψεων πυρκαϊάς, δέον να τηρῶνται αι κα-
τωτέρω έλάχισται πίεσεις εις άπόσεως τάς λήψεις
'Επιβατηγῶ κλοιο:
4.000 κόρων όλινης χωρη-
τικότητος και άνω.
3,2 χιλιογράμμα άνω τετρ.
έκατοστόμετρον (45 λίβραι
άνά τετρ. δάκτυλων).
1.000 κόρων όλινης χωρη-
τικότητος και άνω, αλλά
κάτω των 4.000 κόρων όλι-
νης χωρητικότητος.
2,8 χιλιογράμμα άνω τετρ.
έκατοστόμετρον (40 λίβραι
άνά τετρ. δάκτυλων).
Κάτω των 1.000 κόρων όλι-
νης χωρητικότητος.
Κατά την κρίσιν της 'Αρ-
χής.****

(5) *Ακροσωλήνια*

- (i) Διά τούς σκοπούς τού παρόντος Κεφαλαίου, αι τυποποιημένα διάμετροι τών ακροσωλήνιων θά είναι 12 χιλιοστόμετρων (1/2 δακτύλου), 16 χιλιοστόμέτρων (2/3 δακτύλου) και 19 χιλιοστόμέτρων (3/4 δακτύλου), η διάμετρον δσον τó δυνατόν πληρεστέρας πρός ταύτας. Δύναται να επιτραπῆ ἡ χρησιμοποίησις μεγαλύτερων διαμέτρων ἀκροσωλήνιων κατά τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς.
- (ii) Διά τούς χώρους ἐνδιαιτήσεως καὶ ὑπηρετικούς, δέν απαιτεῖται νά χρησιμοποιῶνται ἀκροσωλήνια διαμέτρου μεγαλύτερας τών 12 χιλιοστόμέτρων (1/2 δακτύλου).
- (iii) Διά τούς χώρους Μηχανῶν καὶ τὰς ἐξωτερικάς θέσεις, ἡ διάμετρος τού ἀκροσωλήνιου θά εἶναι τοιαύτη, ὥστε νά ἐπιτυγχάνεται ἡ μέγιστη δυνατὴ παροχὴ ἐκ δύο προβολῶν ἐκτοξευομένων ὑπὸ τῆς μικροτέρας ἀντλίας καὶ ὑπὸ τὴν πίεσιν τὴν ἀναφερομένην εἰς τὴν παράγραφον (γ), τού παρόντος Κανονισμοῦ, προβλεπομένου ὅτι δέν απαιτεῖται νά χρησιμοποιηθῆται ἀκροσωλήνιον διαμέτρου μεγαλύτερας τών 19 χιλιοστόμέτρων (3/4 δακτύλου).
- (iv) Διά τούς χώρους μηχανῶν ἢ παρεμφερείς χώρους ἐνθα ὑφίσταται κίνδυνος ἐκ χρήσεως πετρελαίου, τὰ ἀκροσωλήνια δέον ὅπως εἶναι περιβληθῆναι ἐκ ρυθμιζομένου ὑδατος ἐπὶ τού πετρελαίου ἢ ἐναλλακτικῶς εἶναι τύπου διακλῆς χρήσεως.

(η) *Διεθνής Τύπος Συνδέσμου Μετὰ τῆς Ξηρᾶς*

Αἱ τυποποιημένα διαστάσεις τών περιουγενίων διά τόν δευτὴν τύπον συνδέσμου μετὰ τῆς Ξηρᾶς, ἄτινα απαιτεῖται εἰς τὸ παρὸν Κεφάλαιον ὅπως εἶναι ἐγκατεστημένα ἐπὶ τού πλοίου, δέον ὅπως ἀνταποκρίνωνται πρὸς τόν ἀκόλουθον πίνακα:

Περιγραφή	Διαστάσεις
Ἐξωτερικὴ διάμετρος	178 χιλιοστόμετρα (7 δακτύλοι)
Ἐσωτερικὴ διάμετρος	64 χιλιοστόμετρα (2 1/2 δακτύλοι)
Διάμετρος κύκλου κοχλίων	132 χιλιοστόμετρα (5 1/4 δακτύλοι)
Ἐγκοκαὶ εἰς τὸ περιουχέ- χένιον	4 ὅπαι διαμέτρου 19 χιλ./τρων (3/4 δακτύλου) ἰσοπέδουσαι κεῖμεναι ἐπὶ περιφέρειας κοχλίων τῆς ἀνω διαμέτρου, συνεχίζομεναι δι' ἔγκοκῆς 19 χιλ./τρων μέγιστῃ τῆς περι- φέρειας τού περιουγενίου.
Πλάτος περιουγενίου	14,5 χιλ./τρα (1/2 δακτύλου) τοῦλάχιστον
Κοχλίοι καὶ περικόχλια	4, ἕκαστον διαμέτρου 16 χιλ./τρων (2/3 δακτύλου), μήκους 50 χιλ./τρων (2 δακτύλων)

Ὁ σύνδεσμος θά κατασκευάζεται ἐξ ὕλικου καταλλήλου διὰ πείσιν λειτουργίας 10,5 χιλιγράμμων ἀνά τετρ. ἕκαστόμετρον (ἢ 150 λίβρῶν ἀνά τετρ. δακτύλον). Τό περιουχένιον θά εἶναι ἐπιφανείαν ἐπιπέδου ἐπὶ τῆς μίας πλευρᾶς καὶ ἡ ἄλλη πλευρὰ θά εἶναι μονίμως στερεωμένη ἐκ αὐτῆς συνδέσμου ὁσπὶς θά ἐφαρμόζηται ἐπὶ τῶν λήψεων πυρκαϊῆς ἢ ἐπὶ τῶν εὐκαίμων σωλήνων τού πλοίου. Ὁ σύνδεσμος θά φιλῶσεται ἐπὶ τού γλοίου ὁμοῦ μετ' ἐνὸς παρεμβύσματος καταλλήλου διὰ πείσιν λειτουργίας 10,5 χιλιγράμμων ἀνά τετρ. ἕκαστόμετρον (ἢ 150 λίβρῶν ἀνά τετρ. δακτύλον), καθὼς καὶ τῶν σφαιρῶν κοχλίων διαμέτρου 16 χιλιοστόμέτρων (ἢ 3/4 δακτύλου) μήκους 16 χιλιοστόμέτρων (ἢ 2 δακτύλων) καὶ ὀκτώ παρακύκλων (ροδέλλων).

Φορητὰ πλοία

- 6.000 κόρων ὀλιγκῆς χωρητικότητος καὶ ἀνω. 2,8 χιλιόγραμμα ἀνά τετρ. ἕκαστόμετρον (40 λίβραι ἀνά τετρ. δακτύλον).
- 1000 κόρων ὀλιγκῆς χωρητικότητος ἀνω, ἀλλά κάτω τών 6.000 κόρων ὀλιγκῆς χωρητικότητος. 2,6 χιλιόγραμμα ἀνά τετρ. ἕκαστόμετρον (37 λίβραι ἀνά τετρ. δακτύλον).
- Κάτω τών 1.000 κόρων ὀλιγκῆς χωρητικότητος. Κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς.

(6) *Ἀριθμὸς καὶ θέσις λήψεων πυρκαϊᾶς*

Ὁ ἀριθμὸς καὶ ἡ θέσις λήψεων πυρκαϊᾶς θά εἶναι τοιαῦται ὥστε δύο τοῦλάχιστον προβολαὶ ὕδατος, μὴ παρεχόμεναι ἐκ τῆς αὐτῆς λήψεως πυρκαϊᾶς, ἐκ τῶν ὁποίων ἡ μία θά ἐκτοξεύεται δι' ἐνὸς ἀπλοῦ τεμαχίου εὐκαίμου σωλήνος, νά δύνανται νά φθάσουν εἰς οἰονδήποτε τμήμα τού πλοίου κανονικῶς πρῶσιν εἰς τούς ἐπιβάτας ἢ τὸ πλήρωμα, ὅταν τὸ πλοῖον εὐρίσκειται ἐν πλῆ.

(ε) *Σωληνώσεις καὶ λήψεις Πυρκαϊᾶς*

(i) Διά τὰς κυρίας σωληνώσεις πυρκαϊᾶς καὶ λήψεις πυρκαϊᾶς δέν θά χρησιμοποιούνται ὀλιγκὰ ἄτινα προσβάλλονται ὑπὸ τῆς θερμότητος, ἐκτός ἐάν ἐπαρκῶς προστατεύονται. Αἱ σωληνώσεις καὶ αἱ λήψεις πυρκαϊᾶς θά τοποθετοῦνται κατὰ τρόπον ὥστε οἱ εὐκαίμοι σωληνὸς πυρκαϊᾶς νά δύνανται εὐκόλως νά συνδέωνται ἐκ αὐτῶν. Ἐπὶ πλοίων, ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐνδέχεται νά φορτωθῆται ὕδατος, ἢ ἐπὶ τῶν καταστρώματος, αἱ θέσεις τῶν λήψεων πυρκαϊᾶς θά εἶναι τοιαῦται ὥστε, νά εἶναι πάντοτε εὐκόλως πρῶσιν αἱ σωληνώσεις θά εἶναι διατεταγμένα, εἰς τρόπον ὥστε νά ἀποφεύγεται, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, ὁ κίνδυνος βλάβης ἐκ τού τοιούτου φορτίου. Ἐκτός καὶ ἐάν προβλέπεται εἰς εὐκαίμους σωλήν καὶ ἀκροσωλήνιον δι' ἐκάστην λήψιν πυρκαϊᾶς ἐπὶ τού πλοίου, δέον νά ὑπάρχη κλήρη ἀνταλλακτικότητος μεταξὺ τῶν συνδέσμων τῶν εὐκαίμων σωλήνων καὶ τῶν ἀκροσωλήνιων.

(ii) Εἰς κρουῶς ἢ ἐπιστόμιον θά τοποθετῆται πρὸς ἐκπηρέτησιν ἕκαστου εὐκαίμου σωλήνος κατὰ τρόπον ὥστε οἰοσδήποτε εὐκαίμους σωλήν πυρκαϊᾶς νά δύναται νά ἀποσυνδεθῆ καθ' ὄν χρόνον αἱ ἀντλίας πυρκαϊᾶς εἶναι ἐν λειτουργίᾳ.

(στ) *Εὐκαίμοι Σωληνὸς Πυρκαϊᾶς*

Οἱ εὐκαίμοι σωληνὸς πυρκαϊᾶς θά εἶναι κατασκευασμένοι ἐξ ὕλικου ἐγκεκολλημένου ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς καὶ θά εἶναι ἄρκετοῦ μήκους ὥστε νά ἐκσφηνδύσων προβολὴν ὕδατος εἰς οἰονδήποτε γῶρον εἰς τὸν ὁποῖον δυνατόν ἀπαιτεῖται νά χρησιμοποιηθῶν. Τό μέγιστον μήκος αὐτῶν θά εἶναι τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς. Ἐκαστος εὐκαίμους σωλήν θά ἐφοδιάζεται δι' ἀκροσωλήνιου καὶ τῶν ἀπαιτούμενων συνδέσμων. Οἱ εὐκαίμοι σωληνὸς οἵτινες ἀναφέρονται εἰς τὸ παρὸν Κεφάλαιον ὡς «εὐκαίμοι σωληνὸς πυρκαϊᾶς», δέον ὁμοῦ μετὰ τῶν ἀναγκαίων ἐξαρτημάτων καὶ ἐργαλείων νά εἶναι ἐτοιμοὶ πρὸς χρῆσιν εἰς ἐμφανεῖς θέσεις πλησίον τῶν λήψεων πυρκαϊᾶς ἢ τῶν συνδέσμων πυρκαϊᾶς. Ἐπιπροσθέτως, εἰς ἐσωτερικῶς χώρους, ἐκ ἀπὸ τῶν κλεισθῶν μεταφερόμενων περισσότερο τῶν 36 ἐπιβατῶν οἱ εὐκαίμοι σωληνὸς πυρκαϊᾶς θά εἶναι συνεχῶς συνδεμένοι εἰς τὰς λήψεις πυρκαϊᾶς.

- (β) Όπου προβλέπεται έγκυσις άερίου διά πυροσβεστικούς σκοπούς, αί άπαραιτήτοι σωληνώσεις διά τήν μεταφοράν του άερίου θέ είναι έκωδισμένα διά βαλβίδων, ή κρουσών έλέγχου, ούτω σσημασμένον ώστε νά δεικνύουν εύκρινώς τά διαμερίσματα, πρós τά όποια αί σωληνώσεις όδηγούν. Θά ύφίσταται κατάλληλος διάτάξις ούτως ώστε νά προλαμβάνεται άπρόσκοπτος έισοδος άερίου εις οιονδήποτε διαμέρισμα. Όπου χάρου φορτίου έκωδισμένον, διά τήν προστασίαν εκ πυρκαϊάς, δι' ένος τοιούτου συστήματος, χρησιμοποιούνται ως χάρου έπιβατών αί συνδέσεις άερίου θά άπομονούνται κατά τήν διάρκειαν τής τωιαύτης χρήσεως.
- (γ) Αί σωληνώσεις θά είναι εύθετημένα ούτως ώστε νά έξασφαλίζεται άποτελεσματική διανομή του πυροσβεστικού άερίου.
- (δ) (i) "Ότε διοξείδιον του άνθρακος χρησιμοποιείται ως μέσον σβέσεως πυρκαϊάς εις χάρου φορτίου, ή διαθέσιμος ποσότης άερίου θέ είναι έπαρκής ώστε νά διδη έλάχιστον όγκον έλευθέρου άερίου ίσον πρós τά 30 τοις εκατόν του όλικού όγκου του μεγαλύτερου εν τφ πλοίφ διαμερίσματος φορτίου του δυναμένου νά άπομονωθή διά κλεισίματος.
- (ii) "Ότε διοξείδιον του άνθρακος χρησιμοποιείται ως μέσον σβέσεως πυρκαϊάς εις χάρου περιέχοντος Μηχανάς τής κατηγορίας Α, ή ποσότης του διοχτετευμένου άερίου θέ είναι έπαρκής ώστε νά διδη έλάχιστην ποσότητα έλευθέρου άερίου ίσην πρós τήν μεγαλύτεραν τών άκολουθούν ποσοτήτων, έιτε:
- (1) 40 τοις εκατόν του όλικου όγκου του μεγίστου διαμερίσματος, όστις όγκος θά περιλαμβάνη τόν φωταγωγόν μέχρι του ύψους εις τό όποιον ή όρίζοντιος έπιφάνεια του φωταγωγού είναι ίση πρós τά 40 τοις εκατόν ή όλιγότερον τής έπιφανείας του εν λόγω διαμερίσματος, έιτε,
- (2) 35 τοις εκατόν του όλικου όγκου του μεγίστου διαμερίσματος περιλαμβανόμενου του φωταγωγού,
- προβλεπόμενου ότι τά ως άνω αναφερόμενα ποσοστά δύνανται νά μειωθούν εις τό 35 τοις εκατόν άντιστοίχως διά φορτηγά πλοία κάτω τών 2.000 κόρων όλικής χωρητικότητος. Έπίσης προβλεπόμενου ότι εις τήν περιπτώσιν δύο ή πλείονες χάρου μηχανών κατηγορίας Α, δέν είναι έντελώς διαχωρισμένοι θά θεωρούνται ως άποτελούντες εν διαμέρισμα.
- (iii) "Όπου ό όγκος του έλευθέρου άερος του περιεχομένου εντός άεροκιβωτίων, εις οιονδήποτε χάρου Μηχανών τής κατηγορίας Α, είναι τοιούτος ώστε δέν έλευθερωθή, έντός τοιούτου χάρου εις περιπτώσιν πυρκαϊάς, ή τωιαύτη άπελευθέρωσις άερος εντός του χάρου τούτου, θέ δύναται σοβαρός νά έπάρσῃ έπ' τής άποταλεστικότητος τής μονίμου έγκαταστάσεως σβέσεως πυρκαϊάς, ή Αρχή θέ άπαιτεί τήν πρόβλεψιν μιώς προσθέτου ποσότητος διοξειδίου του άνθρακος.
- (iv) "Ότε χρησιμοποιείται διοξείδιον του άνθρακος ως μέσον σβέσεως πυρκαϊάς δι' άμφοτέρους τούς χάρου φορτίου και χάρου Μηχανών τής κατηγορίας Α, ή ποσότης του άερίου δέν είναι άναγκαίον νά είναι μεγαλύτερα τής άπαιτουμένης μεγίστης, έιτε διά τό μέγιστον διαμέρισμα φορτίου, έιτε διά τόν χάρου μηχανών.
- (v) Διά τήν έφαρμογήν τής παρούσης παραγράφου ό όγκος του διοξειδίου του άνθρακος θέ όπολογίζεται πρós 0,56 κυβικά μέτρα άνά χιλιόγραμμιον (9 κυβικών κόδας άνά λίβραν).
- (vi) "Ότε χρησιμοποιείται διοξείδιον του άνθρακος ως μέσον σβέσεως πυρκαϊάς διά χάρου Μηχανών τής κατηγορίας Α, τό σταθερόν σύστημα σωληνώσεων θέ είναι τοιούτον ώστε τά 85 τοις εκατόν του άερίου θέ δύνανται νά διοχτευώνται εις τόν χάρου εντός δύο πρώτων λεπτών τής άφρας.
- (vii) Οι θάλαμοι έναποθηκείσεως φιαλών διοξειδίου του άνθρακος θέ έγκαθίσταν-

Κανονισμός 6

Διάφοροι Αποτομήρια

- (α) Ηλεκτρικά σώματα θερμάνσεως, εάν χρησιμοποιούνται, δέον νά είναι προσημοσμένα εις μόνιμον θέσιν και κατασκευασμένα κατά τρόπον ώστε νά περιορίζουν εις τό έλάχιστον τούς κινδύνους πυρκαϊάς. Τά σώματα ταύτα θερμάνσεως δέν θέ έχουν τό θερμάνον στοιχείον έκτεθειμένον εις τρόπον ώστε ήματισμός, παραπετάσματα ή παρεμφερή όλικά νά δύνανται νά περικαίωνται ή νά άναφλεγώσι εκ τής θερμότητος του στοιχείου.
- (β) Ταίνια έχουσα ως βάση τήν νιτροκυταρίνην δέν θέ χρησιμοποιούνται εις τάς έπ' των πλοίων κινηματογραφικάς έγκαταστάσεως.
- Κανονισμός 7
- Πυροσβεστήρες
- (α) Πάντες οι πυροσβεστήρες θέ είναι έγκεκριμένων τύπων και σχεδίων.
- (i) ή περιεκτικότης των άπαιτουμένων φορητών πυροσβεστήρων ύγρου δέν θέ είναι μεγαλύτερα τών 13 1/2 λίτρων (3 γαλονίων) και όβχι μικρότερα τών 9 λίτρων (2 γαλονίων). Οι πυροσβεστήρες έίρου τύπου δέν θέ είναι πλέον άδομη-τακόμιστοι του πυροσβεστήρος ύγρου τών 13 1/2 λίτρων (3 γαλονίων) και θέ είναι τολάχιστον ίσοδύναμοι ως πρós τήν άπόδοσιν σβέσεως πυρκαϊάς πρós τόν πυροσβεστήρα τύπου ύγρου 9 λίτρων (2 γαλονίων).
- (ii) Η Αρχή θέ καθορίζει τά ίσοδύναμα τών πυροσβεστήρων.
- (β) Ο άριθμός των άνταλλακτικών γομώνσεων θέ προβλέπεται συμφώνως πρós τάς υπό τής Αρχής καθοριζόμενας άπαιτήσεις.
- (γ) Δέν θέ έπιτρέπονται πυροσβεστήρες περιέχοντες μέσον σβέσεως πυρκαϊάς, τό όποιον κατά τήν κρίσιν τής Αρχής, έτε άφ' έαυτού ή κατά τήν χρήση, άναδίδει τοξικά άέρια εις τοιαύτας ποσότητες ώστε νά καθίστανται επικίνδυνα εις πρόσωπα.
- (δ) Μία φορητή συσκευή παραγωγής άφρου θέ άποτελείται εκ ένος άεροσωληνίου άεραφρου δημιουργούντος έλασμόν ίκανού όπως συνδέεται μετά του κυρίου δικτύου πυρκαϊάς δι' ένος επάκωπτου σωληνίου πυρκαϊάς, και εκ ένος φορητού δοχείου περιέχοντος τολάχιστον 20 λίβρας (4 1/2 γαλονία) ύγρου παράγοντος άφρου ως και εκ ένος έφεδρικού τοιούτου. Τό άεροσωληνιον θέ είναι ίκανόν νά παράγη άποτελεσματικόν άφρον κατάλληλον διά τήν κατάσβεσιν μιώς πυρκαϊάς πετρελαίου, τής τάξεως τολάχιστον 1,5 κυβικού μέτρου (53 κυβικών ποδών) κατά λεπτόν.
- (ε) Οι πυροσβεστήρες θέ εκ έξ' άζωνται περιοδικώς και θέ υποβάλλωνται εις τάς δοκιμάς τάς άπαιτούμενας υπό τής Αρχής.
- (στ) Εις τών φορητών πυροσβεστήρων, τών προοριζόμενων νά χρησιμοποιηθώσι εις οιονδήποτε χάρου, θέ τοποθετείται κλησίον τής είσόδου του χάρου τούτου.
- Κανονισμός 8
- Μόνιμα συστήματα σβέσεως πυρκαϊάς δι' άφρον
- (α) Δέν θέ έπιτρέπεται ή χρήση πυροσβεστικού μέσου, τό όποιον κατά τήν κρίσιν τής Αρχής, έτε άφ' έαυτού ή κατά τήν χρήση, άναδίδει τοξικά άέρια εις τοιαύτας ποσότητας, ώστε νά καθίστανται επικίνδυνα εις πρόσωπα.

στόμια παροχής ως και σταθεροί ψεκαστήρες (sprayers) διά την αποτελεσματικτήν εκτόξευσιν του άφροδ επί έτέρον κυρίων σημείων ύποκειμένων εις πυρκαϊάν έντός του προστατευομένου χώρου. Η άναλογία έκτονόσεως του άφροδ δέν θέ ύπερβαίνη τό 12 κρός 1.

(β) Τά μέσα έλέγχου οιοδύηποτε τοιοούτου συστήματος θέ είναι άμέσως προστάει και άπλής χρήσεως ως και τοποθετημένα όμοι εις όσον τό δυνατόν όλιγωτέρας θέσεως και εις σημεία τά όποια δέν θέ έχουν πιθανότητας άκονομήσεως έν περιπτώσει πυρκαϊάς εις τόν προστατευόμενον χώρον.

Κανονισμός 10

Μόνιμα συστήματα σβέσεως πυρκαϊάς δι' άπλής άκονομήσεως άφροδ εις τούς χώρους μηχανών

(α) (i) Οιοδύηποτε άπαιτούμενον, μόνιμον σύστημα σβέσεως πυρκαϊάς δι' ύψηλής έκτονόσεως άφροδ εις τούς χώρους μηχανών θέ είναι ίκανόν νά παρέχη τάχως, μέσφ σταθερών στομίων παροχής, μίαν ποσότητα άφροδ άρκυτήν, νά πληρώση τόν μεγαλύτερον κρός, προστασίαν χώρον εις μίαν τιμήν τουλάχιστον 1 μέτρου (3,3 ποδών) εις βάθος άνά λεπτόν. Η διαθεσίμως ποσότης του μεταβαλλομένου εις άφρόν ύγροδ θέ είναι άρκυτή διά τήν παροχηγήν ενός δγκου άφροδ ίσου κρός τό πηνυλάχιστον τός δγκου τός μεγαλύτερου κρός προστασίαν χώρον. Η άναλογία έκτονόσεως τός άφροδ δέν θέ ύπερβαίνη τό 1.000 κρός 1.

(ii) Η Άρχή δύναται νά επιτρέψη έναλλάκτικώς διατάξεις και τιμής παροχής, προβλεπομένου ότι έπιτυγχάνεται δι' αύτάν μία ίκανοποιητική ίσοδύνημος προστασία.

(β) Οι τροποδοτικοί άγνοι διό τήν διανομήν άφροδ, τά έννοήματα άέρος κρός τήν γεννήτρια άφροδ και ό άριθμός τών μονάδων παροχηγής άφροδ, θέ είναι κατά τήν κρίσιν τής Άρχής, τοιαύτα όποτε νά παρέχουν άποτελεσματικτήν παροχηγήν και κυκλοφορίαν άφροδ.

(γ) Η διατάξις τής σωληνώσεως παροχηγής και διανομηγής άφροδ θέ είναι τοιαύτη όστε μία πυρκαϊά εις τόν προστατευόμενον χώρον, νά μή άναπαύη νά ύπερβαίνη τά μέτρα παροχηγής άφροδ.

(δ) Η γεννήτρια άφροδ, εις πηγή άνεργείας τής, τό μεταβαλλόμενον εις άφρόν ύγροδ και τά μέσα έλέγχου τός συστήματος θέ είναι άμέσως προστάει και έαλλά εις τήν χρήση και θέ είναι όμοδ τοποθετημένα εις όσον τό δυνατόν όλιγωτέρας θέσεως, όποτε δέν θέ έχουν πιθανότητας άκονομήσεως έν περιπτώσει πυρκαϊάς εις τόν προστατευόμενον χώρον.

Κανονισμός 11

Μόνιμα συστήματα σβέσεως πυρκαϊάς διά γεωτέσεως θέσεως άφρ πότων

(α) Οιοδύηποτε άπαιτούμενον μόνιμον σύστημα σβέσεως πυρκαϊάς διά γεωτέσεως θέσεως ύδατος ύπό πίεσιν, έντός τών χώρων μηχανών θέ έφοδιάζεται διά άκροφυσίων έγκεκρημένου τύπου.

(β) Ο άριθμός και ή διάταξις τών άκροφυσίων θέ είναι τής έγκρίσεως τής Άρχής και θέ είναι τοιαύτα όποτε νά έξασφαλίξεται ή άποτελεσματικτήν παροχή ύδατος τουλάχιστον 5 λιβρών κατά τετραγωνικών μέτρον (0,1 γαλόνων κατά τετραγωνικών πόδω) κατά λεπτόν, εις τά ύπό προστασίαν διαμερίσματα. Όπου θεωρείται άκρυφίτης, ή έμφρμογή μεγαλύτερων τιμών, αύται θέ είναι ύπό τήν κρίσιν τής Άρχής. Τά άκροφυσία

τα εις άμέσως προστάει και άσφαλείς θέσεως και θέ έξασφαλίονται άποτελεσματικώς, κατά τήν κρίσιν τής Άρχής. Οιοδύηποτε είσοδος εις τοιαύτας άποθήκας θέ κείται κατά προτίμησιν, κρός τήν πλευράν τού άνοικτοδ καταστρώματος, και έν άύση περιπτώσει θέ είναι ανεξάρτητος τός προστατευόμενου χώρου. Αι θύραι είσοδου, ως και τά διαφράγματα και καταστρώματα τά όποια σχηματίζουν τά όρια τών τοιούτων θάλαμων, θέ είναι άεροστεγή (gas-tight) και άσπυκτός μονωμένα.

(ε) (i) Ότε άέριον έτερον πλίν διοξειδίου τός άνθρακος ή άτμοδ ως έπιτρέπεται ύπό τής παραγράφου (στ) τός παρόντος Κανονισμού, παράγεται έν τφ πλοίαφ και χρησιμοποιείται ως μέσον σβέσεως πυρκαϊάς, τοτό θέ είναι έν άεροσάει προϊόν κώσεως πετρελαίου εις τό όσοιον τά παρεχόμενα άξυγόνα, μονοξείδιον τός άνθρακος, διαβρωτικαί οξεία και στερεαί εύφλεκτα ύλαι, θέ έχουν περιουσιολή εις έν έπιτροκόμενον έλαχίστον όριον.

(ii) Όπου τοιούτον άέριον χρησιμοποιείται, ως μέσον σβέσεως πυρκαϊάς, εις έν μόνιμο σύστημα σβέσεως πυρκαϊάς, διά τήν προστασίαν χώρων μηχανών κατηγορίας «Α», τοτό θέ παρέχη προστασίαν ίσοδύνημον τής παρεχόμενης διά μόνιμου συστήματος διοξειδίου τός άνθρακος.

(iii) Όπου τοιούτον άέριον χρησιμοποιείται, ως μέσον σβέσεως πυρκαϊάς, εις έν μόνιμον σύστημα σβέσεως πυρκαϊάς, διά τήν προστασίαν χώρων φορτίου, μία ίκανοποιητική ποσότης τοιοούτου άέριου θέ είναι διαθεσίμως όποτε νά διδη άφαιτάς, έναν δγκον έλαυθέρου άέριου τουλάχιστον ίσου κρός τά 25 τολς έκάτον τός όλικού δγκου τός μεγαλύτερου διαμερίσματος τός προστατευόμενου κατ' αύτόν τόν τρόπον, διά μίαν περίοδον 72 ώρών.

(στ) Γενικώς, ή Άρχή δέον όπως μή επιτρέπη τήν χρήση άτμοδ ως μέσου κατασβέσεως τής πυρκαϊάς εις μόνιμα συστήματα κατασβέσεως έάν πλοίων. Ότε ή χρήση τός άτμοδ έπιτρέπεται ύπό τήν Άρχήν, θέ χρησιμοποιείται μόνον εις περιουσιώμας περισθας ως πρόσθετον τός άπαιτούμενον πυροσβεστικόδ μέσου και μή τήν πρόσβασην ότι ό λέβηθ ή οι λέβηθες οι όποιοι διατίθενται διά τήν παροχήν άτμοδ καθ' όραν δι' έκαστον ίκανότητα άκονομήσεως τουλάχιστον ενός χιλιογράμμου άτμοδ καθ' όραν δι' έκαστον 0,75 κυβικών μέτρον (1 λίβρα άτμοδ καθ' όραν άνά 12 κυβικούς πόδας) τός όλικού δγκου τός μεγίστου χώρου ό όποιος προστατεύεται ούτω. Έπιπροσθέτως κατά τήν έφαρμογήν τών άνωτέρω άπαιτήσεων τά συστήματα ύφ' όλας τας άπόψεις θέ είναι συμφώνως κρός τας άποφάσεις τής Άρχής κρός ίκανοποίησιν τής.

(ζ) Θά προβλέπονται αύτόματα ήχητικά μέσα προειδοποίησεως περί τής διαφυγής άέριου σβέσεως πυρκαϊάς εις οιοδύηποτε χώρον όπου κανονικώς δύναται νά εισέλθη άπελευθερώσεως τός άέριου.

(η) Τά μέσα έλέγχου οιοδύηποτε τοιοούτου μόνιμου συστήματος σβέσεως πυρκαϊάς δι' άέριου θέ είναι άμέσως προστάει και άπλής χρήσεως ως και τοποθετημένα όμοι, εις όσον τό δυνατόν όλιγωτέρας θέσεως αίτινες δέν θέ έχουν πιθανότητας άποκοπής έν περιπτώσει πυρκαϊάς εις τόν προστατευόμενον χώρον.

Κανονισμός 9

Μόνιμα Συστήματα Σβέσεως Πυρκαϊάς δι' Άφροδ εις τούς Χώρους Μηχανών

(α) Οιοδύηποτε άπαιτούμενον μόνιμον σύστημα σβέσεως πυρκαϊάς δι' άφροδ εις τούς χώρους μηχανών θέ πρέπει νά είναι ίκανόν νά παρέχη διά μέσον σταθερών στομίων παροχής, έντός πρώτων λεπτόν νά παρέχη τής άφρας τό βρωδύτερον, ποσότητα άφροδ άρκυτήν όποτε νά κλύπητ εις πάχος 15 έκαστομέτρον (6 δακτύλων) τήν μεγίστην έπιφανείαν επί τής όποιας δύναται νά διαχυθή πετρελαίου κώσεως. Το σύστημα θέ είναι ίκανόν νά παρέχη άφρόν κατάλληλον διά τήν σβέσιν πυρκαϊάς πετρελαίου. Θά προβλεπώνται μέσα διά τήν άποτελεσματικτήν κυκλοφορίαν άφροδ διά μέσου ενός μόνιμου συστήματος σωλήνων και έπιστομίων έλέγχου ή κρουών εις κατάλληλα

φως βλέγρου πυρκαϊάς, ο οποίος θα είναι ούτως επισημασμένος ή διακρισμένος, ώστε να είναι βέβαιον ότι οποιοδήποτε σήμα συντηρητικό προερχόμενον εκ του συστήματος θα λαμβάνεται άμεσα ως ένας ύπερθύς μάλους του πληρώματος. Το τοιούτον σύστημα συντηρητικό θα είναι ούτως κατασκευασμένο ώστε να δεινύει έναν ολονόητον σφάλμα συμβαίνει εις το σύστημα.

(β) Οι Ραντιστήρες θα τοποθετούνται άμεσα εντός διακεχωρισμένων τμημάτων εκαστον τών όποιων δέν θα περιλαμβάνη περισοτέρως τών 200 ραντιστήρων. Ολονόητον τμήμα τών ραντιστήρων δέν θα εξυπηρετή περισοτέρως τών δύο καταστρωμάτων και δέν θα τοποθετούνται εις περισοτέρως τής μιας τών καθέτων κυρίων ζωνών, εκτός εάν η Αρχή έκτρέπη, άφ' όσον ήβωλεν κριθεί ότι αυτής ότι η προστασία τού ελόου εκ πυρκαϊάς δέν θα έμειούτο εκ τούτου, έν τούτουν τμήμα ραντιστήρων νά εξυπηρετή περισοτέρως τών δύο καταστρωμάτων ή νά είναι τοποθετημένον εις περισοτέρως τών δύο κυρίων καθέτων ζωνών.

(ii) Έκαστον τμήμα ραντιστήρων θα είναι ίκανόν να άπομονωθεί διά μιας μόνον, βλάβος κρατήσεως. Η βλάβος κρατήσεως, εις έκαστον τμήμα, θα είναι άμεσα προσιτή και ή θέση τοποθετήσεως της θα είναι εύκρινής και διακριτής συστηματούμενη. Θα προβλεπώνται μέσα προστατεύοντα την λειτουργίαν της βλάβος κρατήσεως εκ παντός μη εξουσιοδοτημένου προσώπου.

(iii) Θα προβλεπεται εις μετρήτης, δεικνύων την πίεσιν εις τό σύστημα, εις έκαστην βλάβει κρατήσεως τμήματος και εις έναν κανονικόν σταθμόν.

(iv) Οι ραντιστήρες θα είναι άνεδακτικοί της εκ της θαλασσίας άποσφαίρας διαβρώσεως. Εις τό ένδοιαιτήματα και τούς ύπερηλεκτρικούς χάρους οι ραντιστήρες θα τίθενται έν λειτουργίαις υπό θερμαινόμενων βελών από άφC (11,57F) άφC 79C (175F), εκτός έκείνων τών τοποθετημένων εις διαμερίσματα, όπως τό στεγνωτήρια, όπου δυνατόν τό προσδοκώμενον περιβάλλον ύψηλής θερμοκρασίας, τών όποιων ή θερμοκρασία λειτουργίας δύνανται νά αυξάνεται εις τιμήν ούχι πλέον τών 30C (86F) άνωτέρως της άνωτατης θερμοκρασίας της όραφής υπό διαμερίσματα.

(v) Μία κατάστασις ή έν στέβον θα έκτίθεται εις έκαστην ένδεικτρον μονάδα, δεικνύων τούς καλυπτομένους χάρους και την τοποθέτησιν της ζώνης άφ κρός έκαστον τμήμα. Κατάλληλοι όδηγηται, διά την δοκιμήν και την συντήρησιν, θα είναι διαθέσιμοι.

(γ) Ραντιστήρες θα είναι τοποθετημένοι εις μίαν ύπερκαμμένην θέσιν και ούτως κατά διαστήματα διατεταγμένοι ώστε νά ραντίσουν ύπερόνω της ήτ' αυτών καλυπτομένης περιούης, τολλάχιστον 5 λίτρα ύδατος, έκά ένός τετραγωνικού μέτρου (0,1 γαλόνια έκά ένός τετραγωνικού κόδος) άνά λεπτών. Έναλλακτικώς ή Αρχή δύνανται νά έκτρέπη την χρήση ραντιστήρων παρεχόμενων μίαν τοσούτην, έάν, ποσότητα ύδατος, κατάλληλος διαχρηστούμενην, ήτις ήβωλεν κριθεί ούχι άλληώτερον άποτελεσματικη, υπό της Αρχής.

(δ) (i) Θα προβλεπεται μία δεικνύουσα πίεσεως έγχοσις όγχοσις τον τοιλάχιστον κρός τό διαλείπον του όγκου της προβλεπομένης διά τούτην ποσότητας ύδατος, άφ ατή είδεικος καθορίζεται εις τό παρόν άδέρμον. Η δεικνύουσα θα φέρη μίαν μόνημον ποσότητα γλασός άδρασις ίσην κρός τήν ποσότητα υπό άδρασις ήτις θα κρείται νά παρασχεθή, έντός ένός λεπτου, διά της έντάλης της άναφωρομένης εις τό έδάφος (ήχι) του παρόντος Κανονισμού, και αϊ διατάξεις θα προβλεπώνται την διατήρησιν τούτης πίεσεως άέρας, εις τήν δεικνύουσαν, ώστε νά άποσφαλώνται ότα όσα ή μόνημον ποσότης γλασός άδρασις της δεικνύουσαις χρησιμοποιουμένης, ή πίεσις δέν θα είναι μικροτέρα της πίεσεως λειτουργίας τών ραντιστήρων, ούν τη πίεσις τη άναφωρομένη εις μίαν στήλην ύδατος μετρούμενην άπό τού παθόμενος της δεικνύουσης μέγιστος του ύψηλόστρου εις τό

στα θα τοποθετούνται άνωθεν τών άποσφαιρών τών δεικνύουσαν, τών ύπερουλλεστών και τών άλλων έκπορευόντων έκ τών όποιων καύσιμων περιόλων δύνανται νά διαχυθί κατάως και όσον έν είδακόν θέσαν όπου ύπάρχει κίνδυνος πυρκαϊάς εις τούς χάρους μηχανών.

(γ) Τό σύστημα δύνανται νά όδοιαιρηθται εις τμήματα τών όποιων τό έπιστόμια δύνανται νά χειρίζονται έκ εύκόλας προσιτών θέσεων έξωτερικώς τών υπό προστασίαις χώρων και άιτινες δέν θα άπομονοϋνται ταχέως έκ έκδηλώσεως πυρκαϊάς.

(δ) Τό σύστημα θα τηρήται φορτισμένον εις τήν άπαιτούμενην πίεσιν και ή τροφωδοϋσα δι' ύδατος άνγλία του συστήματος θα τίθεται αυτόματως εις λειτουργίαν συνεπειά πίεσεως της πίεσεως έντός του συστήματος.

(ε) Η άνγλία θα είναι ίκανή νά τροφοδοτή συγχρόνως, εις τήν άπαιτούμενην πίεσιν, πάντα τά τμήματα του συστήματος έντός ολονόητου τών υπό προστασίαν διαμερισμάτων. Η άνγλία και τό μέσα χειρισμοί της θα έγκαθίστανται έξωτερικώς του υπό προστασίαν χώρου ή χώρων. Η ύπαρξις πυρκαϊάς έντός του χώρου ή χώρων τών προστατευομένων διά του συστήματος ραντίσεως δι' ύδατος, δέν νά μη δύνανται νά θέσση τό σύστημα έκτός λειτουργίας.

(στ) Η άνγλία δύνανται νά κινήται δι' ανεξαρτήτου μηχανής, όπως άποσφαιρικής πίεσεως, κλήν άνν ατή έκτρέπεται έκ ενεργείας παρεχόμενης υπό της γεννήτριας κινδύου τοποθετημένης συμφώνως κρός τας διατάξεις του Κανονισμού 25 ή του Κανονισμού 26 άναλόγως της περιπτώσεως, του Κεφαλαίου II-1 της παρούσης Συμβάσεως, ή γεννήτρια ατή θα είναι διατεταγμένη ώστε νά τίθεται έν κινήσει αυτόματος έν περίπτωση βλάβος της κυρίας πηγής ενεργείας, όπως όσα ή κινήτριος δόναμις θα τίθεται άνγλιαν ή άπαιτούμενη υπό της παροράφου (ε) του παρόντος Κανονισμού, νά καθίσταται άμέσως διαθέσιμος. Ότα ή άνγλία κινείται υπό ανεξαρτήτου μηχανής όπως άποσφαιρικής πίεσεως τότε ατή θα είναι ούτως τοποθετημένη ώστε μία πυρκαϊά εις τόν προστατευόμενον χώρον νά μη δύνανται νά έκπράσση τόν παρεχόμενον εις τήν μηχανήν άέρα.

(ζ) Θα λαμβάνονται προφυλάξεις άιτινες θα έμποδίσουν τό κλείσιμον τών άκροφυσίων έκ άκαθαρισών του ύδατος ή έκ όξειδώσεως τών σωληνώσεων τών άκροφυσίων, τών έπιστομιών και της άνγλιας.

Κανονισμός 12

Αυτόματα συστήματα ραντιστήρος και αυτόματα συστήματα άνεγγελίας και βλέγρου πυρκαϊάς

(α) (i) Ολονόητον προβλεπόμενον αυτόματον σύστημα ραντιστήρος, άνεγγελίας και βλέγρου πυρκαϊάς θα είναι ίκανόν κρός άμεσα λειτουργίαν εις ολονόητον τε στιγμήν και δέν θα άπαιτείται οίσαδήποτε άνέργεια εκ μέρους του πληρώματος διά νά θέσση τούτο έν λειτουργία. Τούτο θα συνίσταται εκ σωλήνων όγκου τούτου κλήν μικρά έκι θεμένα τμήματα δύνανται νά σύγκεινται εκ σωληνώσεων ζηροδ τύπου όκου, κατ. τήν γνώμην της Αρχής, τούτο θα άπτελεί άπαραιτήτων προφυλάξιν. Άπαντα τά τμήματα του συστήματος τό όποία τυχόν ύποκινείται εις έκ θερμοκρασιών πήςιν, κατά τήν διάρκειαν της λειτουργίας τών, θα όσι καταλληλώς προστατευόμενα κατά της πήςεως. Τούτο θα τηρήται φορτισμένον εις τήν άναγκαίαν πίεσιν και θα ύπάρχη πρόβλεψις διά μία συνεχή παροχήν ύδατος άφ άπαιτείται υπό του παρόντος Κανονισμού.

(ii) Έκαστον τμήμα τών ραντιστήρων θα περιλαμβάνη μέσα δίδουσα αεραμάκας φωτισμόν και ήχητικόν σήμα συντηρητικό εις μίαν ή περισοτέρως μονάδας ένδειξεως όποιαδήποτε οίσαδήποτε ραντιστήρ ήβωλεν τήν εις άνέργειαν. Τούτατα μονάδες θα δίδουν μίαν ένδειξιν οίσαδήποτε πυρκαϊάς και της θέσεως της εις ολονόητον χώρον έξυπηρετούμενον υπό του συστήματος και θα έλάττωνται εκ της Γεφύρας Κυβερνήσεως ή εκ του καντρικού στα-

μία εκ των πηλών ενεργείας δει την άντλϊαν, είναι μία κεραιή ανωκαρικής κατάσκευας, έκτος του ότι πρέπει να είναι σύμφωνος προς τας διατάξεις της παραγράφου (στ) του παρόντος Κανονισμού, πρέπει να είναι τοποθετημένος τοποθετημένη ώστε η κεραιά εις ολονδήποτε προσανατολισμένον χώρο να μην εκπέμπη την παρελθόν άερος εις το μηχάνισμα αυτών.

(η) Το σύστημα ραντιστήρων θα συνδέεται μετά του δικτύου σωληνώσεων κυρκαιώς διά μέσου μιάς σφραγισμένης κοχλιωτής, και μη άνοσηφομένης βαλβίδος εις τόν συνδέσμον, ή όποια θα έμπαδίζη άντικαταρροήν ροής εκ του συστήματος ραντιστήρων εις τό δίκτυον σωληνώσεων κυρκαιώς.

(θ) (i) Μία βαλβίς δοκιμής θα προβλέπεται διά την δοκιμήν της ατομότητος άνεγγελλίας, δ' έκαστον τμήμα των ραντιστήρων, διά της έκφορτώσεως κοδότητος ύδατος ίσης της άπαιτούμενης διά την λειτουργίαν ένός ραντιστήρος. Η βαλβίς δοκιμής, δ' έκαστον τμήμα, θα τοποθετηται έγγως της βαλβίδος κεραιωσας του τμήματος τούτου.

(ii) Θα προβλεπώνται μέσα διά την δοκιμήν της ατομότητος λειτουργίας της άντλϊας, διά της έλαττώσεως της πίεσεως εις τό σύστημα.

(iii) Θα προβλεπώνται διατάξεις εις μέν εκ των θέσεων άνδεξίσεως των μηχανομημένων εν τή έδαφει (α) του παρόντος Κανονισμού οι όποιοι θα εφιστάδυν δυνατόν τόν έλεγχον του συστήματος και των άνδεκτών δ' έκαστον τμήμα των ραντιστήρων.

(i) Άμοιβαί κεφαλαί ραντιστήρων θα προβλεπώνται δ' έκαστον τμήμα των ραντιστήρων, κατά την κρίσιν της Άρχης.

Κανονισμός 13

Συστήματα ατομότητος συστήματος και άνεγγελλίας κυρκαιώς

Άποιτήσεως δ' έπιβατηγά πλοία μεταφέροντα περισσότερους τών 36 έπιβατών

(α) (i) Ολονδήποτε προβλεπόμενον σύστημα ατομότητος συστήματος και άνεγγελλίας κυρκαιώς θα είναι κατάλληλον προς έμμεσον λειτουργίαν εν παντί χρόνο και δέν θ' άπαιτηται άνεγγελλία εις έκ μέρος του πληρώματος διά να τίθεται εν λειτουργίαι.

(ii) Έκαστος τομέας άνιχνυτών θα περιλαμβάνη μέσα δ' άν θα θέδεται όατικόν και ήχητικόν σήμα συστήματος ατομότητος εις μέν ή περισσότερους μονάδας άνδεξίσεως όσοτεδήποτε εις άνιχνυτήν τίθεται εις λειτουργίαν. Αι τοιαύται μονάδες θα παρέχουν άνδεξιν ομοδόησας κυρκαιώς και της θέσεως της εις ολονδήποτε χώρο άνιχνυτομένου ύπό του συστήματος και θα τοποθετούνται εις την γέφυραν ναυσιπλοΐας ή εις τόν κύριον σταθμόν έλέγγου κυρκαιώς, ή όποιοι θα είναι ούτως και επηδωρημένος ή έξοπλισμένος ώστε να έξοφθαλιζήται ότι πέν σήμα συστήματος του συστήματος γίνεται έμμεσον άντλϊατόν από ύπερβανον μέλος του πληρώματος. Πέν τοούτων σύστημα συστήματος θα είναι ούτως και κατασκευασμένον ώστε να έπιστημίνετα μέσα βλάβη έπιστημίνετα εις τό σύστημα.

(β) Οι άνιχνυται θα τοποθετούνται καθ' όμάδας εις εκχωρημένους τομας, εκώστου καλύτεροντος χώρου ούχι περισσότερο τών 50 δωματίων έξυπνοτετομένου ύπό τούτου συστήματος και περιήχοντος ούχι περισσότερους τών 100 άνιχνυτών. Έκαστος τομέας άνιχνυτών δέν θα έξυπνηται χωρος εκ άμφοτέρων —δέξιάς και άριστεράς— των πλευρών του πλοίου, ούδ' έπι περισσότερων του ενός κατωστρωμάτων και ούτως θα τοποθετηται εις περισσότερας της μιάς κατακαρσίου (ζώνης, έκτος της περιπτώσεως καθ' ήν ή Άρχη, (έν έξοφθαλιζή ότι ή προστασία του πλοίου κατά της κυρκαιώς δέν θα μειωθή), δύναται να εκπέμπη όσας εις τοούτους τομας άνιχνυτών έ-

σύστημα τοποθετημένου ραντιστήρος. Θα προβλεπώνται κατάλληλα μέσα άνεγγελλίας του άερος ύπό πίεσιν και άνεγγελλίας του γλυκέος ύδατος εν τή δεξαμενή. Θα προβλεπώνται εις όύλιον μεταπητής προς άνδεξιν της σφαιμής του ύδατος εν τή δεξαμενή.

(ii) Θα προβλεπώνται μέσα παρεμποδίζοντα την είσοδον θαλασσίου ύδατος εις την δεξαμενήν.

(ε) (i) Θα προβλεπεται μία άντλία, άνεξαρτήτου κινήσεως, άποκλειστικώς διατιθεμένη προς τόν σκοπόν της ατομότητος συνεχίσεως έκροης ύδατος εκ των ραντιστήρων. Η άντλία θα τίθεται ατομότητος εν κινήσει διά την ταχυτάτην πίεσεως πύσεως, πριν ή το μόνιμον γλυκό ύδωρ το ένός της δεξαμενης παύσεως εδρισμένου άνεγγελλίας, τελείας.

(ii) Η άντλία και τό σύστημα σωληνώσεων θα όσιν ίκανά διά την διατήρησιν της άπαιτητού πίεσεως εις τό έπίπεδον του ύψηλοτέρου κειμένου ραντιστήρος, ίνα έξοφθαλιζέται μία συνεχής έξαγωγή ύδατος άρκετού διά την ταχύτρονον κάλυψιν μίας έλαχίστης περιοχής εκ 280 τετραγωνικών μέτρων (300 τετραγωνικών ποδών) και εις παροχήν ως αθη είδεως καθορίζεται εις την παράγραφον (γ) του παρόντος Κανονισμού.

(iii) Η άντλία θα είναι έφωδιασμένη, εις την πλευράν παροχής, διά μιάς δοκιμαστικής βαλβίδος μετά μιάς βραχείας σωλήνος άποχευσεως άνοικτού άκρου. Το όφελιμον έμβόδον διόδου διά της βαλβίδος και της σωλήνος θα είναι άπαρκές διά να έπιτρέπη την έλευθέρωσιν της άπαιτούμενης έξαγωγής της άντλϊας ένδθ διατηρείται ή πίεσις εις τό σύστημα ως αυτή είδικώς καθορίζεται εις τά έδάφια (δ) του παρόντος Κανονισμού.

(iv) Το στόμιον εισόδου θαλάσσης εις την άντλίαν θα εφρσκαται, όπου τοούτο είναι δυνατόν, έντος του χώρου του περιέχοντος την άντλίαν και θα είναι ούτως και εφθετημένην ώστε δε το πλοίο είναι έπιπλέον (afloat) να μη είναι δυνατόν να κλεισθή ή παροχή θαλασσίου ύδατος εις την άντλίαν δι' ολονδήποτε λόγον, έκτος της περιπτώσεως έπιθεωρήσεως και έπισκευής της άντλϊας.

(v) Η άντλία και δεξαμενή ραντιστήρων θα είναι έγκατεστημένη εις μίαν θέσην άρκείντως άπομακρυσμένην έξ ολονδήποτε χώρου μηχανών της κατηγορίας Α και δέν θα τοποθετούνται εις ολονδήποτε χώρον ό όποιος άπαιτείται να προστατεύεται ύπό του συστήματος.

(vi) Θα όπαρξουν τοβλάχιστον δύο πηλαί ενεργείας διά την άντλίαν θαλασσίου ύδατος, και τό αδύνατον σύστημα άνεγγελλίας και άνιχνυσεως. Όσοι αι πηλαί ενεργείας διά την άντλίαν είναι ηλεκτρικαί, αταί θα συνίστανται εκ μιάς κυρίας γεννητήριας και εκ μιάς βοηθητικής πηγής ενεργείας. Μία παροχή, ή προοριζόμενη διά την άντλίαν, θα λαμβάνεται εκ του κυρίου πίνιακος διανομής ηλεκτρικού ρεύματος και έτερα εκ του πίνιακος διανομής ενεργείας κινδύνου διά εκχωρημένων τροφοδοτιών διατιθεμένων άποκλειστικώς δι' αυτόν τόν σκοπόν.

Τά τροφοδοτικά (feeders) θα είναι διατεταγμένα ώστε να άποφθγγηται ή έαλεισις των διά μαγειρείων, χώρων μηχανών και έτέρων κλειστών χώρων ηξερμένου κινδύνου κυρκαιώς, έξοφωμένων του τμήματος των έκείνου του άπαιτητού διά την συνδέσιν των μετά των κατάλληλων πίνιακων διανομής, και θα άποληγουν εις έναν αδύνατον μετασχηματιστή (automatic change-over switch) έγγως της άντλϊας των ραντιστήρων. Ο μετασχηματιστής θα έπάρξαι την παροχήν ενεργείας εκ του κυρίου πίνιακος διανομής άπό τόν χρόνο μία παροχή είναι διαθέσιμος έκείθεν και θα είναι ούτως ώστε και σφαιμής άποκλειστικής εις περιπτώσιν βλάβης της τοιαύτης παροχής, να έπάρξαι ούτως αδύνατος παροχή εκ του πίνιακος διανομής ενεργείας κινδύνου. Οι διατάξεις τούτων και του κυρίου πίνιακος διανομής όσον και έπι του βοηθητικού πίνιακος θα είναι εφθετημένης άπομακρυσμένης και κανονικώς θα τηρούνται έλαστο. Ούδεξ έκτρος διακόπτης έπάρξεται έπι των τροφοδοτιών. Μία εκ των πηλών παροχής ενεργείας διά τό σύστημα άνεγγελλίας και άνιχνυσεως κυρκαιώς θα είναι μία πηλή ενεργείας κινδύνου. Όσοι

κατά τις απαιτήσεις της 'Αρχής.
Απαιτήσεις διά πλοία όλων των λοιπών κατηγοριών

(θ) Άπαντα τὰ απαιτούμενα συστήματα άνιχνεύσεως πυρκαϊδών δέον όπως είναι ικανά να καταδεικνύουν ατομάτως την εμφάνισιν ή ένδειξιν πυρκαϊδών, καθώς έπίσης και την θέση αυτής. Ένδεικται δέον όπως είναι συγκεντρωμένοι ή εις την γέφυραν ναυαγολογίας ή εις άλλους σταθμούς ελέγγτου οι όποιοι έχουν άκ' εμβείας έπικοινωνίαν με την γέφυραν. Η 'Αρχή δύναται να απαιτήσει όπως οι ένδεικται είναι κατανεμημένοι εις διαφόρους σταθμούς.

(ι) Έπί έπιβατηγών πλοίων τὰ ηλεκτρικά όργανα τὰ όποια χρησιμοποιούνται διά την λειτουργίαν των απαιτούμενων συστημάτων άνιχνεύσεως πυρκαϊδών δέον όπως έχουν δύο ανεξαρτήτους πηγές ενεργείας ή μία των όποιων θά είναι πηγή ενεργείας άνάγκης.

(α) Τό σύστημα συναγερμού δέον όπως διδη ταυτοχρόνως άκουστικά και όπτικά σήματα εις τους κυρίους σταθμούς οι όποιοι άναφέρονται εις την παράγραφον (θ) του παρόντος Κανονισμού. Σύστημα άνιχνεύσεως διά τους γέφυρας φορτίου δέν είναι άναγκαίον όπως προκαλούν συνέγερσι άκουστικάς.

Κανονισμός 14
'Εξάρτησις Πυροσβεστών

'Η εξάρτησις πυροσβεστών δέον όπως συνίσταται εκ των κάτωθι:

- (α) Ατομικόν έξοπλισμόν περιλαμβάνοντα:
 - (i) Προστατευτικήν ένδυμασίαν έξ ύψωμάτων ίσωνδύ όπως προστασία το δέξιμα εκ τής θερμότητος ήτις άκτινοβολείται υπό τής πυρκαϊδών και άπό έγκυώματα ή ζεμάτισμα εκ του άτμού. Η έξωτερική τής έπιφάνεια δέον όπως είναι διάβροχος.
 - (ii) Υποδήματα και χειρόκτια έξ έλαστικόν ή έτέρου ύλικού συνιστάμεντος επακόν άνωγών του ηλεκτρισμού.
 - (iii) Άκαμπτον κράνος τό όποίον θά έξασφαλίζει άπωταλεσμηματικήν προστασίαν εκ των κρούσεων.
 - (iv) Ηλεκτρικόν λαμπτήρα άσφαλείας (φώνδ χειρός) έγκεκρυμένου τύπου δυνάμενου όπως λειτουργή συνεχώς επί τρεις ώρας.
 - (v) Πέλεκον κατά την κρίσιν τής 'Αρχής.
- (β) Άναπνευστικήν συσκευήν έγκεκρυμένου τύπου ή όποια δύνάται να είναι είτε:
 - (i) Κράνος καπνού ή προσωπίς καπνού, τό όποίον θά είναι έφοδισμένη διά κατάλληλον άεραντήρα και σωλήνος άέρος έπιφάνειας μήκους όστε να φθάνη άπό του άνοικτού καταστρώματος και εις άρκετήν άπόστασιν άπό του στομίου κύτους ή όρους μέχρι οίσοδήμασε σημείου των κωνών φορτίου ή των γέφυρων μηχανών. Έάν πρός έπίτευξιν τούτου άπαιτήται σωλήν άέρος μήκους ύπερβαίνοντος τά 36 μέτρα (ή τούς 120 πόδας), θά άντικαθίσταται διά μιας άπτονόμου άναπνευστικής συσκευής ή θά έφοδιάζεται διά ταύτης συμκλ ηρωματικάς κατά την κρίσιν τής 'Αρχής, είτε
 - (ii) Μία αυτόνομος άναπνευστική συσκευή δυνάμενη να λειτουργή διά χρονικόν διάστημα καθορισθησόμενον υπό τής 'Αρχής.

Δι' έκάστην άναπνευστικήν συσκευήν θά προβλεπεται έν σωσίβιον ρυμίτων άνεκτικόν εις τό πύρ έπαρκούς μήκους και άνωγής ίκανών όπως προσωσθεται διά κόρα-

ζυμηρετή άμφοτέρως τās πλευράς — την δεξιάν και άριστεριάν — του πλοίου και κλιμα- να του ένός καταστρώματος.

(γ) Τό σύστημα θά λειτουργή υπό άσηνήθι θερμοκρασίαν άέρος, υπό άσηνήθι συγκεντρωσιν καπνού ή υπό άλλας συνθήκας ένδεικτικάς τής ένδείξεως πυρκαϊδών εις ένα έκαστον των υπό προστασίαν χώρων. Σύστημα, τό όποιο είναι εύαίσθητα εις την θερμοκρασίαν άέρος δέν θά λειτουργούν υπό θερμοκρασίαν κατωτέραν των 57° C (135 F) και θά λειτουργούν υπό θερμοκρασίαν άνω ή άνωτέραν των 74° C (163 F) όταν ή αύξησις τής θερμοκρασίας εις τά έπίπεδα αυτά δέν υπερβαίνει τόν 1° C (1.8 F) κατά λεπτόν. Κατά την κρίσιν τής 'Αρχής ή έπιτροκομένη θερμοκρασία λειτουργίας δύναται ν' αυξηθή μέχρι 30° C (84 F) άνω τήν άνωτάτην θερμοκρασίαν τής όροφής του χώρου εις τὰ στεγνά ή και παρομοίους χώρους εις όσα περιτηρείται μια όμολογημένη ή άλλη θερμοκρασία περιβάλλοντος. Σύστημα τὰ όποια είναι εύαίσθητα εις την αύξησιν εις κοστήτα άποφαιζόμενην υπό τής 'Αρχής. Λοιπά όμοια όποδοτικά μέθοδοι λειτουργίας δύνανται να τίνον άποδεκται κατά την κρίσιν τής 'Αρχής. Τό σύστημα άνιχνεύσεως δέν θά χρησιμοποιήται δι' ήταρον —άλλην του τής άνιχνεύσεως τής πυρκαϊδών — σκοπόν.

(δ) Οι άνιχνευταί δύνανται να φέρουν διάταξιν πρός σήμανσιν συναγερμού διά τής συνδέσεως ή άποσυνδέσεως των έπαφών, ή δι άλλων κατάλληλων μεθόδων. Θά τοποθετώνται εις ύψηλά εύρισκόμενα σημεία και θά προστατεύωνται κατάλληλως έναντι ζήτησις και φυσικής φόρας. Θά είναι κατάλληλοι πρός χρήση υπό συνθήκας άτυοσφαιρας θαλάσσης. Θά τοποθετώνται εις άνοικτήν θέσην, έλευθέρων ζυγών και λοιπών έμποδίων δυναμένων πιθανώς να έμποδίζουν την διαγέτευσιν των θερμοδών άέρων ή του καπνού πρός τό εύαίσθητον στοιχείον. Άνιχνευταί λειτουργούντες διά κλεισίματος των έπαφών θά είναι κλειστός τούτου έπαφής και τό κύκλωμα θά έλέγχεται συνεχώς όστε να σημειώνεται περιπτώσεις σφάλματος.

(ε) Εις τούλάχιστον άνιχνευτής θά τοποθετήται εις έκαστον χώρον ένθα άπαιτούνται ύπηρεσίαι άνιχνεύσεως και δέν θά υπάρχουν όλιγώτεροι του ένός άνιχνευταί δι' έκάστην έπιφάνειαν καταστρώματος 37 τετραγωνικών μέτρων (400 τετραγωνικών πόδων). Εις εύρεις χώρους οι άνιχνευταί θά διατάσσωνται κατά κανονικόν τρόπον, όπως όστε ούδεις άνιχνευτής θ' απέχη πλέον των 9 μέτρων (30 πόδων) έξ έτέρου άνιχνευτού ή πλέον των 4,5 μέτρων (15 πόδων) εκ τίνος διαφράγματος.

(στ) Θά υπάρχουν τούλάχιστον δύο πηγαί ενεργείας του ηλεκτρικού έξοπλισμού του χρησιμοποιούμενου υπό του συστήματος συναγερμού και άνιχνεύσεως τής πυρκαϊδών, μία των όποιων θά είναι πηγή άνάγκης. Η τροφοδοτήσις θά παρέχεται υπό κεντρικών ή άλλων τροφοδοτικών μέσων διατιθέμενων άποκλειστικάς πρός τόν σκοπόν αυτόν. Ταύτα τροφοδοτικά μέσα θά συνδέωνται μετά μεταγωγικού διακόπτου τοποθετούμένου εις τόν σταθμόν έλέγχου διά τό σύστημα άνιχνεύσεως πυρκαϊδών. Τό σύστημα καλωδίων θά είναι όπως παρ διατεταγμένον όστε ν' άποφεύγεται ή διαδός του διά μεταρείων, χώρων μηχανών και λοιπών περιελίστων χώρων ένεχόντων ύψηλό βαθμό κίνδυνου πυρκαϊδών έξαιρουμένου του τμήματος των έκείνου του άπασαυτήτου πρός έξασφάλισιν άνιχνεύσεως τής πυρκαϊδών εις τους χώρους τούτους ή σύνδεσιν μετά του καταλλήλου πίνκους διανομής.

(ζ) (i) Μία κατάστασις ή σχεδιάγραμμα θά τοποθετήται παραπαλεύρους έκάστης ένδεικτικής μονάδος πρός τόν σκοπόν ένδειξεως των καλυπτομένων χώρων και τής θέσεως τής ζώνης ως προς έκαστον τομέα. Κατάλληλοι οδηγίαί δοκιμής και συντηρήσεως θά διατίθενται.

(ii) Θά λαμβάνεται πρόνοια δοκιμής τής καλής λειτουργίας των άνιχνευτών και ένδεικτριών μονάδων διά τής διαθέσεως μέσων παροχής θερμού άέρος ή καπνού εις τās θέσεις των άνιχνευτών.

(η) Άμοιβαί κεφαλαί 'Ανιχνευτών θά διατίθενται εις έκαστον τομέα άνιχνευτών

κος εις τούς μιάνας της συσκευής ή εις ιδιαιτέραν ζώνην ίνα αποφεύγηται απόσπασις εκ της άνευκυστικής συσκευής ότε γίνεται χρήσις του σωστήριου ρυματίου.

Κανονισμός 15

Ετοιμότης προς χρήση συσκευών σβέσεως πυρκαϊάς

Εφ' όλων τών νέων και υπάρχόντων πλοίων, αι συσκευαί σβέσεως πυρκαϊάς θα διατηροῦνται εις καλήν κατάστασην και έτοιμαί προς άμεσον χρήσιν ανά πάντα χρόνον κατά την διάρκειαν του πλοῦ.

Κανονισμός 16

Αποδοχή Ίσοδότημας

Όπου εις τό παρόν. Κεφάλαιον καθορίζεται ειδικός τις τύπος μέσου, συσκευής, πυροσβεστικού ύλικού ή διατάξεως επί ολουδήποτε νέου ή υπάρχοντος πλοίου, δύναται να έπιτραπῆ πῶς έτερος τύπος μέσου κ.λπ. προϋποτιθεμένου ότι η Άρχηγική έκνοποιημένη ότι τούτο δέν είναι όλιγώτερον άποδοτικόν.

ΜΕΡΟΣ Β' — ΜΕΤΡΑ ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΔΙ' ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΕΡΟΝΤΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΥΣ ΤΩΝ 36 ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Κανονισμός 17

Κατασκευή

Τό σκάφος, αι υπερκατασκευαί, τά κύρια διαφράγματα, τά καταστρώματα και τά ύπερστρώματα θα κατασκευάζονται εκ γάλυβος, ή έτέρου ίσοδυνάμου ύλικού. Προς τόν σκοπόν έφαρμογής του περί γάλυβος, ή έτέρου ύλικού όρισμού, ώς όσως δίδεται εις τόν Κανονισμόν 3(5) του παρόντος Κεφαλαίου, η έφαρμοστέος έκθεσις εις τό πύρ» θα συμφωνῆ προς τά έπίπεδα άνωχλής και μονώσεως, τά όποια παρέχονται εις τούς πίνακας του Κανονισμού 20 του Κεφαλαίου τούτου. Έκί παραδείγματι, όπου τμήματα, ώς καταστρώματα ή πλευραί και κέρατα ύπερστεγασμάτων, έπιτρέπεται να έχουν άνωχλή κατά τό πυρός Β-Ο, η έφαρμοστέος έκθεσις εις τό πύρ» θα είναι διαρκείας ήμισιας ώρας.

Εις δέ περιπτώσεις, ολονδήποτε τμήμα της κατασκευής είναι εκ κράμματος άλουμινίου, θα έφαρμοζώνται αι ακόλουθοι άπαιτήσεις:

(α) Η μόνωση τών εκ κράματος άλουμινίου συνιστάμενων τά τμήματα «Α» και «Β» Κλάσεως στοιχείων έκτός δέν πρόκειται περί μη φερόσης κατασκευής, κατά την άποψιν της Άρχης. Θα είναι τούτη ώστε η θερμοκρασία του κατασκευαστικού στοιχείου δέν θα ύψοῦται πέραν τών 200°C (360°F), ύπέρνω της θερμοκρασίας του περιβάλλοντος κατά πόσον στιγμήν διαρκούσης της έφαρμοστέου έκθέσεως εις τό πύρ εις την ταυτοποιημένην δοκιμήν.

(β) Ίδιαίτερα προσοχή θ' αποδίδεται εις την μόνωσιν τών συστατικών εκ κράμμάτων άλουμινίου τών προοριζόμενων διά στήλ-ας, στυλidia και λοιπά κατασκευαστικά έξαρτήματα άπαιτούμενα προς άσφαλή έγχεσιν τών σωσιβίων λέμβων και σωσιβίων σκεδίων, τών περιοχών καθαίρεσεως και έπιβιβάσεως και τών τμημάτων -Α» και -Β» Κλάσεως, προς τόν σκοπόν όπως έξασφαλισθῆ:

(1) Ότι ό βαθμός άνωγώσεως της θερμοκρασίας ό καθοριζόμενος εν παραγράφω (α) του παρόντος Κανονισμού, προκειμένου περί τούτων έξαρτημάτων ύποστηρίζοντων περιοχάς σωσιβίων λέμβων και σωσιβίων σκεδίων ως και τμήματα «Α» κλάσεως, θα έφαρμοζῆται κατά τό τέλος της μιάς ώρας, και

(11) Ότι ό βαθμός της θερμοκρασίας, ό καθοριζόμενος εν παραγράφω (α) του παρόντος Κανονισμού, προκειμένου περί τούτων έξαρτημάτων άπαιτούμενων προς ύποστήριξιν τμημάτων -Β» κλάσεως, θα έφαρμοζῆται κατά τό τέλος της ήμισιας ώρας.

(γ) Όροφαί και περιφράγματα τών χώρων μηχανών Κατηγορίας Α θα είναι εκ χαλυβδίνης κατασκευής έπαρκώς μεμονωμένης, εάν δέ εντός αυτών ύπάρχουν άνωγώματα, ταύτα θα είναι καταλληλώς διατεταγμένα και προστατευμένα ίνα έμποδίσουν την έξέπλωσιν του πυρός.

Κανονισμός 18

Κύρια κατακόρυφοι Ζώναι και Όριζήνται Ζώναι

(α) Τό σκάφος, αι υπερκατασκευαί και τά ύπερστρώματα θα ύποδιαιρῶνται εις κύριας κατακόρυφους ζώνας διά τμημάτων -Α» Κλάσεως. Αι βαθμίδες και αι έσογαι θα περιορίζονται εις τό έλάχιστον, άλλ' όπου είναι άπαραίτητο, η κατασκευή τών θα είνονται έπίσης η τών τμημάτων -Α» Κλάσεως. Τά τμήματα ταύτα θα έχουν βαθμούς μονώσεως συμφώνως προς τούς έφαρμοζόμενους πίνακας του Κανονισμού 20 του παρόντος Κεφαλαίου.

(β) Καθ' όσον είναι πρακτικός δυνατόν, τά διαφράγματα τά σχηματίζοντα τά όρια τών κυρίων κατακόρυφων ζωνών ύπέρνω του καταστρώματος στεγανών, θα είναι εν συνεχεία προς τά στεγανά διαφράγματα ύποδιαιρέσεως, τά κείμενα εις δέξ. κάτωθεν του καταστρώματος στεγανών.

(γ) Ταύτα διαφράγματα θα έκτείνονται από καταστρώματος εις κατάστρώμα και μέχρι του κελύφους του πλοίου η μέχρις άλλων όριων.

(δ) Όπου μία κατακόρυφος ζώνη ύποδιαιρείται δι' όριζόντιων τμημάτων -Α» Κλάσεως εις όριζόντιους ζώνας προς τόν σκοπόν της δημοφιλούς καταλληλίου φράγματος μεταξύ ζωνών του πλοίου προστατευόμενων και ζωνών μη προστατευόμενων διά συστήματα ραντισμού (sprinklers), τά τμήματα θα έκτείνονται μεταξύ τών παρακειμένων διαφραγμάτων της κυρίας κατακόρυφου ζώνης και μέχρι του κελύφους ή τών έξωτερικών όριων του πλοίου και θα έχουν μόνωσιν συμφώνως προς τούς βαθμούς μονώσεως και άνωχλής κατά της πυρκαϊάς τούς παρεχόμενους εις τόν Πίνακα 3 του Κανονισμού 20 του παρόντος Κεφαλαίου.

(ε) Έκί πλοίων προοριζόμενων δι' ειδικούς σκοπούς, ώς είναι τά μεταφέροντα αυτοκίνητα ή σιδηροδρομικά όχηματα, έπί τών όσίων η κατασκευή τούτων διαφραγμάτων θα άντέκειτο προς τόν σκοπόν διά τόν όποιον τά πλοία προορίζονται, ίσοδύναμα μέσα διά τόν έλεγχον και τόν έντοπισμόν της πυρκαϊάς θα χρησιμοποιώνται ύπο την ειδικήν έγκρισιν της Άρχης. Προκειμένου περί πλοίου μη ζήρους ειδικής κατηγορίας, πῶς τούτοδς χώρος θα προσταρμόζεται προς τας άπαιτούμενας διατάξεις του Κανονισμού 30 του παρόντος Κεφαλαίου και, εν η περίπτωση η τούτη συμφόρσεως θα ήρχεται εις σύγκρουσιν με άλλας άπαιτήσεις του αύτου Μέρους του παρόντος Κεφαλαίου, αι άπαιτήσεις του Κανονισμού 30 θα ύπερισχύουν.

Κανονισμός 19

Διαφράγματα εντός Κυρίας κατακόρυφου Ζώνης

(α) Πάντα τά διαφράγματα, τά όποια δέν άπαιτείται να είναι τμήματα -Α» Κλάσεως, θα είναι τούλάχιστον τμήματα -Β» η -Γ» Κλάσεως, ως προσδιορίζονται εις τούς πίνακας του Κανονισμού 20 του παρόντος Κεφαλαίου. Άπαντα τά τμήματα ταύτα δύνανται να έχουν έπιστρώσεις εκ καυσίμων ύλικών συμφώνως, προς τας διατάξεις του Κανονισμού 27 του παρόντος Κεφαλαίου.

Πρόσθετο σκοπό των εργασιών των καταλλήλων βιθίων και τοχών κατά τον πυρρός οι οποίοι θα εφαρμόζονται εις διασφαλίσει μετάξυ παρακειμένων χώρων, οι χώροι, ως άνωφωρα, έχουν ταξινομηθή εις τμήματα, σύμφωνα προς τόν κίνδυνον πυρκαϊάς, τόν οποίον παρουσιάζουν, ως κατωτέρω διεκτινείται, εις Κατηγορίας (1) έως (14). Όπου τή συστικά και ή χημικά χάρου τινός είναι τοιαύτα ώστε να δημιουργήται αμφιβολία τις ως προς τήν ταξινόμησίν του, διά τούς σκοπούς του παρόντος Κανονισμού, ούτος θα εκλαμβάνεται ως χώρος ανήκων εις τήν κατηγορίαν ή οποία περιλαμβάνει τός πλέον αυστηράς όριακάς απαιτήσεις. Ο τίτλος έυσταθής κατηγορίας είναι μάλλον τυπικός και περιριστικός. Ο έντός παρεμφέσεων, αριθμός έναντι του τίτλου έκαστης κατηγορίας αναφέρεται εις τήν χρησιμοποιουμένην στήλην ή τόν αριθμόν στόιχών τών πινάκων.

(1) Σταθμοί Έλέγχου

Χώροι περιλαμβάνοντες πηγάς ενεργείας και φωτισμού ανάγκης, θάλαμος τηλεφωνίας και θάλαμος χαρτών.

Χώροι περιλαμβάνοντες τόν σταθμόν άσυρμάτου του πλοίου.

Χώροι έλέγχου και καταγραφής πυρκαϊάς.

Θάλαμος έλέγχου τών προωστήριων μηχανημάτων, όταν ό χώρος ούτος κείται έκτός τών προωστήριων μηχανημάτων.

Χώροι περιλαμβάνοντες τόν κεντρικόν έξοπλισμόν συναγερμού πυρκαϊάς.

Χώροι περιλαμβάνοντες τούς σταθμούς και τόν έξοπλισμόν του συστήματος ένδοσυνεννοήσεως του πλοίου.

(2) Κάθοδοι

Έσωτερικά κάθοδοι, άνελκυστήρες και κλίμακες κινουμένων βαθμιδών (πλήν τών κειμένων καθ' όλοκληρίαν έντός τών χώρων τών μηχανών) δι' έπιβάτας και πλήρωμα ως και προθάλαμοι προς ταύτας.

Σχετικώς διευκρινίζεται ότι προκειμένου περί καθόδου, ή οποία είναι κλειστή κατά τόν μόνον έπίπεδον, αυτή θα θεωρηται ως τμήμα του χώρου εκ του οποίου δέν διαχωρίζεται διά θύρας πυρκαϊάς.

(3) Διάδρομοι

Διάδρομοι έπιβατών και πλήρώματος.

(4) Σταθμοί χειρισμού σωσιβίων λέμβων, σχεδιών και έπιβίβασεως.

Άνοικτοί χώροι καταστρωμάτων και κεκλεισμένοι περιπάτου δημιουργούντες σταθμούς έπιβίβασεως, και καθαιρεσεως τών σωσιβίων λέμβων και σωσιβίων σχεδιών.

(5) Άνοικτοί χώροι καταστρωμάτων

Άνοικτοί χώροι καταστρωμάτων και κεκλεισμένοι περιπάτου μακράν τών σταθμών έπιβίβασεως, και καθαιρεσεως τών σωσιβίων λέμβων και σωσιβίων σχεδιών.

Άνοικτός χώρος (ό έκτός τών υπερκατασκευών και υπερεστεγασμάτων χώρος).

(6) Χώροι ένδοιαιτήσεως περιωρισμένου κινδύνου πυρκαϊάς

Θαλαμίσκοι περιέχοντες έπιπλα και εξαρτήματα περιωρισμένου κινδύνου πυρκαϊάς.

Κοινόχρηστοί χώροι περιέχοντες έπιπλα και εξαρτήματα περιωρισμένου κινδύνου πυρκαϊάς και καταλαμβάνοντες έπιφάνεια καταστρωμάτων μικρότεραν τών 50 τετραγωνικών μέτρων (540 τετραγωνικών ποδών).

(β) Πάντα τά διαφράγματα τών διαδρόμων, όπου ταύτα δέν απαιτείται να είναι «Α» Κλάσεως, θα είναι τμήματα «Β» Κλάσεως, τά όποια θα έκτεινώνται από καταστρωματος εις κατάστρωμα έκτός:

(1) Τής περιπτώσεως καθ' ήν συνεχείς έπιστρώσεις ή και έπενδύσεις «Β» Κλάσεως είναι τοποθετημέναι εις άμφοτέρας τάς πλευράς του διαφράγματος, όποτε τό όπισθεν τής συνεχούς έπιστρώσεως ή έπενδύσεως τμήμα του διαφράγματος θα είναι έξ ύλικού τό όποιον, τόσον από πλευράς πάχους όσον και από πλευράς συνθέσεως θα πληροί τάς απαιτήσεις κατασκευής τών τμημάτων «Β» Κλάσεως μόνον δέ, καθ' όσον ή Αρχή θεωρεί λογικόν και πρακτικόν, τό ύλικόν τουτο, θ' απαιτήται να είναι του αυτού βαθμού άντοχής μέ τά «Β» Κλάσεως τοιαύτα.

(11) Έάν πρόκειται περί πλοίου προστατευομένου διά συστήματος αυτόματου παντισμού (sprinklers), πληρόντος τάς απαιτήσεις του Κανονισμού 12 τών παρόντος Κεφαλαίου, όποτε τά έξ ύλικόν «Β» Κλάσεως διαφράγματα διαδρόμων δύνανται να καταλήγουν εις έπιστρωσιν έντός του διαδρόμου, προϋποτιθεμένον ότι μία τοιαύτη έπιστρώσις είναι έξ ύλικού τό όποιον, τόσον από πλευράς πάχους, όσον και από πλευράς συνθέσεως πληροί τάς απαιτήσεις κατασκευής τών τμημάτων «Β» Κλάσεως. Άνεξαρτήτως τών απαιτήσεων του Κανονισμού 20 του παρόντος Κεφαλαίου, τά τοιαύτα διαφράγματα και έπιστρώσεις θ' απαιτήται να συμμορφώνηται προς τά έπίπεδα άντοχής «Β» Κλάσεως μόνον καθ' όσον τουτο, κατά τήν άποψιν τής Αρχής, είναι λογικόν και πρακτικόν. Άπασαι αί θύραι και τά πλαίσια τών τοιούτων διαφραγμάτων θα είναι έξ άκαίστων ύλικών και ούτω πως κατασκευασμένα και τοποθετημένα ώστε να έξασφαλίζεται ουσιώδης άντίστασις εις τό πυρ, ίκανοποιούσα τήν Αρχήν.

(12) Άπαντα τά διαφράγματα, τά όποια απαιτείται να είναι τμήματα «Β» Κλάσεως, έκτός τών διαφραγμάτων τών διαδρόμων, θα έκτεινώνται από καταστρωματος εις κατάστρωμα και μέχρι του κελύφους ή άλλων όριων, έκτός εάν συνεχείς έπιστρώσεις ή και έπενδύσεις «Β» Κλάσεως είναι τοποθετημέναι εις άμφοτέρας τάς πλευράς του διαφράγματος, εις ήν περιτίκωσιν τό διάφραγμα δύνανται να καταλήγη εις τήν συνεχή έπιστρωσιν ή έπένδυσιν.

Κανονισμός 20

Άντοχή κατά του πυρός Διαφραγμάτων και Καταστρωμάτων

(α) Έπί πλέον προς τήν συμμόρφωσιν προς τάς ειδικάς διατάξεις τάς άνωφώσας εις τήν άντοχήν κατά του πυρός τών διαφραγμάτων και καταστρωμάτων, περι άν γίνει λόγος άλλαγού εις Κανονισμούς του παρόντος Μέρους, ή έλαχίστη πυραντοχή άπάντων τών διαφραγμάτων και καταστρωμάτων θα είναι ή περιγραφομένη εις τούς πίνακας 1 έως 4 του παρόντος Κανονισμού. Όπου, έξ αιτίας τυχόν ειδικών κατασκευαστικών διατάξεων του πλοίου, εγείρονται δυσκολία ως προς τήν χρησιμοποίησιν έκ τών πινάκων τών έλαχίστων τιμών πυραντοχής οίονδηποτε τμημάτων, θα άποφασίζονται τιμαί κατά τήν κρίσιν τής Αρχής.

(β) Αί ακόλουθα απαιτήσεις θα ρυθμίζον τας τής εφαρμογής τών πινάκων:

(1) Ο πίναξ 1 θα εφαρμόζεται επί διαφραγμάτων, άποτελούντων όρια κυρίων κατακορυφών ζωνών ή όριζοντίων ζωνών.

Ο πίναξ 2 θα εφαρμόζεται επί διαφραγμάτων μη άποτελούντων όρια κυρίων κατακορυφών ζωνών ή όριζοντίων ζωνών.

Ο πίναξ 3 θα εφαρμόζεται επί καταστρωμάτων σχηματιζόντων βαθμίδας εις τας κυρίας κατακορυφους ζώνας ή άποτελούντων όρια όριζοντίων ζωνών.

Ο Πίναξ 4 θα εφαρμόζεται επί καταστρωμάτων μη σχηματιζόντων βαθμίδας εις τας κυρίας κατακορυφους ζώνας μηδέ άποτελούντων όρια όριζοντίων ζωνών.

- Γραφεία και Ιατρεία περιέχοντα επιπλα και εξαρτήματα περιωρισμένου κινδύνου πυρκαϊάς.
- (7) *Χώροι ένδειατήσεως μέσου κινδύνου πυρκαϊάς*
- * Ομοίως ως άνωτέρω (6), πλην χώροι περιέχοντες επιπλα και εξαρτήματα διάφορα τών περιωρισμένου κινδύνου πυρκαϊάς τοιούτων.
 - Κοινόχρηστοι χώροι περιέχοντες επιπλα και εξαρτήματα περιωρισμένου κινδύνου πυρκαϊάς και καταλαμβάνοντες επιφάνειαν καταστρώματος 50 τετραγωνικών μέτρων (540 τετραγωνικών ποδών) και άνω.
 - * Απομονωμένα έρμάρια και μικρά άποθηκαι έντός τών χώρων ένδειατήσεως.
 - Καταστήματα πώλησεων.
 - Αίθουσαι προβολής και φυλάξεως ταινιών.
 - Μαγειρεία διαίτης (μη περιέχοντα έργαλεία παράγοντα γυμνής φλόγας).
 - * Αποθηκαι ειδών καθαρισμού (έντός τών οποίων δέν φυλάσσονται εύφλεκτα υγρά).
 - * Εργαστήρια (έντός τών οποίων δέν φυλάσσονται εύφλεκτα υγρά). Φαρμακεία.
 - Μικρά στεγνωτήρια (καταλαμβάνοντα επιφάνειαν καταστρώματος 4 τετραγωνικών μέτρων (43 τετραγωνικών ποδών) ή μικρότεραν).
 - Χώροι φυλάξεως αξιών.
- (8) *Χώροι ένδειατήσεως μέζονος κινδύνου πυρκαϊάς*
- Κοινόχρηστοι χώροι περιέχοντες επιπλα και εξαρτήματα διάφορα τών περιωρισμένου κινδύνου πυρκαϊάς τοιούτων και καταλαμβάνοντες έπιφάνειαν καταστρώματος 50 τετραγωνικών μέτρων (540 τετραγωνικών ποδών) και άνω.
- Κουρεία και αίθουσαι καλλωπισμού
- (9) ** Υγιεινής και παρόμοιοι χώροι*
- Κοινόχρηστοι χώροι υγιεινής, καταωνιστήρες, λουτρά, άποχωρητήρια κ.λπ.
- Μικρά διαμερίσματα πλυντηρίων.
Χώροι έσωτερικών κολυμβητηρίων.
Χειρουργεία.
* Απομονωμένα κυλικεία έντός τών χώρων ένδειατήσεως.
* Ιδιαιτέρου χώροι υγιεινής θα θεωρώνται ως τμήμα του χώρου, έντός του οποίου είναι τοποθετημένα.
- (10) *Χώροι δεξαμενών, κενoi χώροι και χώροι βοηθητικών μηχανημάτων περιελκόντες μικρόν ή και καθόλου κίνδυνον πυρκαϊάς.*
- Δεξαμενάι ύδατος άποτελούσαι μέρος τής κατασκευής του πλοίου.
Χώροι κενoi και στεγανοί χώροι άσφαλείας (cofferdams).
Χώροι βοηθητικών μηχανημάτων, οι οποίοι δέν περιέχουν μηχανήματα έχοντα σύστημα λιπάνσεως διά πίεσεως και ένδα άπαγορεύεται ή ένάποθεσις εύκαύστων ύλικών, ως:
- Διαμερίσματα άερισμού και συστήματος κλιματισμού,
Διαμερίσματα βαρούλκου άγκυρας, χώρος μηχανισμού πηδαλίου,
Διαμερίσματα εξαρτημάτων συστήματος σταθερωτήρων,
Διαμερίσματα κινητήρος ηλεκτρικής προώσεως,
Διαμερίσματα περιέχοντα πίνακας διακοπών τών διαφόρων τομέων του πλοίου και μόνον ηλεκτρικών έξοπλισμόν διάφορον τών (άνω τών 10 κVΑ) πεπληρωμένων δι' έλαιου μετασχηματιστών,
Σήραγγες άξονος και όχτειοι σωληνώσεων και όχτειοι σωληνώσεων έπιτρέποντες τήν ένάποθεσιν εύφλέκτων ύλικών. Βοηθητικών μηχανημάτων χώροι, ως εις Κατηγορίαν (10) περιέχοντες μηχανήματα έχοντα σύστημα λιπάνσεως διά πίεσεως και ένδα επιτρέπεται ή τοποθέτησις εύκαύστων ύλικών.
Σταθμοί πλήρωσεως καυσίμων.
Διαμερίσματα περιέχοντα ηλεκτρικούς μετασχηματιστάς (άνω τών 10 κVΑ) πεπληρωμένους δι' έλαιου.
- Χώροι περιέχοντες βοηθητικές γεννητρίας λειτουργούσας διά στροβιλίων ή παλινδρομικών άτμομηχανών και μικράς μηχανάς έσωτερικής καύσεως μέχρι 150 ίππων κινούσας γεννητρίας άνάγκης, άντλίας ραντισμού, διαβροχής ή πυρκαϊάς, άντλίας ύδροσυλλεκτών κ.λπ.
- Χώροι ειδικής κατηγορίας (σχετικοί οι Πίνακες 1 και 3).
- Κλειστοί όχτειοι έξυκρητουόντες τούς άνωτέρω μνημονευόμενους χώρους.
- (12) *Χώροι μηχανημάτων και κύρια μαγειρεία*
- Χώροι κυρίων μηχανών προώσεως (διάφοροι τών χώρων ηλεκτρικής προώσεως κινητήρων) και χώροι λεβήτων.
Χώροι βοηθητικών μηχανημάτων, διάφοροι τών έν Κατηγορίαν (10) και (11) τοιούτων, περιέχοντες μηχανήματα έσωτερικής καύσεως ή άλλας μονάδας καταναλωσεως πετρέλαιου ή μονάδας θερμάνσεως ή άντλήσεως.
Κύρια μαγειρεία και παραρτήματα αυτών.
* Όχτειοι και περιφράγματα τών άνωτέρω μνημονευόμενων χώρων.
- Διαμερίσματα άερισμού και συστήματος κλιματισμού,
Διαμερίσματα βαρούλκου άγκυρας, χώρος μηχανισμού πηδαλίου,
Διαμερίσματα εξαρτημάτων συστήματος σταθερωτήρων,
Διαμερίσματα κινητήρος ηλεκτρικής προώσεως,
Διαμερίσματα περιέχοντα πίνακας διακοπών τών διαφόρων τομέων του πλοίου και μόνον ηλεκτρικών έξοπλισμόν διάφορον τών (άνω τών 10 κVΑ) πεπληρωμένων δι' έλαιου μετασχηματιστών,
Σήραγγες άξονος και όχτειοι σωληνώσεων και όχτειοι σωληνώσεων έπιτρέποντες τήν ένάποθεσιν εύφλέκτων ύλικών. Βοηθητικών μηχανημάτων χώροι, ως εις Κατηγορίαν (10) περιέχοντες μηχανήματα έχοντα σύστημα λιπάνσεως διά πίεσεως και ένδα επιτρέπεται ή τοποθέτησις εύκαύστων ύλικών.
Σταθμοί πλήρωσεως καυσίμων.
Διαμερίσματα περιέχοντα ηλεκτρικούς μετασχηματιστάς (άνω τών 10 κVΑ) πεπληρωμένους δι' έλαιου.
- Χώροι περιέχοντες βοηθητικές γεννητρίας λειτουργούσας διά στροβιλίων ή παλινδρομικών άτμομηχανών και μικράς μηχανάς έσωτερικής καύσεως μέχρι 150 ίππων κινούσας γεννητρίας άνάγκης, άντλίας ραντισμού, διαβροχής ή πυρκαϊάς, άντλίας ύδροσυλλεκτών κ.λπ.
- Χώροι ειδικής κατηγορίας (σχετικοί οι Πίνακες 1 και 3).
- Κλειστοί όχτειοι έξυκρητουόντες τούς άνωτέρω μνημονευόμενους χώρους.
- (12) *Χώροι μηχανημάτων και κύρια μαγειρεία*
- Χώροι κυρίων μηχανών προώσεως (διάφοροι τών χώρων ηλεκτρικής προώσεως κινητήρων) και χώροι λεβήτων.
Χώροι βοηθητικών μηχανημάτων, διάφοροι τών έν Κατηγορίαν (10) και (11) τοιούτων, περιέχοντες μηχανήματα έσωτερικής καύσεως ή άλλας μονάδας καταναλωσεως πετρέλαιου ή μονάδας θερμάνσεως ή άντλήσεως.
Κύρια μαγειρεία και παραρτήματα αυτών.
* Όχτειοι και περιφράγματα τών άνωτέρω μνημονευόμενων χώρων.

- (13) **Αποθήκη, εργασία, κωλύει κ.λπ.**
 Κόρυα κωλύει ανεξάρτητα των μαγειρείων.
 Κύριον κλυτήριον.
 Μεγάλα στεγνωτήρια (καταλαμβάνοντα επιφάνειαν καταστρώματος μεγαλύτεραν των 4 τετραγωνικών μέτρων (43 τετραγωνικών ποδών)).
 Διαφοροί αποθήκαι.
 Χώροι ταχυδρομείου και αποσκευών.
 Χώροι απορριμμάτων.
 * Εργαστήρια (μη αποτελούντα μέρος των χώρων μηχανημάτων, μαγειρείων κ.λπ.).
 (14) **Αισθητοί χώροι εις τους οποίους αναποθηκεύονται εφελκτα όπλα**
 Χώροι λυχνιών.
 Χώροι χρωμάτων.
 * Αποθήκαι περιέχουσαι εφελκτα όπλα (περιλαμβανομένων των βαφών, φαρμάκων κ.λπ.).
 * Εργαστήρια (έντός των οποίων αναποθηκεύονται εφελκτα όπλα).
 (11) * Οσάκις, προκειμένου να καθορισθῆ ἡ ἀνεπιχειρήσιμος ἐἰς τὸ πᾶν διαφάργματος κειμένου μεταξύ δύο χώρων, παρέχεται τιμὴ τις, αὐτὴ θὰ ἐφαρμόζεται ἐἰς ὅλας τὰς περιπτώσεις.
 (14) * Ἡ μεγαλύτερα μεταξύ δύο τιμῶν, παρεχομένων ὑπὸ τῶν πινάκων θὰ ἐφαρμόζεται, προκειμένου νὰ καθορισθῆ ἡ ἐφαρμοστέα τιμὴ ἀντοχῆς κατὰ τοῦ πυρὸς διαφάργματος τινὸς κειμένου μεταξύ δύο χώρων ἐντός μιᾶς κυρίας κατακορυφου ἢ ὀριζοντίας ζώνης, ἡ ὁποία δὲν προστατεύεται ὑπὸ συστήματος αὐτομάτου ραντισμοῦ πληροδύτου τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 12 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου ἢ κειμένου μεταξύ τοιούτων ζωνῶν, οὐδέμια τῶν ὁποίων προστατεύεται κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον.
 (15) * Ἡ μικρότερα μεταξύ δύο τιμῶν παρεχομένων ὑπὸ τῶν πινάκων θὰ ἐφαρμόζεται, προκειμένου νὰ καθορισθῆ ἡ ἐφαρμοστέα τιμὴ ἀντοχῆς κατὰ τοῦ πυρὸς διαφάργματος τινὸς κειμένου μεταξύ δύο χώρων ἐντός μιᾶς κυρίας κατακορυφου ἢ ὀριζοντίας ζώνης, ἡ ὁποία προστατεύεται ὑπὸ συστήματος αὐτομάτου ραντισμοῦ πληροδύτου τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 12 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου ἢ κειμένου μεταξύ τοιούτων ζωνῶν, οὐδέμια τῶν ὁποίων προστατεύεται κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον. Εἰς ἄς περιπτώσεις μιᾶς ζώνης προστατευομένη ὑπὸ συστήματος ραντισμοῦ συναντᾷ ἑτέραν μὴ προστατευομένην ἐντός τῶν χώρων ἐνδοιαίτισης ἢ τῶν ὑπεριετικῶν τοιούτων, ἡ ὕψηλότερα τῶν δύο, ὑπὸ τῶν πινάκων, παρ' ἰσομένων τιμῶν θὰ ἐφαρμόζεται ἐἰς τὸ μεταξύ τῶν ζωνῶν τιμῆμα.
 (16) * Ὅπου παρακαίμενοι χώροι εὑρίσκονται ἐντός κατηγορίας τοῦ αὐτοῦ ἀριθμοῦ καὶ ὑπάρχει ἐἰς τοὺς πίνακας ὁ δείκτης I, διάφορα μὴ τὴ καθάστρωμα κειμένων μεταξύ τῶν τοιούτων χώρων δὲν ἀπαιτεῖται νὰ τοποθετηθῆ ἄν τοῦτο κριθῆ μὴ ἀπαιτητὸν ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς. * Ἐκὶ παραδείγματι, ἐἰς τὴν Κατηγορίαν (12) δὲν χρειάζεται ν' ἀπαιτηθῆ διάφορα μεταξύ τοῦ μαγειρείου καὶ τῶν παρακαίμενων κωλύειων ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι τὰ διαφάργματα καὶ καταστρώματα τοῦ κωλύειου θὰ διατηρήσων τὴν κριμῆλο ἀντοχὴ τῶν διαφάργμάτων τοῦ μαγειρείου. Ὁδὴ ἦτιον ὁμοίως, διάφορα μὴ ἀπαιτεῖται μεταξύ μαγειρείου τινὸς καὶ τοῦ χώρου μηχανῶν παρὰ τὸ γεγονὸς ὅτι ἀμφοτέρωι ὁ χῶρος οὗτοι εἶναι τῆς Κατηγορίας (12).
 (vii) * Ὅπου ὑπάρχει ἐἰς τοὺς πίνακας ὁ δείκτης 2, δύνανται νὰ ἐπιτρέπεται ἡ μικρότερα τιμὴ μονώσεως μόνον ὅταν ἐἰς τοὺς ὅλους τῶν παρακαίμενων χώρων προστατεύεται ὑπὸ συστήματος αὐτομάτου ραντισμοῦ πληροδύτου τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 12 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.
 (viii) Πέραν τῶν διατάξεων τοῦ Κανονισμοῦ 19 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, δὲν ὑπάρχουν ἐἰδικαὶ ἀπαιτήσεις διὰ τὸ ὕψος ἢ τὴν ἀντοχὴν τῶν διαφάργμάτων ἐἰς ἄς περιπτώσεις ἐἰς τοὺς πίνακας ὑπάρχει μόνον μιᾶ παρῶλα.
 (iv) Καθ' ὅσον ἀφορᾷ τοὺς χώρους τῆς Κατηγορίας (5), ἡ Ἀρχὴ θ' ἀποφασίσῃ κατὰ πόσον θὰ ἐφαρμόζονται αἱ τιμαὶ μονώσεως τοῦ Πίνακος 1 ἢ 2 ἐἰς τὰ ἄκρα τῶν ὑπερκατασκευῶν καὶ ὑπερκατασκευῶν ἄς καὶ ἐάν αἱ τιμαὶ μονώσεως τοῦ Πίνακος 3 ἢ 4 θὰ ἐφαρμόζονται προκειμένου περὶ ἐπεξεργασμένων ἐἰς τὸν κайρόν κατασκευῶν. Εἰς ὁδὲμιν περιπτώσιν αἱ ἀπαιτήσεις τῆς Κατηγορίας (5) τῶν Πινάκων 1 ἕως 4 θὰ ἐπιβάλλων ἐπίσημον τῶν χώρων ἐπείνων, οἱ ὁποιοί, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς, δὲν χρειάζεται νὰ εἶναι κλειστοί.
 (7) Δύνανται νὰ γίνων ἀποδεκταὶ συνεχεῖς ἐκκενώσεις ἢ ἐπιστροφῆς Κλάσεως «B» ἐν σχέσει πρὸς τὰ ἐἰς ἄφορον, καταστρώματα καὶ διαφάργματα, ἄς μετέχουσιν καθ' ὅλοκληρίαν ἢ μερικῶς, ἐἰς τὴν ἀπαιτουμένην μόνωσιν καὶ ἀντοχὴν ἐνός τιμῆματος.
 (8) * Ἡ Ἀρχὴ, κατὰ τὴν ἐγερσιν τῶν κατασκευαστικῶν λεπτομερειῶν τῆς παρασκευῆς, θὰ λαμβάνῃ ἐκ' ὄψιν τὸν κίνδυνον ἐκ τῆς μεταδόσεως τῆς θερμότητος ἐἰς ἐνδομῆσους τομῆς καὶ τελικὰ σημεῖα τῶν ἀπαιτουμένων θερμομετρικῶν φεργμάτων.
 (13) * Ἀποθήκη, εργασία, κωλύει κ.λπ.
 Κόρυα κωλύει ανεξάρτητα των μαγειρείων.
 Κύριον κλυτήριον.
 Μεγάλα στεγνωτήρια (καταλαμβάνοντα επιφάνειαν καταστρώματος μεγαλύτεραν των 4 τετραγωνικών μέτρων (43 τετραγωνικών ποδών)).
 Διαφοροί αποθήκαι.
 Χώροι ταχυδρομείου και αποσκευών.
 Χώροι απορριμμάτων.
 * Εργαστήρια (μη αποτελούντα μέρος των χώρων μηχανημάτων, μαγειρείων κ.λπ.).
 (14) **Αισθητοί χώροι εις τους οποίους αναποθηκεύονται εφελκτα όπλα**
 Χώροι λυχνιών.
 Χώροι χρωμάτων.
 * Αποθήκαι περιέχουσαι εφελκτα όπλα (περιλαμβανομένων των βαφών, φαρμάκων κ.λπ.).
 * Εργαστήρια (έντός των οποίων αναποθηκεύονται εφελκτα όπλα).
 (11) * Οσάκις, προκειμένου να καθορισθῆ ἡ ἀνεπιχειρήσιμος ἐἰς τὸ πᾶν διαφάργματος κειμένου μεταξύ δύο χώρων, παρέχεται τιμὴ τις, αὐτὴ θὰ ἐφαρμόζεται ἐἰς ὅλας τὰς περιπτώσεις.
 (14) * Ἡ μεγαλύτερα μεταξύ δύο τιμῶν, παρεχομένων ὑπὸ τῶν πινάκων θὰ ἐφαρμόζεται, προκειμένου νὰ καθορισθῆ ἡ ἐφαρμοστέα τιμὴ ἀντοχῆς κατὰ τοῦ πυρὸς διαφάργματος τινὸς κειμένου μεταξύ δύο χώρων ἐντός μιᾶς κυρίας κατακορυφου ἢ ὀριζοντίας ζώνης, ἡ ὁποία δὲν προστατεύεται ὑπὸ συστήματος αὐτομάτου ραντισμοῦ πληροδύτου τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 12 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου ἢ κειμένου μεταξύ τοιούτων ζωνῶν, οὐδέμια τῶν ὁποίων προστατεύεται κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον.
 (15) * Ἡ μικρότερα μεταξύ δύο τιμῶν παρεχομένων ὑπὸ τῶν πινάκων θὰ ἐφαρμόζεται, προκειμένου νὰ καθορισθῆ ἡ ἐφαρμοστέα τιμὴ ἀντοχῆς κατὰ τοῦ πυρὸς διαφάργματος τινὸς κειμένου μεταξύ δύο χώρων ἐντός μιᾶς κυρίας κατακορυφου ἢ ὀριζοντίας ζώνης, ἡ ὁποία προστατεύεται ὑπὸ συστήματος αὐτομάτου ραντισμοῦ πληροδύτου τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 12 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου ἢ κειμένου μεταξύ τοιούτων ζωνῶν, οὐδέμια τῶν ὁποίων προστατεύεται κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον. Εἰς ἄς περιπτώσεις μιᾶς ζώνης προστατευομένη ὑπὸ συστήματος ραντισμοῦ συναντᾷ ἑτέραν μὴ προστατευομένην ἐντός τῶν χώρων ἐνδοιαίτισης ἢ τῶν ὑπεριετικῶν τοιούτων, ἡ ὕψηλότερα τῶν δύο, ὑπὸ τῶν πινάκων, παρ' ἰσομένων τιμῶν θὰ ἐφαρμόζεται ἐἰς τὸ μεταξύ τῶν ζωνῶν τιμῆμα.
 (16) * Ὅπου παρακαίμενοι χώροι εὑρίσκονται ἐντός κατηγορίας τοῦ αὐτοῦ ἀριθμοῦ καὶ ὑπάρχει ἐἰς τοὺς πίνακας ὁ δείκτης I, διάφορα μὴ τὴ καθάστρωμα κειμένων μεταξύ τῶν τοιούτων χώρων δὲν ἀπαιτεῖται νὰ τοποθετηθῆ ἄν τοῦτο κριθῆ μὴ ἀπαιτητὸν ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς. * Ἐκὶ παραδείγματι, ἐἰς τὴν Κατηγορίαν (12) δὲν χρειάζεται ν' ἀπαιτηθῆ διάφορα μεταξύ τοῦ μαγειρείου καὶ τῶν παρακαίμενων κωλύειων ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι τὰ διαφάργματα καὶ καταστρώματα τοῦ κωλύειου θὰ διατηρήσων τὴν κριμῆλο ἀντοχὴ τῶν διαφάργμάτων τοῦ μαγειρείου. Ὁδὴ ἦτιον ὁμοίως, διάφορα μὴ ἀπαιτεῖται μεταξύ μαγειρείου τινὸς καὶ τοῦ χώρου μηχανῶν παρὰ τὸ γεγονὸς ὅτι ἀμφοτέρωι ὁ χῶρος οὗτοι εἶναι τῆς Κατηγορίας (12).

ΠΙΝΑΞ 1 - ΔΙΑΦΡΑΓΜΑΤΑ ΟΡΙΖΟΝΤΑ ΚΥΡΙΑΣ ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΟΥΣ ΖΩΝΑΣ Ή ΟΡΙΖΟΝΤΙΟΥΣ ΤΟΙΛΙΑΤΑΣ

Χώροι	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Σταθμοί Έλέγχου	(1)	A-60	A-30	A-30	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60
Κάθοδοι	(2)		A-0	A-0	A-0	A-0	A-15 A-0	A-30 A-0	A-60 A-15	A-0	A-0	A-30	A-60	A-15 A-0
Διάδρομοι	(3)			A-0	A-0	A-0	A-0	A-30 A-0	A-30 A-0	A-0	A-0	A-30	A-60	A-15 A-0
Σταθμοί χειρισμού σισιβίων λέμβων, σχεδίων και επιβιβάσεως.	(4)				—	—	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0
Χώροι άνοικτοί καταστρωμάτων	(5)					—	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Χώροι ένδιαίτησεως περιωρισμένου κινδόνου πυρκαϊδς.	(6)						A-15 A-0	A-30 A-0	A-30 A-0	A-0	A-0	A-15 A-0	A-30	A-15 A-0
Χώροι ένδιαίτησεως μέσου κινδόνου πυρκαϊδς	(7)							A-30 A-0	A-60 A-15	A-0	A-0	A-30 A-0	A-60	A-30 A-0
Χώροι ένδιαίτησεως μείζονος κινδόνου πυρκαϊδς.	(8)								A-60 A-15	A-0	A-0	A-60 A-15	A-60	A-30 A-0
Υγιεινής και παρόμοιοι χώροι	(9)								A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Χώροι δεξαμενών, χώροι κενοί και χώροι βοηθητικών μηχανημάτων περικλείοντες μικρόν ή και καθόλου κίνδονο πυρκαϊδς.	(10)									A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Χώροι βοηθητικών μηχανημάτων, χώροι φορτίου, χώροι ειδικής κατηγορίας, δεξαμεναι φορτίου και λοιπών καυσίμων και λοιποί παρόμοιοι χώροι μέσου κινδόνου πυρκαϊδς.	(11)											A-0	A-60	A-0
Χώροι μηχανημάτων και κύρια μαγειρεία	(12)												A-60	A-30 A-15
Αποθήκαι, εργαστήρια, κυλικεία κ.λπ.	(13)													A-0
Λοιποί χώροι εις τούς όποιους έναποθηκείται εφλεκτα υγρά.	(14)													
														A-60

ΠΙΝΑΞ 2 - ΔΙΑΦΡΑΓΜΑΤΑ ΜΗ ΟΡΙΖΟΝΤΑ ΚΥΡΙΑΣ ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΟΥΣ ΖΩΝΑΣ ΟΥΔΕ ΟΡΙΖΟΝΤΙΟΥΣ ΤΟΙΛΙΑΤΑΣ

Χώροι	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Σταθμοί έλέγχου	(1)	B-0 ¹	A-0	A-0	A-0	A-0 B-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60
Κάθοδοι	(2)		A-0 ¹	A-0	A-0	A-0	A-0	A-15 A-0	A-30 A-0	A-0	A-0	A-15	A-30	A-15 A-0
Διάδρομοι	(3)			C	A-0	A-0 B-0	B-0	B-15 B-0	B-15 B-0	B-0	A-0	A-15	A-30	A-0
Σταθμοί χειρισμού σισιβίων λέμβων, σχεδίων και επιβιβάσεως.	(4)				—	—	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-15	A-0
Χώροι άνοικτοί καταστρωμάτων	(5)					—	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0	A-0	A-0	A-0 B-0
Χώροι ένδιαίτησεως περιωρισμένου κινδόνου πυρκαϊδς.	(6)						B-0 C	B-15 C	B-15 C	B-0 C	A-0	A-15 A-0	A-30	A-0
Χώροι ένδιαίτησεως μέσου κινδόνου πυρκαϊδς	(7)							B-15 C	B-15 C	B-0 C	A-0	A-15 A-0	A-60	A-15 A-0
Χώροι ένδιαίτησεως μείζονος κινδόνου πυρκαϊδς.	(8)							B-15 C	B-0 C	A-0	A-30 A-0	A-60	A-15 A-0	A-60 A-15
Υγιεινής και παρόμοιοι χώροι.	(9)								C	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Χώροι δεξαμενών, χώροι, χώροι κενοί και χώροι βοηθητικών μηχανημάτων περικλείοντες μικρόν ή και καθόλου κίνδονο πυρκαϊδς.	(10)									A-0 ¹	A-0	A-0	A-0	A-0
Χώροι βοηθητικών μηχανημάτων, χώροι φορτίου, χώροι ειδικής κατηγορίας, δεξαμεναι φορτίου και λοιπών καυσίμων και λοιποί παρόμοιοι χώροι μέσου κινδόνου πυρκαϊδς.	(11)											A-0 ¹	A-0	A-0
Χώροι μηχανημάτων και κύρια μαγειρεία	(12)												A-0	A-0
Αποθήκαι, εργαστήρια, κυλικεία κ.λπ.	(13)													A-0 ¹
Λοιποί χώροι εις τούς όποιους έναποθηκείται εφλεκτα υγρά.	(14)													
														A-30 ¹ A-15

ΠΙΝΑΞ 3 - ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΝΤΑ ΒΑΘΜΙΔΑΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΚΥΡΙΑΣ ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΟΥΣ ΖΩΝΑΣ Ή ΟΡΙΖΟΝΤΙΟΥΣ ΤΟΙΑΥΤΑΣ

Χώρος κάτωθεν ↙	Χώρος υπεράνω →	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Σταθμοί έλέγχου	(1)	A-60	A-60	A-30	A-0	A-0	A-15	A-30	A-60	A-0	A-0	A-30	A-60	A-15	A-60
Κάθοδοι	(2)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-15 A-0	A-15 A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-60
Διάδρομοι	(3)	A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-15 A-0	A-15 A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-60
Σταθμοί χειρισμού σωσιβίων λέμβων, σχεδίων και έπιβίσεως.	(4)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Χώροι άνοικτοι καταστρωμάτων.	(5)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Χώροι ένδιατήσεως περιωρισμένου κινδύνου πυρκαϊάς.	(6)	A-60	A-30 A-0	A-15 A-0	A-0	A-0	A-0	A-15 A-0	A-30 A-0	A-0	A-0	A-15 A-0	A-15	A-0	A-15
Χώροι ένδιατήσεως μέσου κινδύνου πυρκαϊάς	(7)	A-60	A-60 A-15	A-30 A-0	A-15 A-0	A-0	A-15 A-0	A-30 A-0	A-60 A-15	A-0	A-0	A-30 A-0	A-30	A-0	A-30
Χώροι ένδιατήσεως μείζονος κινδύνου πυρκαϊάς.	(8)	A-60	A-60 A-15	A-60 A-15	A-60 A-15	A-0	A-30 A-0	A-60 A-15	A-60 A-15	A-0	A-0	A-30 A-0	A-60	A-15 A-0	A-60
Υγιεινής και παρόμοιοι χώροι	(9)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Χώροι δεξαμενών, χώροι κενοί και χώροι βοηθητικών μηχανημάτων περικλείοντες μικρόν ή και καθόλου κίνδυνον πυρκαϊάς	(10)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Χώροι βοηθητικών μηχανημάτων, χώροι φορτίου, χώροι ειδικής κατηγορίας, δεξαμεναι φορτίου και λοιπών καυσίμων και λοιποί παρόμοιοι χώροι μέσου κινδύνου πυρκαϊάς	(11)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-30 A-0	A-60 A-15	A-60 A-15	A-0	A-0	A-0	A-30	A-30 A-0	A-30
Χώροι μηχανημάτων και κύρια μαγειρεία	(12)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-60
Αποθήκαι, έργαστήρια, κυλικεία κ.λπ.	(13)	A-60	A-60 A-15	A-30 A-0	A-15	A-0	A-15 A-0	A-30 A-0	A-60 A-15	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Λοιποί χώροι εις τούς όποιους έναποθηκεύονται εύφλεκτα υγρά	(14)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-60

ΠΙΝΑΞ 4 - ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΑ ΜΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΝΤΑ ΒΑΘΜΙΔΑΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΚΥΡΙΑΣ ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΟΥΣ ΖΩΝΑΣ ΟΥΔΕ ΟΡΙΖΟΝΤΑ ΟΡΙΖΟΝΤΙΟΥΣ ΤΟΙΑΥΤΑΣ

Χώρος κάτωθεν ↙	Χώρος υπεράνω →	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Σταθμοί έλέγχου	(1)	A-30 A-0	A-30 A-0	A-15 A-0	A-0	A-0 B-0	A-0	A-15 A-0	A-30 A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-60 A-15
Κάθοδοι	(2)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0 B-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30 A-0
Διάδρομοι	(3)	A-15 A-0	A-0	A-0 ¹ B-0 ¹	A-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-15 B-0	A-15 B-0	A-0 B-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30 A-0
Σταθμοί χειρισμού σωσιβίων λέμβων, σχεδίων και έπιβίσεως	(4)	A-0	A-0	A-0	A-0	—	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Χώροι άνοικτοι καταστρωμάτων	(5)	A-0	A-0	A-0 B-0	A-0	—	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0	A-0	A-0	A-0 B-0	A-0
Χώροι ένδιατήσεως περιωρισμένου κινδύνου πυρκαϊάς	(6)	A-60	A-15 A-0	A-0	A-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0	A-0	A-15 A-0	A-0	A-15 A-0
Χώροι ένδιατήσεως μέσου κινδύνου πυρκαϊάς	(7)	A-60	A-30 A-0	A-15 A-0	A-15 A-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-15 B-0	A-30 B-0	A-0 B-0	A-0	A-15 A-0	A-30 A-0	A-0	A-30 A-0
Χώροι ένδιατήσεως μείζονος κινδύνου πυρκαϊάς	(8)	A-60	A-60 A-15	A-60 A-0	A-30 A-0	A-0 B-0	A-15 B-0	A-30 B-0	A-60 B-0	A-0 B-0	A-0	A-30 A-0	A-30 A-0	A-0	A-30 A-0
Υγιεινής και παρόμοιοι χώροι	(9)	A-0	A-0	A-0 B-0	A-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Χώροι δεξαμενών, χώροι κενοί και χώροι βοηθητικών μηχανημάτων περικλείοντες μικρόν ή και καθόλου κίνδυνον πυρκαϊάς	(10)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0 ¹	A-0	A-0	A-0	A-0
Χώροι βοηθητικών μηχανημάτων, χώροι φορτίου, χώροι ειδικής κατηγορίας, δεξαμεναι φορτίου και λοιπών καυσίμων και λοιποί παρόμοιοι χώροι μέσου κινδύνου πυρκαϊάς	(11)	A-60	A-60 A-15	A-60 A-15	A-30 A-0	A-0	A-0	A-15 A-0	A-30 A-0	A-0	A-0	A-0 ¹	A-0	A-0	A-30 ¹ A-15
Χώροι μηχανημάτων και κύρια μαγειρεία	(12)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-30	A-30 ¹	A-0	A-60
Αποθήκαι, έργαστήρια, κυλικεία κ.λπ.	(13)	A-60	A-30 A-0	A-15 A-0	A-15 A-0	A-0 B-0	A-15 A-0	A-30 A-0	A-30 A-0	A-0 B-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-15 ¹ A-0
Λοιποί χώροι εις τούς όποιους έναποθηκεύονται εύφλεκτα υγρά	(14)	A-60	A-60 A-30	A-60 A-30	A-60	A-0	A-30 A-0	A-60 A-15	A-60 A-15	A-0	A-0	A-30 ¹ A-0	A-30 ¹ A-0	A-0	A-30 ¹ A-0

οιονδήποτε τών χώρων ειδικής κατηγορίας.

(γ) Δύο μέσα διαφυγής θα προβλέπονται έξ εκάστου χώρου μηχανών. Ίδιατέρως θα υπάρξει συμμόρφωσις προς τας ακόλουθους διατάξεις:

(i) Όπου ο χώρος κείται κάτωθεν του καταστρώματος στεγανών, τὰ δύο μέσα διαφυγής θα συνίστανται είτε:

(1) Έκ δύο σωματών χαλυβδίνων κλιμάκων, κερχωρισμένων ἀλλήλων κατά τὸ δυνατόν περισσότερο, ἀγρυσῶν εἰς θύρας ἐπὶ τοῦ ἀνωτάτου μέρους παρομοίως κερχωρισμένου χώρου καὶ ἐκ τοῦ ὁποίου προβλέπεται ἔξοδος πρὸς τὰ ἀντίστοιχα καταστρώματα ἐπιβίβασις ἐπὶ τῶν σωσιβίων λέμβων καὶ σχεδίων. Μία τῶν κλιμάκων τούτων θὰ ἐξασφαλίσῃ συνεχῆ προστασίαν κατὰ τοῦ πυρός ἀπὸ τὸ κατώτερον τμήμα τοῦ χώρου μέχρι ἀσφαλῶς τινὸς θέσεως ἐκτός τοῦ χώρου, εἴτε:

(2) Έκ μιᾶς χαλυβδίνης κλιμάκας ἀγρυσῆς εἰς θύραν ἐπὶ τοῦ ἀνωτάτου μέρους τοῦ χώρου, ἐκ τοῦ ὁποίου προβλέπεται ἔξοδος πρὸς τὸ κατώτερον ἐπιβίβασις καὶ ἐκ μιᾶς χαλυβδίνης θύρας κατὰ λέγου, πρὸς χειρισμόν ἐξ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς καὶ ἡ ὁποία θὰ ἐξασφαλίσῃ ἀσφαλῆ δὸν διαφυγῆς πρὸς τὸ κατώτερον ἐπιβίβασις.

(ii) Όπου οὗ χώρος κείται ἀνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, δύο μέσα διαφυγῆς θὰ εὐρισκάνται κερχωρισμένα ἀλλήλων κατὰ τὸ δυνατόν περισσότερο καὶ αἱ θύραι ἀγρυσῆς ἐκ τούτων μὲσω διαφυγῆς θὰ κείνται εἰς θέσεις ἐκ τῶν ὁποίων θὰ προβλέπεται ἔξοδος πρὸς τὰ ἀντίστοιχα καταστρώματα ἐπιβίβασις ἐπὶ τῶν σωσιβίων λέμβων καὶ σχεδίων. Όπου τούτου διαφυγαὶ ἀπαιτοῦν τὴν χρῆσιν κλιμάκων, αὗται θὰ εἶναι ἐκ χαλύβου.

Εἰς πλοῖον μικρότερον τῶν 1000 κ.ο.χ., ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ νὰ ὑπάρξῃ ἐν μόνον μέσῳ διαφυγῆς, μετ' ἔξεσιν μετὰ τῆς δευτέρας προσοχῆς τοῦ πλάτους καὶ τῆς διαστάσεως τοῦ ἀνωτάτου μέρους τοῦ χώρου. Εἰς πλοῖον 1000 κ.ο.χ. καὶ ἄνω, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ νὰ ὑπάρξῃ ἐν μόνον μέσῳ διαφυγῆς ἐξ οὐδενὸς τοῦτου χώρου ἐπὶ ὅσον εἶναι εἰς μιᾶς θύρας εἴτε μιᾶς χαλυβδίνης κλιμάκας παρέχεται ἀσφαλῆς ὁδὸς διαφυγῆς πρὸς τὸ κατώτερον ἐπιβίβασις, μετ' ἔξεσιν, μετὰ τῆς δευτέρας προσοχῆς, τῆς θέσεως καὶ θέσεως τοῦ χώρου ὅς καὶ ἐάν ἄτομα ἀπογολλοῦνται συνήθως ἐντός τοῦ χώρου τούτου.

Κανονισμός 22

Προστασία Κλιμάκων καὶ Ἀνεγκυστήρων ἐντός χώρων ἐνοικητήσιος καὶ ὑψηλικῶν τοιούτων

(α) Ἀπασαὶ αἱ κλιμάκας θὰ ἔχουν κατασκευὴν χαλυβδίνου σκελετοῦ, ἐκτός τῶν περιπτώσεων δι' ἃς ἡ Ἀρχὴ ἐγκρίνει τὴν χρῆσιν ἑτέρου ἰσοδυνάμου ὕλικου καὶ θὰ κείνται ἐντός περιφραγμάτων σχηματιζομένων ἀπὸ τμήματα «Α» Κλίμακας μετ' ἰκανοποιητικὰ μέσα κλεισμάτων ὄλων τῶν ἀνοιγμάτων, εἰλὴν τὸ ὅτι:

(i) Κλιμάξαι συνδέονται μόνον δύο καταστρώματα δὲν χρειάζεται νὰ εἶναι περιφραγμένη ἐφ' ὅσον ἡ ἀκεραιότης τοῦ καταστρώματος ἐξασφαλίζεται διὰ καταλλήλων διαφραγμάτων ἢ θυρῶν εὐρισκομένων εἰς τὸν μεταξύ τῶν καταστρωμάτων χώρων. Όπου κλιμάξαι, εἰς τὸν μεταξύ τῶν καταστρωμάτων χώρων εἶναι περιφραγμένη, τὸ περιφράγμα τῆς κλιμάκας θὰ προστατεύεται συμφάνεως πρὸς τοὺς ἀφοροῦντας εἰς καταστρώματα πίνακας τοῦ Κανονισμοῦ 20 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(ii) Κλιμάκας δύναται νὰ μὴ εἶναι περιφραγμένα ἐντός κοινοχρήστου χώρου, ἐφ' ὅσον κείνται καθ' ὁλοκληρίαν ἐντός τοιοῦτου κοινοχρήστου χώρου.

Κανονισμός 21

Μέσα Διαφυγῆς

(α) Ἐντός καὶ ἐξ ὄλων τῶν χώρων ἐνοικητήσιος ἐπιβατῶν καὶ πληρώματος ὡς καὶ τῶν χώρων εἰς τοὺς ὁποίους συναρθῶν ἀπασχολεῖται τὸ πλήρωμα, ἐξαίρεσις τῶν χώρων μηχανῶν, θὰ προβλέπονται κλιμάκας ἀνόδου καὶ καθόδου καὶ κατακόρυφοι κλιμάκας, εἰς τρόπον ὅστε νὰ ὑπάρχουν μέσα ἀμέσου διαφυγῆς πρὸς τὸ κατώτερον ἐπιβίβασις ἐπὶ τῶν σωσιβίων λέμβων καὶ σχεδίων. Ίδιατέρως θὰ ὑπάρξῃ συμμόρφωσις πρὸς τὰς ακόλουθους διατάξεις:

(i) Δύο μέσα διαφυγῆς, τὸ ἐν τοῦλάχιστον τῶν ὁποίων θὰ εἶναι ἐλεύθερον ὑδατοστεγανῶν θυρῶν, θὰ προβλέπονται ἐξ ἐκάστου ὑδατοστεγῆς διαμερίσματος, ἡ ὁμοίως περιωρισμένου χώρου ἢ συγκροτήματος χώρων κατωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν. Κατ' ἐξαίρεσιν, δύναται ἡ Ἀρχὴ νὰ ἐπιτρέψῃ νὰ ὑπάρξῃ ἐν μόνον μέσῳ διαφυγῆς, μετ' ἔξεσιν μετὰ τῆς δευτέρας προσοχῆς τῆς φύσεως καὶ τοποθεσίας τῶν χώρων ὡς καὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀτόμων, τὰ ὁποία, ὑπὸ συνήθεις συνθήκας, θὰ ἦδύναντο νὰ ἐνδιατηθῶσιν ἡ ἀπασχοληθῶσιν ἐντός τῶν χώρων τούτων.

(ii) Ὑπερνω τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, θὰ ὑπάρχουν δύο, τοῦλάχιστον μέσῳ διαφυγῆς ἐξ ἐκάστης κυρίας κατακόρυφου ζώνης ἡ ὁμοίως περιωρισμένου χώρου ἢ συγκροτήματος χώρων, ἐξ ὧν τοῦλάχιστον εἰς θὰ σχηματίσῃ διέξοδον πρὸς κλιμάκα δημοιογροῦσαν κατακόρυφον διαφυγῆν.

(iii) Ἐναι, τοῦλάχιστον, τῶν, ὑπὸ τῶν ἐδαφῶν (α) καὶ (ii) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἀπαιτουμένων μέσῳ διαφυγῆς θὰ εἶναι διὰ μέσου μιᾶς ἀμέσως προεπιτεταμένης κλιμάκας, ἡ ὁποία θὰ ἐξασφαλίσῃ συνεχῆ προστασίαν κατὰ τὸν πυρὸς ἀπὸ τοῦ ἐπιπέδου τῆς ἐκδηλώσεως τοῦ μέγρι τῶν ἀντιστοιχῶν καταστρωμάτων ἐπιβίβασις ἐπὶ τῶν σωσιβίων λέμβων καὶ σχεδίων ἢ μέχρι τοῦ ὑψηλοτέρου ἐπιπέδου, ὅπερ ἐξυπηρετεῖται ὑπὸ τῆς κλιμάκας, ὁποιοῦδήποτε τῶν ἐπιπέδων τούτων εἶναι τὸ ὑψηλότερον. Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ὅπου ἡ Ἀρχὴ ἔχει χορηγήσει ἀπαλλαγὴν συμφάνεως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἐδαφίου (α) καὶ τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, τὸ μόνον ὑπάρχον μέσον διαφυγῆς θὰ ἐξασφαλίσῃ ἀσφαλῆ διαφυγῆν κατὰ τρόπον ἰκανοποιούντα τὴν Ἀρχὴν. Το πλάτος, ὁ ἀριθμὸς καὶ ἡ συνεχίσις τῶν κλιμάκων θὰ τυχάνουν τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.

(iv) Ἡ προστασία τῆς ἐξόδου ἀπὸ τὰ περιφραγμένα τῆς κλιμάκας πρὸς τὰς περιοχὰς ἐπιβίβασις ἐπὶ τῶν σωσιβίων λέμβων καὶ σχεδίων θὰ ἰκανοποιῖ τὰς ἀπαιτήσεις τῆς Ἀρχῆς.

(v) Οἱ ἀνεγκυστήρες δὲν θὰ θεωρῶνται ὡς ἀποτελοῦντες ἐν τῶν ἀπαιτουμένων μέσῳ διαφυγῆς.

(vi) Κλιμάκας, ἐξυπηρετοῦσαι μόνον ἕνα χώρον καὶ ἐναν ἐξώστην τοῦ χώρου τούτου, δὲν θὰ θεωρῶνται ὡς ἀποτελοῦσαι ἐν τῶν ἀπαιτουμένων μέσῳ διαφυγῆς.

(vii) Ἐάν σταθῶσι τις ραδιοτηλεγραφίας δὲν ἔχη κατ' εὐθείαν ἔξοδον πρὸς κατὰστρωμα ἐκτεθειμένον εἰς τὸν κεντρὸν, θὰ ὑπάρχουν δύο μέσα διαφυγῆς ἐξ ἐκάστου τούτου σταθμοῦ.

(viii) Δὲν θὰ ἐπιτρέπονται ἀδιέξοδοι ὑπερβαίνοντες τὰ 1,3 μέτρα (4,3 πόδας).

(β) (i) Εἰς χώρους εἰδικῆς κατηγορίας ὁ ἀριθμὸς καὶ ἡ διάταξις τῶν μέσῳ διαφυγῆς καὶ κάτωθεν καὶ ἀνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, θὰ ἰκανοποιῖ τὰς ἀπαιτήσεις τῆς Ἀρχῆς καὶ γενικῶς ἡ ἀσφάλεια ἐξόδου τινος εἰς τὸ κατώτερον ἐπιβίβασις θὰ εἶναι, τοῦλάχιστον, ἰσοδύναμος πρὸς ἐκείνην δι' ἣν προβλέπουν τὰ ἐδάφια (α) καὶ (ii), (iii), (iv) καὶ (v) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(ii) Μία τῶν ὁδῶν διαφυγῆς ἀπὸ τοὺς χώρους μηχανῶν, ἐντός τῶν ὁποίων ἀπασχολεῖται συνήθως τὸ πλήρωμα, θ' ἀποφευγῇ τὴν κατ' εὐθείαν ἔξοδον πρὸς

τότοις, έγκερμμένα ύδατοστεγείς μηχανοκίνητοι θύραι θά θεωρηθούν ως παραδεκτά θά τόν σκοπόν τούτον.
Συγκριτικά άγκιστρα, μή ύποκείμενα εις άπελευθερώσει από τόν σταθμόν έλέγχου, δέν θά έπιτρέπονται. Όταν έπιτρέπονται διπλά περιστροφόμενα θύραι, αύται θά έχουν διάσειν μανόβλου, ή όποια θά ένεργοποιείται αυτόματος από την λειτουργίαν του συστήματος άπελευθερώσεως τής θύρας.

(ζ) Όπου χάρος τις προστατεύεται ύπό συστήματος αυτόματος αντιστοιχίον πληροδύνησ τής άπαιτήσεως του Κανονισμού 12 του παρόντος Κεφαλαίου ή φέρει συνεχή επένδυσιν «Β» Κλάσεως, άνοίγματα εις καταστήματα μη δημιουργούντα βαθμίδας εις τήν κυρίως κατακόρυφους ζώνας οδός όριζοντίας τούταυς, θά κλείουν κατά τρόπον λογικώς στεγανόν. Τά τούτα καταστήματα θά πληρούν τās άπαιτήσεις άντοχής «Α» Κλάσεως καθ' όσον τούτο, κατά την κρίσιν τής Αρχής είναι λογικόν και πρακτικόν.

(η) Αί περί άντοχής «Α» Κλάσεως άπαιτήσεις τών έξωτερικών όρίων πλοίου τινός δέν θά εφαρμόζονται εις τās θαλάσσιες υποδιαίρεσεις, τά παράθυρα και παραφράξιδας. Όμοίως αί περί άντοχής «Α» Κλάσεως άπαιτήσεις δέν θά εφαρμόζονται εις τās έξωτερικές θύρας τών υπερκατασκευών και υπερστεγασιμάτων.
Κανονισμός 24
Άνοίγματα εις τμήματα «Β» Κλάσεως

(α) Όπου τά τμήματα «Β» Κλάσεως διαπερνώνται διά τήν δίοδον ηλεκτρικών καλωδίων, σωλήνων, όξετών, άγωγών κ.λπ., ή διά τήν τοποθετήσιν άκραίων έξερτημάτων άρσιμου, έγκαταστάσεων φωτισμού και παρομοίων συσκευών, θά προβλέπονται διατάξεις έξασφαλιζούσαι ότι δέν θίγεται ή κατά του πυρός άντοχή.

(β) Θύραι και πλαίσια θυρών τών τμημάτων «Β» Κλάσεως, ως και τά μέσα άσφαλείας αυτών, θά έχουν μέθοδον κλεισίματος, ή όποια θά έξασφαλίξη άντοχήν κατά του πυρός, καθ' όσον τούτο είναι πρακτικόν, ισούδυνον προς τά τμήματα έξαιρέσει τών άνοιγμάτων άρσιμου, τά όποια δυνάται να έπιτρέπονται εις τό κατώτερον τμήμα τούτων θυρών. Όπου τούτο άνογιμα εφρίσκειται επί τής θύρας ή κάτωθεν αυτής, ή όλική καθάρά επφάνεια οφούδηποτε τούτού άνοιγματος ή άνοιγμάτων δέν θά υπερβαίη τά 0,05 τετραγωνικά μέτρα (78 τετραγωνικός δακτύλος). Όπου τούτο άνογιμα κόπεται επί τής θύρας, θά έντοχύεται διά πλέγματος έξ άκαούτου ύλικού. Αί θύραι θά είναι άκαούτοι.

(γ) Αί περί άντοχής «Β» Κλάσεως άπαιτήσεις τών έξωτερικών όρίων πλοίου τινός δέν θά εφαρμόζονται εις τās θαλάσσιες υποδιαίρεσεις, τά παράθυρα και τās παραφράξιδας. Όμοίως αί περί άντοχής «Β» Κλάσεως άπαιτήσεις δέν θά εφαρμόζονται εις τās έξωτερικές θύρας τών υπερκατασκευών και υπερστεγασιμάτων.

(δ) Όπου σύστημα αυτόματο ραντισμού, πληροδύνησ τās άπαιτήσεις του Κανονισμού 12 του παρόντος Κεφαλαίου, είναι τοποθετημένον:

(ι) Άνοίγματα εις καταστήματα μη δημιουργούντα βαθμίδας εις τās κυρίως κατακόρυφους ζώνας οδός όριζοντίας τούταυς θά κλείουν κατά τρόπον λογικώς στεγανόν. Τά τούτα καταστήματα θά πληροδύνησ τās άπαιτήσεις άντοχής «Β» Κλάσεως καθ' όσον τούτο, κατά την κρίσιν τής Αρχής, είναι λογικόν και πρακτικόν, και

(ιι) Άνοίγματα εις διαφράγματα διαδρόμων, έξ ύλικών «Β» Κλάσεως κατασκευασμένα, θά προστατεύονται συμφώνως προς τās διατάξεις του Κανονισμού 19 του παρόντος Κεφαλαίου.
Κανονισμός 25
Συστήματα Άρσιμου

(α) Γενικώς, οι άνεμιστήρες θά είναι οδτω πως διατεθειμένοι ώστε οι καταλήγοντες εις διαφόρους χώρους άγωγοί να κείνται έντός τής κυρίως κατακόρυφου ζώνης.

(β) Τά περιφράγματα τών κλιμάκων θά έχουν κατ' εδδαίαν έπικονισίαν μετά τών διαδρόμων και επφάνειαν έπαρκή προς άποφυγήν συμφορήσεως, λαμβανομένην υπ' όψιν του άριθμού τών άτόμων τά όποια θά ήθύναντο έν άνάγκη, να χρησιμοποιήσουν τούτας. Καθ' όσον είναι πρακτικόν, τά περιφράγματα τών κλιμάκων δέν θά έχουν κατ' εδδαίαν διάδωρον προς θαλαμίσκους, άρμάρια άρσιμίας ή λοιπούς κλειστός χώρους περιέχοντας εφάλλακα, έντός τών όποιων δύναται να έκτραπή πυρκαϊά.

(γ) Οι όχετοι άνελευθερώσιμου θά είναι οδτω πως ένισχυμένοι ώστε να έμποδίσουν τήν δίοδον καπνού και φλογών από ένδιάμεσον κατάστρωμα εις έτερον τούτου και θά διαθέτουν μέσα κλεισίματος τούτα, ώστε να έπιτρέπουν τόν έλεγχον ρευμάτων άέρος και καπνού.
Κανονισμός 23
Άνοίγματα εις τμήματα «Α» Κλάσεως

(α) Όπου τά τμήματα «Α» Κλάσεως διαπερνώνται διά τήν δίοδον ηλεκτρικών καλωδίων, σωλήνων, όξετών, άγωγών κ.λπ., διά σταμίδας, ζυγά ή λοιπός κατασκευάς, θά προβλέπονται διατάξεις έξασφαλιζούσαι ότι δέν θίγεται ή κατά του πυρός άντοχή, συμφώνως προς τās άπαιτήσεις τής παραγράφου (ζ) του παρόντος Κανονισμού.

(β) Όπου κατ' άνάγκην, άγωγός τις άρσιμου διέρχεται διά μέσου του διαφράγματος κυρίως κατακόρυφου ζώνης, εις παρακειμένην του διαφράγματος θέσιν θά τοποθετηται φράκτης προς άσφαλείας έναντι βλάβης και αυτόματος κλεισίματος τούτου. Ο φράκτης όδός θά δύναται έπίσης να κλείνη διά τής χειρός έξ έκείτης πλευράς του διαφράγματος. Η θέσις χειρισμού θά είναι άμεσως προστη και θά σηματοδοτηται δι' έρυθρόν ανακλαστικόν του φωτός χρώματος. Ο μεταξύ του διαφράγματος και του φράκτου άνωρός θά είναι έξ χάλυβος ή έτερον ισούδυνου ύλικού και έφ' όσον άπαιτείται, θά έχη βαθμόν μονώσεως τούτου, ώστε να συμμορφωθαι προς τήν παράγραφον (α) του παρόντος Κανονισμού. Ο φράκτης θά έξασφαλίξηται, τούλάχιστον εις τήν μέλαν πλευράν του διαφράγματος δι' όρατο ένδεικτο σηματοδότης δέν οδτως εφρίσκειται εις τήν άνοικτήν θέσιν.

(γ) Έξαιρέσει τών στομίων κυτών τών εφρισκομένων μεταξύ χώρων φορτίου, είδικής κατηγορίας, άποθηκευτικών και χώρων άποσκευών και μεταξύ τούτων χώρων και τών καταστρωμάτων τών έκτεθειμένων εις τόν καιρόν, πάντα τά άνοίγματα θά φέρουν μονίμως προσηρισμένα μέσα κλεισίματος, τά όποια θά είναι τούλάχιστον τόσο άνθεκτικά του πυρός όσον και τά τμήματα, έφ' ών είναι τοποθετημένα.

(δ) Η κατασκευή άπασών τών θυρών και τών πλαισίων τών θυρών τών τμημάτων «Α» Κλάσεως, όμοι μετά τών μέσων άσφαλείας αυτών όταν κλείουν, θά έξασφαλίξη άντοχήν εις τό πύρ ως και εις τήν δίοδον καπνού και φλογών, καθ' όσον τούτο είναι πρακτικώς δυνατόν, ισούδυνον προς έκείνην τών διαφραγμάτων, έφ' ών αί θύραι αύται είναι προσηρισμένα. Τούται θύραι και πλαίσια θυρών θά κατασκευάζονται έξ χάλυβος ή έτερου ισούδυνά, ου ύλικού. Υδατοστεγείς θύραι δέν χρειάζονται να φέρουν μόνωσιν.

(ε) Έκάστη θύρα θά δύναται να άνοίγη και να κλείνη έξ εκάστης πλευράς του διαφράγματος ύφ' ένός μόνου προσώπου.

(στ) Αί θύραι πυρκαϊάς τών διαφραγμάτων τών κυρίων κατακόρυφων ζωνών και τών περιφραγμάτων τών κλιμάκων κλήν τών μηχανοκινήτων ύδατοσπυγών θυρών και έκείνων άφίνας είναι συνήθως κλεισόμεναι, θά είναι άποκλεισμένου τύπου Ικαναί να κλείουσι με κλίσην 3% μοιρών προς τήν αντίθετον του κλεισίματος πλευράν. Η ταχύτης κλεισίματος, άν είναι άναγκαίον θά έξέλγεται ώστε να άποφεύγεται κίνδυνος διά τό προσωπικόν. Όλαι αί θύραι έκτός αυτών αί όποιαί είναι συνήθως κλεισται θά δύναται να άπελευθερωθώνται από ένα σταθμόν έλέγχου, είτε παυτοχρόνος, είτε καθ' όμάδος, καθώς έπίσης και μωμονωμένως από θέσιν κλεισίον τής θύρας.

Ό μηχανισμός άπελευθερώσεως θά είναι οδτω πως έξεδιορισμένος ώστε να δύναται ή θύρα να κλείη αυτόματος έν ή περιπτώσει τό σύστημα έλέγχου όκοστη βλάβην. Έν

(ζ) Όπου οι άγωγοι εξαγωγής εκ τών περιοχών του μαγειρείου διέρχονται διά μέσου χώρων ενδιαίτησως ή χώρων περιεχόντων εφρακτα ύλικα, θά κατασκευάζονται από τμήματα «Α» Κλάσως. Έκαστος άγωγός εξαγωγής θά εφοδιάζεται διά :

- (i) Λιποπτητός, δοναμένης νά άραφρηται ειδικώς προς καθαρισμόν.
- (ii) Φράκτου πυρός, τοποθετουμένου εις τό κατώτερον άκρον του άγωγού.
- (iii) Διατάξεων διακοπής του άνεμιστηρος εξαγωγής, χειριζομένων εκ σημείου εκτός του μαγειρείου, και
- (iv) Μονίμων μέσων κατασβεσως του πυρός, κειμένων έντός του άγωγού.

(η) Μέτρα, κατά τό δυνατόν πρακτικά, θά λαμβάνονται σχετικώς μέ τους έκτός τών χώρων μηχανών κειμένους σταθμούς έλέγχου προς τόν σκοπόν διασφάλισης της διατήρησως του άερισμού, της δραστότητος και της άπαιτητής από κυνούς, ούτως ώστε εν περιπτώσει πυρκαϊάς νά δύνανται νά έλεγχωνται τα έντός τούτων μηχανήματα από έκτο-κλιμωσ και νά συνεζήκουν νά λειτουργούν άνοδοτικώς. Θά προβλεφώνται έναλλακτικά και κεχωρισμένα μέσα άεροπροφθορήσεως. Εισαγωγή άέρος τών δύο πηγών τροφο-δοτήσεως θά είναι ούτως πως διατεθειμένα ώστε νά περιορίζεται εις τό έλάχιστον ό κίνδυνος εκ της ταυτοχρόνου διατετασσεως κανυού εξ άμφοτέρων τών εισαγωγών. Κατά τήν κρίσιν της Άρχης, δέν χρειάζεται αι τοιαύται άπαιτήσεις νά άραμίζονται επί σταθμών έλέγχου τοποθετημένων επί και έξωθεν έξοδου προς άνοικτόν κατάστρωμα ή όκου διατάξεις τοπικού κλεισίματος θά έξωροδόντο εξ ίσου άραρκεί.

(θ) Άγωνοί προβλεπόμενοι διά τόν άερισμόν χώρων μηχανών Κατηγορίας Α δέν θά διέρχωνται, γενικώς, διά μέσον χώρων ενδιαίτησως και ύπηρετικών ή σταθμών έ-λέγχου, έξαιρέσει της περιπτώσεως καθ' ήν ή Άρχή δύναται νά έπιτρέψη άπαιτητήν από τήν, εν λόγω, άπαιτησιν, προλοποτηθεμένων ότι :

- (i) Οι άγωγοί θά είναι κατασκευασμένοι εκ χάλυβος και θά έχουν μόνωσιν της τάξεως Α-60. ή
- (ii) Οι άγωγοί θά είναι κατασκευασμένοι εκ χάλυβος και εφοδιασμένοι με ατόμα-τον φράκτιν πυρός πλησίον του διατερουμένου διαφράγματος και θά έχουν μόνωσιν της τάξεως τών Α-60 από τού χώρου τών μηχανών μέχρι σημείου ά-πέχοντος πέραν του φράκτου πυρός τουλάχιστον 5 μέτρα (16 πόδας).

(i) Άγωνοί προβλεπόμενοι διά τόν άερισμόν χώρων ενδιαίτησως και ύπηρετικών ή σταθμών έλέγχου δέν θά διέρχωνται γενικώς διά μέσον χώρων μηχανών Κατηγορίας Α, πλην της περιπτώσεως καθ' ήν ή Άρχή θά δύναται νά έπιτρέψη άπαιτητήν από τήν, εν λόγω, άπαιτησιν, προλοποτηθεμένου ότι οι άγωγοί είναι κατασκευασμένοι εκ χάλυβος και ατόματοι φρακτα πυρός είναι τοποθετημένοι πλησίον τών διατερω-μένων διαφραγμάτων.

Κανονισμός 26

Παράθρα και Παρηγοτιδές

(α) Άπαντα τά παράθρα και αι παρηγοτιδές επί διαφραγμάτων μηχανημάτων έντός τών χώρων ενδιαίτησως και τών ύπηρετικών τοιούτων ως και έντός τών στα-θμών έλέγχου έξαιρέσει έκείνων έφ' ών εφαιρμόζονται αι διατάξεις τών Κανονισμών 23 (η) και 24 (γ) του παρόντος. Κεφαλαίου, θά είναι ούτως πως κατασκευασμένα ώστε νά δια-τιρούν τις άπαιτήσεις άνοχής κατά του πυρός του τύπου του διαφράγματος έφ' όδ είναι τοποθετημένα.

(β) Άνεξαρτήτως τών άπαιτήσεων τών πινάκων του Κανονισμού 20 του παρόντος Κεφαλαίου :

- (i) Άπαντα τά παράθρα και αι παρηγοτιδές επί διαφραγμάτων διαχωρίζονται χώρους ενδιαίτησως, ύπηρετικούς και σταθμούς έλέγχου από τό ύπαιθρον ή κατασκευάζονται με ελασιν εκ χάλυβος ή άτέρου καταλλήλου ύλικού. Ή

(β) Όπου τά συστήματα άερισμού διατερωσιν καταστρώματα, θά λαμβάνονται προφωλάξεις, επί πλέον τών άφοροσών εις τήν άνοχήν κατά του πυρός του καταστρώ-ματος τήν άπαιτούμένην υπό του Κανονισμού 23 του παρόντος Κεφαλαίου, προς τόν σκοπόν μειώσεως της πιθανότητος διόδου καυνού και θερμών άερίων εκ του χώρου ένδιαίτησως τίνος καταστρώματος εις έξωρον μέσση του συστήματος. Επί πλέον τών περι μωφώσεως άπαιτήσεων τών συμπεριλαμβανομένων εις τόν παρόντα Κανονισμόν οι κατακόρυφοι άγωγοί θά μονοδυναται, άν είναι άνερακτιών, ως άπαιτείται υπό τών άντι-στούλων πινάκων του Κανονισμού 20 του παρόντος Κεφαλαίου.

(γ) Αί κύριαί εισοδοί και έξοδοί όλων τών συστημάτων άερισμού θά δύνανται νά κλείουν εκ σημείου κειμένου εκτός του άεριζομένου χώρου.

(δ) Έξαιρέσει τών χώρων φορτίου, οι άγωγοί άερισμού θά κατασκευάζονται εκ τών κάτωθι ύλικών :

- (i) Άγωγοί έχοντες διατομήν ούχι μικροτέραν τών 750 τετραγωνικών εκατο-στομέτρων (116 τετραγωνικών δακτύλων) ως και άπαντες οι κατακόρυφοι άγωγοί οι άεπιπρεσόντες πλέονες του ένός μεταξυ καταστρωμάτων χώρους, θά κατασκευάζονται εκ χάλυβος ή άτέρου ίσοδυνάμου ύλικού.
- (ii) Άγωγοί έχοντες διατομήν μικροτέραν τών 750 τετραγωνικών εκατοστο-μέτρων (116 τετραγωνικών δακτύλων) θά κατασκευάζονται εξ άκαύστων ύλικών. Όπου τοιούτοι άγωγοί διατεροδν τμήματα «Α» ή «Β» Κλάσως, ιδιαιτέρα προσοχή θ' άπαιτείται προς έξωσφάλισιν της κατά του πυρός άνο-χής του τμήματος.

(iii) Βροχία τμήματα άγωγού, μη ύπερβαίνοντα γενικώς τά 200 τετραγωνικά εκα-τοστόμετρα (31 τετραγωνικούς δακτύλους) εις διατομήν μηδδ τά 2 μέτρα (79 δακτύλους) εις μήκος, δέν χρειάζεται νά είναι άκαυστα, προλοποτηθεμένης της εφαιρμένης άπάντων τών κάτωθι όρων :

- (1) Ό άγωγός θά είναι κατασκευασμένος εξ ύλικού περιωρισμένου κινδύ-νου πυρκαϊάς, ίκανοποιούντος τήν Άρχήν.
- (2) Ό άγωγός θά χρησιμολογείται μόνον εις τό τελικόν σημείον του συ-στήματος άερισμού, και
- (3) Ό άγωγός δέν θά είναι τοποθετημένος πλησιέστερον τών 60 εκατοστο-μέτρων (24 δακτύλων), μετρουμένων κατά τό μήκος του, από διατέρα-σιν τινά τών τμημάτων «Α» ή «Β» Κλάσως, περιλαμβανομένων τών συνεχών όροφών «Β» Κλάσως.

(ε) Όπου χώρος περιωραγμένης κλίμακος άερίζεται, ό άγωγός ή οι άγωγοί (άν ύπαί-χουν) θά καταλήγουν εις τόν χώρον τούτον από τό διμήρισμα του άνεμιστηρος άνεξ-άρτητος άλλων άγωγών του συστήματος άερισμού και δέν θά έξυτηρησούν άλλον τινά χώρον.

(στ) Άπας ό τεχνικός άερισμός, πλην του άερισμού τών χώρων μηχανών και φορ-τίου και παντός έναλλακτικού συστήματος όπερ δυνατόν ν' άπαιτείται συμφώνως προς τήν παράγραφον (η) του παρόντος Κανονισμού, θά έξολλάξεται διά διατάξεων έλέγχου, ούτως πως διατερουμένων ώστε νά δύνανται άπαντες οι άνεμιστηρες νά σταματούν εξ ολοσθέντος εκ δύο κεχωρισμένων θέσεων, αι όποια θά τοποθετούνται τόσον μακράν άλλήλων όσον είναι πρακτικών. Διατάξεις έλέγχου προβλεπόμεναι διά τόν τεχνητόν άερισμόν, τόν έξυτηρησόντα τους χώρους μηχανών θά διανεμωνται έκ της ούτως, ώστε νά είναι δυνατόν ό χειριστής των εκ δύο θέσεων, μία τών όποιων θά κείται έκτός τών χώρων τούτων. Άνεμιστηρες έξυτηρησόντες τά τεχνητά συστήματα άερισμού τών χώ-ρων φορτίου θά δύνανται νά σταματούν εξ άσφαλούς θέσεως κειμένης εκτός τών χώρων τούτων.

ένδειξη, ύπηρετιών και σταθμών έλεγχου, θα είναι με έγκριμένου ύλικού, το όποιο δεν θ' άνωλετα εύκόλως οδδθ θα προκαλή κινδύνους τοξικότητας ή έκρηξης εις άνωμαίνους θερμοκρασίας.

(θ) Κώλυθο άρρίστην θα κατασκευάζονται με άκαύστην ύλικών και, θα έχουν στερεά ελαστικά και πυθμένα.

Κανονισμός 28

Διάφορα θέματα

Απαιτήσεις έφεροζόμενοι εις όλα τα Μέλη του Π.όλοιο

(α) Σωλήνες διακρδντες τμήματα «Α» ή «Β» Κλάσεω θα είναι με έγκριμένου ύπό της Αρχής ύλικού, της τελευταίας λαμβανούσης ύπ' όθιν την θερμοκρασίαν εις την όποία άπαιτείται ν' άνέλονται τα τοιαύτα τμήματα. Σωλήνες διακρδντες κερτέλιον ή εύπλακτα ύγρά θα είναι με έγκριμένου ύπό της Αρχής ύλικού, της τελευταίας λαμβανούσης ύπ' όθιν τους κινδύνους πυρκαϊάς. Υλικά εύκόλως κροσθαλάματα ύπό της θερμότητος, δέν θα χρησιμοποιώνται δι' έφεροζόμενους τοό στάθους εδδαίου, έκκενδρασεύς ύγεινής και λοιπάς έξεργασίας καμίναν κλησίον της Ισόλοιο γρμής και όπου τυχόν άνεπαρκεία τοό ύλικού έν περιτέσσεται πυρκαϊάς θα άδημιούργη κίνδυνον καταλύσεω.

Απαιτήσεις έφεροζόμεναι εις χώρους Ένδειξησεω, Υπηρετικού, Σταθμού Έλέγχου, Διαδρδριού και Κλίμακα

(β) (i) Δίκτυα δημιουργόμενα όπισθεν έπιστρδσεων, τμημάτων ή έκκενδρασεύς θα διακρδνται καταλήλας διά κατά τις έφεροζόμεναι διακρδριώμενων άκρδς άπεχόντων ελληλασν ούχι πλέον 14 μέτρων (46 ποδών).

(ii) Κατά την κατακόρυφον διεύθυνσιν οι τοιοδοί χόροι, περιλαμβανόντες τοό όπισθεν τών έκκενδρασεύς τών κλίμακων, όχητόν κ.λ.ε. εδρισκομένουθ θα κλείου εις έκαστον κατάστρωμα.

(γ) Η κατασκευή τών όρφων και διαφεργμάτων θα είναι τοιαύτη όσα, χωρίς νά έπηρδσει ή άκοτελεσματικότης της προστασίας κατά τοό πυρός, θα καθίσταται δυνατόν εις τας περικόλας πυρκαϊάς ν' άνωκαλύπτου πάντα κερδν κροσθόμενον όδο κακρμίναν και άποροίτουθ θέσεω, έκτόθ δέν, κατά την κρίσιν της Αρχής, δέν ύπάρχη κίνδυνος έκρηξεω πυρκαϊάς εις τας θέσεω ταύτα.

Κανονισμός 29

Ατόματων Σύστημα Ραντισμοό και Σύστημα Άνογγέλας και Άνωγγέλας πυρκαϊάς ή Ατόματων Σύστημα Άνογγέλας και Άνωγγέλας πυρκαϊάς

Έστ' οιοδύοτα κλοίο έπί τοό όλοιο τοό κερδν Μέροσ έφεροζόμενα θα έγκρισταται, έντόθ έκαστην κερπομένης ζώνη, είτε κατακόρυφον, είτε όριζόντιον, εις όλοιο τοό χόρου ένδειξησεω και ύπηρετικούθ και, όπου θεωρείται άπαιτείτην ύπό της Αρχής, εις σταθμόε ελέγχου, έξεργασίαν τών χόρων ότανε δέν παρουσιάζουν οδδαθή κίνδυνον πυρκαϊάς (όσαε χόροι κανοό χόροι ύγεινής κ.λ.ε.), έκάτερον τών κερδν συστήματων :

(i) Έν ατόματων σύστημα ραντισμοό, άνογγέλας και άνωγγέλας πυρκαϊάς, έκκερμίνου τύπου, κληρόν τοόθ όρουσ τοό Κανονισμοό 12 τοό κερδντοσ Κεφαλαίου,όσαε έγκατεστημένουθ και έχον τοιαύτην διάταξιν όσαε νά κερχίη κροστασίω εις τοιοούτουθ χόρου, ή

(ii) Έν ατόματων σύστημα άνογγέλας και άνωγγέλας πυρκαϊάς, έκκερμίνου τύπου, κληρόν τοόθ όρουσ τοό Κανονισμοό 13 τοό κερδντοσ Κεφαλαίου όσαε έγκατεστημένουθ και έχον τοιαύτην διάταξιν όσαε νά άνηχουθή την ύπαρξιν πυρκαϊάς εις τοιοούτουθ χόρου.

όλοσ θα συγκερτται διά σταληής άρμωκαλύπτραε.

(ii) Ίδιαιτέρα προσοχή θ' άποδίδεται εις την κατά τοό πυρόσ άνοχηήν παραδρών άντιερρύδντων άνοικτούθ ή κλειστόθ χόρουσ έπιβίβασεω έπί τών σιβίων λάμβων και σχεδίων όε και παραθύρων τοποθετημένων κέρθεν τοιούτων χόρων κατά τοιοόν τρόπον όσαε ή καταστροφή των διακρδσεύς πυρκαϊάς νά ιδόνετο νά έμωδίσση την κερδρσειν ή την έπιβίβασην έπί τών σιβίων λάμβων ή σχεδίων.

Κανονισμός 27

Περιορισμοό Εύφλέκτων Υλικών

(α) Πλήν τών χόρων φορτίου, τών διαμερισμάτων ταχυδρδμοίου, τών διαμερισμάτων άποσκευών ή τών ψυκτικών θαλάμων τών ύπηρετικών χόρων, όπασαι αι έκκενδρασεύς, τά στήριγματα, αι όρρωπα και μόνθεσεω θα είναι με άκαύστην ύλικών. Τμήματα διαφεργμάτων ή καταστρώματα χρησιμοποιούμενα κρδς ύποδιαίρειν χόρου τινού κρδς κρίσιν ή διά λόγουσ καλλιτεχνικούθ, θα είναι έπίσης με άκαύστην ύλικών.

(β) Φράγματα άτυών και συγκολλητικά οδδαία χρησιμοποιούμενοι έν συνδυασμώ με μόνθεσεω, όε και μόνθεσεω τών σωλήνων συστημάτων ψύξεω δέν άπαιτείται νά είναι άκαύστα, θα ύπάρχουν όμαε εις την έλαχίστην κροστικέω δυνατήν ποσότητα, αι δέ έκκερμίνουθ των έπιφάνειαι θα έχουν ιδιότητα άντιστάσεω εις την έξελασιν τών φλόγων, ίσανοοούσεω την Αρχήν.

(γ) Διαφεργματα, έκκενδρασεύς και όρρωπα κέρμεναι εις όλοιο τοό χόρου, ένω διαίτησεω και τοό ύπηρετικούθ τοιοούτουθ δύναται νά καλύπτονται διά κωσίμω έπιστρδσεω, ύπό την προϋπόθεσιν ότι αύτη δέν θα ύπερβείη τά 2 χιλιοστόμετρα (έν δωδέκατον τοό δακτύλου) έντόθ οιοδύοτα τών, όε άνω, χόρων κληήν τών διαδρδμων, τών κερπορημάτων τών κλίμακων και τών σταθμών έλέγχου, όπου δέν θα ύπερβείη τά 1,5 χιλιοστόμετρα (έν δέκατον έβδομον τοό δακτύλου).

(δ) Ό συνολικόσ όγκοσ τών κωσίμων έπικλύψεων, σκαλισμάτων, διακοσμύσεων και έπιστρδσεων εις οιοδύοτα χόρον ένδειξησεω ή ύπηρετικών τοιοούτων δέν θα ύπερβείη όγκον Ισοδύμων κρδς κλίμακα έπιστρδσεω 2,5 χιλιοστομέτρων (έν δέκατον τοό δακτύλου) έπί της συνδεδραμένης έπιφανείας τών διαφεργμάτων και όρφων. Προκειμένου κερ κλοίων έξεκλιόμενων διά συστήματουσ ατόματου ραντισμοό κληρόντοσ τού άπαιτήσεω τοό Κανονισμοό 12 τοό κερδντοσ Κεφαλαίου, ό, όε άνω, όγκοσ δύναται νά κερλάβη κώσιμα τινά ύλικά χρησιμοποιούμενα κρδς κατασκευή τών τμημάτων «Γ» Κλάσεω.

(ε) Άπασαι αι έκκερμίναι έπιφάνειαι έντόθ τών διαδρδμων και τών κερπορημάτων τών κλίμακων όε και εις φάνειαι άποκερμίνουθ ή άποροίτων χόρων ύπηρετικούθ ή οιοδύοτα χόρων ένδειξησεω, τών ύπηρετικούθ και τών σταθμών έλέγχου θα έχουν χαρακτηριστικά χημικής έξεκλύσεω της φλογόσ.

(στ) Αι έπιφάνειαι έντόθ τών δίοδων και τών κερπορημάτων τών κλίμακων θα κερπορδζουται εις το έλαχιστον.

(ζ) Χρώματα, βερνίκια και λοιπά τελικά έπιχρίσματα χρησιμοποιούμενα έπί έκκερμίνων ύπηρετικών έπιφανείων δέν θα είναι, κατά την κρίσιν της Αρχής, φύσεω δονημίνης νά προκαλέση κίνδυνον πυρκαϊάς, οδδθ θα δύναται νά κερβάλου κερδρσειαν ποσότητοσ κερνοό ή έτερα τοξικά συστατικά.

(η) Πρωτεδουσαι έπιστρδσεω καταστρωμάτων, δέν ύπάρχουται, έντόθ τών χόρων

(δ) *Περικάλαι και Έντοπισμός*

(i) Αποδοτική ύπηρεσία περικολίας θα διατηρηθεί διά τους ειδικής κατηγορίας χώρους. Είς ολονδήποτε τοιούτον χώρον εις τόν όποιον ή περικολία δέν διατηρείται διά συνεχούς φυλακής πυρκαϊάς καθ' όλας τας όρας, διαρκούντος τού ταξιδίου, θα πρόβλεπεται εις αυτόν τόν χώρον έν αυτόματων αυτότημα έντοπισμού, έγκριμένου τύπου.

(ii) Χειρακίνητοι άνταγγεληφρες πυρκαϊάς θα προβλέπονται άπαραιτήτως καθ' όλην τήν έκτασιν τών ειδικής κατηγορίας χώρων και εις θα τοποθετήται κλησίον έκάστης έξόδου εκ τοιούτων χώρων.

(ε) *Έφθδια κατασβέσεως πυρκαϊάς*

Είς έκαστον ειδικής κατηγορίας χώρον θα προβλέπονται:

(i) Άριθμός λήψων πυρκαϊάς μετά εδάμιατων σολήνων και άεροσωληνίων δύο θέσεων, έγκριμένου τύπου, τοιοπότρως διατεταγμένον ώστε δύο τουλάχιστον προφοβόλαι ύδατος, έκάστη εκ ένός άερόλ πυρκαϊού εδάμιατου σολήνος, μη προσοχημένου εκ τής ατής λήψως πυρκαϊάς, νά δύνανται νά φέδσουν εις ολονδήποτε μέρος τοιούτου χώρου.

(ii) Τρεις τουλάχιστον συσκευαί παρατηγής όμίζλης ύδατος (water fog applicators).

(iii) Μία φορητή συσκευή παρατηγής άερολ κληρούσα τας άπαιτήσεις τού Κανονισμού 7(δ) τού παρόντος Κεφαλαίου, προβλεπομένου ότι τουλάχιστον δύο τουαίτα συσκευαί διατίθενται έν τή κλοία προς χρήση εις τοιούτους χώρους, και

(iv) Άριθμός φορητών πυρσβεστήρων, έγκριμένου τύπου, κρινόμενος ως έπαρκής υπό τής Άρτης.

(στ) *Σύστημα άερισμού*

(i) Οι ειδικής κατηγορίας χώροι θα εφοδιάζονται δι' ένός άποτελεσματικής δυνάμειος συστήματος άερισμού ίκανού νά παρέχη τουλάχιστον 10 άλλαγιάς άερος ώριατως. Τό διά τοιούτους χώρους σύστημα θα διαχωρίζεται τελείως έξ άλλων συστημάτων άερισμού και θα εύρίσκειται συνεχώς έν λειτουργία οτε όχηματα θα εύρίσκονται έντός τοιούτων χώρων. Η Άρτη δύνανται νά απαιτητή ηύξημένον άριθμόν άλλαγών άερος οτε όχηματα τέλοδν υπό φόρτωσιν ή εκφόρτωσιν.

(ii) Ο άερισμός θα είναι τοιούτος ώστε νά έμποδίζη τήν δημιουργίαν στρωμάτων άερος και άεροθυλάκων.

(iii) Θα προβλέπονται μέσα διά νά έπισημαίνον έκεί τής γεφύρας ολονδήποτε άκώλειαν ή μείωσιν τής άπαιτουμένης ίκανότητος άερισμού

Πρόσθετοι διατάξεις εφαρμοστέαι μόνον εις ειδικής κατηγορίας χώρους ύπεράνω του καταστρώματος στεγανών

(ζ) *Ειδίαισι (μυούνη)*

Έν όνει τής σοβαρής άπωλειας εύστάθειας ήτις δύνανται νά προκύψη συνεκεί μέρων κοσοτήτων ύδατος συσσωρευμένων έκεί του καταστρώματος ή τών καταστρωμάτων ως συνέκεια τής λειτουργίας τού συστήματος ραντίσεως ύδατος υπό σταθεράν πίεσιν, ειδίαισι θα τοποθετούνται κατά τρόπον διασφαλίζοντα ότι τό τοιούτον ύδωρ θα εββάλλεται δια' εύθείας τού κλοίου ταχέως.

Κανονισμός 30

Προστασία Χώρων Ειδικής Κατηγορίας

Διατάξεις εφαρμοστέαι εις ειδικής κατηγορίας χώρους κειμένου άνωθεν ή κάτωθεν τού καταστρώματος στεγανών.

(α) *Γενικά*

(i) Η βασική άρχή ή όποία διέπει τας διατάξεις τού παρόντος Κανονισμού είναι ότι ίσοδύναμος προστασία πρέπει νά παρέχεται εις τοιούτους χώρους, βασιζόμενη έκεί μιάς διατάξεως όριζόντιων ζωνών και τών εφοδισμών δι' ένός άποταλματικού μονήμου συστήματος κατασβέσεως πυρκαϊάς, δεδομένου ότι ή συνήθης διά κατακορήνων ζωνών υποδιείρεσις πιθανώς νά μή είναι πρακτική εις ειδικής κατηγορίας χώρους. Υγ' ατήν τήν έννοιαν μία όριζόντιος ζώνη, προς έκάληρσιν τών σκοπών τού παρόντος Κανονισμού, δυνάτων νά περιλαμβάνη ειδικής κατηγορίας χώρους εις κλείονα τού ένός καταστρώματος, προβλεπομένου ότι τό μέγιστον ύψος τής ζώνης δέν θά υπερβαίνη τά 10 μέτρα (33 πόδας).

(ii) Άπασαι αι άπαιτήσεις αι τεθείσαι εις τούς Κανονισμούς 23 και 25 τού παρόντος Κεφαλαίου, διά τήν διατήρησιν τής άκεραιότητος τών κατακορήνων ζωνών, θα εφαρμοζώνται όμοίως διά τά καταστρώματα και τά διαφράγματα τά σχηματίζοντα τά όριακά χωρίσματα τά διαχωρίζοντα τας όριζόντιους ζώνας, τής μεταξύ των και εκ τού ύπολοίπου κλοίου.

(β) *Κατασκευαστική προστασία*

(i) Τά όριακά διαφράγματα τών ειδικής κατηγορίας χώρων θα άπομονούνται ως άπαιτείται διά τούς χώρους τής κατηγορίας II τού πίνακος I τού Κανονισμού 20 τού παρόντος Κεφαλαίου και τά όριζόντια όριακά χωρίσματα ως άπαιτείται διά τούς χώρους τής κατηγορίας II τού πίνακος 3 τού Κανονισμού έκείνου.

(ii) Ένδείκται θα προβλέπονται επί τής Γεφύρας Κυβερνήσεως, οι όποιοι θα δεικνύουν κόπε θύρα τις πυρκαϊάς, άδηγοδσα προς ή από χώρους ειδικής κατηγορίας, είναι κλειστή.

(γ) *Μέγιστον εστίασμα κατασβέσεως πυρκαϊάς*

Έκαστος χώρος ειδικής κατηγορίας θα είναι εφοδιασμένος δι' ένός έγκριμένου μονήμου συστήματος ραντίσεως ύδατος υπό πίεσιν, διά χειρακίνητων λειτουργιών, τό όποίον θα προστατεύη άπαντα τά τμήματα ολονδήποτε καταστρώματος και κλοίου όχημάτων, άνν ύπόρχη εις τοιούτον χώρον, προβλεπομένου ότι ή Άρτη δύνανται νά έκπάρχη την χρήση ολονδήποτε έτέρου μονήμου συστήματος κατασβέσεως πυρκαϊάς τό όποίον έχει άποδειχθή διά δοκιμής κλήρους κλίμακος ύπό συνθήκας προσομοιωόμενης εις πυρκαϊών ρέοντος πετρέλαιου εις έναν ειδικής κατηγορίας χώρον, ότι δέν είναι άλληγοπαρον άποταλματικόν εις τό νά έλέγξη πυρκαϊάς πιθανώς νά έπισημφοδν εις τοιούτον χώρον.

* Γίνεται μνεία τής Συστάσεως ήτις υιοθετήθη ύπό τού Όργανισμού διά τής Άποφάσεως Α 124(V) έκείνου τών Συστημάτων Κατασβέσεως Πυρκαϊάς διά τούς Χώρους Ειδικής Κατηγορίας.

(η) Προφυλάξεις κατά της αναφλέξεως εφφέκτων αναθυμιάσεων

- (i) Ἐξερτισμός ὁ ὁποῖος δύναται νά ἀποτελέσῃ πηγήν ἀναφλέξεως εφφέκτων ἀναθυμιάσεων καί ἰδιαιτέρως ηλεκτρικός καί καλωδιακός ἐξοπλισμός, θά ἐγκαθίσταται τοῦλάχιστον 45 ἐκατοστόμετρα (18 δακτύλιους) ὑπεράνω τοῦ καταστρώματος, προβλεπομένου ὅτι ἐφ' ὅσον ἡ Ἄρχὴ ἤθελε κρίνει, ὅτι ἡ τοῦ ὄψ ἀνω ὕψους, εἶναι ἀπαραίτητος διὰ τὴν ἀσφαλῆ λειτουργίαν τοῦ πλοίου, ὁ τοιοῦτος ηλεκτρικός καί καλωδιακός ἐξοπλισμός, κάτωθεν ἐγκατεστημένος πρὸς χρῆσιν εἰς περιπτώσεις ἐκρηκτικῶν μειγμάτων εφφέκτου ὕγρου καὶ ἀέρος. Ἡλεκτρικός ἐξερτισμός ἐγκατεστημένος πλεον τῶν 45 ἐκατοστόμετρων (18 δακτύλων) ὑπεράνω τοῦ καταστρώματος θά εἶναι τύπου τῶσον κλειστό καὶ προστατευομένου ὥστε νά προλαμβάνεται ἡ διαφυγὴ σπινθήρων. Ἡ μνεῖα ἐνός ἐπιπέδου τῶν 45 ἐκατοστόμετρων (18 δακτύλων), ὑπεράνω τοῦ καταστρώματος, ἐρμηνεύεται ὡς ἀπορῶσα ἕκαστον κατάστρωμα ἐπὶ τοῦ ὁποῖου μεταφέρονται ὄχηματα καὶ ἐπὶ τοῦ ὁποῖου εἶναι δυνατόν νά ἀναμένεται συσώρευσις εφφέκτων ἀναθυμιάσεων.

- (ii) Ἡλεκτρικός καί καλωδιακός ἐξοπλισμός, ἐφ' ὅσον ἐγκαθίσταται εἰς ἀγωγὸν ἐξαγωγῆς ἀερίου, θά εἶναι, ἐνός τύπου ἐγκεκριμένου πρὸς χρῆσιν εἰς περιπτώσεις ἐκρηκτικῶν μειγμάτων εφφέκτου ὕγρου καὶ ἀέρος, καὶ ἡ ἐξόδος παντός ἀγωγοῦ ἐξαγωγῆς θά τοποθετηθῆται εἰς ἀσφαλῆ θέσιν. Λαμβανομένων ὅπ' ὄντιν καὶ ἑτέρων πηγῶν ἀναφλέξεως.

Πρόσθετοι διατάξεις ἐφαρμοστέαι μόνον εἰς εἰδικῆς κατηγορίας χώρους, κάτωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν

(θ) Ἀντίλογος ἐξουσιάζεσθαι καὶ ἀποχέτους ὕδατος

Ἐν ὄψει τῆς σοβαρῆς ἀσφαλείας ἐστιασθεῖς ἦτις δύναται νά προδῶνται συνεπείᾳ συσσωρεύσεως μεγάλων ποσοτήτων ὕδατος ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἢ ἐπὶ τοῦ πυθμῶνος τοῦ κτύου προερχομένων ἐκ τῆς λειτουργίας τοῦ μόνιμου συστήματος ραντίσεως ὕδατος ὡς πρὸς τὴν Ἄρχην, ἡ Ἄρχὴ δύναται νά ἀπαίτησιν τὸν ἐφοδιασμόν διὰ μόνων ἀντλήσεων καὶ ἀποχέτους ὕδατος, πέραν τῶν ἀπαιτούμενων ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 18 τοῦ Κεφαλαίου II-1 τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(ι) Προφυλάξεις ἐναντίον ἀναφλέξεως εφφέκτων ἀναθυμιάσεων

- (i) Ἐάν ὑπάρχῃ ηλεκτρικός καί καλωδιακός ἐξοπλισμός, οὗτος θά εἶναι ἐνός τύπου καταλλήλου πρὸς χρῆσιν εἰς περιπτώσεις ἐκρηκτικῶν μειγμάτων εφφέκτου ὕγρου καὶ ἀέρος. Ἐτερος ἐξοπλισμός ὅστις δύναται νά ἀποτελέσῃ πηγήν ἀναφλέξεως εφφέκτων ἀναθυμιάσεων δέν θά ἐπιτρέπεται.
- (ii) Ἡλεκτρικός καί καλωδιακός ἐξοπλισμός, ἐάν ἐγκαθίσταται εἰς ἀγωγὸν ἐξαγωγῆς ἀερίου, θά εἶναι τύπου ἐγκεκριμένου πρὸς χρῆσιν εἰς περιπτώσεις ἐκρηκτικῶν μειγμάτων εφφέκτου ὕγρου καὶ ἀέρος καὶ ἡ ἐξόδος ἐξ οὐδηποτε ἀγωγοῦ ἐξαγωγῆς θά τοποθετηθῆται εἰς ἀσφαλῆ θέσιν, λαμβανομένων ὅπ' ὄντιν καὶ ἄλλων δυνατῶν πηγῶν ἀναφλέξεως.

Κανονισμός 31

Προστασία Χώρων Φορτίου ἐκτός τῶν Εἰδικῆς Κατηγορίας Χώρων προοριζομένων διὰ τὴν μεταφορὰν Ὀχημάτων μετὰ κινητήρος ἐχόντων εἰς τὰς δεξιὰς καὶ ἀριστερὰς Κούβισον διὰ τὴν ἴδιαν αὐτῶν Πρόωσιον

Εἰς οἰονδήποτε χώρον φορτίου (ἐκτός τῶν εἰδικῆς κατηγορίας χώρων) περιέχοντα

ὄχηματα μετὰ κινητήρος, ἔχοντα εἰς τὰς δεξιὰς καὶ ἀριστερὰς Κούβισον διὰ τὴν ἴδιαν αὐτῶν πρῶσιον, θά ἐφαρμόζονται αἱ ἀκόλουθα διατάξεις:

(α) Ἀνίχνευσις πυρκαϊῆς

Θά προβλέπεται ἐν ἐγκεκριμένον σύστημα ἀνιχνεύσεως καὶ ἀναγγελίας πυρκαϊῆς.

(β) Διατάξεις Σβέσεως Πυρκαϊῆς

- (i) Θά ἐγκαθίσταται ἐν μόνιμον σύστημα σβέσεως πυρκαϊῆς δι' ἀερίου, τὸ ὁποῖον θά εἶναι σύμφωνον μετὰ τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 8 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἐκτός ἐάν σύστημα διοξειδίου τοῦ ἀνθρακός εἶναι τοποθετημένον, ὁποῦτε ἡ διαθέσιμος ποσότης ἀερίου θά εἶναι τοῦλάχιστον ἐπαρκῆς νά διδῇ ἐλάχιστον ὄγκον ἐλευθέρου ἀερίου ἴσον πρὸς τὰ 45 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ὀλίγου ὄγκου τοῦ μεγαλύτερου ἐκ τῶν χώρων φορτίου τοῦ δυναμένου νά ἀπομονωθῆ διὰ κλεισίματος καὶ αἱ διατάξεις θά εἶναι τοιαύται ὥστε νά ἐξασφαλίζεσθαι ὅτι τὸ ἀέριον εἰσάγεται ταχέως καὶ ἀποτελεσματικῶς ἐντός τοῦ χώρου. Οἰονδήποτε ἕτερον μόνιμον σύστημα σβέσεως πυρκαϊῆς δι' ἀερίου ἢ ἀφροῦ ὑψηλῆς ἐκτονώσεως δύναται νά ἐγκαθίσταται ἐφ' ὅσον τοῦτο θά διδῇ ἰσοδύναμον προστασίαν.

- (ii) Εἰς ἕκαστον τοιοῦτον χώρον θά προβλέπεται, πρὸς χρῆσιν, ἀριθμὸς φορητῶν πυροσβεστήρων, ἐγκεκριμένου τύπου, κρινόμενος ὡς ἐπαρκῆς ὑπὸ τῆς Ἄρχης.

(γ) Σύστημα ἀερισμοῦ

- (i) Εἰς ἕναν ἕκαστον τῶν τοιούτων χώρων θά προβλέπεται ἐν ἀποτελεσματικῶν συστήματι τεχνητοῦ ἀερισμοῦ, ἰκανὸν νά διδῇ τοῦλάχιστον 10 ἀναλλαγῆς ἀέρος καθ' ὥραν. Τὸ διὰ τοιοῦτους χώρους φορτίου σύστημα, θά εἶναι τελείως διαχωρισμένον ἐξ ἄλλων συστημάτων ἀερισμοῦ καὶ θά εἶναι ἐν λειτουργίᾳ συνεχῶς ὅτε ὑπάρχουν ὄχηματα εἰς τοιοῦτους χώρους.

- (ii) Ὁ ἀερισμός θά εἶναι τοιοῦτος ὥστε νά ἐμποδίζῃ τὴν δημιουργίαν στρωμάτων ἀέρος καὶ ἀεροθυλάκων.

- (iii) Θά προβλέπονται μέσα διὰ νά ἐπισημαίνον ἐπὶ τῆς Γεωφύρας οἰονδήποτε ἀπώλειαν ἢ μείωσιν τῆς ἀπαιτουμένης ἰκανότητος ἀερισμοῦ.

(δ) Προφυλάξεις ἐναντίον Ἀναφλέξεως Εφφέκτων Ἀναθυμιάσεων

- (i) Ἡλεκτρικός καί καλωδιακός ἐξοπλισμός, ἐάν ὑφίσταται, θά εἶναι τύπου καταλλήλου πρὸς χρῆσιν εἰς περιπτώσεις ἐκρηκτικῶν μειγμάτων εφφέκτου ὕγρου καὶ ἀέρος. Ἐτερος ἐξερτισμός ὅστις δύναται νά ἀποτελέσῃ πηγήν ἀναφλέξεως εφφέκτων ἀναθυμιάσεων, δέν θά ἐπιτρέπεται.

- (ii) Ἡλεκτρικός καί καλωδιακός ἐξοπλισμός, ἐφ' ὅσον ἐγκαθίσταται εἰς ἀγωγὸν ἐξαγωγῆς ἀερίου, θά εἶναι τύπου ἐγκεκριμένου πρὸς χρῆσιν εἰς περιπτώσεις ἐκρηκτικῶν μειγμάτων εφφέκτου ὕγρου καὶ ἀέρος καὶ ἡ ἐξόδος κατὰς ἀγωγοῦ θά τοποθετηθῆται εἰς ἀσφαλῆ θέσιν, λαμβανομένων ὅπ' ὄντιν καὶ ἑτέρων δυνατῶν πηγῶν ἀναφλέξεως.

Κανονισμός 32

Διατήρησης Υπερσιών Περιοχών Πυρκαϊάς κ.λπ. και Πρόβλεψης Πυροσβεστικών Εφοδίων

- (α) **Υπερσιών Περιοχών Πυρκαϊάς και Συστήματα Ανιχνεύσεων, Αναγγελίας και Ενδοσυνεννοήσεως**
- (i) Αποδοτική υπηρεσία περιπολίας θα διατηρηθεί, εις τρόπον ώστε να δύναται ταχέως να ελέγχεται πᾶσα εκδήλωση πυρκαϊάς. Ἐκαστον μέλος τῆς υπηρεσίας περιπολίας θα εκπαιδευθῆ ἵνα καταστή οἰκείως τὸν διατάξαν του πλοίου ὅσον καὶ τῆς τοποθετήσεως καὶ λειτουργίας οἰουδήποτε εφοδίου τὸ ὁποῖον δυνατόν θά κληθῆ νὰ χρησιμοποιήσῃ.
- (ii) Χειροκίνητοι ἀγγελτήρες συναγερμοῦ θά τοποθετῶνται καθ' ὅλην τὴν ἔκτασιν τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως καὶ τῶν ὑπηρετικῶν τοιούτων, ἵνα δύνανται οἱ περιπολοῦντες νὰ δίδουν ἀναγγελίαν εἰς τὴν Γέφυραν ἢ εἰς τὸν κύριον Σταθμὸν Ἐλέγχου Πυρκαϊάς.
- (iii) Θά προβλέπεται ἐγκεκριμένον σύστημα ἀναγγελίας ἢ σύστημα ἀνιχνεύσεως πυρκαϊάς, τὸ ὁποῖον θά ἀναγγέλῃ αὐτομάτως εἰς ἓνα ἢ καὶ περισσώτερα κατάλληλα σημεία ἢ σταθμοὺς, τὴν ὑπαρξίν ἢ ἐκδήλωσιν πυρκαϊάς καὶ τὴν θέσιν αὐτῆς εἰς οἰουδήποτε χώρον φορτίου ὁ ὁποῖος, κατὰ τὴν γνώμην τῆς Ἀρχῆς, δὲν εἶναι προσιτὸς εἰς τὴν ὑπηρεσίαν περιπολίας, ἐκτός ἐάν ἦθελεν ἀποδοχθῆ, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς, ὅτι τὸ πλοῖον ἐκτελεῖ πλῆθος τοιαύτης μικρᾶς διαρκείας ὥστε νὰ μὴ δικαιολογῆται ἡ ἐφαρμογὴ τῆς παρούσης διατάξεως.
- (iv) Τὸ πλοῖον θά εἶναι διαρκῶς, ὅτε εὐρίσκειται ἐν πλῆθ ἢ ἐν λημένῳ (ἐκτός ὅτε εὐρίσκειται ἐν παραπλισίῳ), ὡθὺ ἐπιτηδευμένον ἢ ἐφοδιασμένον ὥστε νὰ ἐξασφαλίσῃται ὅτι οἰαδήποτε ἀρτικὴ ἀναγγελία πυρκαϊάς περιέρχεται ἀμέσως εἰς ἐν ὑπεύθυνον μέλος τοῦ πληρώματος.
- (v) Εἰδικὸν σύστημα συναγερμοῦ, χειριζόμενον ἐκ τῆς Γεφύρας ἢ ἐκ Σταθμοῦ Ἐλέγχου, θά τοποθετηθῆ διὰ τὴν κλήσιν τοῦ πληρώματος. Τὸ σύστημα τοῦτο συναγερμοῦ δύναται νὰ ἀποτελῆ τμήμα τοῦ γενικοῦ συστήματος συναγερμοῦ τοῦ πλοίου πλὴν ὅμως τοῦτο θά εἶναι ἱκανὸν νὰ ἠχῆται ἀνεξαρτήτως τοῦ συστήματος συναγερμοῦ τοῦ προοριζομένου διὰ τοὺς χώρους ἐπιτόνων.
- (vi) Σύστημα ἐνδοσυνεννοήσεως ἢ ἕτερα ἀποτελεσματικὰ μέσα ἐπικοινωνίας θά διατίθενται καθ' ὅλην τὴν ἔκτασιν τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως, τῶν ὑπηρετικῶν χώρων καὶ τῶν σταθμῶν ἐλέγχου.
- (β) **Ἀντλία Πυρκαϊάς καὶ Κύριον Σύστημα Σωληνώσεων Πυρκαϊάς**
- Τὸ πλοῖον θά ἐφοδιάζεται δι' ἀντ. ἢν πυρκαϊάς, κυρίων σωληνώσεων πυρκαϊάς, ἰγνεων πυρκαϊάς, εὐκαμπτων σωληνῶν πυρκαϊάς, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 5 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καὶ θά συμμορφοῦται πρὸς τὰς ἀκολουθοῦσας ἀπαιτήσεις:
- (i) Ἐπὶ πλοίου 4.000 κόνων ὀλικῆς χωρητικότητος καὶ ἄνω θά προβλέπονται, τοῦλάχιστον, τρεῖς ἀνεξαρτήτου κινήσεως ἀντλίας πυρκαϊάς, καὶ ἐπὶ πλοίου μικροτέρως τῶν 4.000 κόνων ὀλικῆς χωρητικότητος, τοῦλάχιστον δύο τοιαύται ἀντλίας πυρκαϊάς.
- (ii) Ἐπὶ πλοίου 1.000 κόνων ὀλικῆς χωρητικότητος καὶ ἄνω, ἡ διάταξις τῶν συν-

δέσιμων θαλάσσης, τῶν ἀντλιῶν πυρκαϊάς καὶ πηγῶν ἐνεργείας διὰ τὴν λειτουργίαν αὐτῶν, θά εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐξασφαλίσῃται ὅτι ἡ πυρκαϊὰ εἰς οἰουδήποτε διαμέρισμα δὲν θά θέσῃ ἐκτός ἐνεργείας ἀπάσης τὰς ἀντλίας πυρκαϊάς.

- (iii) Ἐπὶ πλοίου 1.000 κόνων ὀλικῆς χωρητικότητος καὶ ἄνω, ἡ διάταξις τῶν ἀντλιῶν πυρκαϊάς, κυρίων σωληνώσεων πυρκαϊάς καὶ ἰγνεων πυρκαϊάς θά εἶναι τοιαύτη ὥστε, τοῦλάχιστον μία ἀποτελεσματικὴ προβολὴ ὕδατος, ὡς ὀρίζεται εἰς τὸν Κανονισμὸν 5 (γ) τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, εἶναι ἀμέσως διαθέσιμος ἐξ οἰαδήποτε λήψεως πυρκαϊάς εἰς μίαν ἐσωτερικὴν θέσιν. Μέτρια ἐπίσης θά λαμβάνωνται ὥστε νὰ ἐξασφαλίσῃται ἡ συνέχισις τῆς διοχετεύσεως ὕδατος διὰ τῆς αὐτομάτου ἐναρξέως λειτουργίας μίας ἀπαιτούμενης πρὸς τοῦτο ἀντλίας πυρκαϊάς.
- (iv) Ἐπὶ πλοίου κατωτέρας τῶν 1.000 κόνων ὀλικῆς χωρητικότητος αἱ διατάξεις θά τυγχάνουν τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.

(γ) **Λήψεις Πυρκαϊάς, Εὐκαμπτοι Σωληνες Πυρκαϊάς καὶ Ἀκροσωλήνια**

- (i) Τὸ πλοῖον θά εἶναι ἐφοδιασμένον δι' εὐκαμπτων σωληνῶν ὁ ἀριθμὸς καὶ ἡ διάμετρος τῶν ὁποίων θά τυγχάνουν τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς. Θά ὑπάρξῃ τοῦλάχιστον εἰς εὐκαμπτων σωληνῶν δι' ἐκαστὴν ἐκ τῶν λήψεων πυρκαϊάς τῶν ἀπαιτούμενων ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 5(δ) τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καὶ οἱ εὐκαμπτοι αὐτοὶ σωληνες θά χρησιμοποιηθῶνται μόνον πρὸς θέσιν πυρκαϊῶν ἢ οἰά τὴν δοκιμὴν, τῶν πυροσβεστικῶν συσκευῶν κατὰ τὰ γυμνάσια πυρκαϊάς καὶ τὰς ἐπιθεωρήσεις.
- (ii) Εἰς τοὺς χώρους ἐνδιαιτήσεως, ὑπηρετικῶς καὶ μηχανῶν ὁ ἀριθμὸς καὶ ἡ θέσις τῶν λήψεων πυρκαϊάς, θά εἶναι τοιοῦτος ὥστε νὰ πληροῦνται αἱ ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 5(δ) τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ὅτε ἅπασαι αἱ ὑδατοσυσκευὲς θύρῳ καὶ ἅπασαι αἱ θύραι ἐπὶ τῶν διαφραγμάτων τῶν κυρίων κατακοριφῶν ζωνῶν εἶναι κλεισταί.
- (iii) Αἱ διατάξεις θά εἶναι τοιαῦται ὥστε τοῦλάχιστον δύο προβολαὶ ὕδατος νὰ οὐρανται νὰ φθάνουν εἰς οἰουδήποτε τμήμα οἰουδήποτε χώρου φορτίου ὅτε οὗτος εἶναι κενός.
- (iv) Ἄπασα αἱ ἀπαιτούμεναι λήψεις πυρκαϊάς εἰς χώρους μηχανοστασίου, θά εἶναι ἐφοδιασμέναι δι' εὐκαμπτων σωληνῶν πυρκαϊάς ἔχοντων, ἐπὶ πλεόν τῶν ἀκροσωληνῶν τῶν ἀπαιτούμενων ἐν τῷ Κανονισμῷ 5(ζ) τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἀκροσωλήνια κατάλληλα διὰ τὴν ράντισιν τοῦ ὕδατος ἐπὶ πετρελαίου, ἢ ἐναλλακτικῶς ἀκροσωλήνια δι' ἀμφοτεροῦς τοὺς σκοποὺς. Ἐπιπροσθέτως, ἕκαστος χώρος Μηχανοστασίου τῆς Κατηγορίας Α' θά εἶναι ἐφοδιασμένος διὰ δύο τοῦλάχιστον καταλλήλων συσκευῶν παραγωγῆς ὀμζλῆς ὕδατος (water fog applicators)*

- (v) Ἀκροσωλήνια ραντίσεως ὕδατος ἢ ἀκροσωλήνια ἐπέλης χρήσεως, θά προβλέπονται, τοῦλάχιστον διὰ τὸ 1/4 τοῦ ἀριθμοῦ τῶν εὐκαμπτων σωληνῶν τῶν ἀπαιτούμενων εἰς τμήματα τοῦ πλοίου ἕτερα πλὴν τῶν χώρων μηχανῶν.

* Μία συσκευή παραγωγῆς ὀμζλῆς ὕδατος θά φθάνῃ νὰ ἐπιτελέσῃ εἰς ἓνα μεταλλικὸν σωλήνον στήματος εἰς τὸ μέτρον τοῦ μὴ περισσοῦ ἢ ἑξῆς μέτρον (δ' ποδῶν) μήκους καὶ κατὰ ἄλλον νὰ προσκολληθῆ εἰς ἓνα μεταλλικὸν σωλήνον πυρκαϊάς, τὸ ὅ ὅσον ἕκαστος θά εἶναι περίπου 1/4 μέτρον (10 δεκτύλιον) μήκους, ἐκωστισμένον διὰ σταθεροῦ ἀκροσωληνίου τύπου ὀμζλῆσεως ραντίσεως ἢ ἑκτὸν νὰ ἐφοδιασθῇ δι' ἀκροσωληνίου ραντίσεως ὕδατος.

- (vii) Δι' έκαστον ζεύγος άνακυσιαστών συσκευών θα προβλέπεται μία συσκευή παραγωγής άμύχλης ύδατος ή της θα άνακοθηκεύεται παρακαταμένως τοιούτων συσκευών.
- (viii) Όπου, εις ολονόητοτε χώρον μηχανών της κατηγορίας Α, προβλέπεται μία έξοδος εις χαμηλόν επίπεδον εκ παρακαταμένης σήραγγος ύψους, δύο λήψεις έφωδιασμένα με εύκάμπτους σωλήνας μετά άκροσωληνίων διττού προορισμού, θα προβλέπονται έξωτερικώς, άλλα κλησίον της είσοδου του τοιούτου χώρου. Όπου τοιαύτη έξοδος δεν προβλέπεται εκ σήραγγος άλλα προβλέπεται έξ έλλου χώρου ή χώρων, θα προβλέπονται εις έναν εκ των τοιούτων χώρων, δύο λήψεις έφωδιασμένοι με εύκάμπτους σωλήνας μετά άκροσωληνίων διττού προορισμού κλησίον της είσοδου του χώρου μηχανής κατηγορίας Α. Τοιαύτη πρόβλεψις δεν είναι άναγκαίον να γίνη οτε η σήραγγη ή οί παρακαταμένοι χώροι δεν είναι τμήμα μιάς όδοο διαφυγής.
- (ix) *Σύνδεσμος Διεθνούς Τύπου Συνόσεως μετά της Ξηράς*
- (i) Πάν πλοίων όλικής χωρητικότητας 1.000 κόρων και άνω θα είναι έφωδιασμένοι δι' ενός, τουλάχιστον, συνδέσμου διεθνούς τύπου συνόσεως μετά της Ξηράς, συμφώνου προς τās διατάξεις του Κανονισμού 5(η) του παρόντος Κεφαλαίου.
- (ii) Θα διατίθενται εύκολαι καθίσωσαι τόν τοιοδτον σύνδεσμον χρησιμοποιήσιμον εις έκαστεραν τήν πλευράν του πλοίου.
- (iii) *Φορητοί Πυροσβεστήρες εις Χώρους Ένδοιατήσεως. Έγκρητικός χώρους και Σταθμούς Έλέγχου*
- Τό πλοίων θα είναι έφωδιασμένοι εις τούς χώρους ένδοιατήσεως και ύπερκευστήρων, τούς όποιους η Άρξη ήβελεν κρίνει ότι τυχάνουν κατάλληλοι και έπαρκείς.
- (iv) *Διατάξεις Μονίμου Συστήματος Κατασβέσεως Πυρκαϊάς εις Χώρους Φορτίου*
- (i) Οι χώροι φορτίου πλοίων όλικής χωρητικότητας 1.000 κόρων και άνω, θα προστατεύονται δι' ενός μονίμου συστήματος κατασβέσεως πυρκαϊάς δι' άέριου, συμφώνου προς τās διατάξεις του Κανονισμού 8 του παρόντος Κεφαλαίου, η δι' ενός μονίμου συστήματος κατασβέσεως πυρκαϊάς δι' ύψηλής έκτονώσεως άφροο τό όποιον θα παρέχη ίσοδύναμον προστασίαν.
- (ii) Όπου είναι φανερόν, κατ' έκτίμησιν της Άρξης, ότι εν πλοίων έκτελει ταξείδια τοιαύτης μικράς διάρκειας όστε η εφαρμογή των άπαιτήσεων του έδαφου (i) της παρούσης απαράφου θα ήτο παράλογος, ως έπίσης και διά πλοία όλικής χωρητικότητος μικρότερας τών 1.000 κόρων, οι διατάξεις εις τούς χώρους φορτίου θα τυχάνουν της έγκρίσεως της Άρξης.
- (v) *Συσκευή Σβέσεως Πυρκαϊάς έντός Λεβητοστασίων κ.λπ.*
- Χώροι περιέχοντες πετρελαιολέβητας ή μηχανήματα διά τήν καθσιν του πετρελαίου, θα έφωδιαζώνται διά των κατωτέρω διατάξεων:
- (i) Θα ύπάρχη εν ολονόητοτε των κατωτέρω μονίμων συστημάτων κατασβέσεως πυρκαϊάς:
- (1) Σύστημα ραντίσεως ύδατος ύπό πίεσιν πληροδν τās διατάξεις του Κανονισμού II του παρόντος Κεφαλαίου.
- (2) Σύστημα άέριου πληροδν τās διατάξεις του Κανονισμού 8 του παρόντος Κεφαλαίου.
- (3) Σύστημα άφροο πληροδν τās διατάξεις του Κανονισμού 9 του παρόντος Κεφαλαίου.
- (4) Σύστημα ύψηλής έκτονώσεως άφροο πληροδν τās διατάξεις του Κανονισμού 10 του παρόντος Κεφαλαίου.
- Εις έκαστην περιπτώσιν, άν τά μηχανοστασία και τά λεβητοστασία δεν είναι έντελώς κωλυσιμενά ή άν πετρέλαιον καύσιμον δύναται να διαρροέση εκ του λεβητοστασίου εις τό μηχανοστασίον, τό σύνολον των μηχανοστασίων και λεβητοστασίων θα θεωρηται ως εν διαμέρημα.
- (ii) Θα ύπάρχουν εις έκαστον λεβητοστασίον τουλάχιστον μία φορητή συσκευή παραγωγής άφροο (air-froth) πληροδν τās διατάξεις του Κανονισμού 7(δ) του παρόντος Κεφαλαίου.
- (iii) Θα ύπάρχουν δύο τουλάχιστον φορητοί πυροσβεστήρες έγκρημένου τύπου, παρέχοντες άφρον ή ίσοδύναμον, εις έκαστον χώρον ένδοιασε λεβητών έκάστου λεβητοστασίου και εις έκαστον χώρον εις τόν όκολον ύπέργει μέρος της έγκαταστάσεως καυσίμου πετρελαίου. Θα ύπάρχη εις τουλάχιστον πυροσβεστήρ άφροο έγκρημένου τύπου, περιεκτικότητος τουλάχιστον 136 λίτρων (30 γαλλωνών) ή ίσοδύναμον, έντός έκάστου λεβητοστασίου. Οι πυροσβεστήρες ούτοι θα έφωδιαζώνται δι' εύκάμπτων σωλήνων επί έξέλκτρων διά να δύναται να φθάνουν εις ολονόητοτε μέρος του λεβητοστασίου.
- (iv) Έντός έκάστου χώρου ένδοιασε λεβητών θα ύπάρχη δοχείον περιέχον άφρον, πριονίδια έφωδιασμένα εις άνθρακικόν νεφρον ή έτερον έγκρημένου ξηρον ύλικόν, εις ποσότητα τήν όκολαν ήβελε καθόρισαι η Άρξη. Έπιπλέον, κάθ δύναται τοτό να άντικαταστώη δι' ενός φορητοο πυροσβεστήρος έγκρημένου τύπου.
- (v) *Συσκευή Σβέσεως Πυρκαϊάς έντός Χώρων περιεχόντων Μηχανές Τύπου Έσοτερικής Καύσεως.*
- Χώροι περιέχοντες μηχανήν έσωτερικής καύσεως χρησιμοποιουμένην, είτε διά κυρίαν πρόωσιν ή δι' έτέρους σκοπούς, οτε τοιαύτη μηχανή έχει άθροιστικώς συνολικήν ίσχύν ούχι μικρότεραν τών 373 ΚW, θα έφωδιαζώνται διά των κατωτέρω διατάξεων:
- (i) Θα ύπάρχη εν εκ των συστημάτων κατασβέσεως πυρκαϊάς των άπαιτουμένων ύπό του έδαφου (ζ)(i) του παρόντος Κανονισμού.
- (ii) Θα ύπάρχη τουλάχιστον μία φορητή συσκευή παραγωγής άφροο (air-froth) πληροδν τās διατάξεις του Κανονισμού 7(δ) του παρόντος Κεφαλαίου.
- (iii) Θα ύπάρχουν εις έκαστον τοιοδτον χώρον πυροσβεστήρες άφροο έγκρημένου τύπου, περιεκτικότητος ούχι μικρότερας τών 45 λίτρων (10 γαλλωνών) ή ίσοδύναμον, ίκανοποιητικό άριθμόο όστε να καθίσταται δυνατή έκτόξινος άφροο ή του ίσοδύναμου του, προς ολονόητοτε τμήμα των συστημάτων καυσίμου και έλαίου λιπάνσεως όπό πίεσιν, του μηχανισμού μεταδόσεως κινήσεως ως και επί ολισθήτοτε έτέρας περιπτώσεως κινδύνου πυρκαϊάς. Έπιπλέον, άφροο ή ίσοδύναμον οί όποιοι θα είναι ούτω τοποθετημένοι όστε εις πυροσβεστήρ ή καίται εις άπόστασιν βολίματος ούχι μεγαλύτερου τών 10 μέτρων (33 κοδών) έξ ολονόητοτε σημείου του χώρου προβλεπόμενου ότι θα ύπάρχουν τουλάχιστον δύο τοιοδτοι πυροσβεστήρες εις έκαστον τοιοδτον χώρον.

(νγ) **Έξαρτησις Πυροσβέστου και Ατομικός Έξοπλισμός**

(ι) Ο κατάτατος αριθμός των εξαρτήσεων πυροσβέστου των πληρωσθέν τής ά-
παιτήσις του Κανονισμού 14 του παρόντος Κεφαλαίου ως και των προσθε-
των σειρών ατομικού εξοπλισμού, εκάστης τοιαύτης σειράς περιλαμβανού-
σης τής υπό των άρθρων (α)(ι), (ιι) και (ιιι) του Κανονισμού Εκείνου απαιτού-
μενα είδη, αϊ όποια δέον να φέρωνται θα έχη ως εξής:

- (1) Δύο εξαρτήσις πυροσβέστου και επικροσθέτως
- (2) Διά κάθε 80 μέτρα (ή 262 κόδας) ή τμήμα αυτών, τώ εφόρισματος των
μηκών όλων των χώρων επιβατών και των υπηρετικών χώρων επί του
φέροντος τοιούτους χώρους καταστρώματος ή, εάν υπάρχουν κλιωνα
τοιαύτα καταστρώματα, επί του καταστρώματος διαρ έχει τώ μέγιστο-
ρον εφόρισμα τοιούτων μηκών, δύο εξαρτήσις πυροσβέστου και δύο
σειράς ατομικού εξοπλισμού, εκάστης τοιαύτης σειράς περιλαμβανου-
μένης τής υπό των άρθρων (α)(ι), (ιι) και (ιιι) του Κανονισμού 14 του πα-
ρόντος Κεφαλαίου απαιτούμενα είδη.

(ιι) Δι' εκάστην εξάρτησιν πυροσβέστου ή όποια περιλαμβάνει μίαν αυτόνημον
άναπνευστικήν συσκευήν, ως προβλέπεται υπό του Κανονισμού 14(β) του πα-
ρόντος Κεφαλαίου, θα φέρωνται άμοιβαί γομήσεις εις συγκεκριμένην υπό τής
Αρχής κλίμακα.

(ιιι) Έξαρτήσις πυροσβέστου και σειράι ατομικού εξοπλισμού θα φυλάσσωνται
εις θέσεις εύρεως κεχωρισμένας, έτοιμαι προς χρήση. Τοιάχισταον δύο
εξαρτήσις πυροσβέστου και μία σειρά ατομικού εξοπλισμού θα διατίθενται
εις εκάστην θέσην.

Κανονισμός 33**Διατάξεις υπό Κώσμιον Πετρέλαιον, Έλαιον Αιπαντικών και Έτερα Εύφλεκτα Έλαια****(α) Διατάξεις καυσίμου πετρελαίου**

Επί πλοίου χρησιμοποιούντος καύσιμον πετρέλαιον, αϊ διατάξεις διά τήν έναπο-
θήκευσιν, διανομήν και τήν χρησιμοποιήσιν του καυσίμου πετρελαίου θα είναι τοιαύ-
ται ώστε να εξασφαλίζεται ή ασφάλεια του πλοίου και των επιβαίνόντων και θα είναι
σύμφωνοι, τουλάχιστον, προς τας ακόλουθους διατάξεις:

(ι) Δέν θα χρησιμοποιήται ως καύσιμον πετρέλαιον, καύσιμον τό όποιον έχει
σημείον άναφλέξεως μικρότερον των 60° Κελσίου (140° Φαρενهایت) δοκιμη
κλειστού δοχείου), ως τόσο καθορίζεται διά μιάς έπικραμένης συσκευής
όλολογισμού σημείου άναφλέξεως, εκτός τής περιπτώσεως ήλεκτρογεννητριών
κινούντων δι' ήν τό σημείον άναφλέξεως δέν θα είναι μικρότερον των 43° Κελσίου
(110° Φαρενهایت).

Προβλέπεται ότι ή Αρχή δύναται να έπιτρέψη τήν γενικήν χρήση καυσίμου
πετρελαίου έχοντος σημείον άναφλέξεως ούχι μικρότερον των 43° Κελσίου
(110° Φαρενهایت), ύποκειμένην εις τοιαύτας προσθέτους προφυλάξεις όσας ή-
θελον κριθής ώς άπαραίτητοι και υπό τών όρων ότι ή θερμοκρασία του χώρου
ένθα τοιοϋτον καύσιμον είναι έναποθηκευμένον ή χρησιμοποιείται, δέν θα
έπιτραπή να άνέλθη πέραν των 10° Κελσίου (18° Φαρενهایت), κάτιστα του ση-
μείου άναφλέξεως του καυσίμου.

(ιι) Καθ' όσον είναι πρακτικώς δυνατόν, ούδέν τμήμα του συστήματος καυσίμου
πετρελαίου περιέχον θερμοαινόμενον καύσιμον υπό πίεσιν ύπερβαίνουσαν τά

**(θ) Διατάξεις Σβέσεως Πυρκαϊάς έντός Χώρων Περιεχόντων Ατμοσφαιρίλους ή Κλει-
στού Τύπου Ατμομηχανάς**

Εις χώρους περιέχοντας άτμοσφαιρίλους ή κλειστού τύπου άτμομηχανάς χρησι-
μοποιούμενας είτε διά κυρίαν πρόωσιν ή δι' έτέρους σκοπούς, ότε τοιαύτη μηχανή έχει
άθροιστικώς συνολικήν ισχύον ούχι μικρότεραν των 373 Κ W, θα έφοδιαζώνται:

(ι) Διά πυροσβεστήρων άφρου, εκάστος των όποίων θα είναι περιεκτικότητος
τουλάχιστον 45 λίτρων (10 γαλλόνων), ή ίσοδυνάμου, ήκονοποιητικού άρι-
θμού όποτε να καθίσταται δυνατή ή εκτοξεύσις άφρου ή ίσοδυνάμου του, επί
οιονδήποτε τμήματος του συστήματος λιπάνσεως υπό πίεσιν, επί οιονδήποτε
τμήματος περιβλήματος περιέχοντος λιπανόμενα υπό πίεσιν τμήματα των
άτμοσφαιρίλων, μηχανών ή σχετικού μηχανισμού μεταδόσεως κινήσεως, ως
και επί οιασδήποτε έτέρας περιπτώσεως πυρκαϊάς.
Προβλέπεται ότι τοιοϋτοι πυροσβεστήρες δέν απαιτούνται εάν προστασία
τουλάχιστον ίσοδύναμος τής προβλεπομένης υπό τής παρούσης παραγρά-
φου, παρέχεται εις τοιοϋτους χώρους δι' ενός μονίμου συστήματος κατασβέσεως
πυρκαϊάς συμφώνως προς τό άρθρον (ζ)(ι) του παρόντος Κανονισμού.

(ιι) Θα προβλέπεται έπαρκής άριθμός φορητών πυροσβεστήρων άφρου ή ίσοδυ-
νάμου, οι όποιοι θα είναι οδτω τοποθετημένοι όποτε εις πυροσβεστήρη να κεί-
ται εις άκόσταισι βαδισματος ούχι μεγαλύτεραν των 10 μέτρων (33 ποδών) έξ
οιονδήποτε σημείου του χώρου. Προβλέπεται ότι θα υπάρχουν τουλάχιστον
δύο τοιοϋτοι πυροσβεστήρες εις εκάστον τοιοϋτον χώρον και δέν θα απαι-
τούνται έπιπροσθέτως των οιονδήποτε προβλεπομένων κατ' έφαρμογήν τής
ύποπαραγράφου (η)(ιι) του παρόντος Κανονισμού.

(ι) Συσκευαί Σβέσεως Πυρκαϊάς εις έτέρους Χώρους Μηχανών.

Όπου, κατά τήν κρίσιν τής Αρχής, ύφίσταται κίνδυνος πυρκαϊάς εις οιονδήποτε
χώρον μηχανής διά τόν όποιον ειδικαί διατάξεις διά συσκευάς σβέσεως πυρκαϊάς δέν
προβλέπονται έν παραγράφω (ζ) (η) και (θ) του παρόντος Κανονισμού θα προβλέπεται,
εις τούς χώρους τοιούτους ή παρακειμένους αυτοίς, εις τοιοϋτος άριθμός έγκεκριμένου
τύπου φορητών πυροσβεστήρων ή έτέρων μέσων σβέσεως πυρκαϊάς, όστις ήθελεν κρι-
θής ως έπαρκής υπό τής Αρχής.

(ια) Συσκευαί Σβέσεως Πυρκαϊάς μη απαιτούμενα υπό του παρόντος Μέρους

Όπου τοποθετείται έν μόνιμον σύστημα σβέσεως πυρκαϊάς, μη απαιτούμενον
υπό του παρόντος Μέρους του παρόντος Κεφαλαίου, τό τοιοϋτον σύστημα θα τυγχάνη
τής έγκρίσεως τής Αρχής.

(ιβ) Ειδικαί Απαιτήσις διά Χώρους Μηχανών

(ι) Δι' οιονδήποτε χώρον μηχανών τής κατηγορίας Α' εις τόν όποιον προβλέ-
πεται είσοδος από χαμηλών επίκεδον εκ μιάς παρακειμένης στήρατος άέρων
θα προβλέπεται έπιπροσθέτως οιασδήποτε ύδατοστεγούς θύρας και επί τής
πλευράς τής άπομακρυσμένης εκ του χώρου τοιούτου μία έλωφρά χωλύβδινη
πυρίμαχος θύρα ήτις θα δύναται να λειτουργή και εκ των δύο πλευρών.

(ιι) Ατόματον σύστημα άνιχνύσεως και άναγγελίας πυρκαϊάς θα έγκαθίσταται,
ότε ή Αρχή θεωρεί ότι τοιαύται ειδικαί προφυλάξεις απαιτούνται, εις όσον-
δήποτε χώρον μηχανών εις τόν όποιον ή εγκατάστασις αυτομάτων και τηλε-
χειριζομένων συστημάτων και συσκευών έλέγγου έχει γίνει άκοδέκτη άνι-
τής συνεχούς έπανδρώσεως του χώρου.

- (vii) Πρόνοια θα λαμβάνεται διά την πρόληψιν υπερπίεσως εις οιαδήποτε δεξαμενήν πετρελαίου ή εις οιαδήποτε τμήμα του συστήματος καυσίμου πετρελαίου, περιλαμβανομένων των σωλήνων πληρώσεως. Οιαδήποτε βαλβίς άνακουφιστή (άκωνής) και αί σωληνώσεις έξαερισμού ή άπερξαλίσεως, θα έκβαλλουν εις μίαν θύσην ή όσολα, κατά την γνώμην της Αρχής εινα άσφαλής.
- (viii) Αί σωληνώσεις καυσίμου πετρελαίου θα είναι εκ χάλυβος ή έτέρου έγκριμένου ύλικού, προβλεπομένου ότι περιωρισμένην χρήση ειδικάπτων σωλήνων θα είναι έπιτρεπτή εις θέσεις όπου ή Αρχή είναι πεπεισμένη ότι είναι άπειραιτηί. Τοιούτοι εύκαμτοι σωλήνες και τελικαί συνδέσεις θα είναι έξ έγκριμένων πυριμάχων ύλικών έπαρκούς άντοχής και θα είναι κατασκευασμένα κατά τρόπον ίκανοποιούντα την Αρχήν.

(β) Διατάξεις λιμαντικού έλαιου

Αί διατάξεις διά την έναποθήκευσιν, διανομήν και την χρησιμοποίησιν του έλαιου αί χρησιμοποιούμεναι εις συστήματα ύπο πίεσιν λιπάνσεως, θα είναι τοιαύται ώστε να έξασφαλιζήται ή άσφάλεια του πλοίου και των έπιβαινόντων και τοιαύται διατάξεις εις χώρους μηχανοστασίου της κατηγορίας Α και, όσάκις είναι πρακτικώς δυνατόν, εις έτέρους χώρους μηχανοστασίου, θα είναι, τουλάχιστον, σύμφωνοι προς τάς διατάξεις των έδαφίων (ii), (iv)(2), (v), (vi) και (vii) της παραγράφου (α) του παρόντος Κεφαλαίου.

(γ) Διατάξεις δι' έτερα εύφλεκτα ύλικά

Αί διατάξεις διά την έναποθήκευσιν, την διανομήν και την χρησιμοποίησιν έτερων εύφλεκτων έλαίων, χρησιμοποιούμενων ύπο πίεσιν εις συστήματα μεταδόσεως κινήσεως, συστήματα έλέγχου και ένεργοποίησεως και συστήματα θερμάσεως, θα είναι τοιαύται ώστε να έξασφαλιζήται ή άσφάλεια του πλοίου και των έπιβαινόντων. Εις θέσεις ένθα ύφιστανται μέσα άναυλάξεως, τοιαύται διατάξεις θα είναι τουλάχιστον, σύμφωνοι προς τάς διατάξεις των έδαφίων (iv)(2) και (vi) όσον άφορά δέ την άντοχήν και την κατασκευήν προς τάς διατάξεις του έδαφίου (vii) της παραγράφου (α) του παρόντος Κανονισμού.

Κανονισμός 34

Ειδικαί Διατάξεις διά τούς Χώρους Μηχανών

(α) Αί διατάξεις του παρόντος Κανονισμού θα εφαρμόζονται εις χώρους Μηχανοστασίου της κατηγορίας Α και, όπου ή Αρχή θεωρεί αυτό έπιθυμητόν, εις έτέρους χώρους Μηχανοστασίου.

(β) (i) Ο άριθμός των άναφωτιδών, των θυρών, των άνεμιστήρων, των άνοιγμάτων εις καπνοδόχους διά να έπιτρέπουν έξαερισμόν και έτέρων άνοιγμάτων προς τούς χώρους Μηχανοστασίου, θα είναι περιωρισμένος εις τώ έλάχιστον, άνάλογως μέ τάς άνάγκας του άερισμού και την πρόκουσαν και άσφαλή διαξαγωγήν της έργασίας του πλοίου.

(ii) Τά πλαίσια των τοιούτων άναφωτιδών, όπου τοποθετούνται, θα είναι εκ χάλυβος. Κατάλληλοι διατάξεις θα ύφιστανται διά να έπιτρέπουν την άπελευθέρωσιν του καπνού, εις περιπτώσιν πυρκαϊάς, από τόν προς προστασίαν χώρον.

(iii) Θύραι, έτεραί πλην των μηχανικών χειριζομένων ύδατοστεγών θυρών, θα διατάσσονται ούτω πως ώστε άπόλυτον κλείσιμον να έξασφαλιζέται έν περιπτώσει πυρκαϊάς εις τόν χώρον διά μηχανικώς χειριζομένων διατάξεων κλεισίμα-

1,8 χιλιογράμμα κατά τετραγωνικόν έκαστοτόμετρον (25 λίβρας κατά τετραγωνικόν δάκτυλον) διαμετρήματος, θα είναι ούτω εκριμμένον ώστε άπέλειαι και διαρροή να μή καθίσταται δυνατόν να παρατηρηθώσιν εύκόλως. Κατά μήκος των τοιούτων τμημάτων του συστήματος καυσίμου πετρελαίου, τώ μηχανοστάσιον θα φωτίζεται έπαρκώς.

(iii) Ο άερισμός των χώρων του μηχανοστασίου θα είναι ίκανοποιητικός ύφ' όφ' όλος τάς κανονικάς συνθήκας, ώστε να προλαμβάνεται ή συσφύρευσις άναθιμίσεων πετρελαίου.

(iv) (1) Καθ' όσον είναι πρακτικώς δυνατόν, αί δεξαμεναί καυσίμου πετρελαίου θα όσοταλόν τμήμα της κατασκευής του πλοίου και θα τοποθετούνται έξωτερικώς των χώρων Μηχανών της κατηγορίας Α. Ότε δεξαμεναί καυσίμου πετρελαίου, έκτός των πετρελαιοδεξαμενών διατεμένων, είναι άνεργαίως τοποθετημένα παρεκαμίνες των χώρων Μηχανών της κατηγορίας Α θα έχουν κατά προτίμησιν ένα κοινόν όροον μετά των δεξαμενών διατεμένων, και ή έπιφάνεια του κοινού μετά του χώρου μηχανοστασίου όριού της δεξαμενής θα περιορίζεται εις τώ έλάχιστον. Ι ενικός ή τρις δεξαμενών καυσίμου πετρελαίου έλευθέρας στήριζομένων (free-standing) θα όσοφώνται, άλλ' ότα τοιαύται δεξαμεναί χρησιμοποιούνται, δεν θα τοποθετούνται εις χώρους Μηχανών της κατηγορίας Α.

(2) Ούδαμία δεξαμενή πετρελαίου θα τοποθετήται έκεί όπου έκχυσις ή διαρροή έξ αυτής δύναται να δημιουργήση κίνδυνον διά της πύσεως επί θερμών έπιφανείων.

Προφυλάξεις θα λαμβάνονται ίνα προληφθή να έλθω εις έπαφήν μετά θερμών έπιφανείων πετρελαίου τώ όκοιον δύναται να διαφύγη, ύπο πίεσιν, εξ οιασδήποτε άνγλίας, φλόγας ή θερμαντήρος.

(v) Πάνς σωλήν καυσίμου πετρελαίου ό όσοτος εις περίεσωσιν ζήτησις του θα έπιτρέπεται την έπιφυγήν πετρελαίου εκ δεξαμενής άσοθηκέσεως, κατακαλίσεως ή ήμερησίας καταναλώσεως, κειμένης άνωθεν των διατεμένων, θα έφοδιάζεται διά κρούσιν του ή έπιστομίου επί της δεξαμενής, ίκανού να κλείσται εκ μιάς άσφαλούς θέσεως έξωθεν του άντιστοιχίου χώρου, εις περιπτώσιν έκδηλώσεως πυρκαϊάς έντός του χώρου εις τόν όποιον κείνται τοιαύται δεξαμεναί. Εις την ειδικήν περίπτωση πετρελαιοδεξαμενών κύτους (deep tanks) τοποθετημένων έντός οιασδήποτε σήραγγος άξόνων ή σήραγγος σωληνώσεων ή όμοιου χώρου, θα τοποθετώνται μέν επίσει για επί της δεξαμενής πλην ό έλεγχος, εις περιπτώσιν πυρκαϊάς, θα δύναται ά έπιτελήται μέσφ ένός προστέτου έπιστομίου επί της σωληνώσεως ή των σωληνώσεων, έξωτερικώς της σήραγγος ή όμοιου χώρου.

(vi) Θα προβλέπωνται άσφαλή και άσοταλεσμητικά μέσα έξακριβώσεως της ποσότητος καυσίμου πετρελαίου του περιεχομένου εις οιαδήποτε δεξαμενήν πετρελαίου. Μετρικοί σωλήνες μετά κατάλληλων μέσων κλεισίματος δύναται να έπιτρέπωνται, εάν τά άνωτέρα άκρα των καταλήγων εις άσφαλείς θέσεις. Δύναται να έπιτρέπωνται έτερα μέσα έξακριβώσεως της ποσότητος καυσίμου πετρελαίου περιεχομένου εις οιαδήποτε δεξαμενήν πετρελαίου, εάν δέν απαιτηται διάτρησις εις σημείον κάτωθεν της όροφής της δεξαμενής και τά όσολα έφ' όσον όσοτόν βλάβην ή εις περίεσωσιν ύπερκαλίσεως των δεξαμενών, δεν θα έπιτρέπουν έξοδον του καυσίμου δι' αυτών.

- (iii) Ὑφίσταται ἐπαρκῆς πρόβλεψις ἐξασφαλίζουσα ὅτι εἰς περιπτώσειν πυρκαϊῶν, αἱ διατάξεις στοιβασίας, καθαιρέσεως καὶ ἐπιβίσεως ἐπὶ τῶν σωστικῶν σκαφῶν παραμένουν τὸ ἴδιο ἀποτελεσματικαὶ ὡς αἱ ὑπερκατασκευαί νά ἴσαν κατασκευασμένα ἐκ χάλυβος.
- (iv) Αἱ ὄροφαί καὶ τὰ περιφράγματα τῶν χώρων λεβητοστασιῶν καὶ μηχανοστασιῶν εἶναι κατασκευασμένα ἐκ χάλυβος καὶ φέρουν ἐπαρκῆ μόνωσιν, καὶ τὰ ἐπ' αὐτῶν ἀνοίγματα, ἐφ' ὅσον ὑπάρχουν, ἔχουν ἀνάλογον διάταξιν καὶ προστασίαν πρὸς πρόληψιν τῆς ἐξεπλώσεως τοῦ πυρός.

Κανονισμός 36

Κύρια Κατακόρυφοι Ζώναι

- (α) Τὸ σκάφος, αἱ ὑπερκατασκευαί καὶ τὰ ὑπερστεγάσματα θὰ ὑποδιωφῶνται εἰς κατακόρυφους ζώνας. Αἱ βαθμίδες, καὶ αἱ ἐσογαὶ θὰ περιορίζωνται εἰς τὸ ἐλάχιστον, ἀλλ' ὅπου εἶναι ἀπαραίτητοι, ἡ κατασκευὴ των θὰ εἶναι ἡ τῶν τμημάτων -Α- Κλάσεως.
- (β) Καθ' ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατὸν τὰ διαφράγματα τὰ σχηματίζοντα τὰ ὄρια τῶν κυρίων κατακόρυφων ζωνῶν ὑπεράνω τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, θὰ εἶναι ἐν συνεχείᾳ πρὸς τὰ στεγανὰ διαφράγματα ὑποδιαιρέσεως, τὰ κείμενα εὐθὺς κάτωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν.
- (γ) Τοιαῦτα διαφράγματα θὰ ἐκτείνωνται ἀπὸ καταστρώματος εἰς κατάστρωμα καὶ μέχρι τοῦ κελύφους τοῦ πλοίου ἢ μέχρις ἄλλων ὀρίων.
- (δ) Ἐπὶ πλοίων σχεδιασμένων δι' ἐξυμνήρησιν εἰδικῶν σκοπῶν, ὡς λ.χ. τὰ πορθεῖα αὐτοκινήτων ἢ σιδηροδρόμων, ὅπου ἡ ἐγκατάστασις τοιούτων διαφραγμάτων παρεμποδίζει τὸν σκοπὸν διὰ τὸν ὁποῖον τὰ πλοία ταῦτα προορίζονται, αὕτη θὰ ἀντικαθίσταται δι' ἰσοδύναμων μέσων ἐλέγχου καὶ περιορισμοῦ τῆς πυρκαϊῆς κατὸν εἰδικῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.

Κανονισμός 37

Ἀνοίγματα εἰς Τμήματα -Α- Κλάσεως

- (α) Ὅπου τὰ τμήματα -Α- Κλάσεως διαπερῶνται διὰ τὴν διόδον ηλεκτρικῶν καλωδίων, σωλῆνων, ὀχετῶν, ἀγωγῶν κ.λπ., διὰ σταθμίδας, ζυγὰ ἢ λοιπὰς κατασκευὰς, θὰ προβλέπωνται διατάξεις ἐξασφαλίζουσαι ὅτι δὲν θίγεται ἡ κατὰ τοῦ πυρός ἀντοχή.
- (β) Ὅπου κατ' ἀνάγκην, ἀγωγὸς τῆς ἀερισμοῦ διέρχεται διὰ μέσου τοῦ διαφράματος κυρίας κατακόρυφου ζώνης, εἰς παρακειμένην τοῦ διαφράματος θέσιν θὰ τοκοθετηθῆι φράκτις πυρός ἀσφαλῶς ἐνωγῆ βλάβης καὶ ἀσφαμένως κλεισμένου αἵμου. Ὁ φράκτις οὗτος θὰ δύναιτο ἐπίσης νὰ κλείνῃ διὰ τῆς χειρὸς ἐξ ἐπιστῆς πλωρῆς τοῦ διαφράματος. Ἡ θέσις χειρισμοῦ θὰ εἶναι ὑμέσως προσεγγίσιμη καὶ θὰ σηματοδοτῆ δι' ἐρυθροῦ ἀνελαστικῶν τοῦ φερέως χρώματος. Ὁ μεταξὺ τοῦ διαφράματος καὶ τοῦ φράκτου ἀνελαστικῶν θὰ εἶναι ἐκ χάλυβος ἢ ἐτέρου ἰσοδύναμου ὕλικου καὶ, ἐν ἀνάγκῃ, θὰ εἶναι βαθρῶν μόνωσεως τοιοῦτων, ὥστε νὰ συμμορφωθῆται πρὸς τὴν παρὰ τῶν (δ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. Ὁ φράκτις θὰ ἐξοπλιζέται, τοῦλάχιστον εἰς τὴν μίαν πλευρὰν αὐτοῦ, δι' ὄρατοδ ἐνδείκτου σηματοδότητος ἕαν ὅσος εἰρίσκεται εἰς τὴν ἀνωκτὴν θέσιν.
- (γ) Ἐξαιρέσει τῶν στομίων κυτῶν τῶν εἰρικομένων μεταξὺ τῶν φρετῶν φορτίου, ἀποθηκευτικῶν καὶ χώρων ἀποσκευῶν καὶ μεταξὺ τοιούτων χώρων καὶ τῶν καταστρώματων τῶν ἐκτεθειμένων εἰς τὸν καιρὸν, πάντα τὰ ἀνοίγματα θὰ φέρουν μονίμως

τοσ ἢ διὰ πρόβλεψεως αὐτοκλεισμένων θυρῶν ἰκανῶν νά κλείσιν νά κλείσιν μὲ κλίσην τοῦ πλοίου 3½ μοιρῶν, ἀνεπισταμένης εἰς τὸ κλείσιμον καὶ ἔχουσιν μίαν ἀσφαλῶς ἀνεπιστάσεως ἐπωδιωμένου μὲ σύστημα ἀπαγγιστρώσεως χειριζομένου μακροδέν.

- (γ) Παράθυρα δὲν θὰ τοποθετῶνται ἐπὶ φωταγωγῶν τοῦ χώρου Μηχανοστασίου.
- (δ) Μέσα ἐλέγχου θὰ προβλέπωνται διὰ:

- (i) Τὸ ἀνοίγμα καὶ τὸ κλείσιμον τῶν ἀναφωτῶν, τὸ κλείσιμον τῶν ἀνοιγμάτων ἐπὶ τῶν καπνοδόχων, τὰ ὅποια κανονικῶς ἐπιτρέπουν ἐξερισμὸν καὶ τὸ κλείσιμον τῶν φρακτῶν (dampers) ἀερισμοῦ.
- (ii) Νά ἐπιτρέπουν τὴν διόδον τοῦ καπνοῦ.
- (iii) Τὸ κλείσιμον τῶν μηχανικῶς χειριζομένων θυρῶν ἢ τοῦ μηχανισμοῦ ἀπελευθερώσεως ἐπὶ θυρῶν ἐτέρων πλὴν τῶν μηχανικῶς χειριζομένων ὑδατοστεγῶν θυρῶν.
- (iv) Τὴν κράτησιν τῶν ἀνεμιστήρων, καὶ
- (v) τὴν κράτησιν τῶν ἀνεμιστήρων βεβιασμένης παροχῆς καὶ βεβιασμένης ἀναρροφήσεως, τῶν ἀνελίων μεταγίσεως καυσίμου πετρελαίου, τῶν πετρελαϊοανελίων τοῦ συγκεντρώματος καύσεως πετρελαίου, καὶ ἐτέρων ὁμοίων ἀνελίων καυσίμου.
- (ε) Τὰ μέσα ἐλέγχου τὰ ἀπαιτούμενα διὰ τοὺς ἀνεμιστήρας θὰ εἶναι σύμφωνα πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 25(στ) τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. Τὰ μέσα ἐλέγχου δι' οἰονόηστε ἀπαιτούμενον μόνωμον σύστημα κατασφάσεως πυρκαϊῆς, καὶ δι' ἕκαστα τὰ ἀπαιτούμενα ἅπ' ὅσων ἐδαφίων (δ)(i), (ii), (iii) καὶ (v) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καὶ τοῦ Κανονισμοῦ 33 (α)(γ) τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, θὰ εἶναι τοκοθετημένα εἰς μίαν θέσιν ἐλέγχου, ἢ συγκεντρωμένα ἐπὶ θέσεων ὅσον τὸ δυνατὸν ὀλιγωτέρων, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς. Τοιαῦτη θέσις ἢ τοιαῦται θέσεις δὲν θὰ ἀσκομονδῶνται εἰς περιπτώσειν πυρκαϊῆς, εἰς τὸν χώρον ὃν ἐκκηρκετοῦν, καὶ θὰ ἔχουν μίαν ἀσφαλῆ προσαλέωσιν ἐκ τοῦ ἀνοικτοῦ καταστρώματος.

ΜΕΡΟΣ Γ' — ΜΕΤΡΑ ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΔΙ' ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΕΡΟΝΤΑ ΟΥΧΙ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΥΣ ΤΩΝ 36 ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Κανονισμός 35

Κατασκευή

- (α) Τὸ σκάφος, αἱ ὑπερκατασκευαί, τὰ κύρια διαφράγματα, τὰ καταστρώματα καὶ τὰ ὑπερστεγάσματα θὰ κατασκευάζωνται ἐκ χάλυβος ἢ ἐτέρου ἰσοδύναμου ὕλικου.
- (β) Ὅπου ἐφαρμόζεται προστασία κατὰ τῆς πυρκαϊῆς συμφώνως πρὸς τὴν παρὰ γραφον (β) τοῦ Κανονισμοῦ 40 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, αἱ ὑπερκατασκευαί δύνανται νά κατασκευάζωνται ἀπὸ, λόγου χάριν, κράμματα αλουμινίου, ἐφ' ὅσον:
- (i) Κατὰ τὴν ὄψιν τῆς θερμοκρασίας τῶν μεταλλικῶν στελεχῶν τῶν τμημάτων Κλάσεως -Α- ὅτε ταῦτα θέττονται εἰς τὴν τυκοποιημένην δοσιμὴν πύρος, δίδεται ἰδιαιτέρα προσοχὴ εἰς τὰς μηχανικὰς ἰδιότητες τοῦ ὕλικου.
- (ii) Ἡ Ἀρχὴ ἰκανοποιεῖται ἀπὸ τὸ γεγονός ὅτι ἡ ποσότης τῶν καυσίμων ὕλικῶν τὰ ὅποια χρησιμοποιοῦνται εἰς τὰ σχετικὰ μέρη τοῦ πλοίου εἶναι ἀνευλόγως μειωμένη. Αἱ ὄροφαί (λ.χ. αἱ ἐπιστρώσεις αὐτῶν) εἶναι ἀκαυστοι.

(ε) (i) Όλα τα περιεχόμενα διαφράγματα, εντός των χώρων ενδεικτικής, εκτός εκείνων τα όποια απαιτούνται να είναι διαφράγματα Κλάσας Α, θα κατασκευάζονται ως τμήματα Κλάσας Β- εξ ολοκλήρου (δηλαδή, τα όποια όμως δύναται να επικαλύπτονται υπό καισώπων ύλικών, συμφώνως προς το άρθρον (ιι) της παρούσης παραγράφου.

(ii) Όλα τα διαφράγματα των διαδρόμων θα εκτείνονται από καταστρώματος εις καταστρώμα. Άνοιγματα άερισμού δύνανται να επιτρέπονται εις τας θύρας, επί των διαφραγμάτων Κλάσας Β- και κατά προτίμησιν εις το κάτω μέρος. Όλα τα λοιπά περιεχόμενα διαφράγματα θα εκτείνονται κατακόρυφως από καταστρώματος εις κατάστρώμα και ήγκασιως μέχρι τής κλεισθείς του κλειού ή μέχρι άλλων ήγαροτων όριων, εκτός εάν υπάρξουν έπιστροφές ή επιστροφές εξ άκτιστου ύλικου, αϊτινες εξασφαλίζουν την συνέχισιν τής προστασίας από πυρκαϊδά, όποτε εις την περίπτωση ταύτην δύνανται να καταλήγουν εις τας έπιστροφές ή τας έκκενδύσεις.

(iii) Έξαιρέσει των χώρων φορτίου, ταχυδρομίου, άποσταθών, ή άερογώνων διαμερισμάτων όηρητικών χώρων, όσοι αι έκκενδύσεις, αι άποκαζήμενα ήχησις, αι έπιστροφές και αι μονώσεις θα είναι εξ άκτιστου ύλικού. Ό άλιερός όγκος των καισώπων επιφανειακών έκκενδύσεων, σκαλισμάτων, διακοσμησιων και διακοσμητικών έπιστρώσεων εντός χώρου ενδεικτικής ή εντός κομηνητικού χώρου δεν θα υπερβαίνη όγκον ίσοδύναμον προς τον μίλις διακομηνητικής έπιστροφής, πάχους 2,54 χιλιοστομέτρων (ή ενός εκατότου του δακτύλου), καλυπτούσης την όλιγην επιφάνειαν των τοιχωμάτων και τής όροφής. Πόσο αι έτεθεμένα έπάρνεται εντός διαδρόμων ή εντός περιφερημάτων κλιμάκων και εντός κρυπτήν και άποκροσίων χώρων, θα είναι εξ άλλου έχοντος χαρακτηριστικά χαμηλής έξαλλώσεως φλογής*.

(β) (i) Όλα τα διαφράγματα των διαδρόμων εις τούς χώρους ενδεικτικής θα είναι χαλύβδινα ή κατασκευασμένα από φεγγήματα Β- Κλάσας.

(ii) Θα εγκαθίσταται σύστημα άνιχνευσεως τής πυρκαϊκής ήτοι κρυμμένου τέτοιου διατετημένου όστις πωσ όστε να έντοξίη την παρουσίαν πυρκαϊκής εντός όλων των περιεχόμενων χώρων προοριζόμενων ίνα χρησιμοποιηθούν από ή έξυμνητήριον έπιβάτας ή πλήρωμα (εκτός των χώρων οι όποιοι δεν παρουσιάζουν όδιστή έπίδωμον πυρκαϊκής) και να έκκινή άσπυκτική, εις ένα ή περισσότερας σημεία ή σταθμούς, έμβα το κέρταρον έκτατων θα παρατηρηθή από των έξυμνητήριων και του κληρώματος, την παρουσίαν ή έπίδωμον πυρκαϊκής καθής έκδοσης και την όσον έκδηλώσεως ταύτης.

Κανονισμός 41

* Έπιστροφές Καταστρώματων**

* Επανεπισκεπεί έπιστροφές καταστρώματων εντός των χώρων ενδεικτικής, εάν σταθμών έλλείγουν, κλιμακοστίσιων και διαδρόμων, θα άποκαλύπτονται από ήτοι από άλλα όποια δεν άναμφέρονται εύκολως.

** Πήματα πηκεί τής Συστάσεως ήτις κλειστή ή από τον Όργανισμό έκ τής Άσπυκτικής Α. 144(Ε.Ε.Π.Υ) έκ των Όργάνων έκ την έκτασιν των τής Πυρκαϊκής. Επιστρέφουν Έπιστροφή των Ύδατων.

** Πήματα πηκεί τής Συστάσεως ήτις κλειστή ή από τον Όργανισμό έκ τής Άσπυκτικής Α.234 (Υ.Π) άποφασίς εκ τής Βελτιώσεως Προστασιακής. Όργάνος έκ την έκτασιν άποφασίς των Έπιστρώσεων Έπιστρώσεων.

προσχημομένη μέσα κλεισίματος, τα όποια θα είναι τοξόεχιστον τόσον άνεφθητικά κατά του πυρός όσον και τα τμήματα, ήρ' άν είναι τοξοθετημένα.

(β) Η κατασκευή άποσών των θυρών και των κλεισίμων των θυρών των τμημάτων Α- Κλάσας, όμοι μετά των μέσων άσφαλείας άποσών όταν κλειθούν, θα εξασφαλίζη άντοχην εις το πύρ εκ και εις την όδιον κατανοή και φλογών, καθ' όσον το ότο είναι πρακτικώς δυνατόν, ίσοδύναμον προς εκείτην των διαφραγμάτων, ήρ' άν αι θύραι αύται είναι προσχημομένη. Υδατοσπυγείς θύραι δεν χρειάζεται να φέρουν μόνωση.

(ε) Έκδοτη θύρα δύναται ν' άνοίγη και να κλειθή εξ έκδοτης πλευράς του διαφράματος ήρ' ενός μόνον προσώπου.

(στ) Αι θύραι πυρκαϊκής των διαφραγμάτων των πυλών κατακόρυφον ύψών και των περιφερημάτων των κλιμακοστίσιων, κλήν των μηχανηκίτων ύδατοσπυγίων θυρών και άποσών άποσών είναι συνήθως κλειόμενα, θα είναι άποκαλειόμενα τόσον ίσων και να κλεισθί με κλειόν 3 1/2 μοιρών προς την άντίθετον του κλεισίματος πλευράν. Άποσά αι τοίχους θύρας, κλήν έκτιναι αι όποια συνήθως είναι κλειστά, θα δύνανται ν' άποκαλειόμενα από τινά σταθμών έλλείγουν συντρόνας ή καθ' όμιλλας εκ έκδοτης και από όσον τινά έκ τής θύρας μεμονωμένες. Ό μηχανισμός άποκαλειόμενης θα είναι όστις πωσ ίσοδύναμος όστις να δύνανται ή θύρα να κλειθί άποσώματες ή περιπέσεις το σύστημα έλλείγουν ύδατοσπυγίων. Έν τούτοις, ήτοι κρυμμένα ύδατοσπυγίς μηχανηκίτων θύραι θα άποσώματες εκ παραδειγματι διά τον σκοπό τούτον. Συγκρατητικά ήτοι κρυμμένα ήτοι κρυμμένα εις άποκαλειόμενα από τον σταθμών έλλείγουν, δεν θα έκτείνονται. Όταν έκτείνονται έκλειθί παρατηρηόμενα θύρας, αύται θα έχουν διάμετρον μηδέν, ή όποια θα άνευροσώμαται άποσώματες από την λειτουργίαν του συστήματος άποκαλειόμενης τής θύρας.

Κανονισμός 38

* Άντοχή κατά τής Πυρκαϊκής Τμημάτων Κλάσας Α-

* Όπου άπαιτούνται τμήματα Κλάσας Α- υπό του παρόντος Μέρους, ή Άρχή προκειμένου να άποφασίση μέχρι ποίας έκτάσεως θα ύφίσταται μόνωση, θα καθοδηγηθεί από τας διατάξεις του Μέρους Β του παρόντος Κεφαλαίου, δύναται όμως να άποκαλειόμενα εις έκτάσεως τής μόνωσης εις βαθμόν κατώτερον του καθοριζόμενου εις το Μέρος έκαινο.

Κανονισμός 39

Διαχωρισμός των Ύδατων Ένδεικτικής από τούς Χώρους Άνιχνεύσεως, Φορτίου και Ύχηρτικούς

Τα περιεχόμενα διαφράγματα και τα καταστρώματα είναι ταύτων τούς χώρους ενδεικτικής από τούς χώρους μηχανών, φορτίου και όηρητικών, θα κατασκευάζονται εκ πυλών κλάσας Α. Τα διαφράγματα και τα καταστρώματα ταύτα θα έχουν βαθμόν μόνωσης ήτοι κρυμμένου προς τής Άρχής. λαμβανόμενης έκ την τής όσεως των γωνιαζόμενων χώρων.

Κανονισμός 40

Προστασία των Χώρων Ένδεικτικής και Ύχηρτικών

Οι χώροι ενδεικτικής και οι όηρητικοί θα προστατεύονται συμφώνως προς τας διατάξεις τής παραγράφου (ε) ή (β) του παρόντος Κανονισμού.

(β) Σωληνες διερχόμενοι διά τμημάτων Κλάσεων Α- και Β- θα είναι εξ ύψους έγκεκρισμένου υπό της Αρχής, λαμβανόμενης υπ' όψιν της θερμοκρασίας εις την όποιαν τήματα ταύτα άπαιτείται να άνθίστανται. Σωληνες διασχευόμενες περιέλευσιν ή εύφλετα ύφρα θα είναι εξ ύψους έγκεκρισμένου υπό της Αρχής, λαμβανόμενου ύψους του κινδύνου πυρκαϊάς. Δέν θα χρησιμοποιούνται ύψικά εύφλετα προσβαλλόμενα υπό της θερμότητας διά την κατασκευήν των εξεργαζόμενων των σωληνων αέριων ή εξαγωγών ύγεινης και άλλων εξεργαζομένων κλιμάτων της έκτασης γραμμής και όσου ή φθορά του ύψους εις περιπτώσιν πυρκαϊάς άδυναται να προσελύθη επίθεσιν καταλύσεως.

(γ) Έντός χώρων περιλαμβανόντων κυρίας μηχανάς προώσεως ή πετρολεκολήφητας, ή βοηθητικής μηχανάς έσωτερικής καύσεως ύψους έκτασης 746 Κ W ή περισσότερων, θα λαμβάνωνται τά ακόλουθα μέτρα:

- (i) Αί άναφωτίδες θα δύνανται να κλείωνται εκ του εξωτερικού του χώρου.
- (ii) Αί άναφωτίδες αι έχουσι άλλανα διαφράγματα θα εφοδιάζονται με' εξεργαζομένων χαλυβιδίων καλυμμάτων, ή με' άλλου ίσοδυνάμου ύψικου, μονίμως προστηγμένων.
- (iii) Πάν παράθυρον έκτεκρόμενον υπό της Αρχής επί των φωτογενών τοιούτων χώρων, θα είναι μονίμως κλειστό του τύπου και θα εφοδιάζεται διά εξεργαζομένων χαλυβιδίων καλύμματος, ή με' άλλου ίσοδυνάμου ύψικου, μονίμως προστηγμένου, και
- (iv) Είς τά παράθυρα και τάς άναφωτίδας τας άναφερομένας εις τά έδάφεια (i), (ii) και (iii) της παρούσης παραγράφου, θα χρησιμοποιήσεται ύψικος ένοχηγμένου διά σύρματος τύπου.

Κανονισμός 47

Συστήματα Άνιχνεύσεως και Έξοπλισμοί Κατασβέσεως της Πυρκαϊάς
Περιπολίας και Άνιχνεύσεως

- (i) Είς άπαντα τά κλοία θα διατηρήσεται μία άποδοτική ύπηρεσία πυρκαϊάς, εις τρόπον ώστε να δύνανται να ελέγχεται έγκαιρως πύρα ειρήσεως πυρκαϊάς. Χειροκίνητοι άναγελτήρες θα έγκυβήσονται εις πάντας τούς χώρους ένδαιτησεως έκπυρών και κληρώματος, ίνα δύνανται οι περιολογόντες να δουν άμέσως άναγγελίαν εις την γέφυραν ή εις τόν σταθμόν έλέγγου πυρκαϊάς
- (ii) Θα προβλέσεται έγκεκρισμένον σύστημα άναγγελίας ή σύστημα άνιχνεύσεως πυρκαϊάς, τό όποιον θα άναγγέλη αυτομάτως εις ένα ή και περισσότερα κατάλληλα σημεία ή σταθμούς, την άραξιν ή έκθήλυσσιν πυρκαϊάς και την ύψιν αυτής εις σθένεσος χώρων του κλοίου ή όσοιου, μετά την γέφυραν της Αρχής, δέν είναι προστός εις την ύπηρεσίαν περιολογίας, έκτός δέν ήθελεν άποδειχθή, κατά την κρίσιν της Αρχής ότι τό κλοίον έκτελεί κλάος τοιαύτης μακράς διαρκείας ώστε να μη δικαιολογήται ή εφαρμογή της παρούσης διατάξεως.
- (iii) Τό κλοίον, άνεξαρτήτως εάν πρόκειται περί νέου ή ύπερχροντος, θα είναι διαρκές, ότε εύρίσκειται εν κλή ή εν λιμάνι (εκτός ότε εύρίσκειται εν παραλίω σμψ), ότε άνηνδρωμένον ή εφοδιασμένον ώστε να εξεσφαλίζηται ότι οιαδήποτε άρχική άναγγελία πυρκαϊάς περιέρχεται άμέσως εις έν ύψικόνον μέλος του κληρώματος.

(β) **Άντιαι Πυρκαϊάς, και Κύριον Σύστημα Σωληνώσεων Πυρκαϊάς**

Τό κλοίον θα εφοδιάζεται διά άντιλών πυρκαϊάς κυρίων σωληνώσεων πυρκαϊάς.

Κανονισμός 42

Προστασία κλιμάκων και διηρησίων χώρων Ένδιαιτησεως και Υψηροσίου

(α) Όλοι αι κλιμάκες και τά μέσα διαφυγής έντός των χώρων ένδιαιτησεως και των ύπηρεσιών θα είναι εκ χαλύβου ή με' άλλου καταλλήλου ύψικου.

(β) Όχτοι άνελευσστήρων δι' επιβάτας ή ύπηρεσιών, κατακόρυφοι όχτοι διά τόν φωτισμόν και άερισμόν των χώρων επιβατών κ.λπ., θα κατασκευάζωνται υπό τμημάτων Κλάσεως Α-Α. Αί θύραι θα είναι χαλύβδινοι ή με' άλλου ίσοδυνάμου ύψικου και ότε αύται είναι κλεισταί θα εξεσφαλίζων άντίστασιν κατά της πυρκαϊάς τουλάχιστον εξ ίσου άποτελεσματικην προς τούς όχτους επί των όκιοίων είναι προσηρησόμεναί.

Κανονισμός 43

Προστασία Σταθμών Έλέγγου και Άκοθιγών

(α) Οι σταθμοί έλέγγου θα είναι κχωρισμένοι από του ύπολοιπου κλοίου διά διαφραγμάτων και κατασκευασμένων κλάσεως ΑΑ

(β) Τά περικλειόμενα διαφράγματα των άκοθιγών άποσκευών, των χώρων ταχυδρομείου, των άκοθιγών εφοδίων, χρωμάτων και φανών, των μαγειρείων και παρεφερών χώρων, θα είναι τμήματα Κλάσεως Α-Α. Χώροι περιεχόντες εφόδια εξαιρετικώς εύφλεκτα θα είναι διατεταγμένοι κατά τρόπον ώστε να περιορίζουν εις τό ελάχιστον τόν κίνδυνον διά τούς επιβάτας ή τό κληρώμα εις περιπτώσιν πυρκαϊάς.

Κανονισμός 44

Παράθυρα και Παραφωτίδες

(α) Όλα τά παράθυρα και αι παραφωτίδες επί των διαφραγμάτων των διαχωρίζόντων χώρους ένδιαιτησεως από τό ύψαιθρον, θα κατασκευάζωνται μετά χαλυβιδίων κλασιών ή με' άλλου ίσοδυνάμου ύψικου. Η ύψικος θα συγκρατήται διά μεταλλικής άρμυκαλύπτρας.

(β) Όλα τά παράθυρα και αι παραφωτίδες επί των διαφραγμάτων έντός χώρων ένδιαιτησεως θα κατασκευάζωνται κατά τρόπον ώστε να διατηρούνται αι απαιτήσεις άκραιότητας του τύπου των διαφραγμάτων επί των όκιοίων είναι τοποθετημένα.

Κανονισμός 45

Συστήματα Άερισμού

Ό μηχανικός άερισμός των χώρων μηχανών δέον όπως δύνανται να κρατήται από εύχερμές προστελούστων όσιν έκτός των χώρων μηχανών.

Κανονισμός 46

Αετιομέτρα και Κατασκευές

(α) Χρώματα, βερνίκια και παρεφερή παρασκευάσματα έχοντα βέσιν την νιτροκυτταρίνην ή άλλην λίαν εύφλεκτον βέσιν δέν θα χρησιμοποιούνται εις οιοδήποτε μέρος του κλοίου.

λήψεων πυρκαϊάς, εσκάπτων σωλήνων πυρκαϊάς, συμφώνων προς τὰς διατάξεις του Κανονισμού 5 του παρόντος Κεφαλαίου και θὰ συμμορφούται προς τὰς ἀκολουθούσας ἀπαιτήσεις:

- (i) Ἐπὶ πλοίου 4.000 κόνων ὀλικῆς χωρητικότητος και ἄνω, θὰ προβλέπωνται, τοὺλάχιστον, τρεῖς ἀνεξαρτήτου κινήσεως ἀντλίας πυρκαϊάς και ἐπὶ πλοίου μικροτέρας τῶν 4.000 κόνων ὀλικῆς χωρητικότητος, τοὺλάχιστον δύο τοιαύται ἀντλίας πυρκαϊάς.
- (ii) Ἐπὶ πλοίου 1.000 κόνων ὀλικῆς χωρητικότητος και ἄνω, ἡ διάταξις τῶν συνδέσμων θαλάσσης, τῶν ἀντλῶν πυρκαϊάς και πηγῶν ἐνεργείας διὰ τὴν λειτουργίαν αὐτῶν, θὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐξασφαλίζηται ὅτι ἡ πυρκαϊὰ εἰς οἰονδήποτε διαμέρισμα δὲν θὰ θέσῃ ἐκτός ἐνεργείας ἀπᾶσας τὰς ἀντλίας πυρκαϊάς.
- (iii) Ἐπὶ πλοίου κατωτέρας τῶν 1.000 κόνων ὀλικῆς χωρητικότητος αἱ διατάξεις θὰ τυγχάνουν τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.

(γ) *Λήψεις Πυρκαϊάς, Εσκάπτου Σωλήνων Πυρκαϊάς και Ἀκροσωλήνια*

- (i) Τὸ πλοῖον θὰ εἶναι ἐφοδιασμένον δι' εσκάπτων σωλήνων πυρκαϊάς ὁ ἀριθμὸς τῶν ὁποίων θὰ τυγχάνῃ τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς. Θὰ ὑπάρχῃ τοὺλάχιστον εἰς εσκάπτου σωλῆν δι' ἑκάστην ἐκ τῶν λήψεων πυρκαϊάς τῶν ἀπαιτούμενων ὑπὸ τοῦ Κανονισμού 5 (δ) τοῦ παρόντος Κεφαλαίου και οἱ εσκάπτου σωλῆνες θὰ χρησιμοποιῶνται μόνον πρὸς σβῆσιν πυρκαϊῶν ἢ διὰ τὴν δοκιμὴν, τῶν πυροσβεστικῶν συσκευῶν κατὰ τὰ γυμνάσια πυρκαϊάς και τὰς ἐπιθεωρήσεις.
- (ii) Εἰς τοὺς χώρους ἐνδαιτησίσεως, ὑπηρετικῶς και Μηχανῶν ὁ ἀριθμὸς και ἡ θέσις τῶν λήψεων πυρκαϊάς θὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ πληροῦνται αἱ ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμού 5 (δ) τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ὅτε ἅπασαι αἱ ὕδατοσυρματὸς θύραι και ἅπασαι αἱ θύραι ἐπὶ τῶν διαφραγμάτων τῶν κυρίων κατακορυφῶν ζωνῶν εἶναι κλεισταί.
- (iii) Αἱ διατάξεις θὰ εἶναι τοιαύται ὥστε τοὺλάχιστον δύο προβολεῖ ὕδατος νὰ δύνανται νὰ φθάσῃν εἰς οἰονδήποτε τμήμα οἰονδήποτε χώρου φορτίου ὅτε οὗτος εἶναι κενός.
- (iv) Ὅλαί αἱ ἀπαιτούμεναι λήψεις πυρκαϊάς εἰς χώρους μηχανοστασίου τῶν πλοίων μετὰ πετρελαιολεβήτων ἢ μηχανῶν τύπου ἀσπερικῆς κίσεως διὰ τὴν κρούσιν των θὰ εἶναι ἐφοδιασμένα δι' εσκάπτων σωλήνων πυρκαϊάς ἐγόντων, ἀκροσωλήνια ἀπαιτούμενα ἐν τῷ Κανονισμῷ 5 (ζ) τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(δ) *Σύνδεσμος Διεθνὸς Τύπου Συνδέσεως μετὰ τῆς Ξηρᾶς*

- (i) Πᾶν πλοῖον ὀλικῆς χωρητικότητος 1.000 κόνων και ἄνω θὰ εἶναι ἐφοδιασμένον δι' ἑνὸς, τοὺλάχιστον, συνδέσμου διεθνὸς τύπου συνδέσεως μετὰ τῆς Ξηρᾶς, συμφώνου πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμού 5 (η) τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.
- (ii) Θὰ διατίθενται εὐκολαὶ καθίστασθαι τὸν τοιοῦτον σύνδεσμον χρησιμοποιήσιμον εἰς ἑκατέραν τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου.

(ε) *Φορητοὶ Πυροσβεστικῆς εἰς Χώρους Ἐνδαιτησίσεως, Ὑπηρετικῶς Χώρους και Σταθμῶς Ἐλέγχου*

Τὸ πλοῖον θὰ εἶναι ἐφοδιασμένον εἰς τοὺς χώρους ἐνδαιτησίσεως και ὑπηρετικῶς και εἰς τοὺς σταθμῶς ἐλέγχου διὰ τοιαύτων ἐγκεκριμένων φορητῶν πυροσβε-

στήρων, τοὺς ὁποίους ἡ Ἀρχὴ ἠθέληεν κρίνῃ ὅτι τυγχάνουν κατάλληλοι και ἐπαρκεῖς.

- (στ) *Διατάξεις Μονίμου Συστήματος Κατασβεσῆσεως Πυρκαϊάς εἰς Χώρους Φορτίου*
 - (i) Οἱ χώροι φορτίου πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος 1.000 κόνων και ἄνω, προστατεύονται δι' ἑνὸς μονίμου συστήματος κατασβεσῆσεως πυρκαϊάς δι' ἀερίου, συμφώνου πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμού 8 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.
 - (ii) Ὅπου εἶναι φανερόν, κατ' ἐκτίμησιν τῆς Ἀρχῆς, ὅτι ἐν πλοῖον ἐκτελεῖται ταξίδια τοιαύτης μικρᾶς διάρκειας ὥστε ἡ ἐφαρμογὴ τῶν ἀπαιτήσεων τοῦ ἐδαφίου (i) τῆς παρούσης παραγράφου θὰ ἴητο παράλογος, ὡς ἐπίσης και διὰ πλοῖα ὀλικῆς χωρητικότητος μικροτέρας τῶν 1.000 κόνων, αἱ διατάξεις εἰς τοὺς χώρους τοῦ φορτίου θὰ τυγχάνουν τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.
 - (ζ) *Συνκεντρωθεὶς Πυρκαϊάς ἐντὸς Λεβητοστασίου κ.λπ.*

Ὅπου περιέχονται κύριοι ἢ βοηθητικοὶ πετρελαιολεβήτες ἢ ἐντὸς χώρων περιεχόντων μηχανήματα διὰ τὴν καύσιν τοῦ πετρελαίου ἢ δεξαμενῆς κατακαύσεως πετρελαίου, τὸ πλοῖον θὰ ἐφοδιάζεται διὰ τῶν κατωτέρων διατάξεων:

- (i) Θὰ ὑπάρχῃ ἐν οἰονδήποτε τῶν κατωτέρων μονίμων συστημάτων κατασβεσῆσεως πυρκαϊάς:
 - (1) Σύστημα ραντίσεως ὕδατος ὑπὸ πίεσιν πληροῦν τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμού 11 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.
 - (2) Σύστημα ἀερίου πληροῦν τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμού 8 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.
 - (3) Σύστημα ἀφροῦ πληροῦν τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμού 9 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. (Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ μονίμους ἢ κινήτους διατάξεις ὕδατος ὑπὸ πίεσιν ἢ ραντίσῃ ἀφροῦ διὰ τὴν κατακολλημένην τῆς πυρκαϊᾶς ἐπὶ τῶν ἐλασμάτων τοῦ δοπέδου).

Εἰς ἐκαστὴν περίπτωσιν, ἐν τῷ μηχανοστασίῳ και τῷ λεβητοστασίῳ δὲν εἶναι ἐντελῶς κεχωρισμένα ἢ ἐὰν πετρελαιοὺν καύσιμον δύναται νὰ διαρρεύσῃ ἐκ τοῦ λεβητοστασίου εἰς τοὺς δοροσυλλέκτας τοῦ μηχανοστασίου, τὸ σύνολον τῶν μηχανοστασίων και λεβητοστασίων θὰ θεωρήσῃται ὡς ἐν διαμέρισμα.

- (ii) Θὰ ὑπάρχῃν δύο τοὺλάχιστον φορητοὶ πυροσβεστικῆς παρέχοντες ἀφρόν ἢ ἕτερον ἐγκεκριμένον κατάλληλον ὀλικόν διὰ τὴν σβῆσιν πυρκαϊῶν πετρελαίου εἰς ἑκαστον χώρον ἐναύσεως λεβήτων ἐκαστοῦ λεβητοστασίου και εἰς ἑκαστον χώρον εἰς τὸν ὅποιον ὑπάρχει μέρος τῆς ἐγκαταστάσεως καυσίμου πετρελαίου. Θὰ ὑπάρχῃ εἰς τοὺλάχιστον πυροσβεστήρ ἀφροῦ ἐγκεκριμένου τύπου, περιεκτικότητος τοὺλάχιστον 136 λίτρων (30 γαλλόνων) ἢ ἰσοδυνάμου, ἐντὸς ἐκαστοῦ λεβητοστασίου. Οἱ πυροσβεστικῆς οὗτοι θὰ ἐφοδιάζονται δι' εσκάπτων σωλήνων ἐπὶ ἐξελικτρῶν διὰ νὰ δύνανται νὰ φθάσῃν εἰς οἰονδήποτε μέρος τοῦ λεβητοστασίου και χώρους περιεχόντας οἰονδήποτε τμήμα τῶν ἐγκαταστάσεων καυσίμου πετρελαίου.

- (iii) Ἐντὸς ἐκαστοῦ χώρου ἐναύσεως λεβήτων θὰ ὑπάρχῃ δοξαίον περιέχον ἕμιον, κρινόβια ἐμβατικισμένα εἰς ἀνεβατικὸν νέτριον ἢ ἕτερον ἐγκεκριμένον ξηρὸν ὀλικόν, εἰς ποσότητα τὴν ὁσαύτην ἠθελε καθορίσῃ ἡ Ἀρχὴ. Ἐναλλακτικῶς δύναται νὰ ἀντικατασταθῇ δι' ἑνὸς φορητοῦ πυροσβεστήρος ἐγκεκριμένου τύπου.

και των χώρων οτινες χρησιμοποιούνται υπό του πληρώματος, εξαίρεσει των χώρων μηχανών, θα προβλέπονται κλιμακας και κατακόρυφοι κλιμακας, εις τρώπον ώστε να υπάρχουν μέσα άμεσου διαφυγής προς το κατάστρωμα έπιβίβασης επί των σωσιβίων λέμβων. Ίδιαιτέρως θα λαμβάνονται αι κάτωθι προφυλάξεις:

- (i) Δύο μέσα διαφυγής, τό έν τούλάχιστον των οποίων θα είναι ελεύθερον στεγανών θύρων, θα προβλέπονται δι' έκαστον στεγανόν διαμέρισμα ή όμοίως περιωρισμένου χώρου ή συγκροτήματος χώρων κάτωθεν του καταστρώματος στεγανών.
- Ή Αρχή δύναται να απαλλάξη τού ένός εκ τών μέσων τούτων λαμβανομένης υπ' όψιν τής φύσεως και τής θέσεως τών άφωρώντων χώρων και τού άριθμού τών προσώπων τά όποια κανονικώς δύνανται να ενδιαιτῶνται ή να άπασχολούνται έκεί.
- Άνωθεν τού καταστρώματος στεγανών θα υπάρχουν δύο τούλάχιστον μέσα διαφυγής έξ έκάστης κυρίας κατακόρυφου ζώνης ή άλλου όμοίως περιωρισμένου χώρου ή συγκροτήματος χώρων, εκ τών οποίων τό έν τούλάχιστον θα διδη πρόσβασιν εις κλιμακα ήτις συνιστά κατακόρυφον διάζοδον.
- Τό έν τούλάχιστον μέσον διαφυγής θα είναι διά μέσου μιας εύκόλως προσιτῆς κλιμακας μετά περιφράγματος, τό όποιον θα προβλέπη, όσον είναι πρακτικώς δυνατόν, συνεχῆ προκάλυσιν από τό πῦρ εκ τού σημείου έκδηλώσεως αὐτοῦ μέχρι τού καταστρώματος έπιβίβασης επί τών λέμβων. Τό πλάτος, ό αριθμός και ή συνέχισις τών κλιμακών θα τυχάνουν τής έγκρίσεως τής Αρχῆς.

(β) Έντός τών χώρων μηχανών θα προβλέπονται δύο μέσα διαφυγής, έξ έκάστου μηχανοστασίου, στήραγγος άζόνων και λείβητοστασίου, τό έν εκ τών οποίων δύναται να είναι μία στεγανή θύρα. Έντός τών χώρων μηχανών, όταν δέν υπάρχει στεγανή θύρα, τά δύο μέσα διαφυγής θα συνιστανται εκ δύο συγκροτημάτων κλιμακών χαλυβδίνων, εις όσον τό δυνατόν μεγαλύτεραν μεταξύ αὐτῶν άπόστασιν, ατῆνες θα άγουν εις τάς θύρας επί τού φωταγωγού τού μηχανοστασίου, όμοίως κειχωρισμένων μεταξύ των και διά τών οποίων θα προβλέπεται διαφυγή πρὸς τό κατάστρωμα έπιβίβασης επί τών λέμβων. Είς τήν περιπτώσιν πλοίων δλιτικής χωρητικότητος μικροτέρας τών 2.000 τόνων, ή Αρχή δύναται να απαλλάξη τής παρούσης άπαιτήσεως, λαμβανομένου υπ' όψιν τού πλάτους και τής διατάξεως τού φωταγωγού.

Κανονισμός 49

Καύσιμον Πετρέλαιον χρησιμοποιούμενον εις Μηχανάς Έσωτερικῆς Καύσεως

Δέν θα χρησιμοποιηται μηχανή έσωτερικῆς καύσεως δι' ολανόησθε μόνιμον έγκατάστασιν επί πλοίου, έν τό καύσιμον τῆς έχει σημείων άναφλέξως μικρότερον τών 43 Κελσίου (110° Φαρενάιτ) (δοκιμή κλειστοῦ δοχείου) ως τούτο καθορίζεται διά μιας έγκεκριμένης συσκευῆς υπολογισμοῦ σημείου άναφλέξεως.

Κανονισμός 50

Είδικοί Διατάξεις έντός τών Χώρων Μηχανών

(α) Θά προβλέπονται μέσα διά τήν κράτησιν τών άνεμιστήρων τών έξυπηρετούντων τούς χώρους μηχανών και φορτίου και διά τό κλείσιμον πασιῶν τών θύρων, τών άνεμιστήρων, τών δακτυλοειδῶν χώρων πέρις τών καπνοδόχων και τών άλλων άνοιγμάτων τών χώρων τούτων. Τά μέσα ταῦτα θα δύνανται να χειρίζονται έξωτερικῶς τών χώρων τούτων εις τήν περιπτώσιν πυρκαϊάς.

(η) *Συνκεναι Σβέσεως Πυρκαϊῶς έντός Χώρων Περιεχόντων Μηχανάς Τύπου Έσωτερικῆς Καύσεως*

Όπου χρησιμοποιούνται μηχαναί τύπου έσωτερικῆς καύσεως, είτε διά κυρίων πλοίων ή δι' έτέρων βοηθητικῶν σκοποῦς διε αι μηχαναί αὐταί έχουν άθροιστικῶς συνολικῆν ισχύν οὐχί μικρότεραν τών 746 kw, τό πλοίον θα εφοδιάζεται διά τών κάτωτέρω διατάξεων:

(i) Θά υπάρχει έν εκ τών συστημάτων κατασβέσεως πυρκαϊῶς τών άπαιτούμενων υπό τού έδαφίου (ζ)χ(ι) τού παρόντος Κανονισμοῦ.

(ii) Θά υπάρχει έντός έκάστου χώρου μηχανῶν εις έγκεκριμένου τύπου πυροσβεστήρη άπορὸ περιεκτικότητος οὐχί μικρότερας τών 45 λίτρων (10 γαλλόνων) ή ισοδυνάμου και έπίσης εις έγκεκριμένου τύπου φορητῆς πυροσβεστήρη άπορὸ άνά 746 KW ισχύος τών μηχανῶν ή ποσοστὸν αὐτῶν, όμως ό συνολικός αριθμός τών φορητῶν πυροσβεστήρων κατά τό άνωτέρω άπαιτούμενων, δέν δύναται να είναι μικρότερος τών δύο οδδὲ άπαιτεῖται να ύπερβαίνη τούς έξ.

(θ) *Διατάξεις Σβέσεως Πυρκαϊῶς εις Χώρους περιέχοντας Άτμοστροβίλους και μη άπαιτούντων ολανόησθε Μόνιμον Έγκατάστασιν*

Ή Αρχή δέον να άντιμετωπίζη μετ'ιδιαιτέρως προσοχῆς τό θέμα τού εφοδιασμοῦ διά διατάξεων καταπολεμησεως τῆς πυρκαϊῶς τών χώρων οι όποιοι περιέχουν άτμοστροβίλους κειχωρισμένους από τά λεβητοστάσια διά στεγανών φρακτῶν.

(i) *Έξάρτησις Πυροσβέστου και Άτομικός Έξοπλισμός*

(i) Ό κατάτατος αριθμός τών εξαρτήσεων πυροσβέστου τών πληρωσῶν τῶς άπαιτήσεως τού Κανονισμοῦ 14 τού παρόντος Κεφαλαίου ως και τών προσθέτων σειρῶν άτομικοῦ έξοπλισμοῦ, έκάστης τοιαύτης σειρῆς περιλαμβανομένης τά υπό τῶν έδαφίων (α)χ(ι), (ii) και (iii) τού Κανονισμοῦ έκείνου άπαιτούμενα είδη, αι όποιαί δέον να φέρωνται θα έχη ως εξῆς:

(1) Δύο εξάρτησεις πυροσβέστου και έπιπροσθέτως

(2) Διά κάθε 80 μέτρα (ή 262 πόδας) ή τμήμα αὐτῶν, τού άθροισματος τών μηχανῶν άλλων τών χώρων έπιβατῶν και τών ύπηρετικῶν χώρων επί τού φέροντος τοιούτους χώρους καταστρώματος ή, έν υπάρχουν πλειονα τοιαῦτα καταστρώματα, επί τού καταστρώματος όπερ έχει τό μεγαλύτερον άθροισμα τοιούτων μηχανῶν, δύο εξάρτησεις πυροσβέστου και δύο σειραί άτομικοῦ έξοπλισμοῦ, έκάστης τοιαύτης σειρῆς περιλαμβανομένης τά υπό τῶν έδαφίων (α)χ(ι), (ii) και (iii) τού Κανονισμοῦ 14 τού παρόντος Κεφαλαίου άπαιτούμενα είδη.

(ii) Δι' έκάστην έξάρτησιν πυροσβέστου ή όποια περιλαμβάνει μίαν αὐτόνομον άναπνευστικὴν συσκευήν, ως προβλέπεται υπό τού Κανονισμοῦ 14 (β) τού παρόντος Κεφαλαίου, θα φέρωνται άμοιβαί γομώσεις εις έγκεκριμένην υπό τῆς Αρχῆς κλιμακα.

(iii) Έξαρτήσεις πυροσβέστου και σειραί άτομικοῦ έξοπλισμοῦ θα φυλάσσονται εις θέσεις εύρέως κειχωρισμένας, έτοιμαί πρὸς χρῆσιν. Τούλάχιστον δύο έξαρτήσεις πυροσβέστου και μία σειρά άτομικοῦ έξοπλισμοῦ θα διατίθενται εις έκάστην θέσιν.

Κανονισμός 48

Μέσα Διαφυγῆς

(α) Έντός και έξ άλλων τών χώρων ένδιαιτησεως τών μηχανῶν και τού πληρώματος

(στ) Έντός των χώρων ενδιαίτησεως και των χώρων μηχανών, δεν θα χρησιμοποιούνται χρώματα, βερνίκια και παρεμφερή παρασκευάσματα έχοντα βλαβήν την υγροκυτταρίνην ή άλλην λίαν εφλεκτόν βλαβήν.

(ζ) Σωλήνες διοχετεύοντες πετρέλαιον ή εφλεκτα υγρά θα είναι εξ όλικου ήτοι κριμένου υπό της 'Αρχής, λαμβανομένου ως όβην του κινδύνου πυρκαϊάς. Διά την κατασκευήν εύδειων εξηγόντων εις την θέλασαν, εξηγώντων ύγρανής και άλλων σελή- τασεων εύδειων εξηγόντων εις την θέλασαν, γραμμής, δεν θα χρησιμοποιούνται άλλα προσβαλλόμενα υπό της θερμότητος, όπου ή φθορά του όλικου εις περιπτώσεων πυρκαϊάς δύναται να προκαλέση κίνδυνον κατακλύσεως.

(η) Ό τεχνικός άρισμός των χώρων μηχανών θα δόνηται να κρητήται εκ μιας εύ- κολως προσιτής θέσεως έξωθεν των χώρων μηχανών.

Κανονισμός 52

Συστήματα και Έξοπλισμοί διά την Κατάβασιν της Πυρκαϊάς

(α) Έφαρμογή

Έπι περιπτώσεων κλοίων όλικής χωρητικότητος υπερίσχυς της άναφερομένης εις τον παρόντα Κανονισμόν, αι διατάξεις διά τα θέματα είναι παλαιότερας ης του πα- ρόντος Κανονισμού θα ίκανοποιούν την 'Αρχήν.

(β) Άντλία Πυρκαϊάς και Κύρια Συστήματα Σωληνώσεων Πυρκαϊάς

Πάν κλοίων θα έφοδίζεται δι' άντλιών πυρκαϊάς, κυρίων συστημάτων σελήνθ- σεων ύδατος, λίγμων πυρκαϊάς και εύκάμπτων σελήνων συμφορομενων προς τον Κανονισμόν 5 του παρόντος Κεφαλαίου, καθώς και τας κατάτερας άποστηλάς.

(i) Πάν κλοίων όλικής χωρητικότητος 1.000 κόνων και άνω θα έφοδίζεσθαι διά δύο μηχανοκινήτων άντλιών έχουσάν άνεξάρτητον είνεραν.

(ii) Έπι κλοίων όλικής χωρητικότητος 1.000 κόνων και άνω, δεν παρακά εις ολονόητος διαμέρισμα δύναται να θέση πόσος τής άντλής έκτός λειτουργ- γίας, δέον να ύπάρχη έτερον έναλλακτικόν μέσον έκεί του κλοίου διά την σφέ- σιν της πυρκαϊάς. Είς κλοίων όλικής χωρητικότητος 2.000 κόνων και άνω τό έναλλακτικόν τοδο μέσον θα είναι μία μόνυμος άντλία κανόνας, έχουσα άνεξάρτητον κίνησιν. Ή άντλία αύτη κινδύνου θα είναι ίσση ή νύ έκταύτης δύο προβολάς ύδατος κατά την κρίσιν της 'Αρχής.

(γ) Άίγιες Πυρκαϊάς, Έκκαμτοι Σωλήνες και Άκροσωλήνες

(i) Είς κλοία όλικής χωρητικότητος 1.000 κόνων και άνω, ό άριθμός των εύκάμπτων σελήνων διά τήν όποιων θα έφοδίζεσθαι, έκαστου είφους μετά των συνδέσεων και τήν άκροσωλήνιων, θα είναι εις άνύ 30 μέτρα (100 πόδες) μήκους κλοίου και εις άντλακτικός, άλλα εις οδύειαν περιπτώσεων μακρό- τερος τήν πέντε ην συνόλη. Ό άριθμός οδύος δεν περιλαμβάται τής εύ- κάμπτου σελήνας τούς άπαιτουμένους εις ολονόητος μηχανοκίνητους ή λυ- βητοστάσιον. Ή 'Αρχή δύναται να καθήση τον άριθμόν των άπαιτουμένων εύκάμπτων σελήνων όστε να έξασφαλίεται ότι ύπάρχη, εν παντί γρόφω, έ- παρκής άριθμός τούτων και εις προσιτήν θέσιν, λαμβανομένου έκ όβην του τύπου του κλοίου και τό είδος τής έκμεταλλεύσεως τούτου

(ii) Έντός των χώρων ενδιαίτησεως, των ύπηρετιών και των μηχανών, ό άρι-

(β) Τά μηχανήματα τά κινούντα τούς άνωστέρους τεχνήτου έλκυσμού δι' έμφυσή- σεως και άναρροφήσεως, αι άντλια μεταγήςσεως πετρέλαιου καυσίμου, αι άντλια των μονάδων καυσίμου πετρέλαιου και αι λοιπαί όμοια άντλια καυσίμου, θα έφοδίζονται διά μέσον χειρισμού εξ άποστάσεως, κειμένων έξωτερικώς των άντιστοιχών χώρων, εις τρόπον όστε να δύναται να κρατούνται εις την περιπτώσιν έκδηλώσεως πυρκαϊάς έντός του χώρου έντός του όποιου είναι έγκατεστημένα.

(γ) Έκάστη σωλήνυσις άναρροφήσεως πετρέλαιου καυσίμου άγομένη εκ πετρε- λαιοδεξαμενής κατακάθισεως ή ύπηρετικής πετρελαιοδεξαμενής κειμένων άνωθεν των διυθιμένων, θα έφοδίζεται διά κρουνοδ ή έπιστομίου δυναμένου να κλείεται έξω- θεν του άντιστοιχού χώρου εις την περιπτώσιν έκδηλώσεως πυρκαϊάς. Έντός του όποιου ύφίσκονται αύται. Είς την ειδικήν περιπτώσιν πετρελαιοδεξαμενών κύτους (deep tanks) κειμένων έντός οιασδήποτε σήραγγος έξόνων ή σήραγγος σωλη- νώσεων, θα τοποθετούνται έπιστόμια επί των πετρελαιοδεξαμενών τούτων, άλλα, εις την περιπτώσιν πυρκαϊάς, θα δύναται να κλείωνται διά μέσου έπιπροσθέτου έπιστο- μίου κειμένου επί τής σωληνώσεως ή των σωληνώσεων, έξωθεν τής σήραγγος ή των σήραγγων.

ΜΕΡΟΣ Δ' — ΜΕΤΡΑ ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΔΙΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ*

Κανονισμός 51

Γενικά Άπαιτήσεις διά Φορτηγά Πλοία Όλικής Χωρητικότητος άνω των 4.000 κ.ο.χ. έκτός των Δεξαμενοπλοίων περί ών τό Μέρος Ε' του παρόντος Κεφαλαίου

(α) Τό σκάφος, τό ύπερκατασκευάσματα, τά διαφράγματα του σκάφους, τά κατα- στρώματα και τό ύπερστεγάσματα θα κατασκευάζωνται εκ χάλυβος, έξαιρέσει όπου ή 'Αρχή δύναται εις ειδικάς περιπτώσεις να έγκρίνη την χρήση άλλου ύλικού, λαμβανομένου ως όβην του κινδύνου πυρκαϊάς.

(β) Έντός των χώρων ενδιαίτησεως, τά διαφράγματα των διαδρόμων θα είναι εκ χάλυβος ή δύναται να κατασκευάζωνται φανώματα Κλάσεως «B».

(γ) Αί έπιστρώσεις, έντός των χώρων ενδιαίτησεως, επί των καταστρωμάτων τά όποια σχηματίζουν την όροφήν των χώρων μηχανών ή φορτίου θα είναι τύπου μη εύκό- λως άναφλεγόμενου **.

(δ) Αί έσωτερικαί κλίμακες κάτωθεν του έκτεθειμένου εις τό ύπαιθρον καταστρώ- ματος θα είναι εκ χάλυβος ή εξ άλλου καταλληλού ύλικού. Οί όχετοί των άνεγκυστή- ρων πληρώματος έντός των χώρων ενδιαίτησεως θα είναι εκ χάλυβος ή εξ άλλου ίσο- δυνάμου ύλικού

(ε) Τά διαφράγματα των μαγυ...ρών, των άποθηκών χρωμάτων, φανών, ύλικών ναυκλήρου, θα κατασκευάζωνται εκ χάλυβος ή εξ ίσοδυνάμου ύλικού, όταν γειννά- σουν προς τούς χώρους ενδιαίτησεως και προς τούς χώρους τής ηλεκτρογεννητήρας κινδύνου, εάν ύπάρχη τοιαύτη.

* Γίνεται μνεία τής Συστάσεως ήτις υιοθετήθη υπό του 'Οργανισμού διά τής Αποφάσεως Α 211(VI) επί των Μέρων 'Ασφαλείας διά τούς Περιοδικούς μη Φυλασσόμενους χώρους Μηχανών Φορτηγών Πλοίων, έπιταλον ίσείων είναι υπό όμολογίας συνθήσεως θεωρούνται ως άπαραίτητα διά τούς Φυλασσόμενους χώρους Μηχανών. ** Γίνεται μνεία τής Συστάσεως ήτις υιοθετήθη υπό του 'Οργανισμού διά τής Αποφάσεως Α 214(VI) όφο- ρώσης εις τής Βελτιωμένης Προκαταρκτικής 'Οδηγίας επί των Διαδικασιών Δοκιμής των Έπιφανειακών Έπι- στρώσεων Καταστρωμάτων.

ή λέξεις «διαμέρισμα» σημαίνει πάντα τούς χώρους τῶν παρεμφερῶν μόνων μεταξύ δύο μονίμων παρακειμένων διαμερισμάτων καὶ περιλαμβάνεται τὸ κατώτερον τῶτος φορτίου καὶ πάντως τὸς χώρους φορτίου ἐνὸς ἀνῶ.

- (2) Ἐπί πλέον, εἰς ἕκαστον διαμέρισμα τὸ ὅποιον περιέχει ἐκμεταλλεύσιμα ὕλας καὶ εἰς τὰ παρακείμενα διαμερίσματα φορτίου, θὰ ἐγκαθίσταται σύστημα ἀνιχνεύσεως καπνοῦ ἢ πυρκαϊῆς εἰς ἕκαστον χῶρον φορτίου.

(ζ) *Συσκευαὶ Σβέσεως Πυρκαϊῆς ἐντὸς Λεβητοστασίων κ.λπ.*

Εἰς πλοία ὀλικῆς χωρητικότητος 1.000 κόνων καὶ ἄνω καὶ εἰς τούς χώρους εἰς τούς ὁποίους εἶναι ἐγκατεστημένοι κυριοὶ ἢ βόθθητικοὶ πετρελαιολῆφτες ἢ εἰς τούς χώρους τούς περιέχοντας τὰ μηχανήματα καύσεως πετρελαίου θὰ προβλεπώνται εἰ ἀκόλουθοι διατάξεις:

- (ι) Θὰ ὑπάρχη μία οἰοδήποτε τῶν κατωτέρω μονίμων ἐγκαταστάσεων σβέσεως πυρκαϊῆς:

- (1) Σύστημα ραντισεως ὕδατος ὑπὸ πίεσιν, τὸ ὅποιον θὰ πληροῖ τούς ὄρους τοῦ Κανονισμοῦ II τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.
- (2) Ἐγκατάστασις σβέσεως πυρκαϊῆς ἢ ὁμοία θὰ πληροῖ τούς ὄρους τοῦ Κανονισμοῦ 8 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.
- (3) Μόνιμος ἐγκατάστασις ἀφροῦ, ἥτις θὰ πληροῖ τούς ὄρους τοῦ Κανονισμοῦ 9 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἀπαίτησιν σπινθηροφάνη ἢ φορητὴν διάταξιν ὑπὸ πίεσιν ὕδατος ἢ ραντισεως ἀφροῦ πρὸς ἀντιμετώπισιν πυρκαϊῆς φινωθέν τῶν ἐλασμάτων τοῦ δεπέδου τοῦ κύτους.

Εἰς ἕκαστην περίπτωση, ἐν τὰ μηχανοστάσια καὶ τὰ λεβητοστάσια δὲν εἶναι ἐντελῶς κεχωρισμένα, ἢ ἐάν πετρελαίου καύσιμον δύναται νὰ ἐκπαισθῇ ἐκ τοῦ λεβητοστασίου ἐντὸς τῶν παραπυθμενίδων τοῦ μηχανοστασίου, τὸ σύνολον τῶν χώρων μηχανοστασίου καὶ λεβητοστασίου θὰ θεωρηθῆται ὡς ἓν διαμέρισμα.

- (ιι) Θὰ ὑπάρχουν δύο τουλάχιστον φορτοὶ πυροσβεστήρας ἐγκαταμῆνου τύπου, ἀφροῦ ἢ ἄλλου ἐγκεκριμένου καταλλήλου μέσου διὰ τὴν σβῆσιν πυρκαϊῆς πετρελαίου, εἰς ἕκαστον χῶρον ἐναύσεως λεβήτων ἐκτύπου λεβητοστασίου καὶ εἰς ἕκαστον χῶρον ἐντὸς ὁποῖον ὑπάρχει μέρος τῆς ἐγκαταστάσεως καύσεως πετρελαίου. Ἐπιπροσθέτως, θὰ ὑπάρχη εἰς τουλάχιστον πυροσβεστήρα τῶν αὐτῶν χαρακτηριστικῶν, περιεκτικότητος 9 λίτρων (ἢ 2 γαλλονίων) δι' ἕκαστον καυστήρα, ἢ δὲ ὀλική περιεκτικότητος τοῦ ἐπιπροσθέτου ἢ ἐπιπροσθέτων πυροσβεστήρων δὲν ἀπαιτεῖται νὰ ὑπερβαίῃ τὰ 45 λίτρα (ἢ 10 γαλλόνια) δι' ἕκαστον λεβητοστάσιον.

- (ιιι) Ἐντὸς ἕκαστου χώρου ἐναύσεως λεβήτων θὰ ὑπάρχη δοχῶν περιέχοντων ἄνιον, προιονδία ἀββατισμένα εἰς ἀνθρακικῶν κόνων ἢ ἄλλο ἐγκεκριμένον ἔξωρον ὕλικόν καὶ εἰς ποσότητα τὴν ὅποιαν ἠθελε παρορῶσα ἢ Ἀρχὴ Ἐπιβαλιτικῆς, δύναται τούτο νὰ ἀντικατασταθῇ δι' ἑνὸς φορητοῦ πυροσβεστήρος ἐγκεκριμένου τύπου.

(η) *Συσκευαὶ Σβέσεως Πυρκαϊῆς ἐντὸς Χώρων περιχόμενων Μηχανῆς Ἐσωτερικῆς Καύσεως*

Ὅταν χρησιμοποιῶνται μηχαναὶ ἐσωτερικῆς καύσεως, εἴτε ἐντὸς ἐνδύων κρύουσι-

θμός καὶ ἤθεσις τῶν λήψεων πυρκαϊῆς θὰ εἶναι τοιαῦτα ὥστε νὰ πληροῦνται αἱ ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (δ) τοῦ Κανονισμοῦ 5 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

- (ιιι) Εἰς ἄπαντα τὰ πλοία αἱ διατάξεις θὰ εἶναι τοιαῦται ὥστε δύο τουλάχιστον φορτοὶ αἱ δάτασις νὰ δύνανται νὰ φθάσουν εἰς οἰοδήποτε μέρος παντὸς χώρου φορτίου, ὅταν οὗτος εἶναι κενός.

- (ιiv) Ὅλοι αἱ ἀπαιτούμεναι λήψεις πυρκαϊῆς ἐντὸς τῶν χώρων μηχανῶν πλοίων ἐχόντων πετρελαιολῆφτες ἢ προωστηρίους μηχανὰς τύπου ἐσωτερικῆς καύσεως, θὰ ἐφοδιάζονται δι' ἐυκρίπτων σωλήνων ἐχόντων ἀρροσολιθία ἀπαιτούμενα ὑπὸ τῆς παραγράφου (ζ) τοῦ Κανονισμοῦ 5 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(δ) *Συνδέσμος διεθνῶς τύπου Συνδέσεως μετὰ τῆς Ξηρᾶς.*

- (ι) Πᾶν πλοῖον ὀλικῆς χωρητικότητος 1.000 κόνων καὶ ἄνω θὰ ἐφοδιάζεται δι' ἑνὸς τουλάχιστον συνδέσμου διεθνῶς τύπου συνδέσεως μετὰ τῆς Ξηρᾶς, ὁποῖος θὰ πληροῖ τούς ὄρους τῆς παραγράφου (η) τοῦ Κανονισμοῦ 5 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

- (ιι) Θὰ ὑπάρχη δι' ἐνατότης ὥστε ἡ σύνδεσις αὕτη νὰ χρησιμοποιηθῆται εἰς ἐκατέραν τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου.

(ε) *Φορτοὶ Πυροσβεστήρας ἐντὸς Χώρων Ἐνδοιτήσεως καὶ Ἰηρητικῶν*

Πᾶν πλοῖον θὰ ἐφοδιάζεται ἐντὸς τῶν χώρων ἐνδοιτήσεως καὶ τῶν ἰηρητικῶν διὰ πυροσβεστήρων ἐγκεκριμένου τύπου, τὸν ὅποιον ἢ Ἀρχὴ κρίνει κατάλληλον καὶ εἰς ἐπαρκῆ ἀριθμόν. Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ὁ ἀριθμὸς αὐτῶν δὲν θὰ εἶναι μικρότερος τῶν πέντε διὰ πλοία ὀλικῆς χωρητικότητος 1.000 κόνων καὶ ἄνω.

(στ) *Μόνιμοι Ἐγκαταστάσεις Σβέσεως Πυρκαϊῆς ἐντὸς Χώρων Φορτίου*

- (ι) Οἱ χώροι φορτίου πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος 2.000 κόνων καὶ ἄνω, θὰ προστατεύονται διὰ μόνιμου συστήματος σβέσεως πυρκαϊῆς πληρουίντος τούς ὄρους τοῦ Κανονισμοῦ 8 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

- (ιι) Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἀπαλλάξῃ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ἀπαιτήσεων τοῦ ἑξαφίου (ι) τῆς παρούσης παραγράφου τὰ κῦθη φορτίου παντὸς πλοίου (ἐκτός τῶν δεξαμενῶν δεξαμενοπλοίου):

- (1) Ἐάν εἶναι ἐφωδιασμένα μετὰ χαλύβδινα καλύμματα καὶ ἀποτελεσματικὰ μέσα κλεισμάτων πάντων τῶν ἀνεμιστήρων καὶ τῶν λοιπῶν ἀνοιγμάτων ἄντινα ἄγουν εἰς αὐτὰ.

- (2) Ἐάν τὸ πλοῖον ἔχη κατασκευασθῆ καὶ προορίζεται ἀποκλειστικῶς διὰ μεταφορᾶν τοιούτων φορτίων, ὅς μεταλλεύματα, γαιάνθρακας ἢ σιτηρά, ἢ

- (3) Ὅταν ἀποδεικνύεται κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς ὅτι τὸ πλοῖον ἐκτελεῖ πλοῦς τοιαύτης μικρᾶς διάρκειας ὥστε νὰ μὴ θεωρηθῆται εὐλόγος ἢ ἐφαρμογῇ τῆς ἀπαιτήσεως ταύτης.

- (ιιι) Ἐπί πλέον τῆς ὑποχρέσεως νὰ πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ τούτου, πᾶν πλοῖον ὅταν μεταφέρῃ ἐκρηκτικῶς ὕλας τοιαύτης φύσεως ἢ τοιαύτης παρούσης Σβέσεως νὰ μεταφέρωνται ὑπὸ ἐπιβατηγῶν πλοίων θὰ πληροῖ τὰς ἀκολουθοῦσας ἀπαιτήσεις:

- (1) Δὲν θὰ χρησιμοποιηθῆται ἀτιμὸς ἐντὸς οἰοδήποτε διαμερισματος παρόντων ἐκρηκτικῶς ὕλας. Πρὸς τὸν σκοπὸν ἐπιαιμογῆς τοῦ ἑξαφίου τούτου,

ρας επί του φωταγωγού του μηχανοστασίου, ομοίως κεχωρισμένον μεταξύ των και διά των οποίων θα προβλέπεται διαφυγή προς τό κατάστρωμα επιβίβασης επί των λέμβων. Είς τήν περίπτωση ολικής χωρητικότητας μικρότερης των 2.000 κύβων, ή Αρχή δύναται να απαλλάξη τής παρούσης απαιτήσεως, λαμβανομένου υπ' όψιν του κλάτους και τής διατάξεως του φωταγωγού.

Κανονισμός 54

Ειδικά Διατάξεις επί των Χώρων Μηχανών

(α) Θα προβλέπονται μέσα διά τήν κράτησιν των άνεμιστήρων των εξυπηρετούντων τούς χώρους μηχανών και φορτίου και διά τό κλείσιμον πασών των θυρών των άνεμιστήρων, των δακτυλοειδών χώρων περίε των κανονόχων και των άλλων άνοιγμάτων των χώρων τούτων. Τα μέσα ταύτα θα δύνανται να χειρίζονται εξωτερικώς των χώρων τούτων εις τήν περίπτωσιν πυρκαϊάς.

(β) Τα μηχανήματα τά κινούντα τούς άνεμιστήρας τεχνητού έλασμού δι' έμφυσήσεως και άναρροφήσεως, αί άνάλαι μεταρήσεως πετρελαίου κωσίμου, αί άνάλαι των μονάδων κωσίμου πετρελαίου και αί λοιπά όμοια άνάλαι κωσίμου, θα εφοδιάζονται διά μέσων χειρίσμου έξ άποστάσεως, κειμένων εξωτερικώς των άντιστοιχών χώρων, εις τρόπον ώστε να δύνανται να κρατούνται εις τήν περίπτωσιν έκδηλώσεως πυρκαϊάς έντός του χώρου έντός του οποίου είναι εγκατεστημένα.

(γ) Έκάστη σωλήνωσις άναρροφήσεως πετρελαίου κωσίμου άγομένη εκ πετρελαιοδεξαμενής, πετρελαιοδεξαμενής κατακαθίσσεως ή ύπηρετικής πετρελαιοδεξαμενής, κειμένων άνωθεν των διπλομένων, θα εφοδιάζεται διά κρουνοδ ή έπιστομίου δυναμένου να κλείεται έξωθεν του άντιστοιχού χώρου εις τήν περίπτωσιν έκδηλώσεως πυρκαϊάς έντός του χώρου έντός του οποίου εύρισκονται αυτά. Είς τήν ειδικήν περίπτωσιν πετρελαιοδεξαμενών κύτων (deep tanks) κειμένων έντός οιασδήποτε σήραγγος άξόνων ή σήραγγος σωληνώσεων, θα τοποθετούνται έπιστόμια επί των πετρελαιοδεξαμενών τούτων, αλλά, εις τήν περίπτωσιν πυρκαϊάς, θα δύνανται να κλείονται διά μέσου επιπροσθέτου έπιστομίου κειμένου επί τής σωληνώσεως ή των σωληνώσεων, έξωθεν τής σήραγγος ή των σπράγγων.

ΜΕΡΟΣ Ε' — ΜΕΤΡΑ ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΔΙΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Κανονισμός 55

Έφαρμογή

(α) Το παρόν Μέρος θα εφαρμόζεται επ' άπάντων των νέων δεξαμενοπλοίων μεταφερόντων άκάθαρτον πετρέλαιον, παράγωγα πετρελαίου έχοντα σημείον άναφλέξεως μη ύπερβαίνον τούς 60° C (140° F) (δοκιμή κλειστού δοχείου) ως τούτο καθορίζεται διά μιάν έγκκερμένην συσκευής ύπολογισμοδ σημείου άναφλέξεως των ήτοιών ή πιασις άερίου REID είναι κατώτερα τής άτμοσφαιρικής, ή έτερα ύγρά τροιάτα ένέχοντα παρόμοιον κίνδυνον άναφλέξεως.

(β) Έπιπλέον, άπαντα τά πλοία, περί ών τό παρόν Μέρος, θα συμμορφούνται προς τας απαιτήσεις των Κανονισμών 52, 53, και 54 τού παρόντος Κεφαλαίου, έκτός τής περιπτώσεως των δεξαμενοπλοίων άτινα συμμορφούνται προς τόν Κανονισμό 60 τού παρόντος Κεφαλαίου, επ' ών δέν άπαιτείται όπως έχη εφαρμογή ή παράγραφος (στ) τού Κανονισμού 52.

(γ) Οσάκις πρόκειται να μεταφερθούν φορτία διάφορα των άναφερομένων εις τήν

ή διά βοηθητικούς σκοπούς ολικής ισχύος οβλί μικρότερης των 746 ΚW, εις πλοίων ολικής χωρητικότητος 1.000 κύβων και άνω, θα προβλέπωνται αί κατωτέρω διατάξεις :

(i) Θα ύπάρχη μία των Μονίμων έγκαταστάσεων των άπαιτούμένων ύπό του έδαφίου (ζ)(i) τού παρόντος Κανονισμού.

(ii) Θα ύπάρχη έντός έκάστου χώρου μηχανών εις πυροσβεστήρ άφροδ έγκεκρίμενου τύπου, περιεκτικότητος οβλί μικρότερης των 45 λίτρων (ή 10 γαλλόνων) ή Ισοδυνάμου, καθώς έπίσης εις φορητός πυροσβεστήρ άφροδ έγκεκρίμενου τύπου, άνά 746 ΚW ισχύος των μηχανών ή μέρους τής ισχύος τούτης. Ο ολικός όμος άριθμός των φορητών πυροσβεστήρων τούτων δέν θα είναι κατώτερος των δύο και δέν θα άπαιτείται να ύπερβαίνη τούς έξ.

(θ) Διατάξεις Σβέσεως Πυρκαϊάς έντός Χώρων περιεχόντων Άτμοστρόβιλους και μη άπαιτούντων Μονίμως Έγκαταστάσεις

* Η Αρχή θα έξετάση ειδικώς τας άπαιτούμενας διατάξεις σβέσεως πυρκαϊάς έντός χώρων περιλαμβανόντων άτμοστρόβιλους, όστινες χωρίζονται από τό λεβητοστάσια διά στεγανών διαφραγμάτων.

(i) Έξάρτησις Πυροσβέστου και Άτομικός Έξοπλισμός

(i) Πάν πλοίων, άνεξαρτήτως άν πρόκειται περί νέου ή ύπάρχοντος, θα φέρη τουλάχιστον δύο εξαρτήσεις πυροσβέστου συμμορφόμενας προς τας απαιτήσεις τού Κανονισμού 14 τού παρόντος Κεφαλαίου. Επί πλέον, ή Αρχή δύναται να απαιτήση, επί πλοίων μεγάλου μεγέθους προσθέτους εις άτομικού έξοπλισμού και επί των δεξαμενοπλοίων και πλοίων ειδικού προορισμού, ως λ. χ. πλωτών εργοστασίων, προσθέτους εξαρτήσεις πυροσβέστου.

(ii) Δι' έκάστην εξάρτησιν πυροσβέστου ή όποια περιλαμβάνει μιαν αυτόνομον άνανυστικήν συσκευήν, ως προβλέπεται ύπό τού Κανονισμού 14 (β) τού παρόντος Κεφαλαίου, θα φέρωνται άμοιβαί γομώσεις εις έγκκερμένην ύπό τής Αρχής κλίμακα.

(iii) Αι εξαρτήσεις πυροσβέστου και ό άτομικός έξοπλισμός θα φυλάσσονται οδ-τω πως ώστε να είναι εύχερως προσπελάσιμοι και έτοιμοι προς χρήση, και ότε φέρωνται επί τού πλοίου περισσότερο τής μιάν εξαρτήσεως πυροσβέστου και άτομικός έξοπλισμός θα φυλάσσονται εις θέσεις άπεχούσας μεταξύ των τό δυνατόν περισσότερο.

Κανονισμός 53

Μέσα Διαφυγής

(α) Έντός και έξ όλων των χώρων ένδιατιτήσεως των έπιβατών και τού πληρώματος και των χώρων όστινες χρησιμοποιούνται ύπό τού πληρώματος, εξαίρεσις των χώρων μηχανών, θα προβλέπονται κλίμακες και κατακόρυφοι κλίμακες, εις τρόπον ώστε να ύπάρχουν μέσα άμέσου διαφυγής προς τό κατάστρωμα επιβίβασεως επί των σωσιβίων λέμβων.

(β) Έντος των χώρων μηχανών θα προβλέπονται δύο μέσα διαφυγής, έξ έκάστου μηχανοστασίου, σήραγγος άξόνων και λεβητοστασίου, τό έν εκ των οποίων δύναται να είναι μία στεγανή θύρα. Έντός των χώρων μηχανών, όταν δέν ύπάρχη στεγανή θύρα, τά δύο μέσα διαφυγής θα συνίστανται εκ δύο συγκροτημάτων κλιμάκων χαλυβδίνων, εις όσον τό δυνατόν μεγαλύτεραν μεταξύ αυτών άπόστασιν, άτινες θα όγουν εις τας θύ-

(δ) Δέον όπως ύφιστανται μέσα διά τήν διατήρησιν μακράν των χώρων ενδιαίτησως και ύπηρεσίας έκροθν επί των καταστρωμάτων. Τοῦτο δύναται νά ἐπιτευχθῆ διά τῆς ὑπάρξεως μονήμου συνεχούς τοιχώματος καταλλήλου ὕψους ἐκτεινομένου ἐκ τῆς μιάς μέχρι τῆς ἑτέρας πλευράς τοῦ σκάφους.

Εἰδική μέριμνα πρέπει νά λαμβάνεται ἐπί περιπτώσεων ἐγκαταστάσεων προοριζομένων διά τήν φόρτωσιν ἐκ τῆς πρῆμνης.

(ε) Τά ἐξωτερικά τοιχώματα τῶν ὑπερκατασκευῶν και ὑπερτεγασιμάτων ἔτινα περιβαλλοῦν τοὺς χώρους ἐνδιαίτησεως και ὑπηρεσίας καθώς και τὰ καταστρώματα ἐπί τῶν ὁποίων εὐρίσκονται οἱ τοιοῦτοι χώροι, δέον όπως διαθεῖται μόνωνσιν συμφωνοῦσά με τὰ πρότυπα Α-60 καθ' ὅλην τήν ἐκτασιν τῆς ἐπιφανείας αὐτῶν ἤτις ἀντικρίζει τὰς δεξιὰς μενὰς πετρελαίου και ὡς πρὸς τὰ καταστρώματα μέτριας ἀποστάσεως τριῶν (3) μέτρων πρῆμνησιν τοῦ ἐμπροσθίου τοιχώματος. Ἡ μόνωσις τῶν πλευρικών τοιχωμάτων τῶν ὑπερκατασκευῶν και ὑπερτεγασιμάτων θά φθάσῃ εἰς ὕψος καθοριζόμενον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(στ) Φρακταὶ ὑπερκατασκευῶν και ὑπερτεγασιμάτων περιεχόντων χώρους ἐνδιαίτησεως και ὑπηρεσίας, ἔχουσαι ὄχι πρὸς τὰς δεξιὰς μενὰς πετρελαίου δέον όπως κατασκευάζονται συμφώνως πρὸς τὰς ἀκολουθοῦσας προϋποθέσεις:

(i) Δέν ἐπιτρέπονται θύραι ἐπί τῶν τοιούτων φρακτῶν, ἐξαιρουμένης τῆς περιπτώσεως θυρῶν χώρων οἷτινες δέν ἔχουν πρόσβασιν πρὸς τοὺς χώρους ἐνδιαίτησεως και ὑπηρεσίας, ὡς εἶναι οἱ σταθμοὶ ἐλέγγου φορτίου, αἱ ἀκοθήκαι προμηθειῶν και αἱ λοιπαὶ ἀποθήκαι, κατὰ τήν ὁμοίαν ἢ Ἀρχὴ δύναται νά χορηγήσῃ σχετικὴν ἀδειαν. Ὅπου εὐρίσκονται τοιαῦται θύραι τὰ τοιχώματα τοῦ χώρου ἐκ τοῦ ὁποίου διδόν ἐξόδον δέον όπως ἔχουν μόνωνσιν κατὰ τὰ πρότυπα Α-60. Ἐπί τῶν τοιούτων τοιχωμάτων ἐπιτρέπεται ἡ προσαρμολῆ κινητῶν ἐλασμάτων διά κοχλίων προκειμένου νά ἐξυπηρετηθῇ οὕτω ἡ μετακίνησις τῶν μηχανημάτων μέσῳ αὐτῶν.

(ii) Παραφωτίδες εὐρισκόμεναι ἐπί τῶν τοιούτων τοιχωμάτων δέον νά εἶναι μόνωνσ κλειστοῦ πλῆου. Ἀντιθέτως τὰ παράθυρα τοῦ οἰκιστηρίου δέν εἶναι ἀπαραίτητον νά εἶναι τοῦ τύπου τοῦτου.

(iii) Ἡ πρώτη σειρά παραφωτιδῶν ἀνω τοῦ κυρίου καταστρώματος δέον νά ἔχουν προσαρμολογία εἰς τὸ ἐσωτερικόν των καλύματα ἐκ χάλυβος ἢ ἄλλης ἰσοδύναμου ὕλης.

Αἱ ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου ταύτης ὁσάκις εἶναι ἐφαρμοστέαι, ἐκτός τῆς περιπτώσεως εἰσοδῶν εἰς τὸν χώρον τῆς γειφῆρας ναυσιπλοίας, ἐπεκτείνονται και ἐπί τῶν τοιχωμάτων τῶν ὑπερκατασκευῶν και ὑπερτεγασιμάτων μέχρις ἀποστάσεως 5 μέτρων κατὰ τήν διαμήκη ἔννοιαν ἐκ τοῦ κρωραίου ἀκρου τῶν τοιούτων κατασκευῶν.

Κανονισμός 57

Κατασκευή

(α) (i) Τὸ σκάφος, τὰ ὑπερκατασκευάσματα, τὰ διαφράγματα τοῦ σκάφους, τὰ καταστρώματα και τὰ ὑπερτεγασιματα θά κατασκευάζωνται ἐκ χάλυβος ἢ ἑτέρου ἰσοδύναμου ὕλικου.

(ii) Τὰ μεταξὺ ἀντλιοστασίων, περιλαμβανομένων και τῶν ἐνσῶν των και τῶν χώρων μηχανῶν Κατηγορίας Α διαφράγματα δέον όπως εἶναι Κλάσεως «Α» και μὴ φέρουν διεκδοσεις κλάσεως κατωτέρας τοῦ «Α-Ο» ἢ ἰσοδύναμου ἀπὸ

παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, δι' ὃν δημιουργοῦνται πρόσθετοι κίνδυνοι πυρκαϊῆς, εἶναι δυνατόν νά ἀπαιτηθοῦν πρόσθετα μέτρα ἀσφαλείας ἔτινα θά καθορισθοῦν ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(δ) Πλοία συνδεδυσισμένων μεταφορῶν δέν θά μεταφέρουν ξηρὰ φορτία ἐκτός ἐάν οὐδεμία ἐκ τῶν δεξιὰς μενὰς φορτίου περιέχει πετρελαίου και ἔχει λάβει χώραν καθαρῆσιν αὐτῶν διά τήν ἀπελευθέρωσιν τῶν ἐπικινδύνων ἀερίων ἢ ἐκτός ἐάν, εἰς ἐκάστην περίπτωσησιν, ἡ Ἀρχὴ θεωρεῖ ὡς ἱκανοποιητικὰς τὰς ληφθείσας προφυλάξεις.

Κανονισμός 56

Θέσις και Διαχωρισμὸς τῶν Χώρων

(α) Οἱ χώροι μηχανῶν Κατηγορίας Α πρέπει νά εὐρίσκωνται πρῆμνησιν τῶν δεξιὰς μενὰς φορτίου και τῶν δεξιὰς μενὰς περισυλλογῆς διαφυγόντος πετρελαίου και νά εἶναι ἀπομονωμένοι ἐξ αὐτῶν διά διαχωριστικῶν στεγανοῦ φρεατίου, τοῦ ἀντλιοστασίου πετρελαίου ἢ τῆς πετρελαιοποθήκης ἀνεφοδιασμοῦ τοῦ πλοίου εἰς κύμασμα. Δέον ὡσαύτως νά εὐρίσκωνται πρῆμνησιν τῶν τοιούτων ἀντλιοστασίων και διαχωριστικῶν στεγανῶν, ἀλλ' οὐχ ἀπαραίτητως και πρῆμνησιν τῶν πετρελαιοδεξαμενῶν ἐφοδιασμοῦ τοῦ πλοίου εἰς κύμασμα.

Πάντως τὸ κατώτερον τμήμα τοῦ ἀντλιοστασίου δύναται νά εὐρίσκειται ἐν ἐσοχῇ εἰσχωροῦσῃ ἐντός τῶν χώρων τῶν μηχανῶν, πρὸς καλύτεραν τοποθέτησιν τῶν ἀντλιῶν, ὁπὸ τήν προϋπόθεσιν ὅτι ἡ ὄροφῆ τῆς ἐσοχῆς δέν εἶναι γενικῶς εἰς ὕψος μεγαλύτερον τοῦ ἐνός τρίτου τοῦ πλευρικοῦ ὕψους τοῦ πλοίου ἀνωθεν τῆς τροπιδος, πλην τῆς περιπτώσεως σκαφῶν χωρητικότητος οὐχὶ μεγαλύτερας τῶν 25.000 τόννων (D.W.) διά τὰ ὁποία δύναται νά καταδειχθῇ ὅτι διά λόγους προσβάσεως και ἱκανοποιητικῆς διατάξεως τῶν σωληνώσεων, τοῦτο δέν εἶναι πρακτικόν, ὁπότε ἡ Ἀρχὴ δύναται νά ἐπιτρέψῃ ἐσοχὴν ὑπερβαίνουσαν τὸ τοιοῦτον ὕψος, πάντως ὅμως μὴ ὑπερβαίνουσαν τὸ ἕμισον τοῦ πλευρικοῦ ὕψους τοῦ πλοίου ἀνωθεν τῆς τροπιδος.

(β) Οἱ χώροι ἐνδιαίτησεως, οἱ κύριοι σταθμοὶ ἐλέγγου τοῦ φορτίου, οἱ σταθμοὶ ἐλέγγου και οἱ χώροι ὑπηρεσίας πρέπει νά εὐρίσκωνται πρῆμνησιν ἀπασῶν τῶν δεξιὰς μενὰς φορτίου, τῶν δεξιὰς μενὰς περισυλλογῆς διαφυγόντος πετρελαίου, τῶν ἀντλιοστασίων και τῶν στεγανῶν χώρων, οἱ ὁποιοὶ ἀπομονώνουν τὰς δεξιὰς μενὰς φορτίου και τὰς δεξιὰς μενὰς περισυλλογῆς διαφυγόντος πετρελαίου ἀπὸ τοὺς χώρους μηχανῶν Κατηγορίας Α.

Οἰονδήποτε κοινὸν διάφραγμα διαχωρίζον ἀντλιοστάσιον φορτίου, περιλαμβανομένης και τῆς εἰσοδῶν τοῦ ἀντλιοστασίου, ἀπὸ τοὺς χώρους ἐνδιαίτησεως, τοὺς χώρους ὑπηρεσίας και τοὺς σταθμοὺς ἐλέγγου, πρέπει νά κατασκευάζεται συμφώνως πρὸς τὰ πρότυπα Α-60. Ὅταν τοῦτο θεωρηθῇ ἀναγκαῖον δύναται νά ἐπιτραπῇ ὅπως οἱ χώροι ἐνδιαίτησεως, σταθμοὶ ἐλέγγου, χώροι μηχανῶν, πλην τῶν τοιούτων Κατηγορίας Α, και χώροι ὑπηρεσίας, νά εὐρίσκωνται πρῶτα πρὸς τῶν δεξιὰς μενὰς φορτίου, δεξιὰς μενὰς ἀντλιοστασίων φορτίου και στεγανῶν φραγμάτων, ὑποκειμενοὶ πάντως εἰς ἀντίστοιχα πρότυπα ἀσφαλείας και ὑπαρξίν διαθεσίμων ἀναλόγων διατάξεων καταβάσεως πυρὸς, ἱκανοποιουσῶν τήν Ἀρχήν.

(γ) Ὅσακις καθίσταται ἀναγκαῖα ἡ ἐγκατάστασις χώρου ναυσιπλοίας ἀνωθεν δεξιὰς μενὰς φορτίου, οὗτος πρέπει νά προορίζεται μόνον διά σκοποῦς ναυσιπλοίας και νά διαχωρίζεται τοῦ καταστρώματος τῶν δεξιὰς μενὰς φορτίου δι' ἀνοικτοῦ χώρου ὕψους τοὐλάχιστον δύο (2) μέτρων.

Ἐπί πλέον πρέπει ἡ προστασία κατὰ τῆς πυρκαϊῆς τοῦ τοιούτου χώρου ναυσιπλοίας νά εἶναι ἡ ἀπαιτούμενη διά τοὺς χώρους ἐλέγγου ὡς καθορίζεται ὑπὸ τῶν παραγράφων (α) και (β) τοῦ Κανονισμοῦ 57 και τῶν λοιπῶν ἀναλόγων διατάξεων τοῦ παρόντος Μέρους.

δών κατά περίπτωση τόν ύφιστάμενον κίνδυνον πυρκαϊδής. Υλικά τὰ δαγίλα εὐχερῶς ἀγρῆσι τὸν ἀπὸ τὴν θερμότητα δέον ὄπως μὴ χρησιμοποιεῖντα εἰς τὴν κατασκευὴν εὐδαίμων ξηγῶν ὑγιεινῆς καὶ ἄλλων ὁμοίως φύσεως ἀνομιμάτων εἰς τὸ ἐξωτερικὸν περιβάλλον καὶ εἰς ὕψος κλησίων τῆς ἐκείνου· διὰ τὴν ἀποφυγὴν κινδύνου κατακλύσεως εἰς περιπτώσειν καταστροφῆς αὐτῶν συνεχεῖς πυρκαϊδῆς.

(ιιι) Ὁ μηχανικός ἀκριβῶς τῶν χώρων μηχανῶν δέον ὄπως δύνανται νὰ διακοπῆ ἀπὸ εὐχερῶς προσκελευσῶν θέσει κειμένην ἐκτός τῶν χώρων μηχανῶν.

(ιιiv) Αἱ ἀναφαιίδες τῶν χώρων μηχανῶν Κατηγορίας Α καὶ ἀντλιοστασίων δέον ὄπως εἶναι κατασκευασμένα συμφῶνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἐδαφίου (ιι) τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ τὰς ἀναφερομένους εἰς τὰς παρὰ τὴν ἀνομιμάτων καὶ παραφωτίδα· καὶ ἐπὶ πλέον δέον ὄπως ἡ διάταξις τῶν εἰναι τοιαύτη ὅστε νὰ καθίσταται εὐχερῆς τὸ κλείσιμον αὐτῶν ἐκ θέσεως ἐκτός τῶν χώρων τούτων ὁποῖους ἐξυπηρετοῦν.

(β) Ἐντός τῶν χώρων ἐνδαιτησεως, ὑπερσεως καὶ σταθμῶν ἐλέγχου θὰ ἀπαγορεύονται αἱ ἀκόλουθοι ἀπατηρήσεις :

(i) Τὰ διαφράγματα τῶν διαδρόμων, περιλαμβανομένων καὶ τῶν θυρῶν, πρέπει ἀποτελεῖσθαι ἐκ τμημάτων Κλάσεως «Α» ἢ «Β» ἐκτετασμένων ἀπὸ καταστρώματος εἰς καταστρώμα. Ὅσοις ὑπάρχουν ἐκ ἀναφερομένων τῶν κλεισθῶν τοῦ διαφράγματος συνεχεῖς ὀροφῆς ἢ ἐκτετασμένης Κλάσεως «Β» τὸ διαφράγμα δύνανται νὰ παραμεινῆται εἰς ἀσῶς. Αἱ θύραι τῶν θαλασσίων καὶ τῶν κοινοχρήστων χώρων δύνανται νὰ ἔχουν ἀνοίγματα ἐξωτερικοῦ εἰς τὸ κατώτερον ἥμισυ αὐτῶν.

(ii) Τὰ διάκενα τὰ περιλαμβανόμενα ὀπισθεν τῶν ἐπιστρώσεων, φανωμάτων καὶ ἐκτετασθῶν θὰ ὑποδιαιροῦνται καταλλήλως ὑπὸ καλῆς ἐφαρμοζόντων διαφραγμάτων ἀέρος, κειμένων εἰς μεταξὺ αὐτῶν ἀπόστασιν ὀχι μὴ μεγαλύτεραν τῶν 14 μέτρων.

(iii) Ὅροφαι, ἐκτετασθῶν, διαφράγματα καὶ μονώσεις, κλῆν τῶν μονώσεων ἀναμεριστῶν καταψύξεως δέον νὰ ἀποτελεῖνται ἐκ ἀπόστασιν ὀχι μὴ μεγαλύτερη διὰ τὴν ἀποφυγὴν διαρροῶν ἀέριων καὶ κολλώδεις τοιαύται χρησιμοποιουμένων ἂν συνδυασθῶν μετὰ τῶν μονώσεων καθῶς καὶ μονώσεις αερίων δὲ συστήματα ψύξεως, δὲν εἶναι ἀπαράτῃτον ὄπως εἶναι ἀπόστασιν τῶν, πρέπει ὄμως νὰ ὑπάρχουν εἰς ὅσον τὸ δυνατόν μικρότερων ποσότητων καὶ αἱ ἐκτετασθῶν ἐπιφάνειαι αὐτῶν νὰ ἔχουν ἰδιότητα κατὰ τῆς ἐκτετασεως τῆς φλογῆς, ἕως ποσοῦς τὴν Ἀρχὴν.

(iv) Τὰ κλαίσια, περιλαμβανομένων τῶν βῆσεων καὶ τῶν ἐνωτικῶν τραπεζῶν, διαφραγμάτων, ἐκτετασθῶν, ὀροφῶν καὶ φραγμάτων ρευστοῦ ἀέρος δὲν ἀφίστανται τοιαύτα, πρέπει νὰ εἶναι κατασκευασμένα ἐκ ἀπόστασιν ὀχι μὴ μικροτέρων ἀπὸ ἰδιότητα χαμηλῆς ἐκτετασεως τῆς φλογῆς.

(v) Ἄσασαι αἱ ἐκτεθειμένα ἐπιφάνειαι εἰς τοὺς διαδρόμους καὶ τὰ κλιμακοῦσθῶν, ὅπως καὶ αἱ ἐπιφάνειαι εἰς κεκρυμμένους ἢ ἀπροσῆτους χώρους πρέπει νὰ γαρρακτηρίζονται ἀπὸ ἰδιότητα χαμηλῆς διαδόσεως τοῦ πυρός*.

(vi) Τὰ διαφράγματα, αἱ ἐκτετασθῶν καὶ αἱ ὀροφαι δύνανται νὰ καλύπτονται ὑπὸ καπνισμοῦ ἐπιστρώσεως μεγίστου πάχους δύο (2) χιλιοσθῶν τοῦ μέτρου ἐντός

* Γίνεται μνετα τῆς Συστάσεως ἡτις υλοθετήθη ὑπὸ τοῦ Ὄργανισμοῦ διὰ τῆς Ἀποφάσεως Α. 1666(Ε.Σ.ΙV) ἐπι τῶν Ὄδηγῶν διὰ τὴν Ἐκτίμησιν τῶν ἐπὶ τῆς Πυρκαϊδῆς Ἐπιτετιμένων Ἰδιοτήτων τῶν Ὑλικῶν.

κάσης ἀλόγως, παρὸ μόνον εἰς περιπτώσεις στυακοβλητικῶν ἀξόνων τῶν ἀντλῶν ἢ παρομοίων διελεύσεων μετὰ στυακοβλητικῶν.

(iii) Διαφράγματα καὶ καταστρώματα ἀποτελοῦντα διαφράγματα τῶν χώρων μηχανῶν Κατηγορίας Α καὶ ἀντλιοστασίων, περιλαμβανομένων καὶ τῶν ἀντιστοίχων ἀγῶν τῶν, ἀπὸ τῶν χώρων ἐνδαιτησεως καὶ ὑπερσεως δέον ὄπως εἶναι Κλάσεως «Α-60».

Τὰ τοιαῦτα διαφράγματα καὶ καταστρώματα καθῶς ἐπίσης καὶ οἰκονομῶν τοιχῶν τῶν χώρων μηχανῶν Κατηγορίας Α καὶ ἀντλιοστασίων δὲν θὰ πρέπει νὰ φέρουν ὄπως προοριζόμενες διὰ παρὰ τὴν ἢ παρὰ τῆς.

(iv) Πάντως αἱ ἀπατηρήσεις τῶν ἐδαφίων (ii) καὶ (iii) ἀνωτέρω δέον ὄπως μὴ θεωρηθῆ ὅτι ἀποκλείουν τὴν τοποθέτησιν μονίμων ἐγκεκριμένου τύπου καὶ ἀδιαεργῶν ἀπὸ ἀέριου καλυπθῶν φωτός, διὰ τὸν φωτισμὸν τῶν ἀντλιοστασίων, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι διαθέτουν ἐπαρκῆ ἀνοχὴν καὶ διατηροῦν τὰ χερσὶ κτηριστικὰ τοῦ διαφράγματος Κλάσεως «Α» ὡς πρὸς τὴν ἀκεραιότητα καὶ τὸ ἀδιαεργῶν ἐκ τῶν ἀερίων. Ἐπὶ πλέον δέον ὄπως μὴ θεωρηθῆ ὅτι ἀποκλείουν τὴν χρῆσιν παρὰ τῶν εἰς αἰθουσῶν ἐλέγχου κειμένων ἐξ ὀλοκλήρου ἐντός τοῦ χώρου τῶν μηχανῶν.

(v) Οἱ σταθμοὶ ἐλέγχου πρέπει νὰ χωρίζονται ἀπὸ τῶν γειτονικῶν πρὸς αὐτοὺς κλεισθῶν χώρων διὰ διαφραγμάτων καὶ καταστρώματος Κλάσεως «Α». Ἡ μόνωση τῶν τοιχωμάτων τῶν περιβαλλόντων τῶν σταθμῶν ἐλέγχου θὰ καθορίζεται ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς λαμβανούσης ὑπὸ τῶν κινδύνων πυρκαϊδῆς εἰς τοὺς γειτονίζοντας χώρους.

(vi) Αἱ ἐξωτερικαὶ θύραι εἰσόδου εἰς τοὺς χώρους τῶν μηχανῶν Κατηγορίας Α δέον ὄπως εἶναι αὐτοκλειόμενου τύπου καὶ σύμφωνα πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἐδαφίου (vi) τῆς παραγράφου (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(vii) Ἡ ἐπιφάνεια τῆς μόνωσης ἐσωτερικῶς τῶν τοιχωμάτων τῶν χώρων μηχανῶν Κατηγορίας Α δέον ὄπως εἶναι ἀδιαεργῶν ἀπὸ πετρελαιοειδῆ καὶ ἀναφαιίδες αὐτῶν.

(viii) Ἐφ' ὅσον ὑφίστανται ἐπιφανειακά καλύμματα καταστρώματος, ταῦτα δέον ὄπως εἶναι ἀπὸ ἐγκεκριμένου ὕλικόν τὸ ὁποῖον δὲν ἀναφλέγεται εὐκόλως*.

(ix) Ἐσωτερικὰ κλίμακες δέον ὄπως εἶναι χαλύβδινοι ἢ ἀπὸ ἕτερον κατάλληλον ὕλικόν.

(x) Διαφράγματα διαχωρίζοντα χώρους ἐνδαιτησεως ἀπὸ μαγειρεία, ἀποθήκας χρωμάτων ἢ λαμπτήρων καὶ ναυκλήρου, δέον ὄπως εἶναι χαλύβδινα ἢ ἀπὸ ἕτερον ἰσοδύναμον ὕλι ὄν.

(xi) Χρώματα καὶ βερνίκια διαφόρων εἰδῶν χρησιμοποιούμενα ἐπὶ ἐκτεθειμένων ἐσωτερικῶν ἐπιφανειῶν δέον ὄπως εἶναι τοιαύτης φύσεως ὅστε νὰ μὴ δημιουργοῦν, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς, κίνδυνον πυρκαϊδῆς καὶ ἐπὶ πλέον δὲν θὰ πρέπει νὰ δύνανται νὰ προέλθουν ἐξ αὐτῶν καπνοῦ ἢ ἕτερα δηλητηριώδη παρὰ τῶν.

(xii) Σωληνώσεις μέσφ τῶν ὀκίων κυκλοφορεῖ πετρέλαιον ἢ ἕτερα εὐφλεκτα ὕγρὰ δέον ὄπως τυγχάνουν ἐιδικῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς λαμβανούσης ὑπὸ

* Γίνεται μνετα τῆς Συστάσεως ἡτις υλοθετήθη ὑπὸ τοῦ Ὄργανισμοῦ διὰ τῆς Ἀποφάσεως Α. 214(VII) ἀφορῶσθῶν εἰς τὰς Βελτιωμένας Προκαρτικῆς Ὄδηγίας ἐπὶ τῶν Διαδικασιῶν Δοκιμῆς τῶν Ἐπιφανειακῶν Ἐπιστρώσεων τῶν Καταστρώματων.

τοιαύτη όποτε νά άνταποκρίνεται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.
Τοιαῦτα ἀνοίγματα ἰδίως διὰ τοῦς χάρους μηχανῶν δέον νά εὐρίσκωνται ὄσον εἶναι δυνατόν περισσότερο πρὸς πρόωγην.

Ἐπί τοῦτου πρέπει νά λαμβάνεται μέριμνα ὄτε τὸ πλοῖον φορτῆται ἐκ τῆς πρῆφνης Πηγάι ἐναύσεως ὡς λ. χ. ηλεκτρικὰ ἔργαλεῖα ἢ ἔξαρτήματα δέον νά τοποθετηθῶνται εἰς τοιαύτας θέσεις ὄστε νά ἀποφεύγεται ἡ δημιουργία κινδύνου ἐκρήξεως.

(7) Οἱ χάρου ἀνάλυστασιοῦ πρέπει νά ἀρκεῖνται μηχανικῶς, αἱ δὲ ἐξωτερικὰ τῶν ἐξαρτητήρων πρέπει νά ὀδηγῶνται εἰς ἀσφαλῆ θέσιν ἐπὶ τοῦ ἀνοικτοῦ καταστρώματος.

Ὁ ἐξαρτισμὸς τῶν χάρων αὐτῶν πρέπει νά εἶναι τοιαύτης ἱκανότητος ὄστε νά περιρίζεται εἰς τὸ ἐλάχιστον ἡ δυνατότης συσσωρεύσεως εὐφλέκτων ἀερίων. Ὁ ἔρριθμὸς τῶν ἀλλοτῶν ἀέρος δέον ἰνὰ εἶναι τοῦλάχιστον 20 φουράς καθ' ἄραν, ἐπὶ τῆ βάρει τοῦ συνολικοῦ ὄγκου τοῦ χάρου.

Οἱ ἄγωγοὶ ἐξαρτισμοῦ πρέπει νά εἶναι τοιοῦτοτρόπως τοποθετημένοι, ὄστε νά ἐξερρίζεται ἐπαρκῶς ὀλόκληρος ὁ χάρου.

Ὁ ἐξαρτισμὸς δέον νά εἶναι τύπου ἀναρροφίσεως.

Κανονισμὸς 59

Μέσα ἀπερνήξ

Ἐπὶ πλοῖον τῶν ἀπαιτησῶν τῆς παραγράφου (α) τοῦ Κανονισμοῦ 53 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου ἢ Ἀρχῆ δέον ὄσως καθορίζῃ κατὰ περίπτωσιν τὸν ἄριθμὸν καὶ τὸ ἔδωκ τῶν μέσων ἀπερνήξ, εἰς περίπτωσιν κινδύνου, ἐκ τῶν κοιτανήστων τοῦ προσωποπλοῦ τοῦ πλοῖου.

Κανονισμὸς 60

Προστασία Δεξαμενῶν Φορτίου

(α) Διὰ δεξαμενὸπλοῖα νεκροῦ βάρους 100.000 τόννων καὶ ὄνω καὶ διὰ πλοῖα σφιδεωσμένων μεταφορῶν νεκροῦ βάρους 50.000 τόννων καὶ ὄνω, ἡ προστασία τῶν δεξαμενῶν φορτίου καὶ τῆς περιούξης καταστρώματος αὐτῶν θεῖ ἐξασφαλίζονται ἐκ τῆς μόνιμου συστήματος ἐκτοξεύσεως ἄεροῦ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος καὶ ἔνδω συστήματος ἀδρανοῦς ἀερίου συμφένης πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν 61 καὶ 62 τοῦ παρόντος Μέρους. Ἀντὶ τῶν ὡς ὄνω ἐγκαταστήσεων ἢ Ἀρχῆ κατόπιν μελέτης τῶν διατάξεων καὶ τοῦ ἐξολισμοῦ τοῦ πλοῖου, δύνανται νά ἐγκρίνη ἔτερουσ συνθεσασμοῖς μόνιμων συστημάτων, ἔαν ὄδοι παρέχουν προστασίαν ἰσοδύναμον πρὸς τὴν ἀνατίρηδυνάμει τοῦ Κανονισμοῦ 5 τοῦ Κεφαλαίου I τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(β) Διὰ νά θεωρηθῇ ἔν προτεινόμενον σύστημα ἰσοδύναμον πρὸς τὸ παῶσαν ἄεροῦ καταστρώματος δέον ὄσως:

(i) Εἶναι ἱκανὸν ὄπως κατασφόννη πυρκαϊῶν ἐξ ἐκτυλίσεως τῶν δεξαμενῶν καὶ προλαμβάνῃ ἔπισης ἀνοήξιν ἐκτόνωτος ἀερίωντος ἀετρελαιοῦ μὴ ἀναπληρῶντος ἀνοήξιν, καὶ

(ii) Εἶναι ἱκανὸν διὰ τὴν καταπολέμησιν πυρκαϊῶς εἰς δεξαμενῶς ἄπινες ἔχουν ἰσοστή ρήγμα.

(γ) Διὰ νά θεωρηθῇ ἔν προτεινόμενον σύστημα ἰσοδύναμον πρὸς τὸ παῶσαν ἄεροῦ δέον ὄσως:

οἰοῦντο πρὸς τὸν μέγιστον πάχος δέν πρέπει νά ὑπερβαίνῃ τὸ 1,5 χιλιοστὸν τοῦ μέτρου.

(vii) Κλιμακοστάσια διαπερῶντα ἔν μόνον κατὰστρωμα πρέπει νά προστατευθῶνται ἐπὶ ἔνδω τοῦλάχιστον ἔπικέδου διὰ διαχωριστικῶν τμημάτων Κλάσεως «Α» ἢ «Β» καὶ αὐτοκλειομένων θυρῶν ὄσως ὄστε νά περιρίζεται ἡ ταχέως ἐξέκλιωσις τοῦ πυρὸς ἐκ τοῦ ἔνδω καταστρώματος εἰς τὸ ἔτερον. Ὅμοίως ἀνελευστήρων κληρώματος δέον ὄσως ἀποτελοῦνται ἀπὸ τμήματα Κλάσεως «Α». Κλιμακοστάσια καὶ ὄμοίως ἀνελευστήρων διαπερῶντα κλείονα τοῦ ἔνδω καταστρώματος πρέπει νά περιβῶλλονται ὑπὸ τμημάτων Κλάσεως «Α» καὶ νά προστατευθῶνται εἰς ἔλα τὰ καταστρώματα διὰ χαλυβδίνων θυρῶν αὐτοκλειομένου τύπου. Εἰς τὰς θυράς αὐτὰς δέν πρέπει νά ὑπάρχουν χειρολαβαὶ μὲ ἀνελευστικὴν ἀκτινητοκίτησιν.

Πάντες δύνανται νά χρησιμοποιθῶνται τηλεχειριζόμενοι τύποι μηχανισμῶν, μὴ ὑποκείμενοι εἰς κινδύνουσ βλαβῶν, διὰ τὴν κρῆττισιν τῶν θυρῶν εἰς τὴν ἀνοικτήν θέσιν, δυνάμενοι νά ἐξασφαλίσουν ἀπελευθέρωσιν ἐκ ἀκοστάσεως.

(7) Οἱ ἄγωγοὶ ἀερισμῶ τῶν χάρων τῶν μηχανῶν Κατηγορίας Α γενικῶς δέν πρέπει νά διαρρίζωνται μὲσ τῶν χάρων ἐνδοκίτησεως, ὀρητικῶν ἢ σταθμῶν ἔλεγχου. Κατ' ἐξείρεσιν δύνανται νά ἐπιτραπῇ ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ἀπόκλεισις ἐκ τῆς ἀπαιτήσεως ταύτης ὄδο τὰς κάτωθι προϋποθέσεις:

(i) Οἱ ἄγωγοὶ εἶναι κατεσκευασμένοι ἐκ χάλυβος καὶ διαθέτουν μόνωσιν τύπου «Α-60», ἢ

(ii) Οἱ ἄγωγοὶ εἶναι κατασκευασμένοι ἐκ χάλυβος καὶ φέρουν αὐτόματον φράκτιν πρὸς κλησίον τοῦ τοιχώματος ὄσορ διαπερῶν ἰνὰ εἰσπερῶσιν εἰς τὸν χάρου καὶ φέρουν μόνωσιν τύπου «Α-60» εἰς τμήμα αὐτῶν ἐκ τοῦ χάρου μηχανῶν Κατηγορίας Α μέχρι σημείου ἀπέχοντος τοῦλάχιστον 5 μέτρα πέραν τοῦ φράκτου πυρὸς.

(8) Ἄγωγοὶ ἀερισμῶ προοριζόμενοι διὰ τοῦς χάρουσ ἐνδοκίτησεως, ὀρηκίσεως ἢ σταθμῶν ἔλεγχου γενικῶς δέν πρέπει νά διαρρίζωνται μὲσ τῶν χάρων μηχανῶν Κατηγορίας Α. Δύνανται νά ἐπιτραπῇ ὄδο τῆς Ἀρχῆς ἀπόκλεισις ἐκ τῆς ἀπαιτήσεως ταύτης ὄδο τῶν ὄνω οἱ ἄγωγοὶ νά εἶναι κατασκευασμένοι ἐκ χάλυβος καὶ ὄτι ὑπάρχουν αὐτόματες φράκται πρὸς κλησίον τῶν τοιχώματων ὄνω διαπερῶνται.

Κανονισμὸς 58

Ἀπερνήξ

(α) Ἡ ἀπερνήξ καὶ ἡ θέσις τῶν ἀνοιγμάτων τοῦ καταστρώματος τῶν δεξαμενῶν φορτίου, ἐξ ὄνω δύνανται νά ἀνοδοῦν ἄερια πρέπει νά εἶναι τοιαύτη ὄστε νά περιρίζεται εἰς τὸ ἐλάχιστον ἡ δυνατότης εἰσορῆς τῶν ἀερίων εἰς κλειστοῦς χάρουσ περιούξιν καὶ πηγήν ἄνωσεως ἢ συγκεντρώσεως ἀερίων εἰς περιοχὴν μηχανημάτων καὶ ἐξαρτημάτων καταστρώματος, ὄτινα εἶναι δυνάτων νά δημιουργοῦν κινδύνουσ ἐναύσεως.

Εἰς πλοῖον περιούξων τὸ ὄνω, τῆς ἀνοήξιν τοῦ καταστρώματος, ἐξασφαλίζῃ καὶ ἡ ταχύτης ἐκκενώσεως τῶν ἀερίων πρέπει νά ἐξετίθεται ἔν συνδυασμῶ μὲτὰ τῆς ἀκοστάσεως πρὸς ἐξασφαλίζῃ ἐξ οἰοῦντο ἀνοίγματος, ὑπερτεγνίσματος ἢ πηγῆς ἐναύσεως.

(β) Ἡ ἀπερνήξ τῶν εἰσογῶν καὶ ἐξασφαλίζῃ τοῦ ἀερίου καὶ τῶν λοιπῶν ἀνοιγμάτων τῶν τοιχώματων τῶν χάρων ὑπερτεγνίσματος καὶ ὑπερτεγνίσματος πρέπει νά εἶναι

(δ) Ο άφρος άπό τό μόνιμον σύστημα άφροδ θά διοχετεύεται έξ ειδικών έκτοξευτήρων και άεροσωληνίων. Τολάχιστον τό 50 τοίς έκάτον τής άπαιτούμενης παροχής άφροδ άδον ν' αποοιδάται έξ έκάστου έκτοξευτήρος.

(ε) (i) Ο άριθμός και ή θέση των έκτοξευτήρων θά είναι τοιαύτη ώστε νά εξηραοθούν αι άπαιτήσεις τής παραγράφου (α) του παρόντος Κανονισμού. Η δυνατότης παροχής διαλύματος άφροδ έξ έκάστου έκτοξευτήρος είς λίτρα άνά λεπτόν άδον νά είναι τολάχιστον τριπλάσια τής προστατούμενης άπό τής λίηνας έπιφανείας καταστρώματος είς τετραγωνικά μέτρα, ή τοιαύτη δέ έπιφάνεια άδον όπως εφρίσκαται έξ όλοκλήρου έμπεσοθέν του έκτοξευτήρος.

(ii) Η άπόσταση του έκτοξευτήρος άπό τό άλλο άπομακρυσμένον σημείον τής προστατούμενης έπιφανείας έμπεσοθέν άπό τής άδον όπως μή είναι μεγαλύτερα τό 75 ο/ο τής προβολής άπό τής άπό συνήθους άνοοίας.

(στ) Έκτοξευτήρας και λίηνας δά ή συνθήσιν ειδικάτων σωλήνων και άεροσωληνίων άδον νά εφρίσκαται δεξιά και άριστερά είς τό έμπερόθιον μέρος του έκαστού ή είς χάρους ένδοιατήσας έχοντας όθην πρός τό κατάστρωμα των δεξαμενών φορτίου. Θά προβλεπώνται άεροσωλήνια δά' εφίρειαν έλιγμών κατά την διάρκειαν των έπιχειρήσεων, καταπολιήσεως τής κυρκαίδς και διά την κάλυπνν παροχής άποκρυπτομένων άπό τους έκτοξευτήρας.

(ζ) Άδον όπως ύφίσταται έκαστόμα τόσον είς τόν κύριον άνωγών άφροδ όσον και είς τό δίκτυον κυρκαίδς, όμώσως έμπεσοθέν άπό τής θέσεως έκτοξευτήρος ίνα άπομονοδώνται άπό τους άνωτέρως άνωγούς τυχόν ύφιστάμενα βιάβην τμήματα.

(η) Η λειτουργία του συστήματος άφροδ καταστρώματος με την άπαιτούμενη παροχή άδου, πρέπει νά έπιτρέπη την παρότρυνον χρήση τουλάχιστον άπαιτούμενου άριθμού προβολών ύδατος άπό τήν άπαιτούμενην θέση έκ του δίκτυου κυρκαίδς.

Κανονισμός 62

Σύστημα Άδρανούς Άερίου

Τό σύστημα άδρανούς άερίου όπερ άναφέρεται είς την παράγραφον (α) του Κανονισμού 60 του παρόντος Κεφαλαίου πρέπει νά είναι ίκανόν όπως παρέχη είς τās δεξαμενές φορτίου, ότε τοτό άπαιτηθή, άέριον ή μίγμα άέριων με τόσον χαμηλήν περιεκτικότητα είς όξυγόνον, όστε νά καθίσταται ή έντός τής δεξαμενής άτιόσφαιρα άδρανής, ήτοι άνικανός όπως διαδόθη φλόγας. Τό τοιοϋτον σύστημα θά πληροί τās κάτωτέρω προϋποθέσεις:

(α) Άδον όπως περιορίζη είς τόλάχιστον την φήγκτην είσοδου άτμοσφαιρικού άέρος έντός τής δεξαμενής, κατά την διάρκειαν τής όμαλής λειτουργίας του πλοίου, εξαιρέσει των περιπτώσεων προκαρασκευής τής δεξαμενής διά την είσοδον έντός αυτής άτόμων.

(β) Αί κενάι δεξαμενάι άδον όπως δύνανται νά καθαρισθούν δι' άδρανούς άερίου πρός περιορισμόν του είς ύδρογονάνθρακας περιεχομένου αυτών μετά την εκφόρτωσιν του φορτίου.

(γ) Η πλήσις των δεξαμενών άδον όπως είναι δυνατόν νά πραγματοποιοηται έντός άδρανούς άτμοσφαιρας.

(i) Είναι ίκανόν νά προλαμβάνη έπικινδύνους συσφραεύσεις έκρηκτικων μειγμάτων έντός των όθικτων δεξαμενών φορτίου, κατά την διάρκειαν τής κανονικής λειτουργίας των καθ' όλον τό ταξίδιον άπό έρμα και κατά τās άπαιτητούς έργασίας έντός των δεξαμενών, και

(ii) Είναι τοιουτοτρόπως σχεδιασμένον όστε νά περιορίζη είς τόλάχιστον τόν κίνδυνον άναφλέξεως έκ τής δημιουργίας στατικού ήλεκτρισμού προερχομένου έξ αύτου τουτου του συστήματος.

(δ) Διά δεξαμενόπλοια νεκροδ βάρους κάτω των 100.000 τόννων και διά πλοία συνδεδιασμένων μεταφορών νεκροδ βάρους κάτω των 50.000 τόννων, ή Άρχη κατά την έφαρμογήν των άπαιτήσεων τής παραγράφου (στ) του Κανονισμού 52 του παρόντος Κεφαλαίου δύναται νά άκοφεγή σύστημα άφροδ ίκανού όπως διοχετεύη άφρόν, έσωτερικώς ή έξωτερικώς, είς τās δεξαμενάς. Αί λεπτομέρειαι κατασκευής, μιάς τοιαύτης έγκαταστάσεως άδον όπως καθορίζονται άπό τής Άρχής πρός ίκανοποίησιν τής:

Κανονισμός 61

Μόνιμον Σύστημα Άφροδ Καταστρώματος

Τό μόνιμον σύστημα άφροδ καταστρώματος όπερ άναφέρεται είς την παράγραφον (α) του Κανονισμού 60 του παρόντος Κεφαλαίου θά είναι σχεδιασμένον ως άκολούθως:

(α) Αί διατάξεις παραγωγής άφροδ πρέπει νά είναι ίκαναί νά διανεύουν τόν άφρόν είς όλόκληρον την περιοχήν του καταστρώματος των δεξαμενών φορτίου, ως και έντός κάστης δεξαμενής φορτίου, τό κατάστρωμα τής όποίας έχει ύκοστη ρήγμα.

(β) Τό σύστημα άφροδ καταστρώματος πρέπει νά είναι άαλής και ταχείας λειτουργίας. Ο κύριος σταθμός έλέγχου του συστήματος πρέπει νά είναι τοποθετημένος έκτός τής περιοχής των δεξαμενών φορτίου, νά γεινιάη πρός τους χάρους ένδοιατήσεως, νά είναι εύπρόσιτος και νά δύναται νά λειτουργήσει είς περίπτωσην κυρκαίδς έμφανισθείσης είς τους χάρους τούς όποιους προστατάδει.

(γ) Ο ρυθμός παραγωγής διαλύματος άφροδ δέν πρέπει νά είναι χαμηλότερος του ύψηλοτέρου των άκολούθων:

(i) 0,6 λίτρα άνά λεπτόν και τετραγωνικών μέτρον έπιφανείας καταστρώματος. Ός τοιαύτη λογίζεται ή προκύπτουσα έκ του εύρους του σκάφους επί την συνολικήν διαμήκη έκτασιν των δεξαμενών φορτίου, ή

(ii) 6 λίτρα άνά λεπτόν και τετραγωνικών μέτρον τής όριζοντίας τομής τής δεξαμενής ήτις έχει την μεγαλύτεραν έπιφάνειαν.

Πρέπει νά παρέχεται έπαρκής συμπεκνωμένος άφρός όστε νά εξασφαλίζεται ή δημιουργία διαλύματος άφροδ επί 20 λεπτά τής όρας τολάχιστον είς την μεγαλύτεραν έκ των δύο κοσσήτων αϊ όκοίται καθορίζονται άπό των δέσφρων (i) ή (ii) τής παρούσης παραγράφου. Ο λόγος έκτονώσεως του άφροδ (ήτοι ο λόγος του όγκου του παραγόμενου άφροδ πρός τόν όγκον του μέγιστου ύδατος και συμπεκνωμένου άφροδ) δέν πρέπει γενικώς νά ύπερβαίνη τό 12 πρός 1. Όσάκις τα συστήματα παρόντων κυρκαίδς άφρόν χαμηλής έκτονώσεως άλλα με άναλογίαν έλαφράς ύπερβαίνουσαν τό 12 πρός 1, ή κοστής του διαβάσιμου διαλύματος άφροδ πρέπει νά ύπολογίζηται ως και διά τα συστήματα με άναλογίαν 12 πρός 1. Όταν χρησιμοποιοηθήται άφρός μέσης έκτονώσεως (ήτοι μεταξύ 50 πρός 1 και 150 πρός 1), ή παροχή του άφροδ και ή ικανότης των έγκαταστάσεων έκτοξευτήρων θά καθορίζεται άπό τής Άρχής.

- (1ε) Πρέπει να διατίθενται συστήματα έκπομπής σημάτων κινδύνου εις περιπτώσεις:
- (i) Ύψηλης περιεκτικότητας οξυγόνου εντός του συστήματος σωληνώσεων δρανούς αερίου,
 - (ii) Χαμηλής πίεσεως αερίου εντός του συστήματος σωληνώσεως δρανούς αερίου,
 - (iii) Χαμηλής πίεσεως εις την παροχήν της ύδατοκαμπίδος καταστράματος, εάν υφίσταται τοιοῦτον.
 - (iv) Ύψηλης θερμοκρασίας του αερίου εντός του συστήματος σωληνώσεων του δρανούς αερίου, και
 - (v) Χαμηλής πίεσεως ύδατος εις τό φίλτρον και συστήματα αυτόματου διακοπής επί τῆ ὑπερβάσει προκαθορισμένων ὀρίων ἀφωρώντων εις τὰς περιπτώσεις (ii), (iv) και (v) ἀνωτέρω.

(ιστ) Ὁ κλοίαρχος οἰουδήποτε κλοίου ἐγκλιαιμένου μέ σύστημα δρανούς αερίου πρέπει νά ἐφοδιάζηται δι' ἐγχειρίδιου ὀδηγῶν τό ὅποιον θέ περιλαμβάνη ἀπαιτήσεις λειτουργίας, ασφαλείας και ὑγιεινῆς ἀναφορῶμεναι εἰς τήν λειτουργίαν τούτου.

Κανονισμός 63

Ἀντλιοστάσιων

Ἐκαστον ἀντλιοστάσιον φορτίου δέον διακείναι ἐκαστοῦ μέ μόνιμον σύστημα καταβάσεως πυρκαϊῆς χειριζόμενον ἀπό εὐχερῆς προσιτῆν θέσιν ἐκτός αὐτοῦ. Τό σύστημα δέον διακείναι διὰ χειρουργή διὰ ψεκασμοῦ ὕδατος ἢ δι' ἄλλου καταλληλοῦ μέσου καθοριζόμενου ὑπό τῆς Ἀρχῆς.

Κανονισμός 64

Προφύσια

Ἄπαντα τὰ ἀπαιτούμενα προφύσια τῶν εὐκείμενων σωληνῶν ὕδατος δέον διακείναι ἐγκεκρινμένου τύπου, διακλῆς χρήσεως (Α.Χ. παντισμοῦ/προβολῆς) και νά περιλαμβάνουν διακόπτην παροχῆς.

ΜΕΡΟΣ ΣΤ' — ΕΙΔΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΔΙ' ὙΠΑΡΧΟΝΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ

(Πρός ἐκπλήρωσιν τῶν σκοπῶν τοῦ Μέρους τούτου τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, δίδαι αἱ παρακομαι αἱ ἀναφερόμεναι εἰς Κανονισμῶν... (1948) ἔχουν τήν ἑνωσίαν τῆς παρακομῆς εἰς τοῦς Κανονισμοῦς τοῦ Κεφαλαίου II τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περί Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσει, 1948, και δίδαι αἱ παρακομαι αἱ ἀναφερόμεναι εἰς Κανονισμῶν... (1960), ἐκτός ἐάν ἄλλως ὀρίζεται, ἔχουν τήν ἑνωσίαν τῆς παρακομῆς εἰς Κανονισμοῦς τοῦ Κεφαλαίου II τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περί Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσει, 1960)

Κανονισμός 65

Ἐργασίη

Πάν ἐπιβατηγόν κλοίων μεταφέρων περισσοτέρους τῶν 36 ἐπιβατῶν θέ συμμορφοῦνται τοῦλάχιστον πρὸς τὰ ἐπὶ:

(6) Τό σύστημα πρέπει νά εἶναι τοιοῦτον ὥστε κατά τήν ἐκφόρτωσιν νά ἐξασφαλίζηται ὅπως εἶναι διαθέσιμος ὁ ὄγκος τοῦ αερίου ὁ ἀναφερόμενος εἰς τήν παράγραφον (στ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. Κατά τὰς λοιπὰς περιπτώσεις δέον ὅπως διατίθεται συνεχῶς ἐπαρκῆς ποσότης αερίου ὥστε νά ἐξασφαλιζήται συμμόρφωσις πρὸς τήν παράγραφον (ζ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(ε) Δέον ὅπως υφίστανται κατάλληλα μέσα διὰ τόν καθαρισμῶν τῶν δεξαμενῶν τόσον μέ καθαρόν ἄερα ὅσον και μέ δρανῆς αερίου.

(στ) Τό σύστημα πρέπει νά παρήγη δρανῆς αερίου μέ ἀπόδοσιν ἴσην πρὸς τό 125% τοῦλάχιστον τῆς μεγίστης πραγμιατικῆς ἀποδόσεως τῶν ἀνελίω φουρτίου.

(ζ) Ὑπό συνήθεσι συνθήκαις λειτουργίας, ὅταν αἱ δεξαμεναι πληροῦνται ἢ ἔχουν πληροῦθι μέ δρανῆς αερίου, πρέπει νά διατηρήται ἐντός αὐτῶν ὑπερπίεσις.

(η) Αἱ ἀξετηγαι αερίων καθαρισμῶ πρέπει νά εὐρίσκονται εἰς τόν ἀνοικτόν ἄερα και νά πληροῦν τὰς αὐτῆς γενικῆς ἀπαιτήσεις πρὸς τὰς καθοριζόμενας διὰ τὰς ἐξόδους τῶν ἐξασπιτήρων τῶν δεξαμενῶν τῶν πετρελαιοφόρων αἰτίνες ἀναφέρονται εἰς τήν παράγραφον (α) τοῦ Κανονισμοῦ 58 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(θ) Πρέπει νά υφίσταται εἰδικόν φίλτρον τό ὅποιον νά ψύξη ἀποτελεσματικῶς τό αερίον και ἀφαιρῆ ἀπό αὐτό τυχόν στερῆς ὕλας καθώς και τὰ ἐκ τῆς καύσεως προερχομενα παράγωγα θείου.

(ι) Πρέπει νά ὑπάρχουν τοῦλάχιστον δύο ἀνεμιστήρες (φουσητήρες), οἱ ὅποιοι ὁμοῦ, νά εἶναι ἱκανοί νά διοχετεύουν τοῦλάχιστον τήν ἐν παραγράφῳ (στ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καθοριζομένην ποσότητα αερίου.

(ια) Τό περιεχόμενον οξυγόνον ἐντός τοῦ διοχετευομένου δρανούς αερίου δέν πρέπει κανονικῶς νά ὑπερβαίνη τό 5 ο/ο κατ' ὄγκον.

(ιβ) Πρέπει νά διατίθενται κατάλληλα μέσα διὰ τήν πρόληψιν τῆς ἐπιστροφῆς αερίων περιεχόντων ὑδρογονάνθρακα ἢ ὑδρατμοῦς ἐκ τῶν δεξαμενῶν εἰς τοῦς χώρους τῶν μηχανῶν και τοῦς καπναγωγούς. Ἐπίσης κατάλληλα μέσα δέον νά διατίθενται διὰ τήν πρόληψιν τῆς ἀνατιξέσεως ὑπερβολικῆς πίεσεως ἢ κανοῦ αἴρος. Ἐκί κλοίων δέον νά ἐγκαθίσταται ἐκί τοῦ φίλτρον καθαρισμῶ ἢ τοῦ καταστράματος ἀποτελεσματικῆ ὕδατοκαπῆς. Αἱ διακλαδῶσεις τῶν ἀγωγῶν τοῦ δρανούς αερίου πρέπει νά εἶναι ἐφωδιασμένα μέ ἐπιστόμια ἢ παρόμοια μέσα ἐλέγγου εἰς ἐκαστήν δεξαμενήν. Τό σύστημα πρέπει νά εἶναι τοιοῦτον, ὥστε νά περιορίζηται εἰς τό ἐλάχιστον ὁ κίνδυνος ἀναφλέξεως ἐκ τῆς δημιουργίας στατικῶ ἠλεκτρισμοῦ.

(ιγ) Πρέπει νά υφίσταται ἐγκατάστασις ὀργάνων πρὸς συνη παρακολούθησιν τῶν ἐνδείξεων και καταγραφῆν κατά τόν χρόνον παροχῆς δρανούς αερίου, τῆς πίεσεως και τοῦ περιεχομένου οξυγόνου τοῦ αερίου εἰς τήν κυρίαν σωληνώσιν τοῦ δρανούς αερίου ἐκί τῆς κλοίας, καταβλήσεως τοῦ φουσητήρος. Ἡ τοιαυτή ἐγκατάστασις ὀργάνων δέον ὅπως, κατά προμήθειαν εὐρίσκειται εἰς τόν σταθμόν ἐλέγγου φουρτίου, ἐπ' ὅσον υφίσταται τοιοῦτος, πάντα δέον ὅπως εἶναι εὐχερῆς προσιτῆ ὡς τό δεικματικῶ ὑπηρεσίας εἰς τὰς ἐργασίας φορτοεκφορτώσεως. Φορητῆ ὀργανα κατάλληλα διὰ τήν μέτρησιν οξυγόνου και αερίων ὑδρογονανθράκων ἢ ἀναθιμάσεων τούτων ἐκ και αἱ ἀναγκαῖαι πρὸς τοῦτο συνδῶσεις αὐτῶν μετά τῶν δεξαμενῶν, πρέπει νά διατίθενται διὰ τόν ἐλέγγον τοῦ περιεχομένου αὐτῶν.

(ιδ) Δέον ὅπως διατίθενται μέσα διὰ τήν ἐνδείξιν τῆς θερμοκρασίας και πίεσεως ἐντός τοῦ συστήματος σωληνώσεων τοῦ δρανούς αερίου.

(α) Πλοίων, του οποίου η τρόπος έτεθη πρό της 19ης Νοεμβρίου 1952, δέον να συμμορφούνται προς τας διατάξεις των Κανονισμών 66 έως 85, περιλαμβανομένου, του παρόντος Μέρους.

(β) Πλοίων, του οποίου η τρόπος έτεθη την η μετά την 19ην Νοεμβρίου 1952 άλλα πρό της 26ης Μαΐου 1965, δέον να συμμορφούνται προς τας διατάξεις της Διεθνούς Συμβάσεως περί Ασφαλείας της Ανθρωπίνης Ζωής εν Θαλάσση, 1948, τας άναφερομένης εις τὰ μέτρα πυρασφαλείας της εν λόγω Συμβάσεως τὰ εφαρμοζόμενα εις τὰ νέα πλοία και επικρασιθέτως δέον να συμμορφούνται προς τας διατάξεις των Κανονισμών 68(β) και (γ), 75, 77(β), 78, 80(β), 81(β) έως (ζ), 84 και 85 του Μέρους τούτου.

(γ) Πλοίων, του οποίου η τρόπος έτεθη την η μετά την 26ην Μαΐου 1965, άλλα πρό της θέσεως εν ισχύϊ της παρούσης Συμβάσεως, δέον, έκτος άέν συμμορφοῦνται προς τὰ Μέρη Α' και Β' του παρόντος Κεφαλαίου, να συμμορφοῦνται προς τας διατάξεις της Διεθνούς Συμβάσεως Περί Ασφαλείας της Ανθρωπίνης Ζωής εν Θαλάσση, 1960, τας άναφερομένης εις τὰ μέτρα πυρασφαλείας της εν λόγω Συμβάσεως τὰ εφαρμοζόμενα εις τὰ νέα πλοία και επικρασιθέτως δέον να συμμορφοῦνται προς τούς Κανονισμούς 68(β) και (γ), 80(β), 81(β), (γ) και (δ) και 85 του Μέρους τούτου.

Κανονισμός 66

Κατασκευή

Τὰ κατασκευαστικά συστατικά δέον να είναι εκ χάλυβος η έτέρου καταλλήλου ύλικού συμφώνως προς τον Κανονισμόν 27 (1948) πλην του ότι απομεινωμένα ύπερ-στεγνάσματα, άτινα δέν περιλαμβάνουν ένδιαιτήματα και έκτεθειμένα εις τον καιρόν καταστώματα δύνανται να είναι εκ ξύλου, άέν τὰ λαμβανόμενα κατασκευαστικά μέτρα πυρασφαλείας ίκανοποιούν την Αρχήν.

Κανονισμός 67

Κύρια Κατακόρυφοι Ζώναι

Τό πλοϊον θα ύποδιαιρηται εις κυρίας κατακόρυφους ζώνας διά τμημάτων Κλάσεως «Α», συμφώνως προς τον Κανονισμόν 28 (1948). Τοιαύτα τμήματα δέον να έχουν έκαστη βελών μονώσεως, καθ' όσον τοῦτο τυγχάνει πρακτικών, λαμβανομένης όκ' όψιν της φύσεως των γειτνισζόντων χώρων, ως προβλέπεται ύπό του Κανονισμού 26(γ) (iv) (1948).

Κανονισμός 68

Ανοήματα εις διαφ, άγματα Κυρίων Κατακόρυφων Ζωνών

(α) Τό πλοϊον δέον να συμμορφοῦται ούσιωδώς με τον Κανονισμόν 29 (1948).

(β) Αί θύραι πυρκαϊδς δέον να είναι εκ χάλυβος η ίσοδυνάμου ύλικού μετά η άνευ άκαύστου μονώσεως.

(γ) Προκειμένου περι όγχετων και άγωγών έξαερισμού, έχόντων έγκαρσιαν τομήν 0,02 τετραγωνικών μέτρων (η 31 τετραγωνικών δακτύλων) η μεγαλύτεραν, οι όποιοι διέρχονται διά των τμημάτων των κυρίων ζωνών, αι άκόλουθοι πρόσθετοι διατάξεις δέον να εφαρμοζώνται:

(i) Προκειμένου περι όγχετων και άγωγών έχόντων έγκαρσιαν τομήν μεταξύ 0,02 τετραγωνικών μέτρων (31 τετραγωνικών δακτύλων) και 0,075 τετραγωνικών

μέτρων (116 τετραγ. δακτύλων) περιλαμβανομένων, οι φράκται πυρός θα είναι τύπου παρέχοντος κλήρη άσφάλειας έναντι βλάβης και κλεισμένου αεριστήρα η οι τοιοῦτοι όγχετοι και άγωγοι θα μονώνονται, κατά έλάχιστον έκαι 457 γιλιαστέν (18 δακτύλων) επί άμφοτέρων των πλευρών του χωρίσματος, ίνα συμμορφωθώσιν προς τας εφαρμοζόμενες άπαιτήσεις διά τὰ διαφράγματα.

(ii) Προκειμένου περι όγχετων και άγωγών έχόντων ύστατην ύπερβαίνουσαν να 0,075 τετραγ. μέτρα (116 τετραγ. δακτύλων) οι φράκται πυρός θα είναι τύπου παρέχοντος κλήρη άσφάλειας έναντι βλάβης και αεριστήρα ύπερβαίνουσα.

Κανονισμός 69

Διαχωρισμός των Χώρων Ένδιαιτήσεως άπό τούς Χώρους Μηχανοστασίου, Φορτίου και Υπηρετικών

Τό πλοϊον δέον να συμμορφοῦται προς τον Κανονισμόν 31 (1948).

Κανονισμός 70

Έφαρμογή σχετιζόμενη με τας Μεθόδους I, II και III

Οι χώροι ένδιαιτήσεως και οι ύπηρετικοί τοιοῦτοι πλοίου τινός δέον να συμμορφοῦνται προς τας διατάξεις τας επιβαλλομένως εις μίαν των παραγράφων (α), (β), (γ) η (δ) του παρόντος Κανονισμού:

(α) Προκειμένου έν πλοϊον να θεωρηθῆ ότι τελεί έν συμμορφώσει προς τας άπαιτήσεις της Μεθόδου I, δέον να έξοκλησθῆ διά δικτύου έξ άκείστων ύπερβαίνοντων Κλάσεως «Β» έν ούσιωδει συμμορφώσει με τον Κανονισμόν 30(α) 1948, όμοῦ με μετά στην χρῆσιν άκείστων ύλικών έν συμμορφώσει με τον Κανονισμό 33(α) (1948).

(β) Προκειμένου έν πλοϊον να θεωρηθῆ ότι τελεί έν συμμορφώσει προς τας άπαιτήσεις της Μεθόδου II:

(i) Δέον να έφοδισθῆ διά συστήματος αὐτομάτου ραντισμοῦ και συνεταρμιῶ πυρκαϊδς, όπερ θα τελῆ έν ούσιωδει συμμορφώσει με τούς Κανονισμούς 42 και 48 (1948), και

(ii) η χρῆσις καυσίμων ύλικών πάντος είδους θα περιορίζεται, καθ' όσον τοῦτο είναι λογικόν και πρακτικόν.

(γ) Προκειμένου έν πλοϊον να θεωρηθῆ ότι τελεί έν συμμορφώσει προς τας άπαιτήσεις της Μεθόδου III, δέον να έξοκλησθῆ διά δικτύου έξ επιβαλλομένων της έξοκείσεως του πυρός διαφραγμάτων διηκόντων από καταστρώματος εις κατάστρωμα, έν ούσιωδει συμμορφώσει προς τον Κανονισμόν 30(β) (1948), όμοῦ μετά συστήματος αὐτομάτου άνιχνεύσεως, έν ούσιωδει συμμορφώσει προς τον Κανονισμόν 43 (1948). Η χρῆσις καυσίμων και ύψηλῶν βελών ύλικών θα περιορίζεται, ως καθορίζεται εις τούς Κανονισμούς 39(β) και 40(ζ) (1948).

Απομάκρυνσις από τας άπαιτήσεις των Κανονισμών 33(β) και 40(δ) (1948) δυνατόν να επιτραπῆ μόνον όταν προβλέπεται έκτέλεσις περιπολίας κατά της πυρκαϊδς, κατά διαλείμματα μη ύπερβαίνοντα τὰ 20' πρώτα λεπτά.

(δ) Προκειμένου έν πλοϊον να θεωρηθῆ ότι τελεί έν συμμορφώσει προς τας άπαιτήσεις της Μεθόδου III:

(ι) Πρόσθετα τμήματα Κλάσεως «Α» δέον να υπέρχουν εντός των χώρων έν-
διατιθέως, ίνα περιορίζουν, εις τους χώρους αυτούς, τό μέσον μήκος των
κυρίων κατακορυφών ζωνών εις περίπου 20 μέτρα (ή 65,5 πόδας) και

(ιι) Σύστημα αυτόματου άνιχνεύσεως του πυρός δέον να υπέρχη εν ουσίωδει συμ-
μορφώσει με τον Κανονισμόν 43 (1948) και

(ιιι) "Απασα αι έκτεθειμένα επιφάνεια των διαφραγμάτων των διαδρόμων και
θαλαμικών, ως και τα επικαλύμματα αυτών, έντός των χώρων ένδιατιθέως
δέον να έχουν περιωρισμένη ισχύν εξαπλώσεως του πυρός και

(ιiv) "Η χρήση καυσίμων υλικών δέον να περιορίζεται, ως καθορίζεται εις τον
Κανονισμόν 39(β) (19:8). "Απομάκρυνσις από τας άπαιτήσεις του Κανони-
σμού 39(β) (1948) δυνατόν να επιτραπή, μόνον όταν προβλέπεται έκτέλεσις
περικολίας, κατά διαλείμματα μη υπερβαίνοντα τά 20' λεπτά και

v) Πρόσθετα άκαυστα τμήματα Κλάσεως «Β» δέον να υπέρχουν από καταστρώ-
ματος εις κατάστρωμα, σχηματίζοντα δίκτυον εξ επιβραδυντικών τής εξα-
πλώσεως του πυρός διαφραγμάτων, έντός των οποίων ο χώρος παντός διαμε-
ρίσματος, πλην των κοινοχρήστων τοιούτων, δέον να μη υπερβαίνη γενικώς
τά 300 τετραγωνικά μέτρα (ή 3.200 τετραγ. πόδας).

Κανονισμός 71

Προστασία Κατακορυφών Κλιμάκων

Αι κλιμακεί δέον να συμμορφούνται προς τον Κανονισμόν 33 (1948), έκτός εάν,
εις περιπτώσεις εξαιρετικής δυσκολίας ή "Αρχή δύναται να επιτρέψη την χρήση
άκαυστων τμημάτων και Φυρών Κλάσεως «Β» άντι: τμημάτων και Φυρών Κλάσεως «Α»
διά τας περιφράξεις τής κλιμακός. "Επί πλέον, ή "Αρχή δύναται να επιτρέψη κατ' εξαί-
ρेशन την διατήρησιν ξυλίνης τινός κλιμακός, εφ' όσον αυτή θα προστατεύεται υπό
ραντιστήρος και θα κλειθ ήκανοποιητικώς.

Κανονισμός 72

Προστασία "Ανελεναστήρων ("Επιβατιών και "Υπηγεσίας) Κατακορυφών "Οχητών Φωτισμού και "Αερισμού κ.λπ.

Τό πλοϊον θα συμμορφούται προς τον Κανονισμόν 34 (1948).

Κανονισμός 73

Προστασία Σταθμών "Ελέγχου

Τό πλοϊον δέον να συμμορφούται προς τον Κανονισμόν 35 (1948) έκτός εκείνων
των περιπτώσεων καθ' ός ή διάταξις ή κατασκευή των σταθμών ελέγχου είναι
τοιούτη ώστε να αποκλείη πλήρη συμμόρφωσιν, ως λ.χ. εν περιπτώσει ξυλίνης κατα-
σκευής του Θαλάμου ηθβαλιουχίας, όποτε ή "Αρχή δύναται να επιτρέψη την χρήση
ελευθέρας Ισταμένων άκαυστων τμημάτων Κλάσεως «Β» προς προστασίαν των όριων
των τοιούτων σταθμών ελέγχου. Εις τοιαύτας περιπτώσεις κατά τας όποιας χάρη
ευρισκόμενοι άμέσως κάτωθι τοιούτων σταθμών ελέγχου δημιουργούν κίνδυνον μεγά-
λης έκτάσεως πυρκαϊάς, τό ένδιάμεσον κατάστρωμα δέον να έχη πλήρη μόνωσιν, ως
έν επρόκειτο περί τμήματος Κλάσεως «Α».

Κανονισμός 74

Προστασία "Αποθηκών κ.λπ.

Τό πλοϊον θα συμμορφούται προς τον Κανονισμόν 36 (1948).

Κανονισμός 75

Παράθυρα και Παραφωτισμός

Παραφωτισμός μηχανοστασίου και λεβητοστασίου θα είναι ούτω πως
κατεσκευασμένοι ώστε να δύνανται να κλείουν από θέσεως εξωτερικώς των τοιούτων
χώρων.

Κανονισμός 76

Σύστημα "Αερισμού

(α) "Όλος ό τεχνηγός άερισμού, εξαιρουμένου του άερισμού των χώρων φορτίου
και των μηχανών, θα εφοδιάζεται διά κυρίων διακοπών τοποθετουμένων ούτω πως
εξωθι του μηχανοστασίου και εις σημεία τοσούτον άμέσως προσιτά, ώστε δέν θα
χρειάζεται να μεταβη τις εις κλεισίαν των τριών σταθμών, προκειμένου να διακόψη
την λειτουργίαν των άνεμιστήρων άερισμού εις χώρους διαφόρους των τοιούτων μηχανο-
στασίου και φορτίου. "Ο άερισμός του χώρου μηχανοστασίου θα ελέγχεται δια κλει-
σάκτου χειριζομένου από θέσεως έκτός μηχανοστασίου.

(β) Θα προβλέπεται ήκανοποιητική μόνωσις των εξαγωγικών όχητων των μηχανο-
ρειών, όταν ούτοι διέρχονται διά μέσου χώρων ένδιατιθέως.

Κανονισμός 77

Διάφοροι Λεπτομέρεια

Τό πλοϊον θα συμμορφούται προς τον Κανονισμόν 40(α), (β) και (στ) (1948) έκτός
του ότι τά μηχανοεούμενα εις τους Κανονισμούς 40(α)(ι) (1948) 20 μέτρα (ή 65,5 πόδας)
δύναται να άντικατασταθούν διά 13,73 μέτρων (ή 45 πόδων).

(β) Αι άντλία καυσίμων θα εφοδιάζονται διά συστήματος χειριζομένου εξ άπο-
στάσεως και τοποθετουμένου έντός του σχετικού χώρου, ούτως ώστε να δύναται τις να
διακόψη την λειτουργίαν των έν περιπτώσει έκρήξεως πυρκαϊάς έντός του χώρου εις
τόν όποιον είναι ήκατεστημένα.

Κανονισμός 78

Κινηματογραφική Ταινία

Ταινία έχουσα ως βάση την ντροκυτταρίνην δέν θα χρησιμοποιηται εις τας έπι-
πλοϊον κινηματογραφικώς ήκαταστάσεις.

Κανονισμός 79

Σχέδια

Θά υπάρχουν σχέδια κατά τά έν τω Κανονισμώ 44 (1948) όριζόμενα.

Κανονισμός 80

"Αντλία, Σύστημα Κυρίων Σωληνώσεων Πυρκαϊάς, Αίλητες και "Οθόνιοι Σωλήνες

(α) "Απαιτείται συμμόρφωσις προς τας άπαιτήσεις του Κανονισμού 45 (1948).

Κανονισμός Β4

Πηγή Ηλεκτρικής Ενέργειας Κινδύνου

* Απαιτείται συμμόρφωση με τās διατάξεις του Κανονισμού (22(α), (β) και (γ) (1948), εκτός του ότι η θέση της πηγής ηλεκτρικής ενέργειας κινδύνου δέον να πληροί τās απαιτήσεις του Κανονισμού 25(α) (1960).

Κανονισμός Β5

Συναγερμοί και Γυμνάσια

Κατά τὰ μνημονεύμενα εις τόν Κανονισμόν 26 του Κεφαλαίου ΙΙΙ τής Διεθνούς Συμβάσεως περί Ασφαλείας τής Ανθρωπίνης Ζωής εν Θαλάσση, 1960, γυμνάσια πυρκαϊδς, εκαστον μέλος του πληρώματος δέον να δύναται να επιδείξη ότι έχει έθισθη προς τήν διάταξιν και τās ευκολίας του πλοίου, προς τὰ καθήκοντά του και προς πάν μείσον, όπερ ήθελε κληθή να χρησιμοποιήση. * Απαιτείται από τούς πλοιάρχους να εξασκήσουν και κατευθύνουν τὰ πληρώματα προς εκτελεζίν τών άνωτέρω.

(β) Τό όπερ του δικτύου πυρκαϊδς, δέον, καθ' όσον τοδτο είναι πρακτικόν να είναι άμεσως διαθέσιμον, είτε διά τής διατηρήσεώς του υπό πίεσιν έντός του δικτύου πυρκαϊδς, είτε δι' εδχρήστου και εύπροσίτου συστήματος τηλεχειρισμού τών αντίλιθων πυρκαϊδς.

Κανονισμός Β1

* Απαιτήσεις Άνιχνεύσεως και Κατασβέσεως του Πυρός

Γενικά

(α) Δέον να ύπάρχη συμμόρφωσις προς τās απαιτήσεις του Κανονισμού 50(α) έως (αε) (1948) συμπεριλαμβανομένου, λαμβανομένων όκ' όθιν και τών διατάξεων του παρόντος κανονισμού.

Περιπολίοι, Συστήματα Άνιχνεύσεως και Έπικοινωνίας:

(β) * Έκαστον μέλος οιασδήποτε περιπολίας πυρκαϊδς άπαιτουμένης όκό του παρόντος Κεφαλαίου δέον να εκπαιδευθ ή ώστε να καταστή γνώστης τής διαρρυθμίσεως του πλοίου, ως και τής θέσεως και χειρισμού παντός μέσου, τό όποιον ένδεχομένουθ ή κληθή να χρησιμοποιήση.

(γ) Δέον να ύπάρχη ειδικόν σύστημα συναγερμού προς συνέγερσιν του πληρώματος, τό όποιον δύναται να άποτελέση μέρος του συστήματος γενικού συναγερμού του πλοίου.

(δ) Δέον έπίσης να διατίθεται σύστημα άναγγελίας διά μεταφώνων ή έτερον άπαρκές μέσον έπικοινωνίας έντός τών χώρων ένδιαιτήσεως, τών κοινοχρήστων και όηρητικώων οισώσεων.

Χώροι Μηχανοστασίων και Λεβητοστασίων

(ε) * Ο άριθμός, ό τύπος και ή διασκοπή τών πυροσβεστήρων θ ή συμμορφούται με τās παραγράφους (ΧΙΙ), (ΧΙΙΙ) και (ηΧΙΙ) του Κανονισμού 64 (1960).

Σύνδεσμος Διεθνούς Τύπου Συνδέσεως μετά τής Ξηράς

(στ) * Απαιτείται συμμόρφωσις με τās διατάξεις του Κανονισμού 64(δ) (1960).

* Έξαρτήσεις Πυροσβέστου:

(ζ) * Απαιτείται συμμόρφωσις με τās διατάξεις του Κανονισμού 64(ι) (1960).

Κανονισμός Β2

Δυνατότης Άμέσου Χρησιμοποίησεως τών Συσκευών Καταπολεμήσεως τής Πυρκαϊδς

* Απαιτείται συμμόρφωσις με τās διατάξεις του Κανονισμού 66 (1960).

Κανονισμός Β3

Μία Διαφυγή

* Απαιτείται συμμόρφωσις με τās διατάξεις του Κανονισμού 54 (1948)

ΜΕΡΟΣ Α' — ΓΕΝΙΚΑ

(Τό Μέρος Α' εφαρμόζεται εις άμφοτέρα τά επιβατηγά πλοία και τά φορτηγά πλοία)

Κανονισμός 2

Όρισμοί

Πρός εκλήρωσιν τών σκοπών του παρόντος Κεφαλαίου:

- (α) Ο όρος «βραχύς διεθνής πλούς» σημαίνει διεθνή πλοήν κατά τήν διάρκειαν του οποίου τό πλοίο δέν άπομακρύνεται πλέον τών 200 μιλίων από λιμάνος ή τόκου όπου οί επιβάται και τό πλήρωμα δύναται να τεθώσιν εν ασφαλεία και έφ' όσον ή άπόσπασ μεταξύ του τελευταίου λιμάνος προορισμού της Χώρας από τήν όσολαν άρξεται το ταξίδιον και του τελικού λιμάνος προορισμού δέν υπερβαίνει τά 600 μίλια.
- (β) Ο όρος «σωσίβιος σχέδια» σημαίνει σχέδια ήτις κληροί είτε τόν Κανονισμόν 15 είτε τόν Κανονισμόν 16 του παρόντος Κεφαλαίου.
- (γ) Ο όρος «ήγεκρμένον μέσον καθαιρέτως» σημαίνει μέσον ήγεκρμένον υπό της Αρχής, δυνάμενον να καθαιρέσθ εις τήν θάλασσαν εκ της θέσεως επίβιβασμας σχέδιαν ένταλας ήμορτον με τόν ήγεκρμένον να φέρη άριθμόν άτόμων και με τόν έξαρτισμόν ατής.
- (δ) Ο όρος «πτυχιούχος σωσίβιου λέμβου» σημαίνει ολονδήποτε μέλος του πληρώματος τό όποιον έχει πτυχίον Ικανότητος, εκδιδόμενον κατά τούς όρους του Κανονισμού 32 του παρόντος Κεφαλαίου.
- (ε) Ο όρος «πλευστική συσκευή» σημαίνει έφόδιον/επιπέσειας (εκτός τών σωσίβιων λέμβων, σωσίβιων σχεδίων, κυκλικών σωσίβιων και σωσίβιων ζωνών), προωριζόμενον να βαστάξη άρισμένον άριθμόν άτόμων άτινα εύρίσκονται έντός του όδου και τούταυτης κατασκευής, ώστε να διατηρη τό σχήμα του και τάς ιδιότητάς του.
- (σ) Εάν ή Αρχή θεωρή ότι τό προστατευόμενον της περιοχής και αί συνθήκαι του ταξιδίου είναι τούταυται, ώστε να καθιστούν τήν εφαρμογήν του συνόλου τών διατάξεων του παρόντος Κεφαλαίου μη εύλογον ή μη άναγκαίαν, δύναται άναλόγως να έξαίρεση της εφαρμογής τών άπαιτήσεων του παρόντος Κεφαλαίου συγκεκριμένα πλοία ή κατηγορίας πλοίων άτινα κατά τήν διάρκειαν του ταξιδίου των δέν άπομακρύνονται πλέον τών 20 μιλίων από της πλησιέστερας ξηράς.
- (β) Εις περίπτωσιν επιβατηγών πλοίων εκτελούντων ειδικά ταξείδια μεταφοράς μεγάλου άριθμού επιβατών επί παραδειγματι διά μεταφοράν προσκυνητών, ή Αρχή έάν πεισθή ότι δέν είναι πρακτικώς δυνατόν να επιβάλη τήν εφαρμογήν τών άπαιτήσεων του παρόντος Κεφαλαίου, δύναται να εξαίρεση τά πλοία ταύτα τών άπαιτήσεων τούτων, έφ' όσον άνήκουν εις τήν χώραν της, και συμμορφούνται πλήρως προς τάς διατάξεις τών:
- (i) Κανόνων ότινες είναι προσηρτημένοι εις τήν Συμφωνίαν Περί Έπιβατηγών Πλοίων Ειδικών Μεταφορών, 1971, και
- (ii) Κανόνων ότινες είναι προσηρτημένοι εις τό Πρωτόκολλον Περί Άπαιτήσεων διά τούς Χώρους Ένδιατηρήσεων Έπιβατηγών Πλοίων Ειδικών Μεταφορών, 1973, δε τε τοϋτο θα τεθή εν ισχύϊ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ III

ΣΩΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ, Κ.Α.Π.

Κανονισμός 1

Έφαρμογή

(α) Τό Κεφάλαιον τοϋτο, εκτός όπου άλλως ρηθώς όρίζεται εφαρμόζεται ως άκολουθως επί νέων πλοίων εκτελούντων διεθνείς πλόας:

Μέρος Α' - Έπιβατηγά πλοία και φορτηγά πλοία

Μέρος Β' — Έπιβατηγά πλοία

Μέρος Γ' — Φορτηγά πλοία

(β) Εις τήν περίπτωσιν τών άπαρχόντων πλοίων τών εκτελούντων διεθνείς πλόας ή τρώπας τών όποιων έτέθη κατά ή μετά τήν ήμερομηνίαν θέσεως εν ισχύϊ της Διεθνούς Συμβάσεως περί Ασφαλείας της Ανθρωπίνης Ζωής εν Θαλάσση, 1960, ή κατά τήν ήμερομηνίαν τούτην εύρίσκοντο εις παρεμφερές προς τό άνωτέρω στάδιον κατασκευής, θα εφαρμόζονται αί άπαιτήσεις του Κεφαλαίου III της Συμβάσεως εκείνης ως άυται καθορίζονται διά τά νέα πλοία.

(γ) Εις τήν περίπτωσιν τών άπαρχόντων πλοίων, τών εκτελούντων διεθνείς πλόας ή τρώπας τών όποιων έτέθη πριν τήν ήμερομηνίαν θέσεως εν ισχύϊ της Διεθνούς Συμβάσεως περί Ασφαλείας της Ανθρωπίνης Ζωής εν Θαλάσση, 1960 ή πριν τήν ήμερομηνίαν τούτην εύρίσκοντο εις παρεμφερές προς τό άνωτάτω στάδιον κατασκευής και άτινα δέν συμμορφούνται ήδη προς τάς διατάξεις του Κεφαλαίου III της Συμβάσεως εκείνης, άφορώσας τά νέα πλοία, αί διατάξεις δι' έκαστον πλοίοον θα εξατάζονται υπό της Αρχής, προς τόν σκοπόν να εξασφαλισθ, έφ' όσον είναι πρακτικώς εφαρμόσιμον και εύλογον και όσον τό δυνατόν ένωριτερον ή οδαιώδης συμμόρφωσις προς τάς άπαιτήσεις του Κεφαλαίου III της Συμβάσεως εκείνης. Η ρήτρα του έδαφίου (β)(i) του Κανονισμού 27 του παρόντος Κεφαλαίου δύναται, εν τούτοις, να εφαρμόζεται εις τά ύπάρχοντα πλοία μόνον έάν:

- (i) Οί όροι τών Κανονισμών 4, 8, 14, 18 και 19 και αί παράγραφοι (α) και (β) του Κανονισμού 27 του παρόντος Κεφαλαίου πληροϋνται.
- (ii) Αί σωσίβιοι σχέδια αί φερόμεναι συμφώνως προς τάς διατάξεις της παραγράφου (β) του Κανονισμού 27 πληροϋν τάς άπαιτήσεις είτε του Κανονισμού 15 είτε του Κανονισμού 16, καθώς και του Κανονισμού 17 του παρόντος Κεφαλαίου, και
- (iii) Ο μέγιστος άριθμός τών προσώπων επί του πλοίου δέν θα αύξηθῃ ένεκα του εφοδιασμού διά τών σωσίβιων σχεδίων εκτός έάν τό πλοίοον συμμορφούται προς τάς διατάξεις τών:
- (1) Μέρους Β' του Κεφαλαίου II-1,
- (2) έδαφίων (iii) και (iv) της παραγράφου (α) του Κανονισμού 21 ή έδαφίου (iii) της παραγράφου (α) του Κανονισμού 48 του Κεφαλαίου II-2, ως τούτο εφαρμόζεται, και
- (3) παραγράφων (α), (β), (ε) και (στ) του Κανονισμού 29 του παρόντος Κεφαλαίου.

(δ) Όλοι οι σωσίβιοι λέμβοι διὰ τὰς ὁποίας ἔχει ἐγκριθῆ νὰ μεταφέρουν πλεόν τῶν 60 ἀτόμων, ἀλλ' οὐχί περισσότερα τῶν 100, θὰ εἶναι εἰς ὁμοίαν μηχανοκίνητοι λέμβοι κληροδοταί τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 9 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, εἴτε σωσίβιοι λέμβοι ἐφοδιασμένοι δι' ἑκτεταμένον μέσον μηχανικῆς κρούσεως, κληροδοταί τῶν Κανονισμῶν 10 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. Όλοι αἱ σωσίβιοι λέμβοι αἱ ὁποῖαι ἐπιτρέπεται νὰ μεταφέρουν περισσότερα τῶν 100 ἀτόμων θὰ εἶναι ἐφοδιασμένα μετὰ κτην-τύπου κληροδοταί τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ κανονισμοῦ κ τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(ε) Όλοι αἱ σωσίβιοι λέμβοι θὰ εἶναι ἐπαρκoὺς ἀντοχής, ὥστε νὰ δύνανται νὰ καθιερωθῶν ἐν τὴν θέλασαν ὑπὸ κλήρη φόρτον ἀτόμων καὶ ἐξαρτισμοῦ.

Όλοι αἱ σωσίβιοι λέμβοι θὰ εἶναι τοιαύτης ἀντοχής, ὥστε νὰ μὴ ὑποστοῦσιν μόνιμον κάμψιν ὅταν ὑποβληθῶσιν εἰς 25 τοὺς ἑκατὸν ὑπερφόρτους.

(στ) Όλοι αἱ σωσίβιοι λέμβοι θὰ ἔχουν μέσην σιμότητα τοῦλάχιστον ἴση πρὸς 4% τοῦ μήκους αὐτῶν.

Ἡ σιμότης θὰ εἶναι προσταγισζόντως παραβολικὸς σχήματος.

(ζ) Εἰς τὰς σωσίβιους λέμβους διὰ τὰς ὁποίας θὰ ἐγκρινεταί νὰ μεταφέρουν 100 ἢ περισσότερα άτομα, ὁ ὄγκος τῆς ἐφοδιστικῆς πλευστότητος θὰ ἐπιμεινεται κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς.

(η) Όλοι αἱ σωσίβιοι λέμβοι θὰ ἔχουν τὴν ἴδιαν πλευστότητα ἢ θὰ ἐφοδισζονται δι' ὑδατοστεγῶν ἀεροκιβωτίων ἢ δι' ἑτέρου ἀδιαβρότου ὕλικου πλευστότητος ἰσοδύναμου, τοῦ ὁποῖου δὲν θὰ προσβῆλλεται ἐπιζημῶς ὑπὸ τοῦ πετρελαίου ἢ ὑπὸ τῶν παραγῶν τοῦ πετρελαίου, ἐπαρκῆ δὲ ὥστε ἡλέμβος μετὰ τῶν ἐφοδίων αὐτῆς, νὰ ἐπιπέσει ὅταν αὐτὴ κατακλυθῆ καὶ εἶναι ἐκτεθειμένη εἰς τὴν θέλασαν. Θὰ προβῆται ἐπιπλέον ὅγκος ἀεροκιβωτίων ἢ ἑτέρου ἰσοδύναμου ἀδιαβρότου ὕλικου πλευστότητος, μὴ προσβῆλλόμενον ἐπιζημῶς ὑπὸ τοῦ πετρελαίου ἢ ὑπὸ τῶν παραγῶν τοῦ πετρελαίου, ἴσος τοῦλάχιστον πρὸς τὸ ἐν δέκατον τῆς κυβικῆς χωρητικότητος τοῦ λέμβου. Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ὅπως τὰ ὑδατοστεγῆ ἀεροκιβώτια κληροδοταί διὰ ἀδιαβρότου ὕλικου πλευστότητος τοῦ ὁποῖου δὲν θὰ προσβῆλλεται ἐπιζημῶς ὑπὸ τοῦ πετρελαίου ἢ τῶν παραγῶν τοῦ πετρελαίου.

(θ) Όλα τὰ σέματα καὶ τὰ πλειυρικά καθίσματα θὰ τοποθετοῦνται, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, χαμηλότερον ἐντὸς τῆς σωσίβιου λέμβου.

(ι) Ο συντελεστὴς κυβικῆς χωρητικότητος πασῶν τῶν σωσίβιων λέμβων, ὅς ὁδ-τος καθορίζεται συμφῶνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 6 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἐπιτρέ-σει τῶν ξυλλίνων σωσίβιων λέμβων κατασκευασμένων ἐξ ἐπηγεκνίδων, δὲν θὰ εἶναι μικρότερος τοῦ 0,64 ἐκτὸς ἀν' Ἡ Ἀρχὴ κρίνει ὅτι ἡ ἐπάρκεια τοῦ μετακεντρικοῦ ὕψους καὶ τὸ ὕψος τῶν ἐξέλων τῆς σωσίβιου λέμβου, ὑπὸ πλήρη φόρτον ἀτόμων καὶ ἐξαρτισμοῦ, ἰκανοποιεῖ τὰς ἀπαιτήσεις τῆς, ὁπότε δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ συντελεστὴν κυβικῆς χωρητικότητος μικρότερον τοῦ 0,64.

Κανονισμός 6

Κυβικὴ Χωρητικότης Σωσίβιων Λέμβων

(α) Ἡ κυβικὴ χωρητικότης σωσίβιου λέμβου θὰ καθορίζεται διὰ τοῦ Κανόνος Simpson (Stirling) ἢ δι' ἄλλης μεθόδου διδούσης τὸν αὐτὸν βαθμῶν ἀκριβείας. Ἡ χωρητικότης σωσίβιου λέμβου μετὰ πρῶμης σχήματος ἀβάκος θὰ ὑπολογίζεται ὡς ἐπὶ ἡ σωσίβιος λέμβος εἶχε πρῶμην σφηνοειδοῦς σχήματος.

(β) Ἐπί παραδείγματι, ἡ χωρητικότης εἰς κυβικὰ μέτρα (ἢ κυβικὸς πόδας) μίας σωσίβιου λέμβου, ὑπολογισμένη τῆ βοηθεία τοῦ Κανόνος Simpson, δύνανται νὰ ἐπι-ρηθῆ ὅτι δίδεται ὑπὸ τοῦ κατωτέρου τύπου :

Κανονισμός 4

Ἐτοιμότης Σωσίβιων Λέμβων, Σωσίβιων Σχεδίων καὶ Πλευστικῶν Συσκευῶν

(α) Ἡ γενικὴ ἀρχὴ ἢ ρυθμιζοῦσα τὰ τοῦ ἐφοδιασμοῦ τῶν σωσίβιων λέμβων, σωσίβιων σχεδίων καὶ πλευστικῶν συσκευῶν ἐνὸς κλοίου, ἐπὶ τοῦ ὁποῖου ἐφαρμόζεται τὸ Κεφάλαιον τοῦτο, εἶναι ὅτι ταῦτα θὰ εἶναι ἀμέσως διαθέσιμα εἰς περιπτώσιν ἀνάγκης.

(β) Διὰ νὰ εἶναι ἀμέσως διαθέσιμοι αἱ σωσίβιοι λέμβοι, αἱ σωσίβιοι σχέδια καὶ αἱ πλευστικά συσκευαί, δέον αὐταί νὰ κληροῦν τοὺς κάτωθι ὅρους:

(i) Θὰ δύνανται νὰ καθαιρεθῶσιν εἰς τὴν θέλασαν ἀσφαλῶς καὶ ταχέως καὶ ὑπὸ δυσμενεῖς ἐπι συνθήκας διαγωγῆς τοῦ κλοίου καὶ ὑπὸ πλειυρικὴν κλίσιν 15 μοιρῶν.

(ii) Θὰ εἶναι δυνατὴ ἡ ἐπιβίβασις ἐπὶ τῶν σωσίβιων λέμβων καὶ τῶν σωσίβιων σχεδίων ταχέως καὶ ἐν κλήρει τάξει.

(iii) Ἡ διάταξις ἐκδοτικῆς σωσίβιου λέμβου, σωσίβιου σχεδίου καὶ παντὸς εἶδους πλευστικῆς συσκευῆς θὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ μὴ παρακωλύεται ὁ χειρισμὸς τῶν ἄλλων λέμβων, σχεδίων καὶ πλευστικῶν συσκευῶν.

(γ) Όλα τὰ σωσίβια μέσα θὰ τηροῦνται εἰς κατάστασιν λειτουργίας καὶ θὰ εἶναι ἕτοιμα πρὸς ἀμέσον χρῆσιν πρὸ τοῦ ἀκόλου του κλοίου ἔκ τοῦ λιμένους καὶ εἰς πάντα χρόνον κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ κλοῦ.

Κανονισμός 5

Κατασκευὴ τῶν Σωσίβιων Λέμβων

(α) Όλοι αἱ σωσίβιοι λέμβοι θὰ εἶναι καλῶς κατασκευασμένοι καὶ θὰ εἶναι τοιοῦ-του σχήματος καὶ ἀναλογίων, ὥστε νὰ ἔχουν ἐπαρκῆ εὐστάθειαν κατὰ τὴν κλειδοσὶν καὶ ἐπαρκές ὕψος ἐξέλων ὑπὸ πλήρη φόρτον ἀτόμων καὶ ἐφοδίων.

Όλοι αἱ σωσίβιοι λέμβοι θὰ εἶναι ἰκαναί νὰ διατηροῦν θετικὴν εὐστάθειαν ὅταν εἶναι ἐκτεθειμένοι εἰς τὴν θέλασαν ὑπὸ πλήρη φόρτον ἀτόμων καὶ ἐφοδίων.

(β) (i) Όλοι αἱ σωσίβιοι λέμβοι θὰ ἔχουν ἰσχυρὸν περίβλημα καὶ ἐσωτερικὴν μό-νον πλευστότητα. Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐγκρίνῃ σωσίβιους λέμβους μετὰ στεροῦ στεγασματος, ὑπὸ τὴν πρόβλεψιν ὅτι θὰ δύναται τοῦτο νὰ ἀνοίγῃ καὶ ἔκ τῶν ἔσω καὶ ἔκ τῶν ἐξω, καὶ δὲν θὰ ἐμποδίσῃ τὴν ταχείαν ἐπιβίβασιν καὶ ἀποβίβασιν τῶν ἐπιβατῶν ἢ τὴν καθάρεισιν καὶ τὸν χειρισμὸν τῶν σωσίβιων λέμβων.

(ii) Αἱ μετὰ κινητήρος σωσίβιοι λέμβοι δύναται νὰ ἐφοδισζῶνται, ὑπὸ τὴν ἐγκρισιν τῆς Ἀρχῆς, διὰ μέσων ἄτινα θὰ ἐμποδίζου τὴν εἰσροὴν τοῦ θαλασ-σιου ὕδατος εἰς τὸ πρῶρατον ἄκρον.

(iii) Όλοι αἱ σωσίβιοι λέμβοι θὰ εἶναι μήκους οὐχί μικρότερον τοῦ 7,3 μέτρων (ἢ 24 ποδῶν), ἐκτὸς ἐὰν λόγῳ τοῦ μεγέθους τοῦ κλοίου ἢ δι' ἄλλους λόγους ἢ Ἀρχὴ ἤθελε θεωρήσει τὴν χρῆσιν τοιοῦτων σωσίβιων λέμβων ὡς μὴ εἰλο-γον ἢ πρακτικὴν. Εἰς οὐδὲν κλοῖον αἱ σωσίβιοι λέμβοι θὰ εἶναι μήκους μικρο-τέρου τῶν 4,9 μέτρων (ἢ 16 ποδῶν).

(γ) Δὲν δύναται νὰ ἐγκριθῆ σωσίβιος λέμβος τὸ βάρος τῆς ὁποίας, ὅταν εἶναι ἔμφορτος μὲ τὰ άτομα καὶ τὸν ἐξαρτισμὸν, ὑπερβαίνει τὰ 20.300 χιλιόγραμμα (ἢ 20 τόν-νους) ἢ ἡ ἔχουσα μεταφορικὴν ἰκανότητα, ὑπολογισμένην συμφῶνως πρὸς τὸν Κανο-νισμὸν 7 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, μεγαλύτεραν τῶν 150 ἀτόμων.

ξυλίνων έπηγκενίδων, χωρητικότητα ίση προς τό γινόμενον του μήκους, του πλάτους και του βάθους, πολλαπλασιαζόμενον επί 0,6 έάν είναι προφανές ότι ό τύπος αυτός δέν δίδει χωρητικότητα μεγαλύτεραν τής έπιγυγχανομένης διά τής άνωτέρου μεθόδου. ΑΙ διαστάσεις τότε θά λαμβάνωνται κατά τόν ακόλουθον τρόπον:

Μήκος— Από τής τμήσης τής έξω έπιφανείας τών έπηγκενίδων μετά τής σειράς μέχρι του άνωτιστοιχου σημείου εις τό ποδόστημα, ή, προκειμένου περι λέμβου μετά άβακος, μέχρι τής προμυναίας άνωως του άβακος.

Πλάτος— Από τής έξω έπιφανείας τών έπηγκενίδων του περιβλήματος εις τό σημειον ένθα τό πλάτος τής λέμβου είναι μέγιστον.

Βάθος— Είς τό μέσον τής λέμβου, έσωτερικώς τών έπηγκενίδων από τής τρούτσου, μέχρι του ύψους τής κουκαστής, τό βάθος όμως τό χρησιμοποιούμενον διά τόν ύπολογισμόν τής κυβικής χωρητικότητος δέν δύναιται έν ούδέμψ περιπτώσει να ύπερβή τά 45 τοίς εκατόν του πλάτους.

Είς πάσας τας περιπτώσεις, ό πλοιοκτητής έχει τό δικαίωμα να ζητήση τόν καθορισμόν τής κυβικής χωρητικότητος τής σωσιβίου λέμβου δι' άκριβούς μετρήσεις.

(η) 'Η κυβική χωρητικότης σωσιβίου λέμβου μετά κινητήρος ή σωσιβίου λέμβου φερούσης έτέραν συσκευήν πρόωσης, θά καθορίζεται έκ τής όλιγης χωρητικότητος διά τής έκπτώσεως όγκου ίσου προς τόν καταλαμβάνόμενον υπό του κινητήρος και τών έξαρτημάτων του ή υπό του κιβωτίου του μηχανισμού τής έτέρας συσκευής πρόωσης, καθώς και του όγκου τής ραδιοτηλεγραφικής έγκαταστάσεως και του προβολέως, μετά τών έξαρτημάτων των, έφ' όσον ύπάρχουν.

Κανονισμός 7

Μεταφορική Ίκανότης Σωσιβίων Λέμβων

'Ο άριθμός τών άτόμων τά όποια μία σωσιβίος λέμβος έπιτρέπεται να χωραλίθη, θά είναι ίσος προς τόν μέγιστον άκέραιον άριθμόν τόν προκύπτοντα έκ τής διαίρεσεως τής χωρητικότητος εις κυβικά μέτρα διά:

Είς τήν περίπτωση σωσιβίου λέμβου μή-
κουσ 7,3 μέτρων (24 ποδών) και άνω
0,283 (ή 10 όταν ή χωρητικότης μετρή-
ται εις κυβικούς ποδών.)

εις τήν περίπτωση σωσιβίων λέμβων μή-
κουσ 4,9 μέτρων (ή 16 ποδών)
0,396 (ή 14 όταν ή χωρητικότης μετρή-
ται εις κυβικούς ποδών και

εις τήν περίπτωση σωσιβίων λέμβων μή-
κουσ 4,9 μέτρων (ή 16 ποδών) και άνω, άλ-
λά κάτω τών 7,3 μέτρων (ή 24 ποδών)

εις άριθμός μεταξύ 0,396 και 0,283 (ή 14
και 10 όταν ή χωρητικότης μετράται εις
κυβικούς ποδών), όσας θά λαμβάνεται
διά παρεμβολής.

υπό τήν πρόβλεψιν ότι ό άριθμός εις ούδεμίαν περιπτώσειν θά ύπερβείη τόν άριθμόν τών ένηλικών άτόμων, φερόντων σωσιβίους ζώνας, άτινα δύναιται να καθήγηται χωρίς να έμποδίζουσι καθ' ολίονήσθε τρόπον τήν χρήση τών κωπών ή τήν λειτουργίαν τών άλλων μέσων πρόωσης.

Κανονισμός 8

Άριθμός Σωσιβίων Λέμβων μετά Κινητήρος

(α) Πάν έπιβατηγόν πλοίον θά φέρη μίαν τουλάχιστον σωσιβίον λέμβον μετά κιν-
ητήρος εις έκαστη πλευράν ήτις θά πληροί τας άπαιτήσεις του Κανονισμού 9 του
παρόντος Κεφαλαίου.

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

"Ενθα, L είναι τό μήκος τής σωσιβίου λέμβου εις μέτρα (ή πόδας) μετρούμενον από τό έσωτερικόν τών έπηγκενίδων ή τών έλασμάτων εις τήν σειράν μέχρι του άνωτιστοιχου σημείου εις τό ποδόστημα. Είς τήν περίπτωση σωσιβίου λέμβου μετά άβακος, τό μήκος μετράται έσωθεν του άβακος.

A, B, C είναι αι έπιφάνειαι τών έγκαρσιών τομών εις τό τέταρτον του μήκους τής κρούρας, εις τό μέσον και εις τό τέταρτον του μήκους από πρόμης αίτινες άνωτιστοιχούν εις τά τρία σημεία τά έπιγυγχανόμενα διά τής διαίρεσεως του μήκους L εις τέσσαρα ίσα μέρη. (ΑΙ έπιφάνειαι ή άνωτιστοιχούσαι εις τά δύο άκρα τής σωσιβίου λέμβου θεωρούνται άμελητέαι).

ΑΙ έπιφάνειαι A, B, C θά θεωρούνται ως διδόμεναι εις τετραγωνικά μέτρα (ή τετραγωνικούς πόδας) διά τής διαδοχικής εφαρμογής του κατωτέρου τύπου δι' έκάστην τών έγκαρσιών τομών.

$$\text{Έπιφάνεια} = \frac{H}{12} (A + 4B + 2C + 4D + E)$$

"Ενθα, Η είναι τό βάθος μετρούμενον εις μέτρα (ή εις πόδας) έσωθεν τών έπηγκενίδων ή τών έλασμάτων από τής τρούτσου μέχρι του ύψους τής κουκαστής ή, εις τινιας περιπτώσεις, μέχρι κατωτέρου ύψους, ως καθορίζεται κατωτέρω.

A, B, C, D, E είναι τά ορίζοντια πλάτη τής σωσιβίου λέμβου, μετρούμενα εις μέτρα (ή εις πόδας) εις τό άνωτερα και τά κατώτερα σημεία του βάθους και εις τά τρία σημεία τά έπιγυγχανόμενα διά τής διαίρεσεως του Η εις τέσσαρα ίσα μέρη (τά A και E είναι τά πλάτη εις τά άκρότατα σημεία και C εις τό μέσον σημειον του Η).

(γ) 'Εάν ή σφύρης τής κουκαστής, μετρούμένη εις δύο σημεία έν τμήνα εις τό τέταρτον του μήκους τής σωσιβίου λέμβου από τά άκρα, ύπερβαίη τόν ύπολογισμόν του μήκους τής σωσιβίου λέμβου, τό βάθος τό χρησιμοποιηθέν διά τόν ύπολογισμόν τής έπιφανείας τών έγκαρσιών τομών A και C θά θεωρηθῃ ότι είναι τό βάθος εις τό μέσον τής σωσιβίου λέμβου πλέον έν τοίς εκατόν του μήκους τής σωσιβίου λέμβου.

(δ) 'Εάν τό βάθος τής σωσιβίου λέμβου εις τό μέσον ύπερβαίη τά 45 τοίς εκατόν του πλάτους, τό βάθος τό χρησιμοποιούμενον διά τόν ύπολογισμόν τής έπιφανείας τής μεσαίας έγκαρσίας τομής B θά θεωρηθῃ ίσον προς τά 45 τοίς εκατόν του πλάτους και τά βόθη τά χρησιμοποιούμενα δια τόν ύπολογισμόν τών έπιφανειών τών έγκαρσιών τομών A και C εις τά τέταρτα του μήκους, λαμβάνονται διά τής έπαυξήσεως του τελευταιου τούτου άριθμού κατά τό έν επί τοίς εκατόν του μήκους τής σωσιβίου λέμβου, υπό τήν πρόβλεψιν ότι εις ούδεμίαν περιπτώσειν τά χρησιμοποιηθέντα διά τόν ύπολογισμόν βόθη ύπερβαίνουν τά πραγματικά βόθη εις τά σημεία ταύτα.

(ε) 'Εάν τό βάθος τής σωσιβίου λέμβου είναι μεγαλύτερον τών 1,22 μέτρων (ή 4 ποδών), ό άριθμός τών άτόμων διά τής εφαρμογής του Κανόνος τούτου θά μειούται κατά τήν άναλογία τών 1,22 μέτρων (ή 4 ποδών) προς τό πραγματικόν βάθος, μέχρις ότου ή σωσιβίος λέμβος δοκιμασθῃ ίκανοποιητικώς έν τῷ ύδατι μετά τού άριθμού τούτου τών έπιβαίνόντων άτόμων, φερόντων άκόντων σωσιβίους ζώνας.

(στ) 'Η Άρχή θά έπιβάλλη διά καταλλήλων τύπων όριον άριθμόν άτόμων έπιτρεπομένων εις τας σωσιβίους λέμβους τας έχούσας λιαν λεπτά άκρα, καθώς και τας σωσιβίους λέμβους τας έχούσας σχήμα διωγκομένων.

(ζ) 'Η Άρχή δύναται να προσδιορίση διά σωσιβίς λέμβου, κατεσκευασμένην έκ

Είς επίβλεψη, εν τούτοις, κλοία, εις τὰ ὅποια ὁ ὀλιγός αριθμός τῶν ἀτόμων ἄτινα ἐπιτρέπεται νὰ μεταφέρουν, ὁμοί μετὰ τοῦ πληρώματος, δὲν ὑπερβαίνει τοὺς 30, θὰ ἀπαιτῆται μία μόνον σωσίβιος λέμβος μετὰ κινητήρος.

(β) Πᾶν φορτηγὸν κλοῖον, ὀλιγῆς χωρητικότητος 1.600 κόνων καὶ ἄνω, ἐξαιρεῖται τῶν δεξιμενοκλοίων, τῶν κλοίων τῶν χρησιμοποιουμένων ὡς ἐργοστάσια εἰς τὴν θήραν φαλαίων, τῶν κλοίων τῶν χρησιμοποιουμένων ὡς ἐργοστάσια ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων, καὶ τῶν κλοίων τῶν μεταφερόντων τὸ ἀπασχολούμενον προσωπικὸν εἰς τὰ φαλαινοθηρικά καὶ εἰς τὰ τῶν βιομηχανιῶν ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων, θὰ φέρῃ μίαν τοῦλάχιστον σωσίβιον λέμβον μετὰ κινητήρος, ἣτις θὰ πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 9 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(γ) Πᾶν δεξιμενοκλοῖον ὀλιγῆς χωρητικότητος 1.600 κόνων καὶ ἄνω, πᾶν κλοῖον χρησιμοποιούμενον ὡς ἐργοστάσιον εἰς τὴν θήραν φαλαίων, πᾶν κλοῖον χρησιμοποιούμενον ὡς κλοῖον ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων καὶ πᾶν κλοῖον μεταφέρει τὸ ἀπασχολούμενον προσωπικὸν εἰς τὰ φαλαινοθηρικά κλοῖα, εἰς τὰ τῶν βιομηχανιῶν ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων, θὰ φέρῃ μίαν τοῦλάχιστον σωσίβιον λέμβον μετὰ κινητήρος εἰς ἐκαστὴν κλυρῶν τοῦ κλοῖου, ἣτις θὰ πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 9 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

Κανονισμὸς 9

Προδιαγραφαὶ Σωσίβιον Λέμβων μετὰ Κινητήρος

(α) Ἡ σωσίβιος λέμβος μετὰ κινητήρος θὰ πληροῖ τοὺς κατωτέρω ὁρους:

(i) Θὰ εἶναι ἀπωδιωμένη διὰ κινητήρος ἀναψέσεως διὰ συμπέσεως, συντηρουμένου εἰς τῶρον ὅπου νὰ εἶναι ἀνὰ πάντα χρόνον ἕτοιμος πρὸς λειτουργίαν. Θὰ δύναται νὰ ἐκτινῆται εὐκόλως ὑπὸ οἰαοδήποτε συνθήκας. Θὰ προβλέπεται ἑκατέρωθεν καίτοι μὴ συνεχῆ λειτουργίαν 24 ὥρων εἰς τὴν ταχύτητα τὴν καθοριζομένην εἰς τὸ ἐδάφιον (α) (ii) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(ii) Ὁ κινητὴρ καὶ τὰ ἐξαρτήματα αὐτοῦ θὰ εἶναι καταλλήλως προφυλαγμένα ἵνα ἐξασφαλίζονται ἡ λειτουργία ὑπὸ δυσμενεῖς καιρικές συνθήκας καὶ τὸ κάλυμμα τοῦ κινητήρος θὰ ἀνθίσταται εἰς τὸ πῦρ. Θὰ ὑπάρχῃ πρόβλεψις διὰ τὴν ἀναπόδιον τῆς λέμβου.

(iii) Ἡ ταχύτης πρὸς ἂν γαληνιαίῳ θαλάσῃ μετὰ πλήρους φόρτου ἀτόμων καὶ ἐξαρτισμοῦ θὰ εἶναι:

(1) Ἐξ κόμβοι τοῦλάχιστον εἰς τὴν περιπέσει τῶν σωσίβιον λέμβων μετὰ κινητήρος, τῶν ἀπαιτουμένων ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 8 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, διὰ τὰ ἐπιβατηγὰ κλοῖα, τὰ δεξιμενοκλοῖα, τὰ κλοῖα τὰ χρησιμοποιούμενα ὡς ἐργοστάσια εἰς τὴν θήραν φαλαίων, τὰ κλοῖα τὰ χρησιμοποιούμενα ὡς κλοῖα ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων καὶ τὰ κλοῖα τὰ μεταφέροντα τὸ ἀπασχολούμενον προσωπικὸν εἰς τὰ φαλαινοθηρικά κλοῖα, καὶ εἰς τὰ τῶν βιομηχανιῶν ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων.

(2) Ἐκαστὸς κόμβος τοῦλάχιστον εἰς τὴν περιπέσει πᾶσης ἄλλης σφουεῖου λέμβου μετὰ κινητήρος.

(β) Ὁ ὄγκος τῶν μέσων ἐσωτερικῆς κλευστότητος μὲς σωσίβιου λέμβου μετὰ κινητήρος θὰ ἀνεῖρη, ἐάν συντρέχῃ λόγος, πέραν τοῦ ἀπαιτουμένου ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 5 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου διὰ τῆς ποσότητος, κατὰ τὴν ὁποίαν ὁ ὄγκος τῶν μέσων ἐσωτερικῆς κλευστότητος ὁ ἀπαιτούμενος νὰ υποβαστάξῃ τὸν κινητήρα καὶ τὰ ἐξαρτήματα αὐτοῦ, καθὼς καὶ τὸν προβολέα καὶ τὴν ραδιοτηλεγραφικὴν ἐγκατάστασιν, ἐάν ὑπάρχουν, ὑπερβαίνει τὸν ὄγκον τῶν ἀπαιτουμένων μέσων ἐσωτερικῆς κλευστότητος. Ἡ ἀξέρισις αὐτὴ θὰ γίνεται κατὰ τὴν ἀναλογία 0,0283 κυβικῶν μέτρων (1 κυβικὸν πόδος) ἀνὰ ἄτομον διὰ νὰ υποβαστάξῃ τὰ ἐπιπρόσθετα ἄτομα τὰ ὅποια ἡ σωσίβιος λέμβος μετὰ κινητήρος θὰ ἴδωται νὰ παραλάβῃ, ἐάν ἴθελον ἀφαιρεθῆ ὁ κινητὴρ καὶ τὰ ἐξαρτήματα αὐτοῦ, καθὼς καὶ ὁ προβολεὺς καὶ ἡ ραδιοτηλεγραφικὴ ἐγκατάστασις, ἐάν ὑπάρχουν.

Κανονισμὸς 10

Προδιαγραφαὶ τῶν Μηχανικῶν Προσθουμένων Σωσίβιον Λέμβων, ἐκτὸς τῶν Σωσίβιον Λέμβων μετὰ Κινητήρος

Ἡ μηχανικὴ προσθουμένη σωσίβιος λέμβος, πλὴν τῆς σωσίβιου λέμβου μετὰ κινητήρος, θὰ πληροῖ τοὺς κατωτέρω ὁρους:

(α) Ὁ πρῶτος μηχανισμὸς θὰ εἶναι ἐγκατεστημένον τύπου καὶ θὰ ἔχῃ ἀρκετὴν ἰσχύν ἐπιτρέπουσαν εἰς τὴν σωσίβιον λέμβον νὰ ἀπομακρύνεται ταχέως ἀπὸ τῆς πλευρῆς τοῦ κλοῖου ἅμα τῇ καθέλκυσει αὐτῆς καὶ νὰ δύναται νὰ κρατῆ πορείαν ὑπὸ δυσμενεῖς καιρικές συνθήκας. Ἐάν ὁ μηχανισμὸς εἶναι χειροκίνητος, θὰ εἶναι δυνατόν νὰ χειρίζεται ὑπὸ ἀνειδικτεῦτον προσωπικὸν καὶ θὰ εἶναι ἱκανὸς νὰ λειτουργῇ ὅταν ἡ σωσίβιος λέμβος θὰ ἔχῃ κατακλυσθῆ ὑπὸ ὕδατος.

(β) Θὰ ὑπάρχῃ μέσον διὰ τοῦ ὅπου ὁ πηδάλιος θὰ δύναται νὰ ἀναποδίση τὴν σωσίβιον λέμβον ἀνὰ πάντα χρόνον ὅταν ὁ πρῶτος μηχανισμὸς εὐρίσκειται εἰς λειτουργίαν.

(γ) Ὁ ὄγκος τῆς ἐσωτερικῆς κλευστότητος μὲς σωσίβιου λέμβου μηχανικῶς προσθουμένης, πλὴν τῆς σωσίβιου λέμβου μετὰ κινητήρος, θὰ ἐπαυξάνεται διὰ νὰ ἀντισταθμισθῇ τὸ βάρος τοῦ πρῶτου μηχανισμοῦ.

Κανονισμὸς 11

Ἐφόδια Σωσίβιον Λέμβων

(α) Ὁ κανονικὸς ἐξαρτισμὸς ἐκαστῆς σωσίβιου λέμβου θὰ περιλαμβάνῃ τὰ ἑξῆς:

(i) Μίαν σειρὰν ἐπιπεσοῦσθων κωπῶν διὰ μονόκοπον κωπηλασίαν, δύο ἄμφω ἐπιπεσοῦσθων κόπας καὶ μίαν ἐπιπεσοῦσαν κόπην κωπηλασίας, μίαν καὶ ἑμισίαν σειρὰν μεταλλικῶν ἢ ξυλίνων σταυρῶν προσδεδεμένων εἰς τὴν σωσίβιον λέμβον διὰ δετηρίας ἢ ἀλυσίδων καὶ ἕνα κώρακα.

(ii) Δύο πείρους δι' ἐκαστήν ὁπὴν ἐκκενώσεως (οἱ πείροι δὲν ἀπαιτοῦνται ὅταν ὑπάρχουν εἰδικαὶ αὐτόματα βαλβίδες) προσδεδεμένοι εἰς τὴν σωσίβιον λέμβον, μέσφ δετηρίας ἢ ἀλυσίδων, ἐν ἀντλίῳ καὶ δύο κάδους ἐξ ἐγκατεστημένου ὑλικοῦ.

(iii) Ἐν πηδάλιῳ προσηρητημένον εἰς τὴν σωσίβιον λέμβον καὶ ἕνα ὀσκα.

(iv) Δύο πελάκει, ἀνὰ ἕνα εἰς ἕκαστον ἄκρον τῆς σωσίβιου λέμβου.

(v) Ἐν ἑφόδιον, μετὰ ἐπαρκούς ἐλαίου διὰ 12 ὥρας καὶ δύο κυτία καταλλήλων πυρεῖων ἐντός ὕδατοστεγοῦς κιβωτοῦ.

- (vi) Ένα Ιστόν ή Ιστός μετά γαλβανισμένων συρματινών παρατόνων και Ιστίων (πορτοκαλλοχρόων).
- (vii) Μίαν κατάλληλον πλέδα εντός πυξιδόθηκες, ητις θά είναι φωτεινή ή εφοδιασμένη διά καταλλήλου μέσου φωτισμού.
- (viii) Έν σωσίβιον ρυμίτιον χαλαρως περιβεβλημένον και προσδεδεμένον περίε και εξωθεν της λέμβου.
- (ix) Μίαν πλωτήν άγκυραν έγκερκίμενου μεγέθους.
- (x) Δύο πεισμάτια (μπαροδμες) έπαρκους μήκους. Τό έν θά στερεοῦται εἰς τό πρωραῖον άκρον της σωσίβιου λέμβου μετά στρόφου (στρόπυ) και σκαμίσκου, ώστε να δύνατο· να έλευθεροῦται και τό έτερον θά είναι σταθερως στερεωμένον εἰς τήν στείραν της σωσίβιου λέμβου και έτοιμον προς χρῆσιν.
- (xi) Έν δοχείον περιέχον τέσσαρα και ήμισυ λίτρα (ή έν γαλλόνιον) φυτικού, ιχθυελαίου ή ζωικού έλαίου. Τό δοχείον θά είναι οὔτω πως κατασκευασμένον ώστε τό έλαιον να είναι δυνατόν να διαχυθῆ εύκόλως εἰς τήν θάλασαν και να έχη τοιαύτην διάταξιν ώστε να δύναται να προσδεθῆ εἰς τήν πλωτήν άγκυραν.
- (xii) Μερída τροφίμων καθορισθησομένην υπό της 'Αρχῆς, δι' έκαστον άτομον διά τό όποιον έχει έγκριθῆ ή έπιβίβασις επί της σωσίβιου λέμβου. Τά τρόφιμα ταῦτα θά διατηροῦνται εντός άεροστεγῶν δοχείων και θά στοιβαζώνται εντός ύδατοστεγούς κιβωτίου.
- (xiii) Έγδοστοεγῆ δοχεῖα περιέχοντα τρία λίτρα (ή έξ πίντας) ποσίμου ύδατος δι' έκαστον άτομον διά τό όποιον έχει έγκριθῆ ή έπιβίβασις επί της σωσίβιου λέμβου, ή ύδατοστεγῆ δοχεῖα περιέχοντα δύο λίτρα (ή τέσσαρας πίντας) ποσίμου ύδατος δι' έκαστον άτομον, όμοῦ μετά μιᾶς συσκευῆς άφαιατώσεως ικανῆς να παράγῃ έν λίτρον (ή δύο πίντας) ποσίμου ύδατος κατ' άτομον. Έν άνοξείδωτον άντλίων μετά δετηρίας και έν άνοξείδωτον βαθμολογημένον κύπελλον.
- (xiv) Τέσσαρας άλεξιπτωτιστικές φωτοβολίδας έγκερκίμενου τύπου δυναμένας να παράγουν λαμπρόν έρυθρόν φως εἰς μέγα ύψος και έξ βεγγαλικά χειρός έγκερκίμενου τύπου, άτινα θά δίδουν λαμπρόν έρυθρόν φως.
- (xv) Δύο έπιπέδοντα καπνογόνα σήματα έγκερκίμενου τύπου (πρός χρῆσιν κατά τήν ήμέραν), ικανά να άναδίδουν ποσότητα πορτοκαλλοχρόου καπνοῦ.
- (xvi) Μέσα έγκερκίμενου τύπου έπιτρέκοντα εἰς τά έπιβαίνοντα άτομα να άνακρεμῶνται από της λέμβου, άν άντη άνατραπῆ, υπό μορφήν παρατροπιδίων ή έρκάνης παρά τήν τρόπικα, όμοῦ μετά σχοινίων χειρολαβῶν στερεωμένων από της κοίτασις της μιᾶς πλευρᾶς εἰς τήν της έτέρας και διερχομένων κάτωθεν της τρόπικος ή άλλης έγκερκίμενης διατάξεως.
- (xvii) Έν ύδατοστεγές κιβώτιον φαρμάκων πρώτων βοηθειῶν έγκερκίμενου τύπου.
- (xviii) Ένα αδιάβροχον ηλεκτρικόν φανόν κατάλληλον διά σήμανσιν διά σημάτων Μόρος μετά μιᾶς σειράς άνταλλακτικῶν σιγηλῶν και μιᾶς άνταλλακτικῆς λυχνίας εντός ύδατοστεγούς κιβωτίου.
- (xix) Ένα καθρέπτην σημάνσεως κατά τήν ήμέραν, έγκερκίμενου τύπου.
- (xx) Έν κλειόμενον μαχαίριδιον μετά έργαλείου διά τό άνοιγμα λευκοσιδηρόν κυτίων, προσδεδεμένον εἰς τήν λέμβον διά δετηρίας.
- (xxi) Δύο έλαφρά έπιπέδοντα όρμίδια.
- (xxii) Μίαν χειροκίνητον άντλίαν έγκερκίμενου τύπου.
- (xxiii) Έν κατάλληλον κιβώτιον διά τήν φύλαξιν τῶν μικρῶν εφοδίων.
- (xxiv) Μίαν συρίκτραν ή ισούδωμον ήχητικόν σήμα.
- (xxv) Μίαν σειράν συνέργμων άλιείας.
- (xxvi) Έν έγκερκίμενον κέλυμμα γράματος λίαν θαυτοῦ, ικανόν να προφυλάττη τους έπιβαίνοντας της λέμβου, εκ τῶν καιρικῶν συνθηκῶν.
- (xxvii) Έν άντίγραφον τοῦ εἰκονογραφημένου πίνακος σωσίβιων σημάτων τῶν άναφερομένων εἰς τόν Κανονισμόν 16 τοῦ Κεφαλαίου V.
- (β) Εἰς περίπτωσιν πλοίων έκτελούντων πλώας τοιαύτης διάρκειας, ώστε κατά τήν κρίσιν της 'Αρχῆς τά εἶδη τά καθοριζόμενα εἰς τά έδάφια (vi), (xii), (xix) και (xxv) της παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ήθελον κριθῆ μη άναγκαία, ή 'Αρχῆ δύναται να έπιτρέψη τήν παράλειψιν τούτων.
- (γ) Παρά τάς διατάξεις της παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, αἱ μετά κινήσεως σωσίβιοι λέμβοι ή άλλαι μηχανικῶς κινούμεναι έγκερκίμενου τύπου, δέν απαιτεῖται να φέρουν Ιστόν ή Ιστία ή κώπας κλείονας τοῦ ήμίσεος τοῦ εκκεκονισμένου άριθμοῦ, αλλά θά φέρουν δύο κόρακας λέμβων.
- (δ) Πάσαι αἱ σωσίβιοι λέμβοι θά έφοδιζώνται διά κατάλληλων μέσων άτινα θά έπιτρέπουν εἰς τά έντός της θαλάσσης άτομα να άναρριχώνται επί της λέμβου.
- (ε) Πάσα σωσίβιος λέμβος, μετά κινήσεως θά φέρη φορητόν πυροσβεστήρα, έγκερκίμενου τύπου, δυνάμενον να έχῆθῆ άφρόν ή έτερον κατάλληλον μέσον σβεσεως πυρκαϊᾶς πετρελαίου.

Κανονισμός 12

Στερέωσις 'Εφοδίων Σωσίβιων Λέμβων

Όλα τά εφόδια της σωσίβιου λέμβου, εξαιρέσει τοῦ κόρακος της λέμβου όστις θά μένη ελεύθερος διά τήν άπομάκρυνσιν ταύτης, θά είναι κατάλληλα· έστερωμένα εντός της σωσίβιου λέμβου. Η πρόσδεσις θά γίνεται εἰς τρόπον ώστε να εξασφαλίζε-ται ή στερέωσις τῶν εφοδίων και κατά τρόπον ώστε να μήν κωλύουν τους κόρακας έναρτήσεως της λέμβου ή να έμποδίζουν τήν ταχείαν έπιβίβασιν. Πάντα τά εφόδια της σωσίβιου λέμβου θά είναι όσον τό δυνατόν μικρῶν διαστάσεων και βάρους και θά είναι συσκευασμένα καταλληλως και συμπαγῶς.

Κανονισμός 13

Φορητά Ραδιοηλεκτρικαί Συσκευαί διά Σωστικά Σήματα

Πάντα τά πλοία, εξαιρέσει έκείνων τά όποια φέρουν εἰς έκάστην πλευράν αὔτων σωσίβιων λέμβων μετά κινήσεως εφοδιασμένης διά ραδιοηλεκτρικῆς έγκαταστάσεως πληρουσῆς τοῦ όρους τοῦ Κανονισμοῦ 14 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου και τοῦ Κανονισμοῦ 13 τοῦ Κεφαλαίου IV, θά φέρουν έγκερκίμενην φορητήν ραδιοηλεκτρικὴν συσκευήν διά σωστικῶν σήματων κληρούσαν τάς άπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ τοῦ Κεφαλαίου IV. Η συσκευή αἴτη θά φυλάσσεται εἰς τό δωμάτιον ταρ-τῶν ή εἰς άλλην κατάλληλον θέσιν και θά είναι έτοιμος προς μεταφορᾶν εἰς ολιοθήκη-τε σωσίβιων λέμβων εἰς περιπτώσιν κινδύνου. Έν τούτοις, εἰς τά δεξιομενόμενα όλι- κῆς χωρητικότητος 3.000 κόρων και άνω, εἰς τά όποια τό σωσίβιοι λέμβοι φέρονται εἰς

χρόματος εις τομέα πλάτους 18 μέτρων (ή 60 περίπου ποδών) εις απόστασιν 180 μέτρων (ή 200 ποδών) επί χρονικήν περίοδον εξ εφών και θα δύναται να λειτουργή επί τρείς τουλάχιστον ώρας συνεχώς.

Κανονισμός 15

Ακαιήσεις διά Πνευστάς Σωσίβιους Σχεδίας

- (α) Πάσα πνευστή σχεδία θα είναι κατασκευασμένη κατά τρόπον ώστε όταν είναι έντελως πεκληρωμένη και έντετατα, μετά του στεγάσματος άνακαταμένου να έχη ευστάθειαν έν άνοικτη θαλάσση.
- (β) Η σχεδία θα είναι κατασκευασμένη κατά τρόπον ώστε εάν ριφθή εις τήν θάλασσαν από ύψους 18 μέτρων (ή 60 ποδών), ούτε η σχεδία ούτε ο έξαρτισμός αυτής θα ύποστουν ζημίαν. Εάν η σχεδία προορίζεται οικως τοποθετηθή επί του πλοίου εις ύψος υπεράνω του ύδατος μεγαλύτερον τών 18 μέτρων (60 ποδών), θα είναι τύπου δοκιμασμένου ίκανοποιητικώς εις τας πτώσεις εξ ύψους τουλάχιστον ίσου εκείνου εις τό όποιον πρόκειται να τοποθετηθή.
- (γ) Η σχεδία θα είναι εφοδιασμένη διά στεγάσματος τό όποιον θα τίθεται αυτόμά-τως εις τήν θέσιν του όταν αυτή κληροδοται. Τό στέγασμα τότο θα είναι ίκανόν να προφυλάττη τούς επιβαινόντας εκ τών καιρικών συνθηκών και θα προβλέπωνται μέσα διά τήν συλλογήν τών υδάτων τής βροχής. Τό άνω μέρος του στεγάσματος θα εφοδιά-ζεται διά λυχνίας ήτις θα τροφοδοτηται εκ τής σττήλης ενεργοσύης διά θαλασσίου ύδα-τός. Μία όμοια λυχνία θα ύπάρχη έντός τής σχεδίας. Τό στέγασμα θα είναι χρόματος λυαν όρατος.
- (δ) Η σχεδία θα εφοδιάζεται δι' ένός πνευστίου (μπαρομια) και θα έχη περίξ αυτής σωσίβιον ρυμίτιον γυλαρός προσαδεσμένου και καλώξ έστερωμένου έξωτερικώς. Σωσίβιον ρυμίτιον θα τοποθετηται επίσης περίξ του έσωτερικου τής σχεδίας.
- (ε) Η σχεδία θα δύναται να έπανορθωθή εγχερωθς ύπό ένός προσώπου, εάν αυτή κληρωθή άναστρωμένη.
- (στ) Η σχεδία θα είναι εφοδιασμένη εις έκαστον άνοιγμα δι' άποτελεσματικών μέσων έπιτροπέων οικως πρόσωπα έντός τής θαλάσσης δύναται να άναρριχθίδουν επί τής σχεδίας.
- (ζ) Η σχεδία θα περιέχεται έντός βαλλίτης ή έτέρου περιβλήματος κατασκευασμέ-νου εις τρόπον ώστε να δύναται να άγτέγη εις σκληράς συνθήκας χρήσεως άτινες συ-νανθένται εις τήν θάλασσαν. Η σχεδία έντός τής βαλλίτης ή έτέρου περιβλήματος θα έχη ίδίαν κλειυστότητα.
- (η) Η κλειυστότης τής σχεδίας θα είναι κατά τοιαύτον τρόπον κατανεμημένη ώστε δι' όκοδιαιρέσεως ταύτης εις άρτιον άριθμόν χωριστών διαμερισμάτων, τό ήμισυ τών όποιων θα δύναται να όπορασθή έκτός του ύδατος τόν άριθμόν τών άτόμων διά τά όποια έχει έπιτροπή ή έπιβίβασις, εταβή άλλου τινός εξ ίσου άποτελεσματικού μέσου να έξασφαλίζεται ότι ύπάρχει ελλογον περιθώριον κλειυστότητος εάν η σχεδία όκοστή ζημίαν ή δέν έπιτυγχάνεται παρά μέρική έμφύσησις.
- (θ) Τό όλικόν βάρος τής σχεδίας, τής βαλλίτης αυτής ή έτέρου περιβλήματος και του έξαρτισμού αυτής, δέν θα ύπερβαίνη τά 180 χιλιόγραμμα (ή 400 λίβρας).
- (ι) Ο άριθμός τών άτόμων τά όποια θα έπιτρέπεται να παραλαμβάνη μία πνευστή σχεδία θα είναι ίσος πρόξ.

τό μέσον και εις τήν πρόμην του πλοίου, ή συσκευή αυτή θα φυλάσσεται εις κατάλλη-λον θέσιν πλησίον τών σωσίβιων λέμβων τών άπεχουσών περισσότερον από του κυρίου κομμοδ του πλοίου.

(β) Εις τήν περίπτωση κλοίων έκτελομένων πλάσ τοιαύτης διαρκείας ώστε κατά τήν κρίσιν τής Αρχής ή φορητή ραδιοτηλεγραφική συσκευή διά τά σωστικά σήφα να μη είναι άναγκαία, ή Αρχή δύναται να έπιτρέψη τήν παρέλειψιν ταύτης.

Κανονισμός 14

Ραδιοτηλεγραφικαί Συσκευαί και Προβολαί Σωσίβιων Λέμβων μετά Κινητήρος

- (α) (ι) Όταν ό όλικός άριθμός τών επιβαινόντων επί επιβατηγοδ πλοίου έκτελοθη-τος διεθνείς πλάσ, ότινες δέν είναι βραγείς διεθνείς πλάσ, επί πλοίου χρη-σιμοποιουμένου ως έργοστασιου εις τήν θήραν φαλαιών, επί πλοίου χρησι-μοποιουμένου δι' έξεργασίαν ή κονσερβοποιαν τών ιχθύων ή επί πλοίου μεταφέροντος τό άκασχολούμενον προσωπικόν εις τά φαλαινοθηρικά πλοία, τών βιομηχανιών έξεργασίας ή κονσερβοποιίας τών ιχθύων, είναι μεγάλη-τερος τών 199 αλλά μικρότερος τών 1500, θα έγκαθίσταται, ραδιοτηλεγραφική συσκευή κληροδοσα τας άκαιήσεις του παρόντος Κανονισμού και του Κανό-νισμού 13 του Κεφαλαίου IV, εις μέαν τουλάχιστον τών μετά κινητήρος σωσι-βίων λέμβων του πλοίου, τών άκαιτουμένων υπό του Κανονισμού 8 του πα-ρόντος Κεφαλαίου.
- (ιι) Όταν ό όλικός άριθμός τών επιβαινόντων άτόμων επί του πλοίου είναι 1500 ή περισσώτερα, τοιαύτη ραδιοτηλεγραφική συσκευή θα έγκαθίσταται εις τά-σαν σωσίβιον λέμβον μετά κινητήρος, άκαιτουμένην υπό του Κανονισμού 8 του παρόντος Κεφαλαίου.
- (β) Η ραδιοτηλεγραφική συσκευή θα έγκαθίσταται έντός έπαρκώς μεγάλου θαλα-μιακού, ώστε να περιλαμβάνη τήν συσκευήν και τόν χειριστήν ταύτης.
- (γ) Αί διατάξεις θα είναι τοιαύται ώστε ή ίκανοποιητική λειτουργία του κομμοδ και του δέκτου δέν θα έπηρεάζεται υπό του κινητήρος έν λειτουργία, είτε όταν φορτί-ζωνται ή όχι οι συσσωρευταί.
- (δ) Οι συσσωρευταί τής ραδιοτηλεγραφικής συσκευής δέν θα χρησιμοποιούνται οικως παρέχουν ρεθμα διά τήν έκκίνησιν του κινητήρος ή διά τό σύστημα άναφλέξεως αυτού.
- (ε) Ο κινητήρ τής σωσίβιου λέμβου θα εφοδιάζεται διά μιας ηλεκτρογεννητριίας διά τήν φόρτισιν των συσσωρευτών άουμάτου καθώς και δι' άλλας χρήσεις.
- (στ) Εις προβολαίς θα ύπάρχη εις έκάστην σωσίβιον λέμβον μετά κινητήρος, ήτις άκαιτείται κατά τούς όρους τής παραγράφου (α) του Κανονισμού 8 του παρόντος Κεφαλαίου να φέρεται εις τά επιβατηγά πλοία και κατά τούς όρους τής παραγράφου (γ) του αυτού Κανονισμού να φέρεται εις τά πλοία τά χρησιμοποιούμενα ως έργοστάσια εις τήν θήραν φαλαιών, εις τά πλοία έξεργασίας και κονσερβοποιίας τών ιχθύων και εις τά πλοία τά μεταφέροντα τό άκασχολούμενον προσωπικόν εις τά φαλαινοθηρι-κά πλοία και τά τών βιομηχανιών έξεργασίας ή κονσερβοποιίας τών ιχθύων.
- (ζ) Ο προβολαίς θα περιλαμβάνη λυχνίαν 80 τουλάχιστον βάττ, ίκανόν άνακαλω-στήρα και πηγήν ενεργείας ήτις θα φωτίξη άποτελεσματικώς άντικείμενον άνοικτου

έξαρτησμός της να υφίσταται ζημίαν.

(β) 'Η έπιφάνεια του καταστρώματος της σωβίβου σχεδίας θα καίται έντός του μέρους της σωβίβου σχεδίας τό όποιον έπιτρέπει προστασίαν εις τούς έπιβαίνοντας. 'Η έπιφάνεια του καταστρώματος τούτου θα είναι τουλάχιστον 3,720 τετραγωνικά εκατοστά (ή 4 τετραγωνικοί πόδες) άνά έκαστον άτομον τό όποιον έπιτρέπεται να μεταφέρει. 'Η φύσις του δαπέδου θα είναι τοιαύτη ώστε να έμποδίζει, όσον είναι πρακτικός δυνατόν, τήν διόδον του ύδατος και να ύποβαστάζει τούς έπιβαίνοντας άποτελεσματικώς έκτός του ύδατος.

(γ) 'Η σωβίβος λέμβος θα είναι έφωδιασμένη διά στεγνώματος ή έτέρου ίσοδύναμου διαταξέως χρώματος λίαν όρατού, τό όποιον θα είναι ίκανόν να προστατεύη τούς έπιβαίνοντας, έναντι τών καιρικών συνθηκών όταν ή σωβίβος σχεδία έπιπέδη καθ' όλάνδηκοτε έπιφάνειαν.

(δ) Τά έφόδια της σωβίβου σχεδίας θα είναι έτοιβαγμένα κατά τρόπον ώστε να είναι εύκόλως προετα όταν ή σωβίβος σχεδία έπιπέδη καθ' όλάνδηκοτε έπιφάνειαν.

(ε) Τό όλικόν βόρος μιάς σωβίβου σχεδίας φορομένης έπι έπιβατηγών κλοίων σχεδίας μετά του έξοπλισμού αυτής δέν θα ύπερβαίνη τά 180 χιλιογράμμα (ή 400 λίβρας). Σμ. σίβου σχεδίας φορόμενα επί φορηγών κλοίων δυνατόν να είναι βόρος μεγαλύτερου τών 180 χιλιογράμμων (ή 400 λίβρων) εάν αυτά δυνατόν να καθαρευθούν έξ άφωστέρων τών κλειρών του κλοίου ή εάν προβλέκωνται μηχανικά μέσα διά τήν καθαίρεσιν αυτών εις τήν θάλασσαν.

(στ) 'Η σωβίβος σχεδία δέος άνά πάντα χρόνον να είναι εύρηστος και εύσταθής όταν έπιπέδη καθ' όλάνδηκοτε έπιφάνειαν.

(ζ) 'Η σωβίβος σχεδία θα έχη τουλάχιστον 96 κυβικά δέκατα (ή 3,4 κυβικός πόδας) άεροκλιβάνων ή ίσοδύναμον κλενωτότητα άνά έκαστον άτομον τό όποιον έπιτρέπεται να φέρη, τά δέ μέσα ταύτα θα τοποθετούνται όσον δυνατόν κλησιότερον προς τας κλειυράς της σωβίβου σχεδίας.

(η) 'Η σωβίβος σχεδία θα έχη έν κλειμάτιον (μπαρούμα) προσδεδεμένον και έν σωβίβου ρυμίτιον χαλαρώς διαβεβλημένον κέριε και έξωτερικώς αυτής και καλώς έστερωμένον εις τά σημεία προσδέσεως. Έπίσης θα τοκοθετήται σωβίβου ρυμίτιον κέριε του έσωτερικού της σωβίβου σχεδίας.

(θ) 'Η σχεδία θα είναι έφωδιασμένη εις έκαστον άνοιγμα δι' άποτελεσματικόν μέσων έπιτερόντων όκως προσωπα έντός της θάλασσης δυνατόν να άναρριχθούν έν αυτής.

(ι) 'Η σωβίβος σχεδία θα είναι κατασκευασμένη κατά τρόπον ώστε να μή προσβάλλεται ύπό του πετρελαίου ή τών παραγώνων πετρελαίου.

(ια) Μία έπιπέδουσα λυχία πυκου ηλεκτρικής σττήλης θα είναι προσδεδεμένη διά δετηρίας εις τήν σωβίβου σχεδία.

(ιβ) 'Η σωβίβος σχεδία θα έφοδιάζεται διά μέσων έπιτερόντων τήν εύρηρη ρυμιούκρησιν αυτής.

(ιγ) Αί σωβίβου σχεδίαί θα είναι έτοιβαγμένα κατά τρόπον έπιτρέποντα τήν εύλευθέραν έπιπέδουσιν αυτών εις τήν περιπτώσιν βύθσεως του κλοίου.

(i) Τόν μέγιστον άκέραιον άριθμόν τόν προκύπτοντα εκ της διαιρέσεως διά 96 του όγκου μετρουμένου εις κυβικά δέκατα (ή διά 3,4 του όγκου μετρουμένου εις κυβικούς πόδας) τών κυρίων σωληνωτών άεροφυλακίων (όστις διά τόν σκοπόν τούτον δέν θα περιλαμβάνη ούτε τά τόξα του στεγνώματος, ούτε τό σέλαμα ή τά σέλαματα, εάν ύπάρχουν τοιαύτα) όταν ούτοι είναι κεκληρωμένοι, ή

(ii) Τόν μέγιστον άκέραιον άριθμόν τόν προκύπτοντα εκ της διαιρέσεως διά 3,720 της έπιφάνειας, μετρουμένης εις τετραγωνικά εκατοστάμετρα (ή διά 4 της έπιφάνειας εις τετραγωνικούς πόδας) του δαπέδου (ή της διά τόν σκοπόν τούτον δυνατόν να περιλάβη τό σέλαμα ή τά σέλαματα, εάν ύπάρχουν τοιαύτα) της σωβίβου σχεδίας όταν είναι κεκληρωμένη, λαμβανουμένου του μικρότερου άριθμού.

(ia) Τό δάπεδον της σωβίβου σχεδίας θα είναι άδιάβροχον και θα είναι ίκανόν να μονοδύει έπαρκώς έναντίον του ψύχους.

(ib) 'Η σωβίβος σχεδία θα πληροδύται ή άέριου τό όποιον δέν θα είναι βλαβερόν εις τούς έπιβαίνοντας και ή πλήρωσις θα λαμβάνη χώραν αύτομάτως, είτε δι' έλξεως ρυματίου είτε δι' άλλου τινός τρόπου έξ ίσου άλλου και άποτελεσματικού. Θα προβλέκωνται μέσα διά τών όποιων ή άεραντήρια ή οι φυστηρίες ή άπαιτούμενοι ύπό του Κανονισμού 17 του πρώτου Κεφαλαίου θα δυνατόν να χρησιμοποιηθούν διά να διατηροδν τήν πίεσιν.

(iv) 'Η σωβίβος σχεδία θα είναι έξ ύλικού και κατασκευής έγκερμίμενων και θα είναι κατασκευασμένη εις τρόπον ώστε να δυνατόν να άντέχη επί 30 ήμερας, όταν είναι εκτεθειμένη έν έπιπέδουσι, εις πάσας τας συνθήκας της θάλασσης.

(id) Δέν θα τυγχάνη έγκρισσεως σωβίβου σχεδία ή τις θα έχη μεταφορικόν ίκανότητα, ύπολογίζομένη συμφώνως προς τήν παραγραφον (i) του παρόντος Κανονισμού, μικρότερον τών έξ άτόμων. Ο μέγιστος άριθμός άτόμων ύπολογίζόμενος συμφώνως προς τήν παραγραφον ταύτην, διά τόν όποιον μία σωβίβος σχεδία δύναται να τύχη έγκρισσεως, άπόκειται εις τήν κρίσιν της Αρχής, αλλά εις ούδεμίαν περίπτωση θα ύπερβαίνη τά 25.

(ie) 'Η σωβίβος σχεδία θα είναι ίκανή να λειτουργη καθ' όλην τήν κλίμακα θερμοκρασιών από 66°C μέχρι μείον 30°C (ή 150°F μέχρι μείον 22°F).

(ισκi) 'Η σωβίβος σχεδία θα είναι έτοιβαγμένη εις τρόπον ώστε να δυνατόν να χρησιμοποιηθή εύκόλως έν ώρα κινδύνου και κατά τρόπον έπιτρέποντα τήν έπικλεισιν αυτής εκ της θέσεως στοιβασίας της, τήν κλήρωσιν τών άεροθαλάμων της και τήν άποδέσμευσιν της εκ του κλοίου εις περιπτώσιν βύθσεως.

(ii) 'Εάν ύφιστανται έν χρήση δέον όπω; έγκαθίστανται σιστήματα έμμάσεως τούτου αυτόματου άπελευθερώσεως ύδροστατικώς ή ίσοδύναμον τί έγκερμίμενον ύπό της Αρχής.

(iii) 'Η σωβίβος σχεδία ή άπαιτούμενη ύπό της παραγράφου (γ) του Κανονισμού 35 του παρόντος Κεφαλαίου δύναται να έχμάζεται κατά τρόπον μή έπιτρέποντα αυτόματον άπελευθερωσιν της.

(ιζ) 'Η σωβίβος σχεδία θα είναι έφωδιασμένη διά μέσων έπιτερόντων τήν εύκόλιαν ρυμιούκρησεως.

Κανονισμός 16

'Απαίτησι; διά τά; 'Ακάμπτους Σωβίβους Σχεδίας.

(α) Πάσα σωβίβος σχεδία άκάμπτου κατασκευής; είναι κατασκευασμένη ώστε ριπτομένη εις τήν θάλασσαν εκ της θέσεως στοιβασίας αυτής; ούτε αύτη ούτε και ό

Κανονισμός 17

Έφεδρια τών Πνευστών και τών Ακάμπτων Σωσιβίων Σχεδίων

Ο κανονικός εξαρτισμός εκάστης σωσίβιου σχεδίας θα περιλαμβάνη:

- (i) Έναν επιπλέοντα σωσίβιον σημαντήρα προσδεδεμένον δι' επιπλέοντος ρυμπίου μήκους τουλάχιστον 30 μέτρων (ή 100 ποδών).
- (ii) Διά τας σωσίβιους σχεδίας δι' ἃς επιτρέπεται ἡ επιβίβασις οὐχί περισσοτέρων τῶν 12 ἀτόμων, ἓν μαχαίριδιον καὶ ἓν ἀντίλον. Διά τὰς σωσίβιους σχεδίας δι' ἃς επιτρέπεται ἡ επιβίβασις 13 ἀτόμων ἢ περισσοτέρων, δύο μαχαίριδια καὶ δύο ἀντίλια.
- (iii) Δύο σπόγγους.
- (iv) Δύο πλωτὰς ἀγκύρας, τὴν μίαν μονίμως προσδεδεμένην εἰς τὴν σωσίβιον σχεδίαν καὶ μίαν ἀμοιβήν.
- (v) Δύο βραχεῖας κάπας σχήματος πύου.
- (vi) Μίαν σειράν συνέργων ἐπισκευῆς, διὰ τὴν ἐπιδιόρθωσιν τρυπημάτων εἰς τὰ διαμερίσματα πλευστότητος.
- (vii) Μίαν ἀεραντλίαν ἢ φυσητήρας, ἐκτός ἐάν ἡ σωσίβιος σχεδία πληροῖ τοὺς ὁρους τοῦ Κανονισμοῦ 16 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.
- (viii) Τρία ἐργαλεῖα ἀνοίγματος λευκοσιδηρῶν κυτῶν.
- (ix) Ἐν ὑδατοστεγῆς κιβώτιον φαρμακείου πρώτων βοηθειῶν ἐγκερμμένου τύπου.
- (x) Ἐν ἀνοξείδωτον βαθμολογημένον κύπελλον ποσίου ὕδατος.
- (xi) Ἐνα ἀδιάβροχον ηλεκτρικόν φανόν κατάλληλον διὰ σήμανσιν σημιάτων Μόρς, ὁμοῦ μετὰ ἀνταλλακτικῆς στηλῆς συσσωρευτῶν καὶ μίαν ἀνταλλακτικῆς λαχνίας ἐντός ὑδατοστεγῆς κιβωτίου.
- (xii) Ἐνα καθρέπτην σημάνσεως κατὰ τὴν ἡμέραν καὶ μίαν συνρίκτραν σημάνσεως.
- (xiii) Δύο ἀλεξιπτωτιστικὰς φωτοβολίδας κινδύνου, ἐγκερμμένου τύπου, δυναμένας νὰ ἐκπέμπωσι φωτεινὸν ἔρυθρόν φῶς εἰς μέγα ὕψος.
- (xiv) Ἐξ βεγγαλικὰ χειρὸς ἐγκερμμένου τύπου, δυναμένα νὰ ἐκπέμπωσι φωτεινὸν ἔρυθρόν φῶς.
- (xv) Μίαν σειράν συνέργων ἀλειίας.
- (xvi) Μερῖδα τροφίμων καθορισθησομένην ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, δι' ἕκαστον ἄτομον διὰ τὸ ὅποιον ἔχει ἐγκριθῆ ἡ επιβίβασις ἐπὶ τῆς σωσίβιου σχεδίας.
- (xvii) Ὑδατοστεγὴ δοχεῖα περιέχοντα ἓν καὶ ἡμισυ λίτρον (ἢ τρεῖς πίντας) ποσίου ὕδατος δι' ἕκαστον ἄτομον διὰ τὸ ὅποιον ἔχει ἐγκριθῆ ἡ επιβίβασις, τοῦ ὁποίου ἡμισυ λίτρον (ἢ μία πίντα) κατ' ἄτομον δύναται νὰ ἀντικαθίσταται διὰ μίαν κατάλληλου συσκευῆς ἀφαιρατώσεως ἰκανῆς νὰ παράγῃ ἴσην ποσότητα ποσίου ὕδατος.
- (xviii) Ἐξ δισκία ἐναντίον τῆς ναυτίας δι' ἕκαστον ἄτομον διὰ τὸ ὅποιον ἔχει ἐγκριθῆ ἡ επιβίβασις.
- (xix) Ὁδηγίας σχετικὰς πρὸς τὸν τρόπον ἐπιβίσεως ἐπὶ τῆς σωσίβιου σχεδίας.

(κx) Ἐν ἀντίγραφον τοῦ εἰκονογραφημένου πίνακος σωσιβίων σημιάτων τοῦ ἀναφερομένου εἰς τὸν Κανονισμὸν 16 τοῦ Κεφαλαίου V.

(β) Εἰς τὴν περίπτωση ἐπιβατηγῶν πλοίων ἐκτελούντων βραχεῖς διεθνεῖς πλόας τοιαύτης διάρκειας ὥστε κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς νὰ μὴ εἶναι ἀνεγκαῖα ὅλα τὰ εἶδη τὰ καθοριζόμενα εἰς τὴν παράγραφον (α), ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ εἰς μίαν ἢ περισσότεράς σωσίβιου σχεδίας ἀφίντες ἀντικαθίσταται τοῦλάχιστον τὸ ἓν ἕκρον τοῦ ἀριθμοῦ τῶν σωσιβίων σχεδίων τῶν φερομένων ἐπὶ τοῦ πλοίου τούτου, ὅπως ἐφοδιάζονται διὰ τοῦ εξαρτισμοῦ τοῦ καθοριζομένου εἰς τὰ ἐδάφια (i) μέχρι (vi) περιλαμβανομένου, (xi) καὶ (xix) τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, καὶ διὰ τοῦ ἡμίσεος τοῦ εξαρτισμοῦ τοῦ καθοριζομένου εἰς τὰ ἐδάφια (xii) καὶ (xiv) τῆς ἐν λόγω παραγράφου, εἰ δὲ ὑπόλοιποι σωσίβια σχεδία νὰ ἐφοδιάζονται διὰ τοῦ εξαρτισμοῦ τοῦ καθοριζομένου εἰς τὰ ἐδάφια (i) μέχρι (vi) περιλαμβανομένου καὶ (xix) τῆς ἐν λόγω παραγράφου.

Κανονισμός 18

Ἐκπαίδευσις εἰς τὴν Χρήσιν τῶν Σωσιβίων Σχεδίων

Ἡ Ἀρχὴ θὰ λαμβάνῃ μέτρα, ὅσα εἶναι πρακτικῶς καὶ εὐλόγως δυνατὰ πρὸς ἐξασφάλισιν ὅτι τὰ πλοῖα τῶν σωσιβίων ἐπὶ τῶν ὁποίων φέρονται εἰ σωσίβια σχεδία ἔχουν ἐκπαιδευθῆ εἰς τὴν καθάρτησιν καὶ τὴν χρῆσιν αὐτῶν.

Κανονισμός 19

Ἐπιβίβασις ἐπὶ τῶν Σωσιβίων Λέμβων καὶ τῶν Σωσιβίων Σχεδίων

- (α) Θὰ προβλέπονται κατάλληλα μέσα διὰ τὴν ἐπιβίβασιν ἐπὶ τῶν σωσιβίων λέμβων εἰς τὰ ὅποια θὰ περιλαμβάνονται:
 - (i) Ἀνὰ μίαν κλίμαξ εἰς ἕκαστον ζεῦγος ἐπιπέδων ἐπιτρέπουσα τὴν ἐπιβίβασιν ἐπὶ τῶν σωσιβίων λέμβων, ὅταν αὐτὰ εὑρισκονται εἰς τὴν θέλειαν ἐξαιρέσει ὅτι εἰς τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα, εἰς πλοῖα χρησιμοποιούμενα ὡς ἐργαστήρια διὰ τὴν θήραν τῶν φάλαινῶν, εἰς πλοῖα ἐπεξεργασίας καὶ κωνοερβολοίας τῶν ἀλιευτικῶν προϊόντων, εἰς πλοῖα μεταφέροντα τὸ ἀπασχολούμενον προσωπικόν εἰς τὰ φαιλαινοθηρικὰ πλοῖα, τὰ τῶν βιομηχανῶν ἐπεξεργασίας ἢ κωνοερβολοίας, ἢ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ὅπως αἱ κλίμακες αὐτὰ ἀντικαθίστανται δι' ἐγκακρμμένων μέσων, ὅσο τὴν προϋποθέσιν ὅτι θὰ ὑπάρχῃ μία τουλάχιστον κλίμαξ εἰς ἕκαστην πλευρὰν τοῦ πλοίου.
 - (ii) Μέσα φωτισμοῦ τῶν σωσιβίων λέμβων καὶ τῶν συσκευῶν καθαρῶσεως ἀδῶν κατὰ τὴν προστομοσίαν καὶ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς καθαρῶσεως καὶ ἐκτίθη διὰ τὸν φωτισμὸν τῆς θαλάσσης περιοχῆς ἐντός τῆς ὁποίας γίνεται ἡ καθάρτησις τῶν σωσιβίων λέμβων μέχρις ὅτου συμπληρωθῇ ἡ ἐργασία τῆς καθαρῶσεως.
 - (iii) Διατάξεις διὰ τὴν εἰδοποίησιν τῶν ἐπιβατῶν καὶ τοῦ πληρώματος ὅτι τὸ πλοῖον πρόκειται νὰ ἐγκαταλειφθῆ, καὶ
 - (iv) Μέσα διὰ τὴν πρόληψιν πάσης διοχτετώσεως ὑδάτος ἐντός τῶν σωσιβίων λέμβων.

(β) Θά προβλέπονται επίσης κατάλληλα μέσα διά τήν επίβρασην επί τών σχεδιών, εις τά όποια θά περιλαμβάνωνται :

- (i) Έπαιρες κλίμακες διά τήν διευκόλυνσιν τής επιβίβάσεως επί τών σωστικών σχεδιών όταν αυτά εδρίσκωνται εις τό ύδωρ, εξαίρεσει ότι εις επιβατηγά πλοία, εις πλοία χρησιμοποιούμενα ως εργοστάσια εις τήν άλιείαν φαλιανών, εις πλοία επεξεργασίας και κονσερβοποιίας τών άλιευτικών προϊόντων, και εις πλοία μεταφέροντα τό άπασχολούμενον προσωπικόν εις τά φαλιανοθηρικά πλοία, και εις τά τών βιομηχανιών επεξεργασίας ή κονσερβοποιίας, ή Αρχή δύναται νά επιτρέψη τήν άντικατάστασιν μέρους ή του συνόλου τών τούτων κλιμάκων δι' έγκεκριμένων μέσων.
- (ii) Μέσα διά τόν φωτισμό / τών σωστικών σχεδιών τούτων και τών συσκευών καθάρσεως κατά τήν προτοιμασίαν και τήν εκτέλεσιν τής καθάρσεως και έπίσης διά τόν φωτισμόν τής θαλασσίας περιοχής έντός τής οποίας γίνεται ή καθάρσις τών σωστικών τούτων σχεδιών μέχρις ότου συμπληρωθή ή εργασία τής καθάρσεως, εκεί ένθα φέρονται σωσίβιοι σχεδιαί διά τάς οποίας έχουν προβλεφθή έγκεκριμένα μέσα καθάρσεως.
- (iii) Μέσα διά τόν φωτισμόν τής θέσεως στοιβασίας τών σωστικών σχεδιών διά τάς οποίας δέν προβλέπονται έγκεκριμένα μέσα καθάρσεως.
- (iv) Διατάξεις διά τήν ειδοποίησιν τών επιβατών και του πληρώματος ότι τό πλοιον πρόκειται νά εγκαταλειφθή και
- (v) Μέσα διά τήν πρόληψιν πάσης διοχετεύσεως ύδατος έντός τών σωστικών σχεδιών εις καθωρισμένας θέσεις καθάρσεως, περιλαμβάνοντα εκείνας διά τάς οποίας υπάρχουν έγκεκριμένα μέσα καθάρσεως.

Κανονισμός 20

Σήμανσις Σωστικών Λέμβων, Σωστικών Σχεδιών και Πλευστικών Συσκευών

- (α) Αι διαστάσεις τής σωστικού λέμβου και ο αριθμός τών ατόμων άτινα επιτρέπεται νά φέρη σημαίνονται επ' αυτής δι' εύναγνώστων και μονίμων χαρακτηριστικών. Τό όνομα και ο λιμήν νηολογήσεως του πλοίου εις τό όποιον ή σωσίβιος λέμβος άνήκει θά χρωματίζεται εις εκάστην πλευράν τής πρώας.
- (β) Αι πλευστικά συσκευάί θά σημαίνονται διά του αριθμού τών ατόμων κατά τόν αυτόν τρόπον.
- (γ) Ο αριθμός τών ατόμων θά σημαίνεται κατά τόν αυτόν τρόπον επί τών σωστικών πνευστών σχεδιών καθώς και επί τής βαλίτζης ή του περιβλήματος έντός του όποιου περιέχεται ή σωσίβιος πνευστή σκεδία. Έκάστη σωσίβιος πνευστή σκεδία θά φέρη έπίσης τόν αριθμόν τής σειράς και τό όνομα του κατασκευαστού, εις τρόπον ώστε νά δύναται νά εξακριβωθαι ο ιδιοκτήτης τής σωστικού σχεδίας.
- (δ) Έκάστη άκμωτος σωσίβιος σκεδία θά σημαίνεται διά του όνόματος και του λιμένος νηολογήσεως του πλοίου εις δ άνήκει και διά του αριθμού τών ατόμων τά όποια επιτρέπεται νά φέρη.
- (ε) Οδερμία σωσίβιος λέμβος, σωσίβιος σκεδία ή πλευστική συσκευή θά σημαίνεται δι' αριθμόν ατόμων μεγαλύτερον του επιτυγχανομένου κατά τό εις τό παρόν Κεφάλαιον καθοριζόμενον τρόπον.
- (α) Τό κυκλικόν σωσίβιον θά πληροί τάς κατωτέρω άπαιτήσεις:

- (i) Θά είναι εκ συμπαγούς φελλού ή άλλου ισοδυνάμου ύλικού.
- (ii) Θά είναι ισχυρόν νά υποστασθή εις γλυκό ύδωρ τουλάχιστον 14,5 χιλιόγραμμα (32 λίβρας) σιδήρου επί 24 ώρας.
- (iii) Δέν θά προσβώλλεται επίζημίως υπό πετρελαίου ή προϊόντων πετρελαίου.
- (iv) Θά είναι λίαν όρατού χρωματισμού.
- (v) Θά σημειούται διά κεφαλαίων γραμμάτων τό όνομα και ο λιμήν νηολογήσεως του πλοίου εις τόν όποιον άνήκει.

(β) Δέν θά επιτρέπονται κυκλικά σωσίβια πεζηρωμένα διά χόρταν, τριμμάτων φελλού ή κοκκώδους φελλού, ή οίουδήποτε άλλου άραιού κοκκοειδούς ύλικού, ή εκτίνα τών όποιων ή πλευστότης εξαρτάται εκ θαλάμων άέρος όστινες άπαιτούν έμφύσησιν άέρος.

(γ) Τά κυκλικά σωσίβια, τά κατασκευασμένα εκ πλαστικού ύλικού ή έτέρων συνθετικών κρημάτων θά είναι ικανά νά διατηρούν τας πλευστικές και τας ιδιότητας άντοχής ύπό κατά τήν έκαφήν μέ τό ύδωρ ή μέ προϊόντα πετρελαίου, ή εις μεταβολές θερμοκρασιών ή κλιματολογικάς, επικρατούσας εις τά ταξείδια άνοικτής θαλάσσης.

(δ) Τά κυκλικά σωσίβια θά φέρουν ρυμίτων χαλαράς διαβεβλημένων κέρψ και κλωδς όστερωμενων. Έν τουλάχιστον κυκλικόν σωσίβιον εις έκαστην πλευράν του πλοίου θά είναι εφωδιασμένον δι' επιπλέοντος σωστικού σχοινίου μήκους 27,5 μέτρων (15 όργιών) τό όλιγώτερον.

(ε) Εις τά επιβατηγά πλοία, τό ήμισυ τουλάχιστον του όλικού αριθμού τών κυκλικών σωστικών και εις οδερμίαν περιττοσιν όλιγώτερα τών έξ και εις τά φορτηγά πλοία τό ήμισυ τουλάχιστον του όλικού αριθμού τών κυκλικών σωστικών θά έποδύζονται δι' αυτόματων φωτών καλής άποδόσεως.

(στ) Τά αυτόματα φώτα τά άπαιτούμενα υπό τής παραγράφου (ε) του παρόντος Κανονισμού θά είναι τισαύτα ώστε νά μήν δύναται νά σβεσθούν υπό του ύδατος. Θά δύναται νά λειτουργούν επί 45 λεπτά τουλάχιστον και θά έχουν φωτιστική ικανότητα ούχι μικρότεραν τών 2 κηρών προς όλας τας κατευθύνσεις του άνω ήμισυαίριου. Θά φυλάττωνται πλησίον τών κυκλικών σωστικών εις τά όποια άνήκουν μετά τών άναγκαιών μέσων προσδόσεως. Τά αυτόματα φώτα τά χρησιμοποιούμενα επί τών δεξιόμενων πλοίων θά είναι μετά ηλεκτρικής στρήλης έγκεκριμένου τύπου*

* Αι άκόλυθοι άστάσεις όρατότητος του φωτός δύναται νά άνευμένονται επί δεξιόμενων άντιστοιχών άναφοραίων συνθήκων.

Συντελεστής άποσφαιρικής μεταδοτικότητας	Μεταφορητική Άκρότασις όρατότητος (μίλιαι)	Άκρότασις όρατότητος του φωτός (μίλιαι)
0.3	2.4	0.96
0.4	3.3	1.05
0.5	4.3	1.15
0.6	5.8	1.24
0.7	8.4	1.34
0.8	13.4	1.45
0.9	28.9	1.57

(ιι) Πληροί τās άπατήσεις τής παραγράφου (γ) του παρόντος Κανονισμού και εάν ακόμη ο ες αεροθάλαμος δέν είναι πεπληρωμένος.

(ε) Αι σωσίβιοι ζώναι θά είναι ούτω τοποθετημένοι, ώστε να είναι εύκόλως προσιταί και ή θέσις αυτών θά ένδεικνύται εύκρινώς.

Κανονισμός 23

Όρμυδοβάσιος Συσκευή

(α) Τά πλοία θά φέρουσι μίαν όρμυδοβάσιον συσκευήν έγκεκριμένου τύπου.

(β) Η συσκευή θά είναι ικανή να έκσφενδονίζη μετ' έπαρκους άκριβείας όρμυδίων μήκους ούχι μικρότερου των 230 μέτρων (ή 250 ύαρδών) και θά περιλαμβάνη τουλάχιστον τέσσαρα βλήματα και τέσσαρα όρμυδια.

Κανονισμός 24

Σήματα Κινδύνου του Πλοίου.

Τά πλοία θά έφοδιάζονται προς Ικανοποίησιν τής Αρχής, διά μέσων έκπεμόντων αποτελεσματικά σήματα κινδύνου κατά τήν ήμεραν και τήν νύκτα, περιλαμβανόντων διάδεκα τουλάχιστον άλεξιπτωτιστικά σήματα Ικανά να αποδίδουν λαμπρόν έρυθρόν φώς εις μέγα ύψος.

Κανονισμός 25

Πίναξ Διαίρέσεως Γυμνασίου και Διαδικασίας Καταστάσεως Ανάγκης.

(α) Εις έκαστον μέλος του πληρώματος θ' ανατίθενται ειδικά καθήκοντα προς άνάληψιν, έν περιπτώσει συμβάντος άνάγκης.

(β) Ο πίναξ διαίρέσεως γυμνασίου θά σημειοί έπαντα τά ειδικά καθήκοντα και θά δεικνύη, ιδιαίτέρως, τόν σταθμόν εις τόν όποιον θά πρέπει να σπεύση έκαστον μέλος ως και τά καθήκοντα τά όποια θά πρέπει να εκτελέση.

(γ) Ο πίναξ διαίρέσεως γυμνασίου δι' έκαστον έπιβατηγόν πλοίου θά είναι τύπου έγκεκριμένου ύπο-τής Αρχής.

(δ) Ο πίναξ διαίρέσεως γυμνασίου θά είναι συμπληρωμένος πριν ή τó πλοίου άπολεύση. Αντίγραφα θά τοποθετώνται εις διάφορα μέρη του πλοίου και ίδια, εις τά διαμερίσματα του πληρώματος.

(ε) Ο πίναξ διαίρέσεως γυμνασίου θά σημειοί τά ανατιθέμενα εις διάφορα μέλη του πληρώματος καθήκοντα, έν σχέσει προς:

(ι) Τό κλείσιμον των στεγανών θυρών, βαλβίδων και μηχανισμών κλεισίματος των ευδαιών, των χροανών απορριψεως τερρών και των θυρών πυρκαϊάς.

(ιι) Τόν εξοπλισμόν των σωσιβίων λέμβων (συμπεριλαμβανομένης τής φορητής ραδιοτηλεγραφικής συσκευής των σκαφών διασώσεως) και τά λοιπά σωστικά μέσα,

(ς) Όλα τά κυκλικά σωσίβια θά είναι τοποθετημένα εις θέσεις εύκόλως προσιτάς υπό των έπιβατιώντων και δύο τουλάχιστον των κυκλικών σωσιβίων των εφοδιασμών δι' αυτόματων φωτών, συμφώνως προς τήν παράγραφον (ε) του παρόντος Κανονισμού, θά έφοδιάζονται επίσης δι' Ικανού αυτομάτως ενεργόντος σήματος κειμένου, δυναμένου να παράγη καπνόν λίαν όρατού χρώματος επί 15 τουλάχιστον λεπτά και θά είναι δυνατή ή ταχεία ρίψις αυτών εκ τής γεφυρας ναυσιπλοίας.

(η) Τά κυκλικά σωσίβια θά πρέπει πάντοτε να ρίπτονται ταχέως και δέν θά είναι μονίμως στερεωμένα καθ' οιονδήποτε τρόπον.

Κανονισμός 22

Σωσίβιοι Ζώναι

(α) Τά πλοία θά φέρουν μίαν σωσίβιον ζώνη έγκεκριμένου τύπου δι' έκαστον έπιβατιόν άτομον και, επί πλέον έαρκη άριθμόν σωσιβίων ζωνών καταλήλων διά παιδιά, έκτός εάν αι σωσίβιοι αύται ζώναι δύνανται να προσαρμοζώνται προς χρήσιν των παιδιών. Έκάστη σωσίβιος ζώνη θά είναι καταλήλως έσφραγισμένη διά σφραγίδος δεικνύουσής ότι έχει εγκριθή υπό τής Αρχής.

(β) Επί πλέον των σωσιβίων ζωνών των απαιτουμένων υπό τής παραγράφου (α) θά φέρωνται επί των έπιβατηγών πλοίων σωσίβιοι ζώναι διά 5 τοις εκατόν του όλικού άριθμού των έπιβατιώντων επί του πλοίου. Αι σωσίβιοι αύται ζώναι θά στοιβάζονται εις έμφανείς θέσεις επί του καταστρώματος.

(γ) Έγκεκριμένου τύπου σωσίβιος ζώνη δέον όπως συμμορφούται προς τās κατωτέρω απαιτήσεις:

(ι) Θά κατασκευάζεται δι' έπιμελημένης εργασίας και εκ καταλήλων ύλικών.

(ιι) Θά κατασκευάζεται κατά τοιούτον τρόπον, ώστε να άποκλείεται, όσον τó δυνατόν, ό κίνδυνος να φέρεται κατά τρόπον ασφαλέμενον, έκτός εάν είναι δυνατόν να φέρεται κατ' άμφοτέρας τās όψεις.

(ιιι) Θά δύνανται να άνυψώνη το πρόσσωπον εξηγημένου ή άναισθήτου άτόμου εκτός του ύδατος και να κρατά τουτό υπεράνω αυτού με τó σώμα κεκλιμένον προς τά όπισω από τής κατακόρου θέσεως αυτού.

(ιiv) Θά δύνανται να περιτρέψη τó σώμα έντός του ύδατος, από οιαδήποτε θέση εις μίαν άσφαλή θέση επίπεσεως με τó σώμα κεκλιμένον προς τά όπισω από τής κατακόρου θέσεως αυτού.

(v) Δέν θά προσβάλλεται επίσημώς από του πετρελαίου ή των προϊόντων αυτού.

(vi) Θά είναι λίαν όρατού χρωματισμού.

(vii) Θά είναι έφωδισμέν διά συρίκτρας έγκεκριμένου τύπου, καλώς προσδεδεμένης διά σχοινίου.

(viii) Η πλευστότης τής σωσίβιοι ζώνης ήτις απαιτείται να έχη τά άνωτέρω χαρακτηριστικά δέν θά μειώνεται περισσότερο του 5% μετά από παραμονήν τής βυθισμένης εις γλυκύ ύδωρ επί 24 ώρας.

(δ) Σωσίβιος ζώνη τής όποιας ή πλευστότης εξαρτάται εξ έμφωσσεως άέρος, δύναται να έπταρη διά τήν χρήσιν των πληρωμάτων πάντων των πλοίων, εξαιρείσει των έπιβατηγών πλοίων και των δεξαμενοπλοίων, υπό τήν πρόβλεψιν ότι:

(ι) Έχει δύο χωριστούς αεροθαλαμους.

(ιι) Δύνανται να πληρωται κατ' άμφοτέρους τούς τρόπους μηχανικώς και διά στόματος.

- (ιι) Τήν καθάρσει των σωσιβίων λέμβων,
 (ιγ) Τήν γενικήν προπαρασκευήν των λοιπών σωστικῶν μέσων,
 (ιδ) Τήν συγκέντρωσιν των ἐπιβατῶν, καί
 (ιε) Τήν ἐξολοθρευσιν του πυρός, λαμβανομένων ἑν ὄψιν των σχεδιαγραμμάτων ἐλέγχου πυρκαϊᾶς του πλοίου.
- (στ) Ὁ Πίναξ διαρίσεως γυμνασίου θα σημειοῖ τὰ ἀνατιθέμενα διάφορα καθήκοντα εἰς τὰ μέλη του προσωπικοῦ των θαλαμηπλοίων τὰ σχετικά μέ τους ἐπιβάτας ἔν περιπτώσει ἀνάγκης. Τὰ καθήκοντα ταῦτα θ' ἀφοροῦν εἰς:
- (i) Εἰδοτοίχισιν των ἐπιβατῶν,
 - (ii) Ἐξασφάλισιν ὅτι οὔτοι εἶναι καταλλήλως ἐνδεδυμένοι καί ἔχουν φερέσει κατά τὸν ὁρὸν τρόπον τὰς σωσιβίους ζώνας των.
 - (iii) Συγκέντρωσιν των ἐπιβατῶν εἰς τούς σταθμούς γυμνασίου,
 - (iv) Διατήρησιν τῆς τάξεως εἰς τούς διαδρόμους καί τὰς καθόδους καί, γενικῶς, ἐλεγχον των κινήσεων των ἐπιβατῶν, καί
 - (v) Ἐξασφάλισιν ὅτι ἡ κοσότης κλινοσκεπασμάτων μετεφέρθη εἰς τὰς σωσιβίους λέμβους.
- (ζ) Τὰ σημειούμενα ὑπὸ του πίνακος διαρίσεως συναγερευμῶν σχετικὰ μέ τὴν ἐξολοθρευσιν του πυρός καθήκοντα, συμφώνως πρὸς τὸ ἔδαφον (ε) (vi) του παρόντος Κανονισμοῦ, θὰ περιλαμβάνουν στοιχεῖα:
- (i) Τῆς συγκροτήσεως των ὁμάδων πυρκαϊᾶς, των ὀριζομένων πρὸς ἀντιμετώπισιν πυρκαϊῶν.
 - (ii) Των ἀνατιθέμενων εἰδικῶν καθηκόντων των σχετικῶν μέ τὴν λειτουργίαν του πυροσβεστικοῦ ἐξοπλισμοῦ καί ἐγκαταστάσεων.
 - (iii) Ὁ πίναξ διαρίσεως γυμνασίου θα καθορίζη εἰδικὰ σήματα συγκεντρώσεως ἀπαντος του πληρώματος εἰς τούς σταθμούς των λέμβων, σωσιβίων σχεδίων καί πυρκαϊᾶς καί θα διδῇ στοιχεῖα περὶ των σημμάτων τούτων. Τὰ ἐν λόγῳ σήματα θα δίδωνται διὰ τῆς συρίκτρας ἢ σειρήνης καί, κλην προκειμένου περὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων βραχέων διεθνῶν πλοίων καί φορηγῶν πλοίων μήκους μικροτέρου των 45,7 μέτρων (ἢ 150 ποδῶν), θὰ συμπληροῦνται δι' ἄλλων σημμάτων, τὰ ὁποῖα θα λειτουργοῦν ἠλεκτρικῶς. Ἄπαντα τὰ σήματα ταῦτα θα χειρίζονται ἐκ τῆς γέφυρας.
- Κανονισμός 26**
Πρακτικὴ ἐξάσκησης, Συναγερευμῶν καί Γυμνάσια
- (α) (i) Εἰς τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα θὰ ἐνεργεῖται ἀπὸς τῆς ἔβδομάδος, ἔφ' ὅσον εἶναι δυνατὸν, συναγερευμῶς τοῦ πληρώματος διὰ γυμνάσιον λέμβων καί γυμνάσιον πυρκαϊᾶς. Ὁ συναγερευμῶς οὗτος θὰ λαμβάνη χώραν ὅταν ἐπιβατηγῶν πλοίων ἀποκλῆ ἐκ του τελευταίου λιμένος διὰ διεθνή πλοῦν ὅστις ὅμως δέν εἶναι βραχὺς διεθνῆς πλοῦς.
- (ii) Εἰς τὰ φορηγὰ πλοῖα, συναγερευμῶς τοῦ πληρώματος διὰ γυμνάσιον λέμβων καί γυμνάσιον πυρκαϊᾶς θὰ λαμβάνη χώραν κατά διαστήματα οὐχὶ μεγαλύτερα του ἑνὸς μηνῆς, ὅσο τὴν πρόβλεψιν ὅτι συναγερευμῶς τοῦ πληρώματος διὰ γυμνάσιον λέμβων καί γυμνάσιον πυρκαϊᾶς θὰ λάβη χώραν ἔντος 74 ὁρῶν ἀπὸ του ἀπολοῦ ἐκ λιμένος, ἔάν πλέον των 25 τοῖς ἑκατὸν του πληρώματος ἀντεκαταστήσῃσαν εἰς τὸν λιμένα ταῦτον.
- (iii) Ἡ ἡμερομηνία διενεργείας των συναγερευμῶν ὡς καί λεπτομέρεια οἰαοδή- ποτε ἐκπαίδεσεως καί γυμνασίων καταπολεμήσεως του πυρός, τὰ ὁποῖα ἔκτε- λοῦνται ἐπὶ του πλοίου, θὰ καταγράφονται εἰς ἡμερολόγιον τῶου καθοριζόμενου ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς καί, εἰς τὴν περιπτώσει ἔντος ἔβδομάδος (διὰ τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα) ἢ μηνός (διὰ τὰ φορηγὰ) οὐδέν γυμνάσιον ἢ μέρος ἴσον γυμνασίου ἐξετελέσθη, θα γίνεται μνεῖα δι' ἧς θα περιγράφονται αὖ συνθήκαι καί ἡ ἔκτασις του ἐκτελεσθέντος γυμνασίου. Ἐκθεσις ἐπιθεωρήσεως του ἐξοπλισμοῦ των λέμβων φορηγῶν πλοίων θα καταχωρηται εἰς τὸ ἡμερολόγιον. Ἡ ἔκθεσις αὕτη θα μνημονεύη ἐπίσης τὰς συνθήκας ὑπὸ τὰς ὁποίας ἀπεσπάρθησαν καί καθιρέθησαν αὖ σωσιβίωι λέμβοι συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον (γ) του παρόντος Κανονισμοῦ.
- (β) Εἰς ἐπιβατηγὰ πλοῖα ἐξαίρεσει ἐκείνων ἅτινα ἐκτελοῦν βραχέως διεθνῆς πλοῦς, θα ἐκτελήται γυμνάσιον συναγερευμῶ ἐπιβατῶν ἔντος εἰκοσι τεσσαρῶν ὥρων ἀπὸ του ἀπόλου ἐκ του λιμένος.
- (γ) Διάφοροι ὁμάδες σωσιβίων λέμβων θα χρησιμοποιηοῦνται ἐκ περιτροπῆς κατά τὰ διαδοχικά γυμνάσια λέμβων καί ἔκαστη σωσιβίος λέμβος θα ἐξαιρεται του πλοίου καί, ἔάν εἶναι πρακτικῶς δυνατὸν καί εὐλογον θα καθιρηται τὸ ὅσορ ἀπαῖς τουλάχιστον ἀνά τεσσαρας μῆνας. Τὰ γυμνάσια καί αὖ ἐπιθεωρήσεις θα ἐκτελοῦνται κατὰ τρόπον ὡστε τὸ πλῆρωμα νὰ κατανοήσῃ πλήρως καί νὰ ἐξασκηθῇ εἰς τὰ καθήκοντα ἅτινα ἔχει νὰ ἐκτελέσῃ, περιλαμβανομένων των δδηγιῶν διὰ τὸν χειρισμόν καί λειτουργίαν των σωσιβίων σχεδίων ὅπου ὑπάρχουν τοιαῦτα.
- (δ) Τὸ σῆμα κινδύνου διὰ τὴν συγκέντρωσιν των ἐπιβατῶν εἰς τὰς θέσεις συναγερευμῶ θα εἶναι ἐπὶ ἡ πλείονες βραχείς διαδοχικαί συριγμοὶ ἀκολουθουμενοι ὑπὸ ἑνὸς μακροῦ συρίγματος διὰ τῆς συρίκτρας ἢ τῆς σειρήνης. Εἰς ἐπιβατηγὰ πλοῖα, ἐξαίρεσει των ἐκτελούντων βραχέως διεθνῆς πλοῦς, θα συμπληροῦνται δι' ἄλλων σημμάτων τὰ ὁποῖα θα λειτουργοῦν ἠλεκτρικῶς καθ' ὅλον τὸ πλοῖον καί θα χειρίζονται ἐκ τῆς γέφυρας. Ἡ ἔκτασις των διαφόρων σημμάτων των ἀφορώντων τοῦς ἐπιβάτας μετὰ ἀκρίβων δδηγιῶν περὶ του τι ὀφείλουν νὰ πράξουν εἰς περιπτώσει κινδύνου, θα ἐξηγηται σαφῶς εἰς τὴν κατάλληλον γλώσσαν ἐπὶ πινακίδων ἀντιρτημένων ἔντος των θαλαμισκων αὐτῶν καί εἰς ἐμφανῆ μέρη ἔντος των διαμερισμάτων ἐπιβατῶν.

ΜΕΡΟΣ Β - ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ ΜΟΝΟΝ

Κανονισμός 27

Σωσιβίωι Λέμβοι, Σωσιβίωι Σχεδία καί Πινακτικαί Στοιχεαί

- (α) Τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα θα φέρουν δύο λέμβους ἀνηρημένους εἰς ἐπιπέδους, ἀνά μιαν εἰς ἑκατέραν πλευράν του πλοίου, πρὸς χρῆσιν εἰς περίπτωσει κινδύνου. Αἱ λέμβοι αὗται θα εἶναι ἐγκριμένονο τυκοῦ καί θα εἶναι μήκους οὐχὶ μεγαλύτερου των 8.1/2 μέτρων (ἢ 28 ποδῶν). Αὗται δύνανται νὰ ὑπολογίζωνται διὰ τοῦς σκοποῦς των παραγράφων (β) καί (γ) του παρόντος Κανονισμοῦ, ὑπὸ τὴν πρόβλεψιν ὅτι πληροῦν ἐντελῶς τὰς διὰ τὰς σωσιβίους λέμβους ἀπαιτήσεις του παρόντος Κεφαλαίου, καί διὰ τοῦς σκοποῦς του Κανονισμοῦ 8, ὑπὸ τὴν πρόβλεψιν ὅτι ἐπιπροθέτως πληροῦν ἐντελῶς τὰς ἀπαιτήσεις του Κανονισμοῦ 9 καί του Κανονισμοῦ 14 ὅπου ἐφαρμοζονται αὗται. Θὰ τηροῦνται αὗται ἐτοιμαί πρὸς ἄμεσον χρῆσιν κατά τὸν πλοῦν. Εἰς τὰ πλοῖα εἰς τὰ ὁποῖα αὖ ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (η) του Κανονισμοῦ 29 ἐκκληροῦνται διὰ συσκευαί δέν θα ἀπαιτηται νὰ ἐφαρμοζωνται εἰς τὰς δύο λέμβους τὰς προβλεπομένας διὰ τὴν κλήρωσιν των ἀπαιτήσεων του παρόντος Κανονισμοῦ.

- (β) Τά επιβατηγά πλοία τά εκτελούντα διεθνείς πλάσας, οτινες δέν είναι βραχείς διεθνείς πλάσες, θά φέρουν:
- (ι) Σωσιβίους λέμβους εις εκατέραν πλευράν του πλοίου συνολικής χωρητικότητος τοιαύτης ώστε νά παραλαμβάνουν τό ήμισυ του όλικου αριθμού ατόμων τών επιβαινόντων του πλοίου. Προβλέπεται ότι η ' Αρχή δύναται νά επιτρέψη τήν αντικατάστασιν σωσιβίων λέμβων διά σωσιβίων σχεδίων τής αὐτῆς ὀλικῆς χωρητικότητος, κατά τρόπον ὁμοίον τοιοῦτον ὡστε ὁ ἀριθμὸς τῶν σωσιβίων λέμβων εις ἐκατέραν πλευράν του πλοίου νά εἶναι πάντοτε ἰσάριθμος ὡπως παραλαμβάνονται τὰ 37½ τοὶς ἑκατὸν ἀκάντων τῶν ἐπιβαινόντων του πλοίου.
- (ιι) Σωσιβίους σχεδίας ὀλικῆς χωρητικότητος ἰσάρχουσας νά παραλαμβάνουν 25 τοὶς ἑκατὸν τοῦ ὀλικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβαινόντων του πλοίου, ὁμοί με πλευστικὰ συσκευαίς διά τὰ 3 τοὶς ἑκατὸν τοῦ ἀριθμοῦ τούτου. Προβλέπεται ὅτι εἰς πλοία ἔχοντα συντελεστήν ὁδοιμαρίας ἰσῶν ἢ μικρότερον τοῦ 0,33, θά ἐπιτρέπεται ἀντὶ σωσιβίων σχεδίων διά τὰ 25 τοὶς ἑκατὸν ὀλων τῶν ἐπιβαινόντων του πλοίου, νά φέρουν πλευστικὰ συσκευαίς διά τὰ 25 τοὶς ἑκατὸν τοῦ ἀριθμοῦ τούτου.
- (γ) (ι) 'Επιβατηγὸν πλοῖον ἐκτελοῦν βραχείς διεθνείς πλάσας, θά ἐφοδιάζεται διά ζευγῶν ἐπιπέδων συμφώνως πρὸς τό μήκος αὐτοῦ ὡς καθορίζονται εἰς τὴν στήλην Α' τοῦ Κανονισμοῦ 28 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. 'Εφ' ἑκάστου ζεύγους ἐπιπέδων θά ἀνακρεμᾶται μία σωσιβίος λέμβος καὶ αἱ σωσιβιοὶ αὗται λέμβοι θά ἔχουν τοῦλάχιστον τὴν ἑλαχίστην χωρητικότητα τὴν ἀπαιτουμένην ὑπὸ τῆς στήλης Γ' τοῦ Πίνακος ἢ τὴν χωρητικότητα τὴν ἀπαιτουμένην διά τὴν ἐπιβίβασιν πάντων τῶν ἐπιβαινόντων του πλοίου, ἐάν αὕτη εἶναι μικρότερα. Προβλέπεται ὅτι, ἐάν κατὰ τὴν κρίσιν τῆς 'Αρχῆς δέν εἶναι πρακτικῶς δυνατόν καὶ εὐλόγον νά τοποθετηθῇ ἐπὶ πλοίου ἐκτελούντος βραχείς διεθνείς πλάσας, ὁ ἀριθμὸς τῶν ζευγῶν ἐπιπέδων τῶν ἀπαιτουμένων ὑπὸ τῆς στήλης Α' τοῦ Πίνακος ἐν τῷ Κανονισμῷ 28, ἢ 'Αρχῆς δύναται νά ἐπιτρέψη, ὑπὸ ἔξαιρητικὰς συνθήκας, μικρότερον ἀριθμὸν ἐπιπέδων ὑπὸ τῶν ὀρων ὅτι ὁ ἀριθμὸς ὀτρὸς οὐδέποτε θά εἶναι κατώτερος τοῦ ἑλαχίστου ἀριθμοῦ τοῦ ὀρισμένου ὑπὸ τῆς στήλης Β' τοῦ Πίνακος, καὶ ὅτι ἡ ὀλικὴ χωρητικότης τῶν ἐπιπέδων ὑπὸ τῆς στήλης Γ' τοῦ Πίνακος, καὶ ὅτι ἡ ὀλικὴ χωρητικότης τῶν ἐπιπέδων ὑπὸ τῆς στήλης Γ' θά εἶναι τοῦλάχιστον ἰση πρὸς τὴν ἑλαχίστην χωρητικότητα τὴν ἀπαιτουμένην ὑπὸ τῆς στήλης Γ', ἢ πρὸς τὴν χωρητικότητά τὴν ἀπαιτουμένην διά τὴν ἐπιβίβασιν πάντων τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐπιβαινόντων, ἐάν αὕτη εἶναι μικρότερα.
- (ιι) 'Εάν αἱ ὀδω προβλεπόμεναι σωσιβιοὶ λέμβοι δέν ἐπαρκοῦν ὅπως παραλαμβάνουν πάντας τοὺς ἐπιβαινόντας τοῦ πλοίου, θά προβλέπεται ἐπιτροσόφιοι σωσιβιοὶ λέμβοι ἢ τὸ ἐπιπέδον ἢ σωσιβιοὶ σχεδία εἰς τρόπον ὡστε αἱ σωσιβιοὶ σχεδία νά εἶναι ἰσῶν διά πάντας τοὺς ἐπιβαινόντας τοῦ πλοίου.
- (ιιι) Παρὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἑδαφίου (ι) τῆς παρούσης παραγράφου, εἰς πλοία ἐκτελούντα βραχείς διεθνείς πλάσας, ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπιβαινόντων ατόμων δέν θά ὑπερβαίη τὴν ὀλικὴν χωρητικότητα τῶν σωσιβίων λέμβων τῶν προβλεπόμενων συμφώνως πρὸς τὰ ἑδάφια (ι) καὶ (ιι) τῆς παρούσης παραγράφου, ἔκτος ἐάν ἡ 'Αρχὴ θεωρήσῃ ὅτι τοῦτο καθίσταται ἀναγκαῖον ἐκ τοῦ ὄγκου τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως καὶ τότε μόνον, ἐάν τὸ πλοῖον πληροῖ τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (β) τοῦ Κανονισμοῦ 1 τοῦ Κεφαλαίου II-1.
- (ιιιι) 'Όταν κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἑδαφίου (ιι) τῆς παρούσης παραγράφου ἢ 'Αρχὴ ἐπιτρέψει τὴν μεταφορὰν ἀριθμοῦ ατόμων μεγαλύτερου τῆς χωρητικότητος τῶν σωσιβίων λέμβων καὶ ἔχει πεισθῆ ὅτι εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατον εἰς τὸ πλοῖον τοῦτο νά στοιβαχθῶν αἱ σωσιβιοὶ σχεδία αἱ φερόμεναι συμφώ-
- νωσ πρὸς τό ἑδάφιον (ι) τῆς παρούσης παραγράφου δύναται νά ἐπιτρέψη μείωσιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν σωσιβίων λέμβων, ὑπὸ τούτους κάτωθι ὄρους:
- (1) 'Ο ἀριθμὸς τῶν σωσιβίων λέμβων, εἰς τὴν περιπτώσιν πλοίων μήκους 58 μέτρων (ἢ 190 ποδῶν) καὶ ἄνω, οὐδέποτε θά εἶναι μικρότερος τῶν τωσῶν, ὅσο ἐκ τῶν ὀσίων θά φέρωνται εἰς ἑκάστην πλευράν τοῦ πλοίου, καὶ εἰς τὴν περιπτώσιν πλοίων μήκους μικρότερου τῶν 58 μέτρων (ἢ 190 ποδῶν), οὐδέποτε θά εἶναι μικρότερος τῶν δύο, ἑκάστη τῶν ὀσίων θά φέρεται εἰς ἑκατέραν πλευράν τοῦ πλοίου, καὶ
- (2) 'Ο ἀριθμὸς τῶν σωσιβίων λέμβων καὶ τῶν σωσιβίων σχεδίων θά εἶναι πάντοτε ἰσάρχουσας ὡστε νά ἐπιβιβάζεται ὁ ὀλικὸς ἀριθμὸς τῶν ἐπιβαινόντων τοῦ πλοίου ατόμων.
- (γ) Πάν ἐπιβατηγὸν πλοῖον ἐκτελοῦν βραχείς διεθνείς πλάσας θά φέρη ἐπιτροσόφιος πρὸς τὰς σωσιβίους λέμβους καὶ σωσιβίους σχεδίας τὰς ἀπαιτουμένας ὑπὸ τῶν διατάξεων τῆς παρούσης παραγράφου, σωσιβίους σχεδίας ἰσάρχουσας νά παραλαμβάνουν τό 10 τοὶς ἑκατὸν τοῦ ὀλικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ατόμων διά τὰ ὀλοία ὑκάρχει θέσις ἐντός τῶν σωσιβίων λέμβων τῶν φερομένων ἐπὶ τοῦ πλοίου τούτου.
- (γ) Πάν ἐπιβατηγὸν πλοῖον ἐκτελοῦν βραχείς διεθνείς πλάσας θά φέρη ἐπίσης πλευστικὰ συσκευαίς διά τὰ 5 τοὶς ἑκατὸν τοῦλάχιστον τοῦ ὀλικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβαινόντων τοῦ πλοίου ατόμων.
- (γ) 'Η ' Αρχὴ δύναται νά ἐπιτρέψη εἰς ὀρισμένα πλοία ἢ κατηγορίας πλοίων, ἔχοντα πιστοποιητικὰ βραχέος διεθνούς πλοῦ, νά ἐκτελοῦν πλάσας ἄνω τῶν 600 μιλίων, ἀλλὰ μὴ ὑπερβαίοντα τὰ 1200 μίλια, ἐάν τὰ πλοία αὗτα πληροῦν τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (δ) τοῦ Κανονισμοῦ 1 τοῦ Κεφαλαίου II-1, ἐάν φέρουν σωσιβίους λέμβους αὐτίνες δύναται νά παραλάβουν τὰ 75 τοὶς ἑκατὸν τῶν ἐπιβαινόντων τοῦ πλοίου ατόμων καὶ συμμορφοῦνται κατὰ τὰ ἄλλα πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης παραγράφου.
- Κανονισμὸς 28**
- Πίναξ 'Επιπέδων καὶ Χωρητικότητος Σωσιβίων Λέμβων διά Πλοία 'Εκτελούντα Βραχείς Διεθνείς Πλάσας*
- Ο κατωτέρω πίναξ καθορίζει συνωφτήσει τοῦ μήκους τοῦ πλοίου:
- (Α) Τὸν ἑλαχίστον ἀριθμὸν ζευγῶν ἐπιπέδων, τῶν προβλεπόμενων ἐπὶ πλοίου ἐκτελούντος βραχείς διεθνείς πλάσας, εἰς ἑκάστην τῶν ὀσίων δέων νά ἀνακρεμᾶται μία σωσιβίος λέμβος συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 27 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.
- (Β) Τὸν μικρότερον ἀριθμὸν ζευγῶν ἐπιπέδων ὅστις δύναται ἐξαιρητικῶς νά ἐπιτραπῆ εἰς πλοῖον ἐκτελοῦν βραχείς διεθνείς πλάσας ὑπὸ τούτους ὄρους τοῦ Κανονισμοῦ 27, καὶ
- (Γ) Τὴν ἑλαχίστην χωρητικότητα σωσιβίων λέμβων τὴν ἀπαιτουμένην διά πλοῖον ἐκτελοῦν βραχείς διεθνείς πλάσας.

(iv) Αι σωσίβιοι σχέδια διά τās όποιας δέν απαιτούνται νά υπάρχουν έγκεκκριμένα μέσα καθαιρέσεως και αι πλευστικά συσκευαί, θά δύνανται νά καθαιρούνται εις την θάλασσαν άκόμη και υπό δυσμενείς συνθήκας διαγωγής του πλοίου και υπό κλίσιν 15 μοιρών πρός ολιανθήποτε πλευράν

(β) Πάσα σωσίβιοι λέμβος θά άνακρεμάται εις χωριστόν ζεύγος έπωτίδων.

(γ) Αι σωσίβιοι λέμβοι δύνανται νά στοιβάζονται εις κλίσινα του ένος καταστρώματός μόνον άν λαμβάνονται κατάλληλα μέτρα ώστε νά άποφεύγεται όσως αι σωσίβιοι λέμβοι κατωτέρου καταστρώματος έμποδίζονται υπό τών στοιβωζόμενων επί του ύπερκείμενου καταστρώματος.

(δ) Αι σωσίβιοι λέμβοι και αι σωσίβιοι σχέδια, διά τās όποιες απαιτούνται έγκεκκριμένα μέσα καθαιρέσεως, δέν θά τοποθετούνται εις την πρόωρον του πλοίου. Θά τοποθετούνται εις τοιαύτας θέσεις ώστε νά επιγγαγάνεται η άσφαλης καθαιρέσεις, όδομένης ειδικής προσοχής εις την άπομάκρυνσιν από τās έλικας και από τά μέ άπότομον κλίσιν υπερέχοντα τμήματα του κρυμνίου μέρους του σκάφους.

(ε) Αι έπωτίδες θά είναι έγκεκρισμένου τύπου και κατάλληλως τοποθετημένα πρός ίκανοποίησιν τής 'Αρχής. Θά είναι διατεταγμένα επί ένός η περισσοτέρων καταστρωμάτων κατά τοιούτον τρόπον ώστε αι επί αυτās σωσίβιοι λέμβοι νά δύνανται νά καθαιρούνται μετ' άσφαλείας χωρίς νά παρεμποδίζετ αι χειρισμός τών άλλων έπωτίδων.

(στ) Αι έπωτίδες θά είναι ως άκολουθως:

(i) Τύπου προσαγωγής η τύπου βαρύτητας διά τόν χειρισμόν σωσίβιων λέμβων βάρους ούχι μεγαλύτερου τών 2.300 χιλιογράμμων (ή 2% τόννων) εις καταστάσι άνακρεμάσεως αυτών.

(ii) Τύπου βαρύτητας διά τόν χειρισμόν σωσίβιων λέμβων βάρους μεγαλύτερου τών 2.300 χιλιογράμμων (ή 2% τόννων) εις την κατάστασιν άνακρεμάσεως αυτών.

(ζ) Αι έπωτίδες, τά άγόμενα, τά σύσκαστα και ό λοιπόξ έξαρτισμός θά είναι τοιαύτης άντοχής ώστε αι σωσίβιοι λέμβοι νά δύνανται νά άνακρεμώνται επηρόρωμένα διά του πληρώματος; καθαιρέσεως και κατάσιν νά καθαιρούνται άσφαλώς μετά πλήρους φόρτου επιβαπόντων και έξοπλισμού, όσο κλίσιν πλοίου 15 μοιρών πρός ολιανθήποτε πλευράν και υπό γωνίαν διαγωγής 10 μοιρών.

(η) Θά προβλέπονται πέδιλα η άλλα κατάλληλα μέσα πρός διευκόλυνσιν τής καθαιρέσεως υπό κλίσιν 15 μοιρών.

(θ) Θά προβλέπονται μέσα διά την παραβολήν τών σωσίβιων λέμβων εις την πλευράν του πλοίου και την συγκράτησιν αυτών ίνα οι έπιβάται δύνανται νά έπιβιβάζωνται μετ' άσφαλείας.

(i) Αι σωσίβιοι λέμβοι καθός και αι λέμβοι κινούνο αι απαιτούμενοι υπό του Κανονισμού 27 του παρόντος Κεφαλαίου, θά έξυπηρετούνται δι' άγόμενων συμμοστούων ως και διά βαρούλων έγκεκρισμένου τύπου, άφτα εις την περιπτώσιν τών λέμβων κινούνο θα είναι ίκανά διά την ταχέαν άνολήν τών λέμβων τούτων. Έξαιρετικώς η 'Αρχή δύναται νά επιτρέψη άγόμενα σχοινία μανίλλας η άγόμενα έξ άλλου έγκεκρισμένου ύλικού μετά η άνευ βαρούλων (έξαιρέσει τών λέμβων κινούνο διά τās όποιας άπαιτείται νά έξυπηρετούνται διά βαρούλων τά όποια θά είναι ίκανά διά την ταχέαν άνολήν τών λέμβων τούτων) όταν κρίνη ότι τά άγόμενα σχοινία μανίλλας η άγόμενα έξ άλλου έγκεκρισμένου ύλικού είναι κατάλληλα.

Μήκος καταμετρήσεως του πλοίου	Μήκος καταμετρήσεως του πλοίου		(Α) Έλάχιστος αριθμός ζευγών έπωτίδων	(Β) Μικρότερος αριθμός ζευγών έπωτίδων έξαιρετικώς έπιτρεπόμενος	(Γ) Έλάχιστη χωρητικότητα σωσίβιων λέμβων
	Μέτρα	Πόδες				Κυβικά μέτρα	Κυβικοί πόδες
31 και μέχρι 37	100 και μέχρι 120	11	2	11	400
37 "	120 "	18	2	18	650
43 "	140 "	26	2	26	900
49 "	160 "	33	3	33	1.150
53 "	175 "	38	3	38	1.350
58 "	190 "	44	4	44	1.550
63 "	205 "	50	4	50	1.750
67 "	220 "	52	4	52	1.850
70 "	230 "	61	4	61	2.150
75 "	245 "	68	5	68	2.400
78 "	255 "	76	5	76	2.700
82 "	270 "	85	5	85	3.000
87 "	285 "	94	5	94	3.300
91 "	300 "	102	6	102	3.600
96 "	315 "	110	6	110	3.900
101 "	330 "	122	7	122	4.300
107 "	350 "	135	7	135	4.750
113 "	370 "	146	7	146	5.150
119 "	390 "	157	7	157	5.550
125 "	410 "	171	9	171	6.050
133 "	435 "	185	9	185	6.550
140 "	460 "	202	10	202	7.150
149 "	490 "	221	10	221	7.800
159 "	520 "	238	12	238	8.400

Σημείωσις έπι (Γ): Όταν τό μήκος του πλοίου είναι μικρότερον τών 31 μέτρων (ή 100 πόδων) η μεγαλύτερον τών 168 μέτρων (ή 550 πόδων), ό έλάχιστος αριθμός ζευγών έπωτίδων και η έκτική χωρητικότης τών σωσίβιων λέμβων θά καθορίζεται υπό τής 'Αρχής.

Κανονισμός 29

Στοιβάσια και Χειρισμός Σωσίβιων Λέμβων, Σωσίβιων Σχεδίων και Πλευστικών Συσκευών

(α) Αι σωσίβιοι λέμβοι και αι σωσίβιοι σχέδια θά στοιβάζωνται πρός ίκανοποίησιν τής 'Αρχής κατά τοιούτον τρόπον, ώστε:

(i) Νά δύνανται άπασαι νά καθαιρούνται έντός του βραχυτάτου δυνατού χρόνου και ούχι μεγαλύτερου τών 3 εκτών.

(ii) Νά μή παρεμποδίζον κατα' ούδένα τρόπον τόν ταχύν χειρισμόν τών άλλων σωσίβιων λέμβων, σωσίβιων σχεδίων η πλευστικών συσκευών η την συγκέντρωσιν τών επιβαπόντων του πλοίου άτόμων εις τās θέσεις καθαιρέσεως η την έπιβίβασιν αυτών.

(iii) Αι σωσίβιοι λέμβοι και αι σωσίβιοι σχέδια διά τās όποιες απαιτούνται νά υπάρχουν έγκεκρισμένα μέσα καθαιρέσεως, θά δύνανται νά καθαιρούνται εις την θάλασσαν έφορτοι μετά του πλήρους αυτών φόρτου άτόμων και τών έφοδίων, άκόμη και υπό δυσμενείς συνθήκας διαγωγής του πλοίου και υπό κλίσιν 15 μοιρών πρός ολιανθήποτε πλευράν, και

πάσας τās απαιτήσεις ασφαλείας εις τās διάφορα μέρη ενός επιβατηγού πλοίου και ιδιαίτερος εις τās καταστάσεις επί των οποίων στοιβάζονται αι σωσίβιοι λέμβοι και αι σωσίβιοι σχέδια. Ἡ αὐτονομία πηγῆ ηλεκτρικῆς ἐνεργείας κινδύνου ἢ απαιτούμενη ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 25 τοῦ Κεφαλαίου II-1 θὰ εἶναι ἰκανὴ ἢ τροφοδοτῆ, ὅταν ὑπάρχῃ ἀνάγκη, τὸ φωτιστικὸν τοῦτο σύστημα καὶ ἔτισης τὸν φωτισμὸν τὸν ἀπαιτούμενον ὑπὸ τῶν ἑξαφίων (α), β(ι) καὶ β(ιι) τοῦ Κανονισμοῦ 19 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(β) Ἡ ἔξοδος ἐκ παντὸς κυρίου διαμερίσματος καταλαμβανομένου ὑπὸ ἐπιβατῶν ἢ πληρώματος θὰ φωτίζεται συνεχῶς ὑπὸ λυχνίας κινδύνου. Ἡ τροφοδοτήσις τῶν λυχνιῶν τούτων κινδύνου θὰ ἔχῃ τὴν αὐτὴν διάταξιν ὡςτὲ νὰ τροφοδοτῶνται αὐτὰ ἐκ τῆς πηγῆς ηλεκτρικῆς ἐνεργείας κινδύνου, τῆς ἀναφερομένης εἰς τὴν παράγραφον (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, εἰς περιπτώσιν διακοπῆς τῆς κυρίας πηγῆς ηλεκτρικῆς ἐνεργείας τοῦ πλοίου.

Κανονισμὸς 31

Ἐπάνδρωσις Σωσίβιων Λέμβων καὶ Σωσίβιων Σχεδίων

(α) Εἰς ἐξωματικὸς καταστρώματος ἢ ὁ εἰδικευμένος ἀνήρ σωσίβιου λέμβου εἶναι ὑπευθύνος ἐκστῆς σωσίβιου λέμβου, καθὼς ἐπίσης θὰ ὀρίζεται καὶ εἰς δεύτερος ὡς ἀναληπτῆς. Ὁ ἐπιφορτισμένος θὰ ἔχῃ πίνακα τοῦ πληρώματος τῆς σωσίβιου λέμβου καὶ θὰ ἐξακριβῶνῃ ὅτι ὁ ὑπὸ τὰς διαταγὰς τοῦ ἀνδρὸς ἔχουσι γινῶσιν τῶν διαφόρων καθηκόντων τῶν.

(β) Εἰς ἰκανὸς χειριστῆς τοῦ κινήτηρος θὰ ὀρίζεται εἰς ἐκστῆν μηχανοκίνητον σωσίβιον λέμβον.

(γ) Εἰς ἰκανὸς χειριστῆς τῶν ἐγκαταστάσεων τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συσκευῆς καὶ τοῦ προβολέως θὰ ὀρίζεται εἰς ἐκστῆν σωσίβιον λέμβον φέρουσαν τὰ ἐφόδια ταῦτα.

(δ) Εἰς ἀνήρ πεκαιρημένος εἰς τὸν χειρισμὸν καὶ τὴν λειτουργίαν τῶν σωσίβιων σχεδίων θὰ ὀρίζεται δι' ἐκστῆν φορομένην σωσίβιον σχεδίου, ἐξαιρέσει δταν ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν ἐτελούντων βραχεῖς διεθνεῖς πλόας ἢ Ἀρχὴ πεισθῇ ὅτι τοῦτο δὲν εἶναι πρακτικῶς δυνατόν.

Κανονισμὸς 32

Εἰδικευμένοι Ἄνδρες Σωσίβιων Λέμβων.

(α) Εἰς τās ἐπιβατηγὰ πλοία θὰ ὑπάρχῃ δι' ἐκστῆν φορομένην σωσίβιον λέμβον κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἀριθμὸς ἀνδρῶν σωσίβιων λέμβων τοῦλάχιστον ἴσος πρὸς τὸν καθοριζόμενον ὑπὸ τοῦ κατωτέρω πίνακος:

Καθορισθεῖς ἀριθμὸς ἀτόμων	Ὁ ἐλάχιστος ἀριθμὸς τῶν εἰδικευμένων ἀνδρῶν σωσίβιων λέμβων θὰ εἶναι
σωσίβιου λέμβου	
Ὀλιγότερα τῶν 41 ἀτόμων	2
Ἀπὸ 41 μέχρι 61 ἀτόμων	3
Ἀπὸ 62 μέχρι 85 ἀτόμων	4
Ἄνω τῶν 85 ἀτόμων	5

(β) Ἡ κατανομή τῶν εἰδικευμένων ἀνδρῶν σωσίβιων λέμβων ἐπαφεται εἰς τὴν κρίσιν τοῦ πλοιάρχου.

(ια) Διὸ τοῦλάχιστον σωσίβια σχοινία θὰ εἶναι προσδεδεμένα εἰς τὰ ἄκρα τῶν ἐκωτιῶν καὶ τὰ ἀγόμενα ὡς καὶ τὰ σωσίβια σχοινία θὰ εἶναι μήκους ἑκαρκοῦς ὡστε νὰ φθάσιν μέχρι τῆς θαλάσσης ὅταν τὸ πλοῖον ἔχῃ τὸ ἐλάχιστον αὐτὸ ἐν θαλάσῃ βύθισμα καὶ ὅσο κλισίον 15 μοιρῶν πρὸς ολιγώτερον πλευρᾶν. Οἱ κατώτεροι τρόχλοι τῶν ἀγόμενων θὰ εἶναι ἐφωδιασμένοι διὰ καταλήλου δακτυλίου ἢ δι' ἐκμηκίλους κρίκου διὰ τὴν ἀγκυρώσασιν εἰς τοὺς κόρραικας τῆς ἀρτάνης ἐκτός ἐάν ὑπάρχῃ ἐγκεκριμένος τύπος ἀπελευθερωτικῆς ἀρτάνης.

(ιβ) Ὅταν ὑπάρξουν μηχανοκίνητα μέσα διὰ τὴν ἀνολήκην τῶν λέμβων, θὰ προβλεπεται ἐπίσης ἰκανὸς χειριστικὸς μηχανισμὸς. Ὅταν αἱ ἐπιπέδες ἀνέλκωνται διὰ μηχανοκινήτων λειτουργίας τῶν ἀγόμενων, θὰ προβλεπεται μέσα ασφαλείας τὰ ὅποια θὰ διακόπτουν αὐτομάτως τὸν κινήτηρα πρὶν αἱ ἐπιπέδες φθάσιν εἰς τοὺς ἀναγκαζομένους πρὸς τὸν σκοπὸν ἀποφυγῆς ὑπερτάσεων ἐπὶ τῶν συρματοσχοινίων ἢ τῶν ἐπιπέδων.

(ιγ) Αἱ ἐξηρηγμένα ἐκ τῶν ἐκωτιῶν σωσίβιοι λέμβοι θὰ ἔχουν τὰ ἀγόμενα αὐτῶν ἔτοιμα πρὸς χρῆσιν καὶ θὰ ἔχουν ληφθῆ μέτρα διὰ τὴν ταχείαν, ἀλλ' οὐχὶ ἀπαραίτητος σύγχρονον ἀναγκιστρωσιν τῶν σωσίβιων λέμβων ἐκ τῶν ἀγόμενων. Τὸ σημείον ἐξαρτήσεως τῶν σωσίβιων λέμβων ἐκ τῶν ἀγόμενων θὰ εἶναι εἰς τοιοῦτον ὄψος ἀνωθεν τῆς κουκαστῆς, ὡστε νὰ ἐξασφαλίζεται ἡ εὐστάθεια τῶν σωσίβιων λέμβων κατὰ τὴν καθάρσεσιν αὐτῶν.

(ιδ) (ι) Εἰς ἐπιβατηγὰ πλοία ἐτελούντα διεθνεῖς πλόας, οἵτινες δὲν εἶναι βραχεῖς διεθνεῖς πλόες, εἰς τὰ ὅποια φέρονται σωσίβιοι λέμβοι καὶ σωσίβιοι σχέδια συμφώνως πρὸς τὸ ἑδάφιον (β) (ι) τοῦ Κανονισμοῦ 27 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, θὰ προβλεπώνται ἐγκεκριμένα μέσα καθαρῆσεως, ἐπαρκῆ εἰς ἀριθμὸν, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς, ἐπιτρέποντα ὡστε, ὁ ἀριθμὸς τῶν σωσίβιων σχεδίων ἐκείνων αἵτινες ὁμοῦ μετὰ τῶν σωσίβιων λέμβων ἀπαιτοῦνται συμφώνως πρὸς τὸ ἑδάφιον τοῦτο νὰ παραλαμβάνουν ἅπαντας τοὺς ἐπιβαίνοντας τοῦ πλοίου, νὰ καθαρίζονται εἰς τὴν θάλασσαν ἔμφορτοι μὲ τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀτόμων τὸν ὅποιον ἐπιτρέπεται νὰ παραλαμβάνουν, ἐντός 30 λεπτῶν τὸ βραδύτερον ὑπὸ τὰς συνθήκας ἡρέμου θαλάσσης. Τὰ οὗτω προβλεπόμενα μέσα καθαρῆσεως θὰ κατανέμονται ὡςον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν ἐξ ἴσου εἰς ἑκατέραν πλευρᾶν τοῦ πλοίου καὶ δὲν θὰ ὑπάρχει ὀλιγώτερον τοῦ ἐνός τοιοῦτου μέσου καθαρῆσεως εἰς ἐκστῆν πλευρᾶν. Δὲν ἀπαιτεῖται, ἐν τούτοις, νὰ ὀρίστανται τοιαῦτα μέσα καθαρῆσεως διὰ τὰς ἐπιπροσθέτους σωσίβιους σχεδίας τὰς απαιτούμενας ὑπὸ τοῦ ἑδαφίου (β) (ι) τοῦ Κανονισμοῦ 27 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου διὰ τὰ 25 τοὺς ἑκατόν τοῦ ἀριθμοῦ ἀπέναντων τῶν ἐπιβαίνοντων ἀτόμων, ἀλλὰ πᾶσα σωσίβιος σχέδια ἥτις φέρεται συμφώνως πρὸς τὸ ἑδάφιον τοῦτο, θὰ πρέπει ὅταν προβλέπεται διὰ τὸ πλοῖον ἐγκεκριμένον μέσον καθαρῆσεως, νὰ εἶναι τύπου τοιοῦτου, ὡστε νὰ δύναται, νὰ καθαιρήται διὰ τοῦ ἐν λόγῳ μέσου.

(ιι) Εἰς ἐπιβατηγὰ πλοία ἐτελούντα βραχεῖς διεθνεῖς πλόας, ὁ προβλεπόμενος ἀριθμὸς τῶν ἐγκεκριμένων μέσων καθαρῆσεως θὰ ἀφεται εἰς τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς. Ὁ ἀριθμὸς τῶν σωσίβιων σχεδίων ὁ προβλεπόμενος δι' ἑκαστὸν τοιοῦτον μέσον καθαρῆσεως δὲν θὰ εἶναι μεγαλύτερος τοῦ ἀριθμοῦ τῶν σωσίβιων σχεδίων, αἵτινες, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς, δύναται νὰ καθαιρόνται διὰ τοῦ μέσου τοιοῦτου ἐντός 30 λεπτῶν, ἔμφορτοι μὲ τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀτόμων ὅτινα ἐπιτρέπεται νὰ φέρουν καὶ ὑπὸ συνθήκας ἡρέμου θαλάσσης.

Κανονισμὸς 30

Φωτισμὸς Κατατρομαγμένων, Σωσίβιων Λέμβων, Σωσίβιων Σχεδίων κ.λ.π.

(α) Θὰ προβλεπεται ηλεκτρικὸν ἢ ἰσοδύναμον σύστημα φωτισμοῦ ἑκαρκοῦς διὰ

ΜΕΡΟΣ Γ' — ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ ΜΟΝΟΝ

Κανονισμός 35

Αριθμός και Χωρητικότητα Σωσιβίων Λέμβων και Σωσιβίων Σχεδίων

- (α) (i) Έκαστον φορτηγόν πλοίον, ξειρείσει τών πλοίων τών χρησιμοποιοιμένων ως εργοστάσια φαλαινοθήριας, τών πλοίων - εργοστασίων επεξεργασίας ή κονσερβοποιίας τών ιχθύων και τών πλοίων τών χρησιμοποιοιμένων διά τήν μεταφοράν του άπασχολουμένου εις τήν φαλαινοθηρίαν και τās βιομηχανίας επεξεργασίας ή κονσερβοποιίας τών ιχθύων προσωπικού, θα φέρη σωσιβίους λέμβους εις έκατέραν πλευράν του πλοίου, τωιαύτης ολικής χωρητικότητος, ώστε να παραλαμβάνουν πάντας τούς επιβαίνοντας του πλοίου και επιπροσθέτως θα φέρουν σωσιβίους σχεδίας επαρκείς να παραλαμβάνουν τό ήμισυ του αριθμού τούτου.
- Προβλέπεται ότι εις τήν περίπτωσην τωιούτων φορτηγών πλοίων έκτελούντων διεθνείς κλώας μεταξύ γειτονικών χωρών, ή Αρχή δύναται, εάν πεισθη ότι αι συνθήκαι του ταξειδίου είναι τωιαύται, ώστε να καθιστούν μή εύλογον ή μη άναγκαίαν τήν υποχρεωτικήν ύπαρξιν σωσιβίων σχεδίων, ν' άπαλλάξη άντιστοιχώς άρισμένα πλοία ή κατηγορίας πλοίων τής απαιτήσεως ταύτης.
- (ii) (i) Υπό τήν επιφύλαξιν τών διατάξεων του δέκαριου (ii) (2) τής παρούσης παραγράφου έκαστον δεξαμενόπλοιον 3.000 κ.ο.χ. και άνω θα φέρη ούχι ολίγωντέρας τών τεσσάρων σωσιβίων λέμβων, δύο τών όκωλων θα φέρωνται εις τήν πρόμνην και δύο εις τό μεσότερον, ξειρείσει τών δεξαμενοπλοίων, τα όποια δεν φέρουν ύπερκατασκευήν εις τό μέσον εις τα όποια ύπασται αι σωσιβιοί λέμβοι θα φέρωνται εις τήν πρόμνην.
- (2) Εις έκαστον δεξαμενόπλοιον ολικής χωρητικότητος 3.000 τόρων και άνω, τό όποτον δεν φέρει ύπερκατασκευήν εις τό μέσον δύναται ή Αρχή να επιτρέψη να φέρη μόνον δύο σωσιβίους ζώνας, προϋποτιθεμένων ότι:
- (αα) μία σωσιβίους λέμβος θα φέρεται εις τήν πρόμνην επί έκατέρας πλευράς του πλοίου,
- (ββ) έκάστη τωιαύτη σωσιβίους λέμβος δεν θα ύπερβαίνη τά 8,5 μέτρα (28 πόδας) μήκους.
- (γγ) έκάστη τωιαύτη σωσιβίους λέμβος θα στοιβάζεται όσον είναι πρακτικώς δυνατόν προς πρόωρον, αλλά τόσοον τουλάχιστον, ώστε τό πρόωρον άκρον τής σωσιβίου λέμβου ν' άπέχη μίαν και ήμισίαν φοράν τό μήκος τής σωσιβίου λέμβου πλώραθεν τής έλικας.
- (δ) έκάστη σωσιβίους λέμβος θα στοιβάζεται τόσοον πλησιέστερον τής επιφανείας τής θαλάσσης, όσον είναι άσφαλές και πρακτικώς δυνατόν.
- (β) (i) Έκαστον πλοίον χρησιμοποιοιμένον ως πλοίον εργοστάσιον φαλαινοθηρίας, όμοίως τό χρησιμοποιοιμένον ως πλοίον-εργοστάσιον κατεργασίας ή κονσερβοποιίας τών ιχθύων και έκαστον πλοίον χρησιμοποιοιμένον διά τήν μεταφοράν του άπασχολουμένου προσωπικού εις τήν φαλαινοθηρίαν, τās βιομηχανίας κατεργασίας ή κονσερβοποιίας τών ιχθύων θα πρέπει να φέρη:
- (ii) Σωσιβίους λέμβους εις έκατέραν πλευράν, τωιαύτης ολικής χωρητι-

(γ) Τό πνυχλον Ικανότητος θα εκδίδεται και ξξουσιοδοτήσιν τής Αρχής. Πρός άπόκτησιν του πνυχλου τούτου, ο ύποψήφιός δέον να άποδείξη, ότι ξξεπαιδευθή εις πάντας τούς χειρισμούς τούς σχετιζομένους με τήν καθάρσει των σωσιβίων λέμβων, και τών άλλων σωστικών μέσων, και εις τόν χειρισμόν των κωπών και τών μηχανισμών πρόσεως, ότι είναι ενήμερος του πρακτικού χειρισμού των σωσιβίων λέμβων και τών άλλων σωσιβίων έφοδίων και επί πλέον ότι είναι Ικανός να ένοση και να εκτελή τās διαταγές τās σχετικές προς άπαντα τα είδη των σωματικών μέσων.

Κανονισμός 33

Πλευστικά Συσκευαί.

- (α) Ουδείς τύπος πλευστικής συσκευής θα έγκρίνεται εάν δεν πληροί τούς κάτωθι όρους:
- (i) Νά είναι τωιούτου μεγέθους και τωιαύτης άντοχής ώστε να δύναται να ριφθή εις τό ύδωρ από τής θέσεως στοιβασίας αυτής χωρίς να ύποστη βλάβην.
- (ii) Νά μην ύπερβαίνη τά 180 χιλιογράμια (ή 400 λίβρας) εις βάρος, εκτός εάν διατιθενται κατάλληλα μέσα, Ικανοποιούντα τήν Αρχήν, διά τήν καθάρσει των τωιύτης χωρίς τήν άνάγκην άρσεως διά των χειρών.
- (iii) Νά είναι ξξ ολικών και κατασκευής έγκριμένων.
- (iv) Νά είναι εδχρηστος και ευσταθής με ολανδηποτε όθιν και άν επιπλέη.
- (v) Τά έροκτιβώτια ή οι Ισοδύναμοι πλωτήρες να τοποθετούνται όσον τό δυνατόν έγγύτερον προς τās πλευράς τής συσκευής και ή πλειστοότης να μη ξξαρτάται εκ τής έμφυσησεως.
- (vi) Νά έφοδιάζεται διά πεισματοίου και να έχη γύρωθεν ξξωτερικώς χαλαράν ρυμπτίον καλώδης προσδεδεμένον.
- (β) Ο αριθμός των άτόμων διά τα όποια μία πλευστική συσκευή έχει έγκριση θα είναι ο μικρότερος των δύο κατωτέρω αριθμών:
- (i) Του λαμβανόμενου εκ τής διαιρέσεως του αριθμού των χιλιογράμμων σιδήρου τά όποια δύναται να βαστάξη εντός γλυκέος ύδατος διά του 14,5 (ή του αριθμού των λίβρων διαιρουμένου διά 32).
- (ii) Του αριθμού των χιλιοστομέτρων τής περιμέτρου διαιρουμένου διά 305 (ή του αριθμού των κόδων τής περιμέτρου).

Κανονισμός 34

Αριθμός φορομένων Κυκλικών Σωσιβίων.

Ο ελάχιστος αριθμός των κυκλικών σωσιβίων διά των όκωλων θα έφοδιάζονται τά έπιβατηγά πλοία θα καθορίζεται διά του έπομένου πίνακος:

Εις μέτρα	Μήκος Πλοίου	Εις πόδας	Ελάχιστος αριθμός κυκλικών σωσιβίων
Κάτω των 61	Κάτω των 200		8
61 και κάτω των 122	200 και κάτω των 400		12
122 και κάτω των 183	400 και κάτω των 600		18
183 και κάτω των 244	600 και κάτω των 800		24
244 και άνω	800 και άνω		30

- κόπτιος ώστε να παραλαμβάνουν τό ημισυ του ολικού αριθμού τών επιβαίνοντων του πλοίου. Προβλέπεται ότι, η Αρχή δύναται να εκτρέψει την άντικατάστασιν τών σωσιβίων λέμβων διά σωσιβίων σχεδίων της ατύχης ολικής χωρητικότητας, εις τρόπον όμως ώστε να υπάρχη πάντοτε εις εκάστην πλευράν του πλοίου αριθμός σωσιβίων λέμβων επαρκής να παραλαμβάνη τὰ 37½ τοίς εκατόν του ολικού αριθμού τών επιβαίνοντων του πλοίου.
- (2) Σωσιβίων σχεδίασ ειαρκούς ολικής χωρητικότητας ώστε να παραλαμβάνουν τό ημισυ του ολικού αριθμού τών επιβαίνοντων του πλοίου. Προβλέπεται ότι, άν εις πλοία χρησιμοποιούμενα ως πλοία-έργαστάσια διά τήν επεξεργασίαν η κονσερβοποιίαν τών ιχθύων, δέν είναι πρακτικώς δυνατόν νά φέρουν σωσιβίους λέμβους ατινες νά πληροδύνεντες τας απαιτήσεις του παρόντος Κεφαλαίου, η Αρχή δύναται νά εκτρέψει άντ' αυτών νά φέρουν άλλας λέμβους, ατινες όμως θά παραλαμβάνουν ούχι ολιγότερα άτομα τών απαιτουμένων υπό του παρόντος Κανονισμού και θά έχουν τουλάχιστον τήν πλευστότητα και τὰ εφόδια τὰ απαιτούμενα υπό του παρόντος Κεφαλαίου διά τας σωσιβίους λέμβους.
- (11) "Εκαστον πλοϊον χρησιμοποιούμενον ως πλοϊον-έργαστάσιον φαλαινοθηρίας, εκαστον πλοϊον χρησιμοποιούμενον ως έργαστάσιον επεξεργασίας η κονσερβοποιίας τών ιχθύων και εκαστον πλοϊον χρησιμοποιούμενον εις τήν μεταφοράν του προσωπικού του απασχολούμενου εις τήν φαλαινοθηρίαν, εις τας βιομηχανίας επεξεργασίας η κονσερβοποιίας τών ιχθύων, πρέπει νά φέρη δύο λέμβους, άνά μίαν εις εκάστην πλευράν, προς χρήσιν εις περιπτώσιν κινδύνου. Αι λέμβοι αυται θά είναι εγκεκριμένου τύπου και δέν θά είναι μήκους μεγαλύτερου τών 8½ μέτρων (ή 28 ποδών). Δύναται αυται νά υπολογίζονται διά τους σκοπούς της παρούσης παραγράφου υπό τόν όρον ότι θά πληροδύνεται τας απαιτήσεις διά σωσιβίους λέμβους του παρόντος Κεφαλαίου και διά τους σκοπούς του Κανονισμού 8, υπό τόν όρον ότι, πληροδύνεται πηροδύσως τας απαιτήσεις του Κανονισμού 9 και, όπου τουτο απαιτείται, του Κανονισμού 14. Θά τηροδύνται έτοιμοι προς άμεσον χρήσιν όταν τό πλοϊον εύρισκται εν πλ.φ. Εις πλοία εις τὰ όποια αι απαιτήσεις της παραγράφου (ζ) του Κανονισμού 36 πληροδύονται μέσφ συσκευών αι όποιαί εφαρμόζονται εις τας πλευράς τών σωσιβίων λέμβων, αι συσκευαι αυται δέν θά απαιτήηται νά τοποθετοδύνται εις τας δύο λέμβους τας προβλεπομένας εις εφαρμογήν τών απαιτήσεων του παρόντος Κανονισμού.
- (γ) "Εκαστον φορτηγόν πλοϊον, άνευ υπερκατασκευής εις τό μέσον, μήκους καταμετρήσεως 150 μέτρων (ή 492 ποδών) και άνω θά φέρη, επί πλέον τών σωσιβίων σχεδίων τών απαιτουμένων υπό της παραγράφου (α) του παρόντος Κανονισμού, μίαν σωσιβίων σχεδίαν ή όποια θά στοιβάζετται τόσον περισσότερον προς τήν πρῶταν, όσον είναι λογικόν και πρακτικόν και ή όποια θά δύναται νά παραλάβη τουλάχιστον έξ άτομα.
- Κανονισμός 36
- "Επιωτιδες και Διατάξεις Καθαυρέσεως
- (α) Εις τὰ φορτηγά πλοία αι σωσιβιοι λέμβοι και αι σωσιβιοι σχεδίαι θά στοιβάζονται κατά τρόπον ικανοποδύντα τήν Αρχήν.
- (β) "Εκάστη σωσιβίος λέμβος θά άνακρεμετάται εις χωριστόν ζεύγος επιωτιδων.
- (γ) Αι σωσιβιοι λέμβοι και αι σωσιβιοι σχεδίαι διά τας όποιας απαιτοδύνται νά φέρωνται εγκεκριμένα μέσα καθαυρέσεως, δέον νά τοποθετοδύνται κατά προτίμησιν τό δυνατόν πλησιότερον εις τους χώρους άνδοιαιτησεως και ύπηρετικους. Θά στοιβάζονται εις τοιαύτας θέσεις ώστε νά επιτυγχάνεται ή άσφαλής καθάρσεις, διδομένης ειδικής προσοχής εις τήν άπομικρυνσιν από τας έλικας και από τὰ μέ απότομον κλίσιν υπερεξήχοντα τμήματα του σκάφους, προς τόν σκοπόν όπως εξασφαλίξεται, όσον είναι πρακτικώς δυνατόν, ή καθαυρέσις αδύτων από της εδθέσις κλυαυράς του πλοίου. "Εάν τοποθετοδύνται πληροδύσιν τής καθαυρέσεως του πλοίου θά στοιβάζονται, προμνησθέν του πλοίου, ρεϊού σπυρανοδύντος συσκευασίας εις άσφαλή θέσιν και έπί του σημείου τουτου η Αρχή θά δίδη ιδιαιτέρων προσοχήν εις τήν άντοχήν τών εκπιωτιδων.
- (δ) Αι εκπιωτιδες θά είναι εγκεκριμένου τύπου και θά είναι καταλληλως τοποθετημέ- ναι κατά τρόπον ικανοποδύντα τήν Αρχήν.
- (ε) Εις τὰ δεξαμενόπλοια χωρητικότητας 1.600 κόρων και άνω, εις πλοία χρησιμοποιούμενα ως πλοία-έργαστάσια φαλαινοθηρίας, εις πλοία χρησιμοποιούμενα ως πλοία-έργαστάσια επεξεργασίας, η κονσερβοποιίας ιχθύων και εις πλοία χρησιμοποιούμενα διά τήν μεταφοράν του απασχολούμενου προσωπικού εις τήν φαλαινοθηρίαν, τας βιομηχανίας επεξεργασίας η κονσερβοποιίας τών ιχθύων, άπασαι αι εκπιωτιδες θά είναι τύπου βαρύτητας. Εις τὰ άλλα πλοία αι εκπιωτιδες θά είναι ως ακολούθως:
- (1) Τύπου προσαγωγής ή τύπου βαρύτητας διά τόν χειρισμόν σωσιβίων λέμβων βάρους ούχι μεγαλύτερου τών 2.300 χιλιογράμμων (ή 2½ τόννων) εις τήν κατάσταση άνακρεμείσεως αυτών.
- (11) Τύπου βαρύτητας διά τόν χειρισμόν σωσιβίων λέμβων βάρους μεγαλύτερου τών 2.300 χιλιογράμμων (ή 2½ τόννων) εις τήν κατάσταση άνακρεμείσεως αυτών.
- (στ) Αι εκπιωτιδες, τὰ άγόμενα, τὰ σύσπαστα και ό λοιπός εξαρτισμός θά είναι τοιαύτης άντοχής ώστε αι σωσιβιοι λέμβοι νά δύναται νά άνακρεμώδονται επηυδρωμέναι διά του πληρώματος καθαυρέσεως και κατόπιν νά καθαυρθώδονται άσφαλώς μετά πλήρους φόρτου επιβατών και πληρώματος, υπό κλίσιν πλοίου 15 μοιρών προς ολιανθήποτε πλευράν και υπό γωνίαν διαγωγής 10 μοιρών.
- (ζ) Θά προβλέπωνται πέδιλα ή άλλα κατάλληλα μέσα προς διευκόλυνσιν τής καθαυρέσεως υπό κλίσιν 15 μοιρών.
- (η) Θά προβλέπωνται μέσα διά τήν παραβολήν τών σωσιβίων λέμβων εις τήν πλευράν του πλοίου και τήν συγκράτησιν αυτών ίνα οι επιβάται δύναται νά επιβιβάζονται μετ' άσφαλείας.
- (θ) Αι σωσιβιοι λέμβοι καθώς και αι λέμβοι κινδύνου αι απαιτούμεναι υπό του εδβαφίου (β) του Κανονισμού 35 του παρόντος Κεφαλαίου, θά έξυπηρετοδύνται δι' άγομείων συρματοσχοινίων, ως και διά βαρούλκων εγκεκριμένου τύπου, άτινα εις τήν περιπόσιν τών λέμβων κινδύνου θά είναι ικανά διά τήν ταχέαν άνοκλην τών λέμβων τούτων. "Εξαιρητικώς, η Αρχή δύναται νά εκτρέψει άγόμενα σχοινία μανίλας ή άγόμενα εξ άλλου εγκεκριμένου ολικού μετά ή άνευ βαρούλκων (εξαιρέσει τών λέμβων κινδύνου διά τας όποιας απαιτείται νά έξυπηρετοδύνται διά βαρούλκων ικανών διά τήν ταχέαν άνοκλην τών λέμβων τούτων), όταν κρίνη ότι τὰ άγόμενα σχοινία μανίλας ή άγόμενα εξ άλλου εγκεκριμένου ολικού είναι κατάλληλα.
- (1) Δύο τουλάχιστον σωσιβια σχοινία θά είναι προσδεδεμένα εις τὰ άκρα τών εκπιωτιδων και τὰ άγόμενα και τὰ σωσιβια σχοινία θά είναι επαρκούς μήκους ώστε νά φθά-

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙV ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΙΑ ΚΑΙ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑ

ΜΕΡΟΣ Α' — ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

Κανονισμός 1

Εφαρμογή.

- (α) Τό παρόν κεφάλαιον εφαρμόζεται εις όλα τα πλοία εις τα όποια οι παρόντες Κανονισμοί εφαρμόζονται, εκτός εάν άλλως ρητώς προβλέπεται.
- (β) Τό παρόν Κεφάλαιον δέν εφαρμόζεται εις τα πλοία εις τα όποια οι παρόντες Κανονισμοί άλλως θά εφαρμοζόντο καθ' ό διάστημα τα πλοία ταύτα ναυσιπλοούν εντός των Μεγάλων Λιμνών της Βορείου Αμερικής και των συγκοινωνούντων και των εισερόντων εις ταύτας ύδάτων και προς ανατολάς τούσ όσον ή καλύτερα έξοδος τού φράγματος τού Αγίου Λαμβέρτου εις Μοντρεάλ της Έπαρχιαις τού Κεβέκ (Καναδάς).*
- (γ) Ούδεμία διάταξις τού παρόντος Κεφαλαίου θά έμποδίση την υπό πλοίου ή σωστικού πλωτού μέσου έν κινδύνω χρήση σιουδηόποτε μέσου ετρασκομένου εις την διάθεσιν του διά να προσελκύση την προσοχήν νά επιστημάνη την θέσιν του και νά έπιτύχη βοήθειαν.

Κανονισμός 2

Όροι και Όρισμοί

- Διά τούς σκοπούς τού παρόντος Κεφαλαίου οι ακόλουθοι όροι θά έχουν την κατωτέρω ορίζομένην σημασίαν. Όλοι οι έλλοιοι όροι οτινεις χρησιμοποιούνται εις τό παρόν Κεφάλαιον και οτινεις καθορίζονται έπίσης εις τούς Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνίας θά έχουν την αυτην σημασίαν ως αυτη καθορίζεται εις τούς παρόντας Κανονισμούς.
- (α) «Κανονισμοί Ραδιοεπικοινωνίας» σημαίνει τούς Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνίας τούς προσηρημένους ή θεωρουμένους ως προσηρημένους εις την πλέον πρόσφατον Διεθνή Σύμβασιν Ραδιοεπικοινωνίας ή τις είναι εκάστοτε έν ισχύϊ.
- (β) «Ραδιοηλεκτρογραφική συσκευή αυτομάτου σήματος κινδύνου» σημαίνει συσκευήν αυτομάτου δέκτου σήματος κινδύνου ή τις τίθεται εις λειτουργίαν διά τού ραδιοηλεκτρογραφικού σήματος κινδύνου και έχει τύχει της σχετικής έγκρισεως.
- (γ) «Ραδιοηλεκτρονική συσκευή αυτομάτου σήματος κινδύνου» σημαίνει συσκευήν αυτομάτου δέκτου σήματος κινδύνου ή τις τίθεται εις λειτουργίαν διά τού ραδιοηλεκτρονικού σήματος κινδύνου και έχει τύχει σχετικής έγκρισεως.
- (δ) «Σταθμός Ραδιοηλεκτρονικής» «Ραδιοηλεκτρονική εγκατάστασις» και «Φυλάκαϊ Ραδιοηλεκτρονικής» θά θεωρούνται ως αναφερόμενα εις ζώνην μέσης συχνότητος, εκτός εάν άλλως ρητώς προβλέπεται.
- (ε) «Αξιοματικός Ασυρματιστής» σημαίνει πρόσωπον κατέχον τουλάχιστον πτυχίον πρώτης ή δευτέρας τάξεως χειριστού σύρματιστού, ή γενικόν πτυχίον ασυρματιστικής ή άλλου είδους, απαιτούσης σχετικής, προς την ραδιοεπικοινωνίαν διά σκοπούς ασφαλείας ως αίτια περιλαμβάνονται εις την σχετικήν συμφωνίαν μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών και Καναδά.

νουν μέχρι της θαλάσσης όταν τό πλοίον έχη τό ελάχιστον αὐτοῦ ἐν θαλάσσει βύθισμα και ὑπό κλίσην 15 μοιρῶν πρὸς οριζήθηκετε πλευρῶν. Οἱ κατωτέρω τροχιλοὶ τῶν ἀγομμένων θά εἶναι ἐμφωτισμένοι διά καταλλήλου δακτυλοῦ ἢ δι' ἐπιμήκους κρῖκου διά τὴν ἀγείσταρσιν εἰς τούς κόρακας τῆς ἀρτάνης, ἐκτός εάν ὑπάρχη ἐγκεκριμένος τύπος ἀπελευθερωτικῆς ἀρτάνης.

(α) Ὅταν ὑπάρξουν μηχανοκίνητα μέσα διά τὴν ἀνοκλήν τῶν λέμβων, θά προβλεῖται ἐπίσης ἰκανὸς χειροκίνητος μηχανισμὸς. Ὅταν αἱ ἐπιπέδες ἀνέλκονται διά μηχανοκίνητου λειτουργίας τῶν ἀγομμένων, θά προβλεῖσθαι μέσα ἀσφαλείας τὰ ὅποια θά διακόπτουν αὐτομάτως τὸν κίνητηρα πρὶν αἱ ἐπιπέδες φθάσουν εἰς τούς ἀναστολέας, πρὸς τὸν σκοπὸν ἀποφυγῆς ὑπερτάσεων ἐπὶ τῶν ἀγομμένων συρματοσχοινίων ἢ τῶν ἐπιπέδων.

(β) Αἱ σωσιβιοὶ λέμβοι θά ἔχουν τὰ ἀγομμένα αὐτῶν έτοιμα πρὸς χρῆσιν και θά ἔχουν ληφθῆ μέτρα διά τὴν τεγείαν, ἀλλ' οὐχ ἀπαραίτητως σύγχρονον ἀπαικίστηρων τῶν σωσιβίων λέμβων ἐκ τῶν ἀγομμένων.

Τὸ σημείον ἐξαρτήσεως τῶν σωσιβίων λέμβων ἐκ τῶν ἀγομμένων θά εἶναι εἰς τοιοῦτον ὕψος ἀνωθεν τῆς κουκαστῆς ὅστε νά ἐξασφαλίζεται ἡ εὐστάθεια τῶν σωσιβίων λέμβων κατὰ τὴν καθάρσειν αὐτῶν.

(γ) Εἰς τὰ πλοία τὰ χρησιμοποιούμενα ὡς πλοία-εργοστάσια φαινοθηρίας, τὰ πλοία τὰ χρησιμοποιούμενα ὡς πλοία-εργοστάσια ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας ἰχθύων και τὰ πλοία τὰ χρησιμευόμενα διά τὴν μεταφορῶν τῶ ἀσχολουμένου προσωπικοῦ εἰς τὴν φαινοθηρίαν, τὰς βιομηχανίας ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων, εἰς τὰ ὅποια φέρονται σωσιβιοὶ λέμβοι και σωσιβιοὶ σχέδια συμφῶως πρὸς τὸ δέδιον (1)(2) τῆς παραγράφου (β) τού Κανονισμοῦ 35, δέν ἀπαιτοῦνται ἐγκριμένα μέσα διά τὴν καθάρσειν τῶν σωσιβίων σχεδίων, ἀλλὰ θά προβλεῖσθαι τοιαῦτα μέσα ἐπαρκῆ εἰς ἀριθμὸν, κατὰ τὴν γνώμην τῆς Ἀρχῆς, ἵνα αἱ σωσιβιοὶ σχέδια, αἱ φερόμενα συμφῶως πρὸς τὸ δέδιον (1)(1) τῆς ἐν λόγῳ παραγράφου, δύνανται νά καθαιροῦνται εἰς τὴν θάλασσαν ἐμφορτοὶ διά τὸ ἀριθμὸν τῶν ἀτόμων τὰ ὅποια ἐπιτρέπεται νά παραλαμβάνουν ἐντός 30 λεπτῶν τὸ βραδύτερον ὑπὸ συνθήκας ἡρώμα θαλάσσης.

Τὰ ὅσα προβλεπόμενα μέσα καθαρῆσεως θά καταμένονται, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, ἐξ ἴσου εἰς ἑκατέραν πλευρῶν τῶ πλοίου. Πᾶσα σωσιβιοὶ σχέδια, ἢ τις φέρεται ἐπὶ τῶν πλοίων, διά τὰ ὅποια ἀπαιτεῖται ὅπως φέρουν ἐγκεκριμένον μέσον καθαρῆσεως, θά εἶναι τοιοῦτου τύπου ὅστε νά εἶναι δυνατὴ ἡ καθάρσεις αὐτῆς εἰς τὴν θάλασσαν διά τὸ ἐν λόγῳ μέσου.

Κανονισμός 37

Αριθμὸς φερομένων Κυκλικῶν Σωσιβίων

Θά φέρονται ὀκτώ τουλάχιστον κυκλικὰ σωσιβία, τύπου κληροῦντος τὰς ἀπαιτήσεως τού Κανονισμοῦ 21 τού παρόντος Κεφαλαίου.

Κανονισμός 38

Φωτισμὸς Κινδύνου

Ὁ ὕπὸ τῶν δέδιων (α)(1), (β)(11) και (β)(11) τού Κανονισμοῦ 19 τού παρόντος Κεφαλαίου ἀπαιτούμενος φωτισμὸς θά εἶναι ἱκανὸς νά τροφοδοτῆται ἐπὶ τρεῖς τουλάχιστον ὄρας ὑπὸ τῆς πηγῆς ἐνεργείας κινδύνου τῆς ἀπαιτούμενης ὑπὸ τού Κανονισμοῦ 26 τού Κεφαλαίου II-1. Εἰς τὰ φορτηγὰ πλοία δλιτικῆς χωρητικότητος 1.600 κόρων και ἄνω, ἡ Ἀρχὴ θά ἐξασφαλίσῃ ὅπως ὀφτισμὸς τῶν διαδρόμων, τῶν κλιμάκων και τῶν ἐξόδων εἶναι τοιοῦτος ὅστε νά μὴ ἐμποδίζεται ἡ προσέλασις πάντων τῶν ἐπιβατιῶν τῶν ἀτόμων πρὸς τούς σταθμοὺς καθαρῆσεως και πρὸς τὰς θέσεις στοιβασίας τῶν σωσιβίων λέμβων και τῶν σωσιβίων σχεδίων.

(β) Αι δυνάμει τής παραγράφου (α) του παρόντος Κανονισμού εξαιρέσεις θά χορηγούνται μόνον εις πλοίων εκτελούν ταξίδιον κατά τό όποιον ή μεγίστη απόσταση του πλοίου από τής άκτής, τό μήκος του ταξίδιου, ή άπουσία γενικών κινδύνων ναυσιπλοΐας και αι λοιπαι συνθήκαι αι επιβαλλόμεναι τήν ασφαλείαν είναι τοιαύται όστε να καθιστούν τήν πλήρη εφαρμογήν του Κανονισμού 3 ή του Κανονισμού 4 του παρόντος Κεφαλαίου μη εύλογον ή μη άναγκαϊαν. Όταν λαμβάνεται απόφασις έν άν θά χορηγηθών ή όχι εξαιρέσεις εις άρισμένα πλοια, αι 'Αρχαι θά λαμβάνουν υπ' όφιν τά άποτελέσματα τά όποια αι εξαιρέσεις δύνανται να έχου έν τής γενικής απόδοσεως τής όπηρεσίας κινδύνου, διά τήν ασφαλείαν όλων των πλοίων. Αι 'Αρχαι δέον να έχου υπ' όφιν ότι είναι εύκταστον όπως άπαιτούν άς όρον τής άπαλλαγής από τά πλοια άτινα εξαίρονται τής άπαιτήσεως του Κανονισμού 3 του παρόντος Κεφαλαίου να εφοδιαζώνται διά σταθίου ραδιοτηλεφώνου, όστις να πληροί τās διατάξεις των Κανονισμών 15 και 16 του παρόντος Κεφαλαίου.

(γ) 'Εκάστη 'Αρχή θά υπαβάλλη εις τόν 'Οργανισμόν μετά τήν πρότην 'Ιανουαρίου εκάστου έτους και όσον τό δυνατόν ένωριτερον έκθεσιν περιλαμβανουσαν πάσας τās κατά τήν διάρκειαν του προηγουμένου ήμερολογιακού έτους χορηγηθείσας εξαιρέσεις κατά τās παραγράφους (α) και (β) του παρόντος Κανονισμού και θά δικαιολογή τήν χορηγίαν τοιούτων εξαιρέσεων.

ΜΕΡΟΣ Β' — ΦΥΛΑΚΑΙ

Κανονισμός 6

Φυλακαί 'Ασυμμάτου

(α) Πάν πλοϊον τό όποιον συμφώνως προς τόν Κανονισμόν 3 ή τόν Κανονισμόν 4 του παρόντος Κεφαλαίου εφοδιάζεται διά σταθμού άσυμμάτου, θά έχη, όταν εβρίσκειται έν πλ.φ., ένα τουλάχιστον άξωματικόν άσυρματιστήν και έν δέν είναι εφοδιασμένον διά συσκευής αυτόμάτου σήματος κινδύνου, όφείλει, όποκειμένον εις τās διατάξεις τής παραγράφου (β) του παρόντος Κανονισμού, να τηρή συνεχρή άκρόασιν επί τής ραδιοτηλεγραφικής συχρότητος κινδύνου δι' άξωματικόν άσυρματιστήν χρησιμοποιόντος άκουστικά ή μεγαφώνων.

(β) Πάν έπιβατηγόν πλοϊον τό όποιον συμφώνως προς τόν Κανονισμόν 3 του παρόντος Κεφαλαίου είναι εφοδιασμένον διά σταθμού άσυρμάτου, έν είναι εφοδιασμένον διά συσκευής αυτόμάτου σήματος κινδύνου, όφείλει, όποκειμένον εις τās διατάξεις τής παραγράφου (β) του παρόντος Κανονισμού και όταν εβρίσκειται έν πλ.φ., να τηρή άκρόασιν επί τής ραδιοτηλεγραφικής συχρότητος κινδύνου διά άξωματικόν άσυρματιστήν χρησιμοποιόντος άκουστικά ή μεγαφώνων, άς ακολουθώσ:

(i) 'Εάν μεταφέρη ή είναι εγκατεστημένη να μεταφέρη 250 έπιβάτας ή όλιγοτέρας, άκρόασιν όκτώ ώρων τουλάχιστον έν συνόλω καθ' ήμέραν.

(ii) 'Εάν μεταφέρη ή είναι εγκατεστημένη να μεταφέρη περισσότερους των 250 έπιβατών και έκταλή ταξίδιον διάρκειας μεγαλυτέρας των 16 ώρων μεταξύ δύο διαδοχικών λιμένων, άκρόασιν 16 ώρων τουλάχιστον έν συνόλω καθ' ήμέραν. Εις τήν περίπτωσιν ταύτην τό πλοϊον θά έχη δύο τουλάχιστον άξωματικούς άσυρματιστάς.

(iii) 'Εάν μεταφέρη ή είναι εγκατεστημένη να μεταφέρη περισσότερους των 250 έπιβατών και έκταλή ταξίδιον διάρκειας μικροτέρας των 16 ώρων μεταξύ δύο διαδοχικών λιμένων, άκρόασιν όκτώ ώρων τουλάχιστον έν συνόλω καθ' ήμέραν.

χειριστοθ ραδιοεπικοινωνιών διά τήν κινητήν ναυτικήν όπηρεσίαν πληροδν τās διατάξεις των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας, ό όποιος χρησιμοποιείται εις τόν σταθμόν άσυρμάτου ένός πλοίου, τό όποιον είναι εφοδιασμένον διά σταθμού πληροδντος τās διατάξεις του Κανονισμού 3 ή του Κανονισμού 4 του παρόντος Κεφαλαίου.

(στ) «Χειριστής Ραδιοτηλεφώνου» σημαίνει πρόσωπον κατέχον οικειον πτυχίον συμφώνως προς τās διατάξεις των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας.

(ζ) «Υπόρχουσα έγκατάστασις» σημαίνει:

(i) 'Εγκατάστασιν πλήρως έγκατεστημένην επί του πλοίου πρό τής ήμερημνιάς κατά τήν όκειαν ή παροδσα Σύμβασις τίθεται έν ισχύϊ, ανεξαρτήτως τής ήμερομνιάς καθ' ήν πραγματοποιείται ή άποδοχή υπό τής ένδιαφερομένης 'Αρχής, και

(ii) έγκατάστασιν μέρος τής όκειας όπηρεζην έγκατεστημένην επί του πλοίου πρό τής έναρξέως τής ισχύος τής παροδσης Σύμβασεως και τής όποιας τό λοιπόν μέρος συνίσταται, είτε εκ μερών έγκατασθέντων εις άντικατάστασιν όμοίων μερών, είτε εκ μερών πληροδντων τās άπαιτήσεις του παρόντος Κεφαλαίου.

(η) «Νέα έγκατάστασις» σημαίνει έγκατάστασιν, ήτις δέν είναι υπόρχουσα έγκατάστασις.

Κανονισμός 3

Σταθμός 'Ασυρμάτου

Τά έπιβατηγά πλοια ανεξαρτήτως μεγέθους και τά φορτηγά πλοια όλικής χωρητικότητος 1.600 κόρων και άνω, έκτός εάν εξαιρούνται υπό του Κανονισμού 5 του παρόντος Κεφαλαίου, θά είναι εφοδιασμένα διά σταθμού άσυρμάτου όστις θά πληροί τās διατάξεις των Κανονισμών 9 και 10 του παρόντος Κεφαλαίου.

Κανονισμός 4

Σταθμός Ραδιοτηλεφώνου

Φορτηγά πλοια όλικής χωρητικότητος 300 κόρων και άνω αλλά κάτω των 1.600 κόρων, έκτός εάν έχου εφοδιασθή διά σταθμού άσυρμάτου όστις πληροί τās διατάξεις των Κανονισμών 9 και 10 του παρόντος Κεφαλαίου, όφείλου, εάν δέν απαλλάσσονται υπό του Κανονισμού 5 του παρόντος Κεφαλαίου, να είναι εφοδιασμένα διά σταθμού ραδιοτηλεφώνου πληροδντος τās διατάξεις των Κανονισμών 15 και 16 του παρόντος Κεφαλαίου.

Κανονισμός 5

Εξαιρέσεις εκ των Κανονισμών 3 και 4

(α) Τά Συμβαλλόμενα Κράτη θεωροδν λίαν επιθυμητόν να μη γίνεται παρέκκλισις εις τήν εφαρμογήν των Κανονισμών 3 και 4 του παρόντος Κεφαλαίου. Παρά τά άνωτέρω ή 'Αρχή δύναται να χορηγήσιν εις μεμονωμένα έπιβατηγά ή φορτηγά πλοια μερικην και υπό όρους ή πλήρη εξαιρέσιν εκ των διατάξεων του Κανονισμού 3 ή του Κανονισμού 4 του παρόντος Κεφαλαίου.

(3) η φυλακή ακρόσεως διατηρείται πάντοτε από εξιωματικόν άσυρματιστή όστις χρησιμοποιεί άκουστικά ή μεγάλων κατά τās περιόδους σιωπής τās προβλεπομένες υπό τών Κανονισμών Ραδιο-επικοινωνίας.

(ε) Είς όλα τά πλοία τά έφωδιασμένα διά συσκευής αυτόματου σήματος κινδύνου, δέον όπως ή συσκευή αυτή αυτόματο σήματος κινδύνου είναι έν λειτουργία όταν τό πλοίο εύρίσκει έν πλ.φ όποτεδήποτε δέν εκτελείται φυλακή ακρόσεως κατά τās παραγράφους (β), (γ) ή (δ) τού παρόντος Κανονισμού και εάν δέν είναι πρακτικώς δυνατόν κατά τήν λειτουργίαν τού ραδιοφωνιομέτρου.

(στ) Αί περίοδοι ακρόσεως αι προβλεπόμεναι υπό τού παρόντος Κανονισμού, περιλαμβανομένων και τών καθοριζομένων υπό τής 'Αρχής, δέον νά τηρούνται κατά προτίμησιν κατά τās περιόδους τās καθοριζόμενας διά τήν ύπηρεσίαν άσυρμάτου υπό τών Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας.

Κανονισμός 7

Φυλακαί Ραδιοτηλεφώνου

(α) Πάν πλοίο ένφωδιασμένο διά ραδιοτηλεφωνικό σταθμό συμφώνως πρός τόν Κανονισμόν 4 τού παρόντος Κεφαλαίου, θά έχη, διά λόγους άσφαλείας, ένα τουλάχιστον χειριστήν ραδιοτηλεφώνου (όστις δύναται νά είναι ό πλοίαρχος, είς εξιωματικός, ή έν μέλος τού πληρώματος κάτοχος μόνον πυχίου ραδιοτηλεφωνητού) και θά τηρή, όταν τό πλοίο εύρίσκει έν πλ.φ, συνεχή φυλακήν ακρόσεως επί τής ραδιοτηλεφωνικής συχνοτήτος κινδύνου εκ τής θέσεως επί τού πλοίου εκ τής οποίας τó πλοίο συνήθως κυβερνάται, διά τής χρήσεως δέκτου ακρόσεως ραδιοτηλε-φωνικής συχνοτήτος κινδύνου μετά μεταφώνου, μεταφώνου μετά φίλτρου ή ραδιο-τηλεφωνικήν συσκευήν αυτόματου σήματος κινδύνου.

(β) Πάν πλοίο ένφωδιασμένο συμφώνως πρός τόν Κανονισμόν 3 ή τόν Κανονισμόν 4 τού παρόντος Κεφαλαίου διά ραδιοτηλεγραφικού σταθμού θά τηρή, όταν εύρίσκει έν πλ.φ, συνεχή φυλακήν ραδιοτηλεφωνικής συχνοτήτος κινδύνου είς θέσιν καθοριζομένην υπό τής 'Αρχής διά τής χρήσεως δέκτου ακρόσεως ραδιο-τηλεφωνικής συσκευής αυτόματου σήματος κινδύνου.

Κανονισμός 8

Φυλακαί - Ραδιοτηλεφώνου VHF

"Έκαστον πλοίον διά τό όποίον προβλέπεται σταθμός ραδιοτηλεφώνου Λίαν 'Υψηλών Συχνοτήτων (VHF), συμφώνως τή Κανονισμόν 18 τού Κεφαλαίου V, θά τηρή φυλακήν ακρόσεως επί τής γέφυρας επί τóσας περιόδους και είς τοιούτους διαύλους, όσοι ήβελον άπαιτηθή υπό τής Συμβαλλομένης Κυβερνήσεως έν σχέσει πρός τόν προμνησθέντα Κανονισμόν.

ΜΕΡΟΣ Γ' — ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

Κανονισμός 9

Σταθμοί 'Ασυρμάτου.

(α) 'Ο σταθμός άσυρμάτου θά είναι κατά τοιούτον τρόπον τοποθετημένος, ώστε οόδεμία επίημιος παρεμβολή έξ έξωτερικού μηχανικού ή άλλου θορύβου νά προξέ-

(γ) Πάν φορητόν πλοίον τό όποίον συμφώνως πρός τόν Κανονισμόν 3 τού πα-ρόντος Κεφαλαίου είναι έφωδιασμένο διά σταθμό άσυρμάτου, εάν είναι έφωδιασμένο διά συσκευής αυτόματου σήματος κινδύνου, όφείλει, όποτε-μένον είς τās διατάξεις τής παραγράφου (δ) τού παρόντος Κανονισμού και όταν εύρίσκει έν πλ.φ, νά τηρή ακρόσασιν επί τής ραδιοτηλεγραφικής συχνοτήτος κινδύνου δι' εξιωματικού άσυρματιστού χρησιμοποιούντος άκουστικά ή μεγάλων, 8 ώρων τουλάχιστον έν συνόλω καθ' ήμέραν.

(ιι) Πάν φορητόν πλοίον όλικής χωρητικότητας 300 κόρων και άνω άλλα μικρο-τέρας τών 1.600 κόρων τό όποίον είναι έφωδιασμένο διά σταθμό άσυρμάτου κατ' έφαρμογήν τού Κανονισμού 4 τού παρόντος Κεφαλαίου, εάν είναι έφω-διασμένο διά συσκευής αυτόματου σήματος κινδύνου, όφείλει, όποτε-μένον είς τās διατάξεις τής παραγράφου (δ) τού παρόντος Κανονισμού, και όταν εύρίσκει έν πλ.φ, νά τηρή ακρόσασιν επί ραδιοτηλεγραφικής συχνοτήτος κινδύνου δι' εξιωματικού άσυρματιστού χρησιμοποιούντος άκουστικά ή με-γάλων, κατά τās περιόδους ότινας δύναται νά καθορίζη ή 'Αρχή. Αί 'Αρχαί έν τούτοις, δέον νά έχουν ύπ' όψιν ότι είναι εύκατοιν όπως άπαιτοϋν όσαίς είναι πρακτικώς δυνατόν φυλακήν ακρόσεως 8 ώρων τουλάχιστον έν συνόλω καθ' ήμέραν.

(δ) Κατά τās περιόδους κατά τās όκοίαις ό εξιωματικός άσυρματιστής άπαιτείται υπό τού παρόντος Κανονισμού νά τηρή ακρόσασιν επί τής ραδιοτηλεγραφικής συχνοτήτος κινδύνου, ό εξιωματικός άσυρματιστής δύναται νά διακόπη τοιαύτην ακρόσασιν κατά τόν χρόνον κατά τόν όποίον ενεργεί άνταπόκρισιν επί άλλων συχνοτήτων, ή εκτελεί άλλα οσισώδη καθήκοντα τού άσυρμάτου, αλλά μόνον όταν είναι πρακτικώς αδύνατον νά ακροάται δι' άκουστικών ή με-γαλών. Η φυλακή ακρόσεως θά τηρήται πάντοτε υπό εξιωματικού άσυρ-ματιστού χρησιμοποιούντος άκουστικά ή μεγάλων κατά τās περιόδους σιωπής τās προβλεπομένες υπό τών Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας.

'Ο όρος «οσισώδη καθήκοντα άσυρμάτου» είς τήν περιόδον παράγρα-φον περιλαμβάνει έπισκευές έπαιγούσης φύσεως τών:

(1) όργάνων ραδιοεπικοινωνίας τών χρησιμοποιουμένων διά τήν άσφέ-λειαν και

(2) ραδιοαυτιλιακών όργάνων κατόπιν διαταγής τού πλοίαρχου.

(ιι) 'Επιπέδον τών διατάξεων τού έδαφίου (1) τής παρούσης παραγράφου επί πλοίων ότινα δέν είναι έπιβατηγά πλοία μετά πολλαπλών θέσεων εξιωμα-τικών άσυρματιστών, ό εξιωματικός άσυρματιστής δύναται είς εξαιρετικώς περιπτώσεις π.χ. ότε δέν είναι πρακτικώς έπιτόν νά ακροάται δι' άκου-στικών ή μεγάλων, νά διακόπη τήν ακρόσασιν κατόπιν διαταγής τού πλοίαρχου πρός τόν σκοπόν όπως άσοληθή μέ συντήρησιν άπαιτουμένην ίνα προληφθή βλάβη είς:

- όργανα ραδιοεπικοινωνίας χρησιμοποιούμενα διά τήν άσφάλειαν
- ραδιοαυτιλιακά όργανα, ή
- έτερα ηλεκτρονικά νευτλιακά όργανα περιλαμβανομένης και τής έπισκευής των, έφ' όσον:

(1) ό εξιωματικός άσυρματιστής, κατά τήν κρίσιν τής ένδιαφερο-μένης 'Αρχής έχει τά άπαιτούμενα προσόντα ίνα άσοληθή μέ τοιαυτα καθήκοντα, και

(2) τό πλοίον φέρη έγκατάστασιν αυτόματου δέκτου άνταποκρινο-μένου πρός τās άπαιτήσεις τών Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας

είς καλήν κατάσταση λειτουργίας κατά τόν πλοόν. Αί συσκευαί έλέγχου θά περιλαμβάνουν όργανον ή όργανα μετρήσεως τάσεως Βόλτ έναλλασσόμενου και συνεχούς ρεύματος καθώς και αντίστασεως ΩΜ.

(ι) Έάν ύπάρχη χωριστός έφεδρικός σταθμός άσυρμάτου, θά πληροί ούτος τάς διατάξεις τών παραγράφων (δ), (ε), (στ), (ζ) και (η) τού παρόντος Κανονισμού.

Κανονισμός 10

Ραδιοτηλεγραφικά Έγκαταστάσεις.

(α) Εκτός έάν άλλως ρηθώς προβλέπεται έν τφ παρόντι Κανονισμόφ:

(ι) Ο σταθμός άσυρμάτου θά περιλαμβάνη μίαν κυρίαν έγκατάστασιν και μίαν έφεδρικήν έγκατάστασιν, ηλεκτρικώς κεχωρισμένας και ηλεκτρικώς ανεξαρτήτους άπ' άλλήλων.

(ιι) Η κύρια έγκατάστασις θά περιλαμβάνη ένα κύριον πομπόν, κύριον δέκτην άκροάσεως ραδιοηλεκτρονικής συχρότητος κινδύνου και κυρίαν πηγήν ένεργείας.

(ιιι) Η έφεδρική έγκατάστασις θά περιλαμβάνη ένα έφεδρικών πομπόν, έφεδρικών δέκτην και έφεδρικήν πηγήν ένεργείας.

(ιιυ) Θά προβλέπωνται και θά εγκαθίστανται μία κυρία και μία έφεδρική κεραία, προβλέπεται όμως ότι ή 'Αρχή δύναται νά εξαίρεση ολονδήποτε πλοόν τής έφεδρικής κεραίας έάν πεισθθ ότι ή έγκατάστασις τούτης κεραίας δέν είναι πρακτικώς δυνατή ή εύλογος, αλλά είς τήν περίπτωσιν ταύτην θά ύπάρχη κατάλληλος άνταλλακτική κεραία πλήρως εξηρωμένη δι' άμεσον έγκατάστασιν. Έπιπροσθέτως, θά προβλέπεται είς πάσας τάς περιπτώσεις έπαρκής ποσότης σύρματος κεραίας και μονωτήρων, ίνα είναι δυνατή ή έγκατάστασις μιάς καταλλήλου κεραίας.

* Έάν ή κύρια κεραία κρεμάται μεταξú ύποστηριγμάτων ύποκειμένων εν είς κραδασμούς, θά προστατεύεται καταλλήλως έναντι θραύσεως.

(β) Είς τάς έγκαταστάσεις φορητῶν πλοίων (εξαίρεσει εκείνων επί φορητῶν πλοίων όλικής χωρητικότητος 1.600 κόνων και άνω άτινες εγκατεστάθησαν τήν 19 Νοεμβρίου 1952 ή μεταγενεστέρως), έάν ο κύριος πομπός πληροί όλας τάς διά τόν έφεδρικών πομπόν απαιτήσεις, ο τελευταίος ούτος δέν είναι ύποχρεωτικός.

(γ) (ι) Ο κύριος και ο έφεδρικός πομπός θά δύνανται νά συνδεθθαι ταχέως μετά νά συντονισθώσι μετά τής κυρίας κεραίας και μετά τής έφεδρικής κεραίας έάν ύπάρχη τούται.

(ιι) Ο κύριος και ο έφεδρικός δέκτης θά δύνανται νά συνδεθθαι ταχέως μετά πάσης κεραίας μετά τής όποιας απαιτείται νά χρησιμοποιηθών.

(δ) Όλα τά μέρη τής έφεδρικής έγκαταστάσεως θά τοποθετούνται, όσον είναι πρακτικώς δυνατόν, ώηλότερον επί τού πλοίου, είς τρόπον όστε νά έπιτυγχάνεται ο μέγιστος βαθμός άσφαλείας.

(ε) Ο κύριος και ο βοηθητικός πομπός θά δύνανται νά εκπέμπουν επί τής ραδιοηλεκτρικής συχρότητος κινδύνου χρησιμοποιούντες μίαν κατηγορίαν έκπομπής καθορισμένην υπό τών Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας διά τήν συχρότητα ταύτην. Έπιπροσθέτως, ο κύριος πομπός θά δύνανται νά εκπέμπη επί δύο τούλάχιστον

νήται είς τήν καλήν λήψιν τών ραδιοηλεγραφικών σημάτων. Ο σταθμός θά είναι τοποθετημένος όσον τό δυνατόν ώηλότερον επί τού πλοίου, είς τρόπον όστε νά εξασφαλλίζεται ο μέγιστος δυνατός βαθμός άσφαλείας.

(β) Ο θάλαμος λειτουργίας τού άσυρμάτου θά είναι έπαρκών διαστάσεων και θά έχη έπαρκη άερισμόν ίνα επιτρέπεται ή άποδοτική λειτουργία τής κυρίας και τής έφεδρικής ραδιοηλεγραφικής εγκαταστάσεως και δέν θά χρησιμοποιηται δι' έτερον σκοπόν όστις θά έμποδίζη τήν λειτουργίαν τού σταθμού άσυρμάτου.

(γ) Ο κοιτώνισκος ένός τούλάχιστον άξίωματικου άσυρματιστού θά είναι, όσον είναι πρακτικώς δυνατόν, πλησιέστερον είς τόν θάλαμον τού άσυρμάτου. Είς τά νέα πλοία, ο κοιτώνισκος ούτος δέν πρέπει νά είναι έντός τού θαλάμου τού άσυρμάτου.

(δ) Θά προβλέπεται μεταξú τού θαλάμου τού άσυρμάτου και τής γαφύρας και έτέρας θέσεως, έάν ύπάρχη τούται, εκ τής όποιας τό πλοόν κυβερνάται, έν άποδοτικών δικτυων συστήμα επικοινωνίας, κλήσεως και όμιλίας τό όποιον θά είναι άνεξάρτητον τού κυρίου συστήματος συνεννοήσεως έν τφ πλοίφ.

(ε) Η ραδιοηλεγραφική εγκατάστασις θά είναι εγκατεστημένη είς τούτην θέσην όστε νά είναι προστατευμένη άπό πάσης άνωμαλίας προσενουμένης εκ τού ύδατος ή ύπερβασών τών θερμοκρασιών. Θά είναι εύκόλως προσιτή και διά άμεσον χρήσιν είς περιπτώσιν κινδύνου και διά τάς έπισκευάς.

(στ) Θά ύπάρχη έν ώρολόγιον άσφαλδός λειτουργίας έχον διάσκον διαμέτρου ούχι μικροτέρας τών 12,5 εκτοστομέτρων (ή πέντε δακτύλων) και όμόκεντρον δείκτην δευτερολέπτων, ή έπιφάνεια τού όποιου θά έχη σημανή είς τρόπον όστε νά δεικνύη τάς περιόδους σιωπής τās καθοριζόμενας διά τήν ραδιοηλεγραφικήν ύπηρεσίαν υπό τών Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας. Θά είναι στερεώς τοποθετημένον έντός τού θαλάμου τού άσυρμάτου είς τούτην θέσην όστε όλόκληρος ο δίσκος νά είναι εύκόλως και μετ' άκριβείας όρατός παρά τού άξίωματικου άσυρματιστού άπό τής θέσεως χειρισμού τής συσκευής άσυρμάτου, καθώς και εκ τής θέσεως δοκιμής τής συσκευής αυτόματου σήματος κινδύνου.

(ζ) Θά ύπάρχη έντός τού θαλάμου τού άσυρμάτου φωτισμός κινδύνου άσφαλδός λειτουργίας, άποτελούμενος εξ ηλεκτρικής λυχνίας μονίμως τοποθετημένης κατά τούτουτον τρόπον όστε νά παρέχη ίκανοποιητικόν φωτισμόν είς τά χειριστήρια έλέγχου τής κυρίας και έφεδρικής εγκαταστάσεως, καθώς και είς τό ώρολόγιον τό προβλεπόμενον υπό τής παραγράφου (στ) τού παρόντος Κανονισμού. Είς τās νέας εγκαταστάσεις, έάν ή λυχνία αύτή τροφοδοτείται εκ τής έφεδρικής πηγής ένεργείας τής άπαιτουμένης υπό τού έδαφίου (ιι) τής παραγράφου (α) τού Κανονισμού 10 τού παρόντος Κεφαλαίου, θά έλέγγεται ύπό δικολικών διακοπών τοποθετημένων είς τήν κυρίαν είσοδον τού θαλάμου τού άσυρμάτου και είς τήν θέσην χειρισμού τής ραδιοηλεγραφικής συσκευής εκτός έάν τούτο δέν δικαιολογείται εκ τής διατάξεως τού θαλάμου άσυρμάτου. Οι διακόπται ούτοι θά έχουν εύρηνην πινακίδα δεικνύουσαν τήν χρήση αυτών.

(η) Μία φορητή ηλεκτρική λυχνία έπιθεωρήσεως τροφοδοτουμένη εκ τής έφεδρικής πηγής ένεργείας τής άπαιτουμένης υπό τού έδαφίου (ιι) τής παραγράφου (α) τού Κανονισμού 10 τού παρόντος Κεφαλαίου και έφωδωπιμένη δι' εύκάμπτου καλωδίου έπαρκούς μήκους, είτε μία αυτόνομος φορητή λυχνία θά προβλέπεται και θά φυλάσσεται έντός τού θαλάμου άσυρμάτου.

(θ) Ο σταθμός άσυρμάτου θά έφοδιάζεται διά τούτουτων άνταλλακτικών, εργαλείων και συσκευών έλέγχου όστε ή ραδιοηλεγραφική εγκατάστασις νά δύνανται νά τηρήται

τιμή R.M.S. της έντάσεως του πεδίου εις τόν δέκτην είναι τολάχιστον 50 μικροβόλτ ανά μέτρον).

(η) (i) Ο κύριος και ό βοηθητικός δέκτης θά δύνανται νά λαμβάνουν επί της Ραδιοηλεκτροφωκικής συχνότητας κινδύνου και εις την κατηγορίαν έκπομπής την καθοριζομένην υπό τών Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας διά την συχνότητα ταύτην.

(ii) Επί πλέον, ό κύριος δέκτης θά δύνανται νά λαμβάνη επί τών συχνότητων και εις τας κατηγορίας έκπομπών τών χρησιμοποιουμένων διά την κατηγορίαν των σημάτων ώρας, τών μεταφορολογικών δελτίων και όλων τών άλλων ανακοινώσεων τών σχετικών μέ την ασφαλείαν ναυσιπλοίας τας όποιας ή Αρχή ήθελε κρίνει αναγκαίας.

(iii) Ο δέκτης άκρόσεως της ραδιοηλεκτροφωκικής συχνότητας κινδύνου δέον όπως ρυθμισθή έκ τών προτέρων εις την συχνότητα ταύτην. Θά εφοδιάζεται μέ φίλτρον ή μέ συσκευή σιγαστήρος του μεγαφώνου εφ' όσον ήκ εφόδετα εντός της γεφύρας και έν άκουσθή ραδιοηλεκτροφωκική σήματος κινδύνου. Η ός άνω συσκευή σιγαστήρος θά δύνανται νά τεθή εύχερως εις λειτουργίαν και έκτός λειτουργίας και θά δύνανται νά χρησιμοποιήται ότε, κατά την κρίσιν του πλοιάρχου, ή τήρησις συνεχούς φυλακής άκρόσεως θά δημιουργή παρεμβολάς επηρεαζούσας την άσφαλή ναυσιπλοίαν του πλοίου.

(iv) (i) Ραδιοηλεκτροφωκικός κομπός, εφ' όσον προβλέπεται, δέον νά εφοδιάζεται διά μίας αυτόματων συσκευής διά την παραγωγήν του ραδιοηλεκτροφωκικού σήματος σχεδιασμένης κατά τοιαύτον τρόπον ώστε νά προλαμβάνεται ενεργοποίησις έκ λάθους και συμμορφομένης προς τας απαιτήσεις της παραγράφου (ε) του Κανονισμού 16 του παρόντος Κεφαλαίου.

(ii) Η συσκευή θά δύνανται νά τεθή έκτός λειτουργίας καθ' οιονδήποτε χρόνον ίνα καταστή δυνατή ή άμεσος μετάδοσις ενός μηνύματος κινδύνου.

(2) Θά προβλεπωται μέτρα διά τόν περιοδικόν έλεγχον της κανονικής λειτουργίας της αντίστοιχης συσκευής παραγωγής ραδιοηλεκτροφωκικού σήματος κινδύνου επί συχνότητων διαφόρων της τοιαύτης κινδύνου ραδιοηλεκτροφωκικής χρησιμοποιούμενης καταλλήλου τεχνικής κεραιάς.

(θ) Ο κύριος δέκτης θά έχη έπιερική εύαισθησίαν διά νά παράγη σήματα εις άκουστικά ή μέσων μεγαφώνων ότεν άκουη ή τάσις εις την είσοδον του δέκτου δέν είναι παρά 50 μικροβόλτ. Ο βοηθητικός δέκτης δέον νά έχη έπιερική εύαισθησίαν ίνα παράγη τοιαύτα σήματα όταν ή τάσις εις την είσοδον του δέκτου δέν είναι παρα 100 μικροβόλτ.

(ι) Θά ύπάρξη άνα πάσαν στιγμήν, όταν τό πλοίο είναι έν πλή διαθέσιμος ηλεκτρική ενέργεια έπάρκής νά θέτη εις λειτουργίαν την κυρίαν εγκατάστασιν υπό την κανονική έμβέλειαν την άπαιτούμενην υπό της παραγράφου (ζ) του παρόντος Κανονισμού, καθώς έπιερική διά τόν σκοπόν φορτίσεως των συστοχιών συσσωρευτών, άποτέλεσμα μέτρων τών σταθμού άσυρμάτων. Η τάσις τροφοδοτήσεως των συστοχιών τής κανονικής τάσεως. Εις την περιπτώσιν των νέων πλοίων, έντός των ± 10 τερσών όσον τό δυνατόν πλησιέστερον της κανονικής τάσεως και έν είναι πρακτικά δυνατόν έντός των ± 10 τερσών έκαστον ταύτης.

(ια) Η εφοδίαση εγκατάστασις θά εφοδιάζεται διά πηγής ένεργείας ανεξαρτήτου από την προσκτήριον δύναμιν του πλοίου και από την ηλεκτρικήν εγκατάστασιν του πλοίου.

συχνότητων έργασίας έκτός τών έπισημων ζωνών μεταξύ 405 ΚΗΖ και 535 ΚΗΖ και νά χρησιμοποιή κατηγορίας έκπομπής, άτινες καθορίζονται από τούς Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνίας, δι' αττάς τας συχνότητας. Ο έφεδρικός κομπός δύνανται νά είναι εις κομπός κινδύνου, άς τούτον καθορίζουν οι Κανονισμοί Ραδιοεπικοινωνίας και περιορίζουν τό όρια της χρήσεως αυτού.

(στ) Ο κύριος και ό βοηθητικός κομπός δέον όπως, εάν ή διαμορφωμένη έκπομπή καθορίζεται υπό τών Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας, έχουν ποσοστόν διαμορφώσεως όχι μικρότερον του 70 τερσών έκαστον και συχνότητα διαμορφώσεως μεταξύ 450 και 1.350 κύκλων ανά δευτερόλεπον.

(ζ) Όταν ό κύριος και ό έφεδρικός κομπός συνδέονται προς την κυρίαν κεραίαν θά έχουν εξαχιστήν κανονικήν έμβέλειαν, άς αυτή καθορίζεται κατωτέρω, ήτοι δέον όπως δύνανται νά μεταδίδουν έν καιρό ήμέρας έκρινως άντιληπτά σήματα από πλοίου εις πλοίου και υπό κανονικές συνθήκας και περιπτώσεις εις τας καθοριζομένας άποστάσεις* (Σήματα έκρινως άντιληπτά δύνανται κανονικά νά λαμβάνωνται εάν ή

*Ελάχιστη κανονική έμβέλεια εις μίλια	
Κύριος κομπός	*Εφεδρικός
Όλα τά έπιβατήρια πλοία και τά φορητά όλικής χωρητικότητας 1.600 κάρων και άνω.	150 100
Φορητά πλοία όλικής χωρητικότητας κατωτέρως των 1.600 κάρων.	75

* Έν άδυναμία άμέσου μετρήσεως της έντάσεως του πεδίου, τά έκόλουθα δεδομένα δύνανται νά χρησιμοποιήσονται ως όδηγός διά τόν κατά προσγγιστήν καθορισμόν της κανονικής έμβέλειας.

Κανονική	είσα εις μίλια	Μέτρον* Αμπερ'	Συνολική ισχύς κεραιάς (βάττ)
17.	128	128	200
150	102	125	125
125	76	71	71
100	58	41	41
75	43	25	25
	34	14	14

* Ο όριθμός όστος παριστά τό γινόμενον του μέτρου ισχύος της κεραιάς άνωθεν της μετρήσεως έμφόρου του πλοίου ύψους* ές μέτρον έπί τό ρέυμα της κεραιάς, εις άμπερ (Τμήν Β.Μ.Σ.).

Αι τιμές αι δεδομένα εις την άνωτέρω ετήρησιν τών άνωθεν άντιστοιχούν εις μίαν μέσην τιμήν της έμβέλειας
 * μέτρον επί ύψους κεραιάς = 0,47
 μέτρον όρος κεραιάς

* Η έμβέλεια αυτή αποτελεί έναλλάγως τόν τοπιότν σφήματν της κεραιάς και δύνανται νά ποικίλλη μεταξύ 0,30 και 0,7 περίπου.

* Αι τιμές αι δεδομένα εις την άνωτέρω ετήρησιν τών άνωθεν άντιστοιχούν προς μίαν μέσην τιμήν της έμβέλειας:

$$\frac{\text{Ισχύς έκπομπολογική υπό της κεραιάς}}{\text{συνολική ισχύς κεραιάς}} = 0,08$$

* Η έμβέλεια αυτή αποτελεί σημαντικώς έναλλάγως τόν τιμόν του πραγματικού ύψους της κεραιάς και της έντάσεως της κεραιάς.

- (1β) (ι) 'Η εφεδρική πηγή ενέργειας θα συνίσταται κατά προτίμηση εκ στοιχείων συσσωρευτών ατίνες θα δύνανται να φορτίζονται εκ του ηλεκτρικού συστήματος του πλοίου και θα είναι Ικανά, υπό παύση τής περιστασίας, να τίθενται άμεσα εις λειτουργίαν και να τροφοδοτούν τόν εφεδρικών πυλών και δέκτην επί εξ τουλάχιστον συνεχείς ώρας υπό κινωνοικίας συνθήκας λειτουργίας, προσέτι δε, να ανταποκρίνονται εις οιονδήποτε τών προσθετικών φορτίων τών αναφερομένων εις τας παραγράφους (1γ) και (1δ) του παρόντος Κανονισμού.*
- (ιι) 'Η εφεδρική πηγή ενέργειας απαιτείται όπως είναι επαρκώς Ικανότητος ίνα εξασφαλίζη συγχρόνως τήν λειτουργίαν του εφεδρικού πυλωτού και τής εγκαταστάσεως VHF, δε υφίσταται τιαυτή, επί χρονικήν διάρκειαν τουλάχιστον εξ ώρων, εάν υφίσταται σιασκευή δικύκλιου εξασφαλίζοντος έναλλακτικόν λειτουργίαν μόνον. 'Η χρησιμοποίησις τής εφεδρικής πηγής ενέργειας διά τού VHF δέον όπως περιορίζεται διά τας περιπτώσεις κινώου, κείγοντος, και επικοινωνίας σχετικής προς τήν ασφάλειαν. 'Ενωλλακτικώς, ιδιαίτερα πηγή εφεδρικής ενέργειας δύνανται να προβλέπεται διά τήν εγκατάστασιν VHF.
- (1γ) 'Η εφεδρική πηγή ενέργειας θα χρησιμοποιείται όπως τροφοδοτή τήν εφεδρικήν εγκατάστασιν και τó μέσον χειρισμού εκπομπής του αυτόματου σήματος κινώου του καθοριζόμενου εις τήν παράγραφον (1η) του παρόντος Κανονισμού, εάν λειτουργή ηλεκτρικώς.
- 'Η εφεδρική πηγή ενέργειας δύνανται επίσης να χρησιμοποιείται όπως τροφοδοτή.
- (ι) Τήν συσκευήν αυτόματου σήματος κινώου.
- (ιι) Τόν φωτισμόν κινώου τόν καθοριζόμενον εις τήν παράγραφον (ζ) του Κανονισμού 9 του παρόντος Κεφαλαίου.
- (ιιι) Τό ραδιοφανιόμετρον.
- (ιiv) Τήν εγκατάστασιν VHF.
- (v) Τήν συσκευήν παραγωγής ραδιοηλεκτρικού σήματος κινώου, εάν υφίσταται.
- (vi) Πάν μέσον καθοριζόμενον υπό του Κανονισμού Ραδιοεπικοινωνίας επιτρέπον τήν έναλλαγήν από τής εκπομπής εις τήν λήψιν και αντίστροφως. 'Υπό τήν επιφύλαξιν τών διατάξεων τής παραγράφου (1δ) του παρόντος Κανονισμού ή εφεδρική πηγή ενέργειας δέν θα χρησιμοποιείται άλλως παρά διά τούς σκοπούς τούς καθοριζόμενους εις τήν παραύσαν παράγραφον.
- (1δ) Παρά τας διατάξεις τής παραγράφου (1γ) του παρόντος Κανονισμού ή 'Αρχή δύνανται να επιτρέψη τήν χρησιμοποίησιν επί φορητών πλοίων τής εφεδρικής πηγής ενέργειας διά μικρόν αριθμόν κυκλωμάτων κινώου χαμηλής ισχύος εξ ολοκλήρου έντοπισμένων εις τó ανώτερον μέρος του πλοίου, ως ό φωτισμός κινώου επί του
- * Προς τόν σκοπόν καθορισμού του ηλεκτρικού φορτίου τού όποιον δέον να παρέχη ή εφεδρική πηγή ενέργειας, συνίσταται ένδεικτικώς ό ακόλουθος τύπος:
- 1; τής καταναλώσεως ρεύματος με χειριστήριον κάτω (σήμα)
- + 2; τής καταναλώσεως ρεύματος του πυλωτού με χειριστήριον άνω (διάλειμμα)
- + καταναλώσις ρεύματος του δέκτου και τών προσθέτων κυκλωμάτων τών συνδεομένων μετά τής εφεδρικής πηγής ενέργειας.
- καταστρώματος λέμβων, υπό τόν όρον όπως ταυτα δύνανται να άποσυντεθούν εις εφεδρικήν άνάγκη και ή πηγή ενέργειας είναι Ικανότητος επαρκούς να βαστάζη τó πρόσθετον φορτίον ή φορτία.
- (1ε) 'Η εφεδρική πηγή ενέργειας και ό πινάξ διανομής αυτής θα είναι τοποθετημένα όσον είναι πρακτικώς δυνατόν ύψηλότερον έν τώ πλοίω και εύκόλως προσιτά εις τόν έξωμιατικόν άσυρματιστήν. 'Ο πινάξ διανομής θα τοποθετήται εάν είναι δυνατόν, έντος σταθμού άσυρμάτου. 'Εάν όχι, θα είναι εφωδιασμένος με μέσον φωτισμού.
- (1στ) 'Όταν τó πλοίον εύρίσκεται έν πλώ, αί συστοιχίαι συσσωρευτών, είτε άποτελούν μέρος τής κυρίας εγκαταστάσεως, είτε τής εφεδρικής εγκαταστάσεως θα φορτίζονται καθ' έκαστην ήμέραν εις τήν κανονικήν πλήρη φόρτισιν.
- (1ζ) Θα λαμβάνονται όλα τά μέτρα διά τήν κατά τó ύνικόν έξάλειψιν τών αίτιών και τήν καταστολήν τών παρεμβολών άσυρμάτου εκ τών επί του πλοίου ηλεκτρικών και άλλων συσκευών. 'Εάν είναι άναγκαίον, θα λαμβάνονται μέτρα προς εξασφάλισιν ότι αί κεραίαί αί συνδεόμεναι εις τούς δέκτες ραδιοφωνίας δέν θα έμποδίσουν τήν Ικανοητικήν ή άκριβή λειτουργίαν τής ραδιοηλεκτρικής εγκαταστάσεως. 'Ειδική προσοχή θα δίδεται εις τήν άπαιτήσιν ταύτην κατά τήν σχεδίασιν νέων πλοίων.
- (1η) 'Επιπροσθέτως προς τó μέσον διά τήν διά τής χειρός εκπομπήν του ραδιοηλεκτρικού σήματος κινώου, θα ύπάρχη έν μέσον αυτόματου χειρισμού τής συσκευής αυτόματου σήματος κινώου, δυνάμενον να θέττ εις λειτουργίαν τόν κύριον και τόν εφεδρικών πυλών διά τήν εκπομπήν του ραδιοηλεκτρικού σήματος κινώου. Τó μέσον τούτο θα δύνανται να τίθεται άνά πάντα χρόνον εκτός λειτουργίας, ίνα επιτρέπη τόν άμεσον χειρισμόν του πυλωτού διά τής χειρός. 'Εάν τó μέσον τούτο λειτουργή ηλεκτρικώς, δέον να δύνανται να λειτουργή εκ τής εφεδρικής πηγής ενέργειας.
- (1θ) 'Όταν τó πλοίον εύρίσκεται έν πλώ, ό εφεδρικός πυλωτός, εάν δέν χρησιμοποιείται δι' επικοινωνίαν, θα δοκιμάζεται καθημερινώς διά χρησιμοποίησιν μιας καταλλήλου τεχνικής κεραίας και άπαξ τουλάχιστον κατά ταξίδιον διά χρησιμοποίησιν τής εφεδρικής κεραίας, εάν ύπάρχη τιαυτή. 'Η εφεδρική πηγή ενέργειας θα δοκιμάζεται έκτίσης καθημερινώς.
- (1ε) 'Όλαι αί συσκευαί, αί άποτελούσαι μέρος τής ραδιοηλεκτρικής εγκαταστάσεως, θα είναι εύκόλως προσιτά διά άσκοπούς συντηρήσεως.
- (1εα) Παρά τας διατάξεις του Κανονισμού 4 του παρόντος Κεφαλαίου, ή 'Αρχή δύνανται, εις τήν περίπτωσιν φορητών πλοίων όλικής χωρητικότητος κατωτέρως τών 1.600 κόρων, να άπαλλάξη τής εφαρμογής παύον τών άπαιτήσεων του Κανονισμού 9 του Κεφαλαίου τούτου και του παρόντος Κανονισμού, υπό τόν όρον όπως εν ουδεμί ά περιπτώσει ή ποιότης του σταθμού άσυρμάτου είναι κατωτέρα τής Ισοδυνάμου προς τήν καθοριζόμενήν υπό του Κανονισμού 15 και του Κανονισμού 16 του παρόντος Κεφαλαίου διά σταθμούς ραδιοηλεκτρικής, καθ' όσον είναι εφαρμοσίμοι. 'Ειδικώς, εις τήν περίπτωσιν φορητών πλοίων όλικής χωρητικότητος 300 κόρων και άνω άλλα κάτω τών 500 κόρων όλικής χωρητικότητος, ή 'Αρχή δύνανται να μη άπαιτήση:
- (i) Τόν εφεδρικών δέκτην.
- (ιι) Τήν εφεδρικήν πηγήν ενέργειας εις τας ύπαρχούσας εγκαταστάσεις.
- (ιιι) Τήν προστασίαν τής κυρίας κεραίας έναντι θραύσεως εκ κραδασμών.

ρυθμισμένην εις την ραδιοηλεκτρομαγνητικήν συχρότητα κινδύνου και εν μέσον χειρισμού διά τού οποίου να παράγεται ραδιοηλεκτρομαγνητικό σήμα κινδύνου της ελάχιστης τάσεως της οριζόμενης εις τού δέδιον (ι). Θά υπάρχη έπίσης μέσον διά την προσάρτησιν ακουστικών προς τόν σκοπόν άκροάσεως των λαμβανόμενων σημάτων υπό τού ραδιοηλεκτρομαγνητικού αυτόματου σήματος κινδύνου.

(viii) 'Η συσκευή αυτόματου σήματος κινδύνου θά είναι ίκανή νά άντέχη εις τούς κραδασμούς, την ύγρασίαν και τās μεταβολάς της θερμοκρασίας, τās άντιστοιχούσας εις τās δυσμενείς συνθήκας τās ύπαρχούσας έπί των πλοίων εν θαλάσση και δέον νά εξακολουθή νά λειτουργή υπό ττοιούτας συνθήκας.

(β) Πρό της έγκρίσεως νέου τύπου συσκευής αυτόματου σήματος κινδύνου, ή ενδιφερομένη Αρχή δέον νά πεισθή, διά πρακτικών δοκιμών εκτελουμένων υπό συνθήκας λειτουργίας Ισοδυναμίας προς τās εν τη πράξει, ότι ή συσκευή πληροί τούς όρους της παραγράφου (α) τού παρόντος Κανονισμού.

(γ) Εις πλοία έφοδιασμένα διά συσκευής αυτόματου σήματος κινδύνου, ή αποδοτικής αυτής θά δοκιμάζεται υπό αξιωματικού άσυρματιστού τούλάχιστον άπαξ κατά 24ωρον εν πλθ. 'Εάν αύτη δέν είναι εις κατάστασιν λειτουργίας, ό αξιωματικός άσυρματιστής θά άναφέρει τούτο εις τόν πλοίαρχον ή εις τόν έν τη γέφυρα αξιωματικών φυλακής.

(δ) Εις αξιωματικός άσυρματιστής θά έλέγξη περιοδικώς την καλήν λειτουργίαν της συσκευής αυτόματου δέκτου σήματος κινδύνου συνδεόμενης μετά της κανονικής κεραίας, δι' άκροάσεως σημάτων και συγκρίσεως τούτων προς όμοια σήματα ληφθέντα διά της κυρίας έγκαταστάσεως έπί της ραδιοηλεκτρομαγνητικής συχρότητος κινδύνου.

(ε) 'Όσον είναι πρακτικώς δυνατόν, ή συσκευή αυτόματου σήματος κινδύνου, όταν είναι συνδεόμενη εις κεραϊαν, δέν θά έτηρεόξη την άκρίβειαν τού ραδιοηλεκτρομαγνητικού.

Κανονισμός 12

Ραδιοηλεκτρομαγνητικά

(α) (i) 'Η συσκευή ραδιοηλεκτρομαγνητικού ή άπαιτούμένη υπό τού κανονισμού 12 τού Κεφαλαίου V θά πρέπει νά είναι καλής άποδόσεως και ίκανή νά δέχεται σήματα μέ ελάχιστον θόρυβον τού δέκτου και νά λαμβάνη διοπτεύσεις εκ των όποιων νά δύνανται νά καθορίζωνται ή άληθής διοπτεύσεις και ή διεύθυνσις.

(ii) Θά είναι ίκανή νά δέχεται σήματα έπί των ραδιοηλεκτρομαγνητικών συχρότητων των προσδιοριζόμενων υπό των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνιών διά τās περιπτώσεις κινδύνου και ραδιοηλεκτρομαγνητικής καθώς και των ναυτιλιακών ραδιοφάρων.

(iii) 'Εν άποσις παρεμβολών, ή συσκευή ραδιοηλεκτρομαγνητικού θά έχη άρκετήν ευαισθησίαν ίνα έπιτρέπη την λήψιν άκριβών διοπτύσεων έπί σήματος έχοντος τάσιν τώσον χαμηλήν όσον 50 μικροβολτ άνά μέτρον.

(iv) 'Όσον είναι πρακτικώς δυνατόν, ή συσκευή ραδιοηλεκτρομαγνητικού θά είναι όργανο τοκοθετημένη ώστε, όσον τό δυνατόν ολιγότερα παρεμβολαι εκ μηχανικών ή έτέρον θορύβων νά προξενούνται εις τόν άκριβή καθορισμόν των διοπτύσεων.

(v) 'Όσον είναι πρακτικώς δυνατόν, τό σύστημα της κεραίας τού

(iv) Τά μέσα επικοινωνίας μεταξύ τού σταθμού άσυρμάτου και της γέφυρας νά είναι άνεξάρτητα τού κυρίου συστήματος επικοινωνίας.

(v) Την έμβέλειαν τού δέκτου νά είναι μεγαλύτερα των 75 μιλίων

Κανονισμός 11

Ραδιοηλεκτρομαγνητικών Ατόματων Σήμα Κινδύνου.

(α) Πάσα συσκευή αυτόματου σήματος κινδύνου έγκαθισταμένη μετά την 26ην Μαΐου 1965 θά πληροί κατ' ελάχιστον τās ακόλουθους διατάξεις:

(i) 'Εν άποσις παρεμβολής παντός είδους, θά είναι ίκανή νά τίθεται εις λειτουργίαν άνευ ρυθμίσεως διά χειρός, υπό παντός ραδιοηλεκτρομαγνητικού σήματος κινδύνου μεταδιδόμενου έπί της ραδιοηλεκτρομαγνητικής συχρότητος κινδύνου υπό παρακτίου σταθμού, υπό κομπού κινδύνου πλοίου ή οωστικού κλωτού μέσου, λειτουργούντος συμφώνως προς τούς Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνίας, υπό τόν όρον όπως ή τάσις τού σήματος εις την είσοδον τού δέκτου είναι άνωτέρα των 100 μικροβολτ και κατώτερα τού 1 βολτ.

(ii) 'Εν άποσις παρεμβολής παντός είδους, θά τίθεται εις λειτουργίαν άπό τρείς ή τέσσαρες διαδοχικές παύλας όταν αί παύλας ποικίλλουν εις μήκος άπό 3,5 μέτρι όσον τό δυνατόν πλησιέστερον των 6 δευτερολέπτων και τά διαλείμματα ποικίλλουν εις μήκος μεταξύ 1,5 δευτερολέπτων και της κατωτάτης πρακτικώς δυνατής τιμής, κατα προτίμησιν ούχι μεγαλύτερας των 10 χιλιοστών τού δευτερολέπτου.

(iii) Δέν θά τίθεται εις λειτουργίαν υπό άτμοσφαιρικών παρασίτων ή υπό έτέρου σήματος πλην τού ραδιοηλεκτρομαγνητικού σήματος κινδύνου, έφ' όσον τά λαμβανόμενα σήματα δέν άποτελούν πραγματικώς σήμα έμπέιτον μεταξύ των όρων άνοχής των οριζόμενων εις τού δέδιον (ii).

(iv) 'Η έπιλεκτικότητα της συσκευής αυτόματου σήματος κινδύνου θά είναι ττοιούτη ώστε νά παρουσιάξη μίαν πρακτικώς όμοιομορφον ευαισθησίαν έπί της ζώνης εκτεινόμενης ούχι ολιγότερον των 4 ΚΗΖ και ούχι περισσότερον των 8 ΚΗΖ εκάτερωθεν της ραδιοηλεκτρομαγνητικής συχρότητος κινδύνου και νά παρουσιάξη έξωτερικώς της ζώνης ταύτης ευαισθησίαν ήτις μειούται όσον τό δυνατόν ταχέως συμφώνως προς τούς άριστους κανόνες της τεχνικής.

(v) 'Εάν είναι πρακτικώς δυνατόν, ή συσκευή αυτόματου σήματος κινδύνου θά ρυθμίζεται άφ' έαυτής αυτόματος εν παρουσία άτμοσφαιρικών παρασίτων ή παρεμβολόμενων σημάτων, όδως ώστε εις διάστημα λογικής βραχύ νά κληροιάξη τās συνθήκας εις τās όποιās τό ραδιοηλεκτρομαγνητικό σήμα κινδύνου δύναται τό εύκολότερον νά γίνη διακριτόν.

(vi) 'Όταν τίθεται εις λειτουργίαν υπό ραδιοηλεκτρομαγνητικού σήματος κινδύνου ή εις περιπτώσιν βλάβης της συσκευής, ή συσκευή αυτόματου σήματος κινδύνου θά παράξη συνεχές είδοποιητικό σήμα άκούόμενον εις τόν θάλαμον άσυρμάτου, εις τόν κοιτώνισκον τού αξιωματικού άσυρματιστού και εις την γέφυραν. 'Εάν είναι πρακτικώς δυνατόν, θά δίδεται έπίσης είδοποιητικό σήμα εις περιπτώσιν βλάβης οιοδήποτε μέρους όλοκληρου τού συστήματος λήψεως σήματος κινδύνου. Εις μόνον διακόπτης θά ύπάρχη διά την διακοπήν τού είδοποιητικού σήματος και όδως θά εύρίσκαται έντός τού σταθμού άσυρμάτου.

(vii) Προς τόν σκοπόν τακτικών δοκιμών της συσκευής αυτόματου σήματος κινδύνου, ή συσκευή θά περιλαμβάνη μίαν γεννήτριαν εκ των προτέρων

ραδιοφωνομέτρου θα είναι εγκαταστημένον κατά τοιοδον τρόπον ώστε ο άριθρος καθορισμός τών διοπτεισων να εμποδίζεται δσον τό δυνατόν όλιγότερον εκ τής άμεσου γειτνιασεως προς άλλας κεραιάς, φορητήςρας, συμπίπτουσα ή έτερα όργανα ή μεταλλικά όντικείμενα.

(vi) Θά προβλέπεται άποδοσιών δέλεωρον μέσον έπικοινωνίας κλίσεως και όμιλιας μεταξύ τόυ ραδιοφωνομέτρου και τής γεφυρας

(vii) Όλα τά ραδιοφωνόμετρα θα διαμετρώνται κατά την πρώτην εγκαταστασιον κατά τρόπον ίκανοποιουσα την Άρθρον. Η διαμέτρηση θα εξακριβουται διά λήψεως διοπτεισων έλέγχου ή δι' έκταλάσεως νέας διαμετρήσεως δοτικής λαμβάνουσι χώρον μεταβολαί τής θέσεως ομοειδήσασε κεραιάς ή ομοειδήσασε κατασκευασίματος έκ τόυ καταστρώματος, εφίνεσ θά ήδύνατο να έκπρεσασου αίσθητός την άκρίβειαν τόυ ραδιοφωνομέτρου. Τα χαρακτηριστικά τής διαμετρήσεως θα έλέγχονται κατ' έτος ή κατά χρονικά διαστήματα δσον τό δυνατόν έγγύτερον τόδ ένός έτους. Θά γίνεται καταχρήσεσι τών διαμετρήσεων και όλων τών γενομένων έλέγχων έκ τής άκρίβειας αυτών.

(β) (i) Η ραδιοεντοπιστική συσκευή έκ τής ραδιοηλεκτρονικής συχρότητος κινδύνου δέον όπως δύναται να λαμβάνη γεωμετρικάς διοπτεισεσι ες την συχρότητα αυτήν άνευ παρενοήσεων ως προς την έννοιαν έντός τόδου 30 μοιρών έκτεινομένου εκάτέρωθεν τής πρσφρας.

(ii) Κατά την εγκατάστασιον και δοκιμήν τής συσκευής ήτις άναφέρεται ες την παρούσαν παράγραφον δέον όπως λαμβάνεται ύπ' όψιν ή σχετική σύστασις τής Διεθνούς Συμβουλευτικής Έπιτροπής Άσυρμάτου (C.C.I.R.)

(iii) Θά λαμβάνονται όλα τά λογικάς δυνατό μέτρα ίνα εξασφαλισθ ή ραδιοεντοπιστική ίκανότης ήτις άπαιτείται ύπό τής παρούσης παραγράφου. Εις περιπτώσεσι κατά τάς όποιας συνεπείρα τεχνικών ύσχερειών ή ίκανότης ραδιοεντοπισμοδ δέν είναι δυνατόν να έκπιτευθ, αι Άρτα δύναται να δίδου εξαιρέσεσι ες συγκεκριμένα πλοία εκ τών άπαιτήσεων τής παρούσης παραγράφου.

Κανονισμός 13

Ραδιοηλεκτρονικαί Συσκευαί έκ τών μετά Κινητήρος Σωσιβίων Λέμβων

(α) Η ραδιοηλεκτρονική εγκατάστασις ή άπαιτούμενη ύπό τόδ Κανονισμοδ 14 τόδ Κεφαλαίου III θα περιλαμβάνη ένα κομπόν, ένα δέκτην και μίαν πηγήν ένεργειας. Θά είναι κατασκευασμένη κατά τοιοδον τρόπον ώστε να δύναται να χρησιμοποιείται εις περιπτώσεσι κινδύνου ύπό μη πεπειραμένου προσώπου.

(β) Ό κομπός θα δύναται να έκπέμπη έκ τής ραδιοηλεκτρονικής συχρότητος κινδύνου χρησιμοποιών μίαν κατηγορίαν έκπομπής καθοριζομένην ύπό τών Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας διά την συχρότητα αυτήν. Ό κομπός θα είναι έκτίσεσι ίκανός να έκπέμπη έκ τής συχρότητος και να χρησιμοποιηθ μίαν κατηγορίαν έκπομπής εκ τών καθοριζομένων ύπό τών Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας προς χρήσιν τών κλωτών σωστικών μέσων εις τάς ζώνας μεταξύ 4.000 kHz και 27500 kHz.

(γ) Εάν καθορίζεται διαμορφωμένη έκπομπή ύπό τών Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας, ό κομπός θα έχη ποσοτόν τούλάχιστον 70 τοις εκατόν και συχρότητα διαμορφώσεως μεταξύ 450 και 1.350 κύκλων.

(δ) Εάν πλέον τόυ χειριστήριου διά έκπομπάς διά τής χειρός, ό κομπός θα έφοδίζεται δι' αυτόμάτου μέσου χειρισμοδ διά την έκπομπήν ραδιοηλεκτρονικών σημάτων εμβοασητικαδ και κινδύνου.

(ε) Εάν τής ραδιοηλεκτρονικής συχρότητος κινδύνου, ό κομπός θα έχη έλαχίστην έμβέλειαν (ως αυτη καθορίζεται εις την παράγραφον ζ) τόδ Κανονισμοδ 10 τόδ παρόντος Κεφαλαίου) 25 μιλιών όταν χρησιμοποιηθ την σταθεράν κεραιάν*.

(στ) Ό δέκτης θα είναι ίκανός να λαμβάνη έκ τής ραδιοηλεκτρονικής συχρότητος κινδύνου και εις τάς κατηγορίας έκπομπής τάς καθοριζομένας ύπό τών Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας διά την συχρότητα αυτήν.

(ζ) Η πηγή ένεργειας θα άποτελεηται εκ μιάς συστοιχίας συσσωρευτών επαρκούς χωρητικότητος, ώστε να τροφοδοτη τόν κομπόν έκ τήσασφρας συνεχείς ώρας ύπό κανονικάς συνθήκας λειτουργίας. Εάν ή συστοιχία είναι τύπου άκαιτοδόντος φορτισιν, θα ύπάρχουσι μέσα διά την φόρτισιν ταύτης εκ τής ηλεκτρικής ένεργειας τόυ πλοίου. Εάν πλέον, θα ύπάρχη μέσον φορτίσεως ταύτης μετά την καθάρεσιν τής σωσίβιου λέμβου εις την θάλασαν.

(η) Εάν ή ένέργεια διά την ραδιοηλεκτρονικήν εγκατάστασιον και τόν προβολέα τόν άπαιτούμενον ύπό τόδ Κανονισμοδ 14 τόδ Κεφαλαίου III χορηγείται ύπό τής αυτης συστοιχίας, θα έχη αυτη έκπαιρη χωρητικότητα ώστε να έκπαιρη διά τό έκπαιρόσθετον φορτίον τόυ προβολέως.

(θ) Θά ύπάρχη κεραια σταθεροδ τύπου καθώς και τά μέσα στήριξεως ταύτης εις τό μέγιστον πρακτικώς δυνατόν ύψος. Εάν πλέον, θα ύπάρχη μία κεραια ύποβασταζομένη ύπό χερσατετο ή αεροστάτου, άνν τοδτο είναι πρακτικώς δυνατόν.

(ι) Κατά την διάρκειαν τόυ πλοδ και καθ' έξβομάδα ες έξωμιατικόδ άσυρματιστής θα δοκιμασθ τόν κομπόν χρησιμοποιών κατάλληλον τεχνητήν κεραιαν και θα φορτισθ την συστοιχίαν εις πλήρη φόρτισιν άνν αυτη είναι τύπου άκαιτοδόντος επαναφόρτισιν.

Κανονισμός 14

Φορηταί Ραδιοηλεκτρονικαί Συσκευαί διά τά Πλωτά Σωστικά Μέσα

(α) Η άπαιτούμενη ύπό τόδ Κανονισμοδ 13 τόδ Κεφαλαίου III συσκευή θα περιλαμβάνη ένα κομπόν, ένα δέκτην, μίαν κεραιαν και μίαν πηγήν ένεργειας. Θά είναι κατασκευασμένη κατά τοιοδον τρόπον ώστε να δύναται να χρησιμοποιηται εις περιπτώσεσι κινδύνου ύπό μη πεπειραμένου προσώπου.

(β) Η συσκευή θα είναι εύχερως φορητή, ύδατοστεγή, ίκανή να έκπληθ έν θολασπή ύδατι και δύναμένη να ρίπεται εις την θάλασαν χωρίς να ύποσθη ζημιαν. Αι νέαι συσκευαί θα είναι, δσον είναι πρακτικώς δυνατόν, ελαφραί και συμπαγεσι και θα δύναται κατά προτίμησιν να χρησιμοποιουονται τόσον εις τάς σωσιβίους λέμβους, δσον και εις τάς σωσιβίους σχεδίασις.

(γ) Ό κομπός θα είναι ίκανός να έκπέμπη έκ τής ραδιοηλεκτρονικής συχρότητος κινδύνου χρησιμοποιών μίαν κατηγορίαν έκπομπής καθοριζομένην ύπό τών

* Εν έλλείψει μετρήσεως τής έντάσεως τόυ πλοδου, δύναται να γίνη δέκτόν ότι ή έμβέλεια αυτη, θα έκπιτευθ άνν τό γινόμενον τόυ ύψους τής κεραιάς ύπεράσση τής θάλασσης έκ τήν έντασιν ρεύματος τής κεραιάς (Τμήτ R.M.R.) είναι 10 μέτρα-όμιτρα.

Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας διά τήν συχνότητα ταύτην, καθώς και νά εκπέμπη επί τής ραδιοηλεκτρονικής συχνότητος και νά χρησιμοποιή μιαν κατηγορίαν έκπομπής καθοριζομένη υπό τών Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας διά τά πλωτά σωστικά μέσα εως τός ζώνας μεταξύ 4.000 KHz και 27.500 KHz. Η Αρχή δύναται εν τούτοις νά επιτρέπη όπως ο πομπός είναι ικανός νά εκπέμπη επί τής ραδιοηλεκτρονικής συχνότητος κινδύνου και νά χρησιμοποιή την κατηγορίαν έκπομπής την καθοριζομένην υπό τών Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας διά τήν συχνότητα ταύτην, έναλλακτικώς ή επί προσθετικής της έκπομπής επί τής ραδιοηλεκτρονικής συχνότητος της καθοριζομένης υπό τών Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας διά πλωτά σωστικά μέσα εως τός ζώνας μεταξύ 4.000 KHz και 27.500 KHz.

(δ) Έάν καθορίζεται διαμορφωμένη έκπομπή υπό τών Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας, ο πομπός θα έχη ποσοστόν διαμορφώσεως τουλάχιστον 70 τοις εκατόν και εις τήν περίπτωση ραδιοηλεκτρονικής έκπομπής θα έχη συχνότητα διαμορφώσεως μεταξύ 450 και 1.350 κύκλων.

(ε) Έπί πλέον του χειριστηρίου διά έκπομπάς διά τής χειρός, ο πομπός θα εφοδιάζεται δι' αυτόματου μέσου χειρισμού διά τήν έκπομπήν σημάτων ειδοποιητικού και κινδύνου. Έάν ο πομπός δύναται νά εκπέμπη επί τής ραδιοηλεκτρονικής συχνότητος κινδύνου θα εφοδιάζεται δι' αυτόματου μέσου, πληρούντος τάς απαιτήσεις τής παραγράφου (ε) του Κανονισμού 16 του παρόντος Κεφαλαίου, διά τήν έκπομπήν του ραδιοηλεκτρονικού σηματος κινδύνου.

(στ) Ο δέκτης θα είναι ικανός νά λαμβάνη επί τής ραδιοηλεκτρονικής συχνότητος κινδύνου και εις τας κατηγορίας έκπομπής τας καθοριζόμενας υπό τών Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας διά τήν συχνότητα ταύτην. Έάν ο πομπός είναι ικανός νά εκπέμπη επί τής ραδιοηλεκτρονικής συχνότητος κινδύνου, ο δέκτης θα είναι δμοιωώς ικανός νά λαμβάνη επί τής συχνότητος ταύτης και εις τήν κατηγορίαν έκπομπής την καθοριζομένην υπό τών Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας διά τήν συχνότητα ταύτην.

(ζ) Η κεραία θα είναι, είτε αυτόστηρξιζομένη, είτε θα δύναται νά ύποστηρίζεται υπό του ίδιου μιδος σωστικού λέμβου εις τό μέγιστον δυνατόν ύψος. Έπί πλέον, είναι εύκαττον όπως προβλέπεται μία κεραία υποβαταζομένη υπό χαρταετού ή αεροστατού, εάν τούτο είναι πρακτικώς δυνατόν

(η) Ο πομπός θα παρέχη επαρκή ισχύνη ύψηλης συχνότητος εις τήν κεραίαν τήν απαιτούμενην υπό τής παραγράφου (α) του παρόντος Κανονισμού και θα τροφοδοτηται κατά προτίμησην υπό γεννητριάς κινωμένης διά τής χειρός. Έάν τροφοδοτηται υπό συστοιχίας συσσωρευτών, ή συστοιχία θα πληροί τούς όρους τούς καθορισμένους υπό τής Αρχής ίνα εξασφαλιστεί ότι είναι άνθεκτικόν τυκου και έκαρκούς χωρητικότητος.

(θ) Κατά τήν διάρκεια του πλοού και καθ' έβδομάδα εις αξιοματικόσ, ασυρματιστής ή χειριστής ραδιοηλεκτρονικής, ός θα είναι πρόσφορον, θα δοκιμάσῃ τόν πομπόν χρησιμοποιών κατάλληλον τεχνητήν κεραίαν και θα φορητή τήν συστοιχίαν εις πλήρη φόρτισιν εάν είναι τύκου απαιτούντος, έκαναφόρτισιν.

(ι) Διά τόν σκοπόν του παρόντος Κανονισμού, ο όρος -νέα συσκευή- σημαίνει τήν συσκευήν τήν χρησιμοποιήσασάντων εις εν πλοών μετά τήν ήμερομηνίαν έναρξείως τής ισχύος τής παρούσης Συμβάσεως.

* Δύναται νά θεωρηθῆ ότι ο στασις του παρόντος Κανονισμού θα ίκανοποιούνται διά τών επιτηρώσεωσ αποπύεσιν.

† Η ισχύς ελόδουός τήν θινάδον τής πύλιση, εναφοβισσεως, νά είναι τουλάχιστον 10 Watt. Η ισχύς ελόδουός τής γεννήτριας νά είναι τουλάχιστον 2 Watt (έκπομπή Α2) επί συχνότητος: 500 KHz εως 1,5 MHz, εκτός αποπύεσιν, ετός η, χρησιμοποιήσασάντων 15 W εν ακτή με χωρητικότητα 100 x 10⁻⁶ φουέσιν. Το ποσοστόν διαμορφώσεως θα είναι τουλάχιστον 70 τοις εκατόν.

Κανονισμός 15

Ραδιοηλεκτρονικοί Σταθμοί

(α) Ο ραδιοηλεκτρονικός σταθμός θα εΐρτσκεται εις τό άνώτερον μέρος του πλοού και θα είναι τοποθετημένος ούτως ώστε νά προφυλάσσεται όσον τό δυνατόν καλύτερον εκ τών θορύβων οτινες θα ήδύναντο νά έμποδίσουν τήν άκριβή λήψην μηνυμάτων και σημάτων.

(β) Θα ύπάρχη κατάλληλος έπικοινωνία μεταξύ του ραδιοηλεκτρονικού σταθμού και τής γεφυρας.

(γ) Έν άφρολόγιον άσφαλούς λειτουργίας θα είναι καλάσ στερεωμένον εις τιαούτην θέσιν ώστε δλόκληρος ο δίσκος νά είναι εύκόλως θεατός εκ τής θέσεως χειρισμού του ραδιοηλεκτρονικού.

(δ) Θα προβλέπεται φωτισμός κινδύνου άσφαλούς λειτουργίας, άνεξάρτητος του συστήματος τό όποιον τροφοδοτεί τόν κανονικόν φωτισμόν τής έγκαταστάσεως ραδιοηλεκτρονικού και μόνιμως έγκατεστημένος, ούτως ώστε νά είναι ικανός νά παρέχη έκαρκή φωτισμόν εις τά χειριστήρια λειτουργίας τής ραδιοηλεκτρονικής έγκαταστάσεως, εις τό άφρολόγιον τό άπαιτούμενον υπό τής παραγράφου (γ) του παρόντος Κανονισμού και εις τόν πίνακα οδηγιών τόν άπαιτούμενον υπό τής παραγράφου (στ).

(ε) Έάν ή πηγή ένεργείας άποτελείται εκ μιάσ ή περισσότερων συστοιχιών συσσωρευτών, ο ραδιοηλεκτρονικός σταθμός θα εφοδιάζεται διά μέσα διά τών όποιων θα έκτιμάται ή κατάστασις φορτίσεως.

(στ) Είς πιναές οδηγιών δίδων σαφή περίληψιν τής άκολουθητέας διά του ραδιοηλεκτρονικού διαδικασίας εν κινδύνη θα είναι άνηρημένος εις καταφανή εκ τής θέσεως χειρισμού του ραδιοηλεκτρονικού θέσιν.

Κανονισμός 16

Ραδιοηλεκτρονικοί Έγκαταστάσεις

(α) Η ραδιοηλεκτρονική έγκαταστάσις θα περιλαμβάνη όργανα έκπομπής και λήψεως καθώς και κατάλληλους πηγάς ένεργείας (μηνιμονευόμενα εις τας άκολουούσας παραγράφους ως -ο πομπός-, -ο δέκτης-, -ο δέκτης ραδιοηλεκτρονικής συχνότητος κινδύνου-, και -η πηγή ένεργείας- άντιστοίχως).

(β) Ο πομπός θα είναι ικανός νά μεταδίδη επί τής ραδιοηλεκτρονικής συχνότητος κινδύνου και επί μιάσ, τουλάχιστον έτέρας συχνότητος εις τας ζώνας μεταξύ 1.605 KHz και 2.850 KHz χρησιμοποιών τήν κατηγορίαν έκπομπής τήν καθοριζομένην υπό τών κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας διά τας συχνότητες ταύτας.

Υπό κανονικάσ συνθήκασ λειτουργίας μια έκπομπή άκλής ηλεκτρονικής ζώνης (D.S.B.) ή έκπομπή μόνης ηλεκτρονικής ζώνης (S.S.B.) με πλάγας φέρων τύμα (π.χ. Α3Η), θα έχη ποσοστόν διαμορφώσεως τουλάχιστον 70% εις τήν μέγιστην ένταση. Διαμόρφωσις τής μονοπλάγους έκπομπής (SSB) με μειωμένον ή εξαλειφθέν φέρων τύμα (Α3Α, Α3Γ) θα είναι τιαούτη ώστε τό άποτελέσμα (ή τό παράγωγο) τής ένδοδιαμορφώσεως δέν θα έπαραβείνη τας τμώσ αΙ όποιαισ δίδονται εις τούσ Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών.

(γ) (i) Είς τήν περίπτωσην φορητών πλοίων άλιπής χωρητικότητος 500 τόρων και ένωσ άλλα μισροτόρας τών 1.600 τόρων, ο πομπός θα έχη ελαχιστή

μεγάφωνον εν σιγή εφ' ὅσον δέν θά ὑφίσταται ραδιοτηλεφωνικόν σήμα κινδύνου. Ἡ συσκευή θά εἶναι ἰκανή ὅπως εὐχερῶς τίθεται εἰς λειτουργίαν καί ἐκτός λειτουργίας καί θά δύναται νά χρησιμοποιηθῆται ὅτε, κατά τήν κρίσιν τοῦ πλοίαρχου, αἰ συνθήκαι εἶναι τοιαύται ὅστε ἡ διατήρησις τῆς φυλακτικῆς ἀκροφάσεως θά παρεμποδίσῃ τήν ἀσφαλῆ ναυσικλοσίαν τοῦ πλοίου.

(η) Ἴνα ἐπιτρέπεται ἡ ταχεία ἐναλλαγή ἀπό ἐκπομπῆς εἰς λήψιν, ὅταν ἡ ἐναλλαγή ἐκτελεθῆται διά τῆς χειρός, τὸ χειριστήριον τοῦ μέσου ἐναλλαγῆς θά εἶναι τοποθετημένον, εφ' ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, ἐπὶ τοῦ μικροφώνου ἢ ἐπὶ τῆς συσκευῆς.

(θ) Ὅταν τὸ πλοῖον εἰρίσταται ἐν πλῆθ, θά ὑπάρχῃ κυρία πηγή ἐνεργείας διαθέσιμος ἀνά πᾶσαν στιγμὴν ἰκανὴ νά θέσῃ τὴν ἐγκατάστασιν εἰς λειτουργίαν εἰς τὴν κανονικὴν ἐμβέλειαν τὴν καθοριζομένην ὑπὸ τῆς παραγράφου (γ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. Ἐάν προβλεπῶνται συστοιχία συσσωρευτῶν, θά ἔχουν εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις ἰκανὴν χωρητικότητα ἵνα θέτουν εἰς λειτουργίαν τὸν πομπὸν καί τὸν δέκτην ἐπὶ εἰς τοῦλάχιστον συνεχεῖς ὄρας ὑπὸ κανονικῶς συνθήκας λειτουργίας. * Εἰς τὰς ἐγκαταστάσεις φορητῶν πλοίων ὀλιγῆς χωρητικότητος 500 κόρων καί ἀνω ἄλλὰ μικροτέρως τῶν 1.600 κόρων γενομένων τὴν 19 Νοεμβρίου 1952 καί βραδύτερον θά προβλεπεται ἐφεδρική πηγή ἐνεργείας εἰς τὸ ἀνώτερον μέρος τοῦ πλοίου, ἐκτός ἐάν ἡ κυρία πηγή ἐνεργείας εἶναι τοποθετημένη ἐκεῖ.

(ι) Ἡ βοηθητικὴ πηγή ἐνεργείας, ἐάν ὑπάρχῃ, δύναται νά χρησιμοποιηθῆται μόνον ὅπως τροφοδοτῆ.

(ι) τὴν ραδιοτηλεφωνικὴν ἐγκατάστασιν.

(ιι) τὸν φωτισμὸν κινδύνου τὸν καθοριζόμενον ὑπὸ τῆς παραγράφου (δ) τοῦ Κανονισμοῦ 15 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, καί

(ιιι) τὸ ἀπαιτούμενον μέσον ὑπὸ τῆς παραγράφου (δ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ διὰ τὴν παραγωγὴν τοῦ ραδιοτηλεφωνικοῦ σήματος κινδύνου.

(ιiv) τὴν ἐγκατάστασιν VHF.

(ια) Παρὰ τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (ι) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἡ Ἀρχὴ δύναται νά ἐπιτρέψῃ τὴν χρῆσιν τῆς ἐφεδρικῆς πηγῆς ἐνεργείας, ἐάν ὑπάρχῃ αὕτη, διὰ τὸ ραδιοφωνομέτρον, ἐάν ὑπάρχῃ τοῦτο, καί δι' ἀριθμὸν κυκλωμάτων κινδύνου χαμηλῆς ἰσχύος ἄτινα περιορίζονται ἐξ ολοκλήρου εἰς τὸ ἀνώτερον μέρος τοῦ πλοίου, ὡς τὸ τοῦ φωτισμοῦ κινδύνου ἐπὶ τοῦ καταστρώματος λέμβων, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι τὰ ἐπιτρέπεται φορτία δύναται εὐκόλως νά ἀποσυνδεθῶν καί ἡ πηγὴ ἐνεργείας εἶναι ἐπαρκὴς χωρητικότητος ἵνα ἀντιμετωπίσῃ ταῦτα.

(ιβ) Ὅταν τὸ πλοῖον εὑρίσκαται ἐν πλῆθ, αἰ συστοιχία, ἐάν ὑπάρχουν, θά τηροῦνται φορτισμένα ἵνα ἀνταποκρίνωται εἰς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (θ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

* Πρὸς τὸν σκοπὸν ἐφορισμοῦ τοῦ ηλεκτρικοῦ φορτίου τὸ ὅσιον θά χορηγῆται ὑπὸ τῶν συστοιχιῶν διὰ τὰς ὁδοῖς ἀπαιτεῖται νά ἔχουν περιθώριον χωρητικότητος ἐξ ὀφείον, ὃ κατωτέρω τῶνος συνιστᾶται ἐνδεικτικῶς:

— τὸ 1/2 τῆς ἀπαιτούμενης καταναλώσεως ρεύματος διὰ μετᾶδοσιν ὀμίλιας,
— τὴν καταναλώσιν ρεύματος τοῦ δέκτου,
— τὴν καταναλώσιν ρεύματος ὀλῶν τῶν προσθέντων φορτίων τὰ ὁποῖα αἰ συστοιχία δύναται νά τροφοδοτῆ εἰς περίπτωσιν κινδύνου ἢ ἐπιγείσεως ἀνάγκης.

κανονικὴν ἐμβέλειαν 150 μιλίων δηλαδή θά εἶναι ἰκανὸς νά ἐκπέμψῃ εἰς τὴν ἐμβέλειαν* ταύτην σήματα σαφῶς ἀντιληπτά ἀπὸ πλοίου εἰς πλοῖον ἐν καιρῷ ἡμέρας καί ὑπὸ κανονικῶς συνθήκας καί περιστάσεις. (Σαφῶς ἀντιληπτά σήματα δύναται κανονικῶς νά λαμβάνωνται ἐάν ἡ τιμὴ R.M.S. τῆς ἐντάσεως τοῦ πεδίου τῆς παραγωγῆς εἰς τὸν δέκτην ὑπὸ τοῦ φέροντος μὴ διαμορφωμένου κτύματος εἶναι τοῦλάχιστον 25 μικροβόλτ κατά μέτρον).

(ii) Εἰς τὴν περίπτωσιν φορητῶν πλοίων ὀλιγῆς χωρητικότητος 300 κόρων καί ἀνω ἄλλὰ μικροτέρως τῶν 500 κόρων:

(1) διὰ τὰς ὑπαρχούσας ἐγκαταστάσεις ὃ κομπὸς θά ἔχη ἐλαχίστην κανονικὴν ἐμβέλειαν 75 μιλίων τοῦλάχιστον, καί

(2) διὰ τὰς νέας ἐγκαταστάσεις ὃ κομπὸς θά παρέχῃ εἰς τὴν κεραίαν ἰσχύϊν τοῦλάχιστον 15 βᾶττ (μὴ διαμορφωμένον φέρον κύμα).

(δ) Ὁ κομπὸς θά εἶναι ἐφωδισισμένος διὰ προοριζόμενου νά παραγγί τὸ ραδιοηλεφωνικὸν σήμα κινδύνου αὐτομάτω μέσῳ οὕτω πως σχεδιασμένου ὥστε νά ἀποφεύγηται ἐνεργοποίησις ἐκ παραδρομῆς.

Τὸ μέσον τοῦτο θά δύναται νά τίθεται ἐκτός λειτουργίας ἀνά πᾶσαν στιγμὴν ἵνα ἐπιτρέπεται ἡ ἔμεσος ἐκπομπὴ σήματος κινδύνου. Δεόν ὅπως ὑφίστανται διατάξεις ἵνα κατὰ κανονικὰ διαστήματα ἐλέγχεται ἡ κανονικὴ ἀπόδοσις τοῦ ὡς ἀνω μέσου εἰς συχνότητας διαφόρους τῆς ραδιοηλεφωνικῆς συχνότητος κινδύνου διὰ τῆς χρήσεως καταλληλοῦ τεχνικῆς κεραίας

(ε) Τὸ ἀπαιτούμενον μέσον ὑπὸ τῆς παραγράφου (δ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θά πληροῖ τοὺς κατωτέρω ὄρους:

(i) Ἡ ἀνοχὴ ἐπὶ τῆς συχνότητος ἐκάστου τόνου θά εἶναι ± 1,5 τοῖς ἑκατόν.

(ii) Ἡ ἀνοχὴ ἐπὶ τῆς διαρκείας ἐκάστου τόνου θά εἶναι ± 50 χιλιοστὰ τοῦ δευτερολέπτου.

(iii) Τὸ μεταξὺ δύο διαδοχικῶν τόνων διάστημα δέν θά ὑπερβαίη τὰ 50 χιλιοστὰ τοῦ δευτερολέπτου.

(iv) Ὁ λόγος ἔδρους τοῦ ἰσχυροτέρου τόνου πρὸς τὸν τοῦ ἀσθενεστέρου τόνου θά περιλαμβάνεται μεταξὺ 1 καί 1,2.

(στ) Ὁ ἀπαιτούμενος δέκτης ὑπὸ τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θά εἶναι ἰκανὸς νά λαμβάνῃ ἐπὶ τῆς ραδιοηλεφωνικῆς συχνότητος κινδύνου καί ἐπὶ μιᾶς ὄρας τοῦλάχιστον ἐτέρας συχνότητος διαθέσιμῆς διὰ τῶς ναυτικῶς ραδιοηλεφωνικῶς σταθμοῦς εἰς τὰς ζῶνας μεταξὺ 1.605 KHZ καί 2.850 KHZ διὰ χρησιμοποιήσεως τῆς κατηγορίας ἐκπομπῆς τῆς καθοριζομένης ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας διὰ τὰς συχνότητας ταύτας. Ἐπὶ πλοῖον, ὃ δέκτης θά ἐπιτρέψῃ τὴν λήψιν ἐπὶ ἐτέρων τοιούτων συνηγοτήτων καί εἰς τὰς κατηγορίας ἐκπομπῆς τὰς καθοριζόμενάς ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας, ὡς αὐταὶ χρησιμοποιοῦνται διὰ τὴν ἐκπομπὴν ραδιοηλεφωνικῶς μεταερωλογικῶν δελτίων καί ἐτέρων τοιούτων ἀνακοινώσεων σχετικῶν πρὸς τὴν ἀσφαλῆ ναυσικλοσίαν, ὡς ἡ Ἀρχὴ ἤθελε κρίνει ἀναγκασίαν. Ὁ δέκτης θά ἔχη ἀρκετὴν εὐαισθησίαν διὰ νὰ δίδῃ σήματα διὰ μεγαφώνου ὅταν ἡ έντασις εἰς τὴν εἰσοδὸν τοῦ δέκτου εἶναι χαμηλὴ μέχρι 50 μικροβόλτ.

(ζ) Ὁ χρησιμοποιούμενος δέκτης διὰ τὴν φυλακτὴν ἐπὶ τῆς ραδιοηλεφωνικῆς συχνότητος κινδύνου θά ρυθμίζεται ἐκ τῶν προτέρων εἰς τὴν συχνότητα ταύτην. Θά εἶναι ἐφωδισισμένος διὰ συσκευῆς φίλτρου ἢ τοιαύτης ἰκανῆς ὅπως διατηρῆ τὸ

* Ἐν ἄλλαις περιπτώσεσιν τῆς ἐντάσεως τοῦ πεδίου, δύναται νά γίνῃ δεκτὸν ὅτι ἡ ἐμβέλεια αὐτῆ θά εἶναι 20% μὲ ἰσχύϊν 15 βᾶττ ἐπὶ τῆς κεραίας (μὴ διαμορφωμένον φέρον κύμα) μὲ 27% ἀπόδοσιν τῆς κεραίας.

- (ii) επί τη άπουσία θορύβου ή παρεμβολής, τó δργανον αυτόματου λήψεως θά είναι ικανόν νά λειτουργή εκ τού σήματος κινδύνου εις περίοδον ουχι μικροτέρην τών τεσσάρων και ουχι μεγαλύτεραν τών έξ δευτερολέπτων.
- (iii) τó δργανον αυτόματου λήψεως δέον δπως αντίδρα εις τó σήμα κινδύνου υπό συνθήκας διακοπτομένης παρεμβολής συνεκείε άτμοσφαιρικών και ίσχυρών σημάτων διαφόρων τού σήματος κινδύνου, κατά προτιμῆσιν χωρίς νά απαιτηται προσαρμογή διά τής χειρός κατά τήν διάρκειαν οίσαθήκατε περιόδου τηρουμένης φυλακής διά τού δργάνου.

(iv) τó δργανον αυτόματου λήψεως δέν θά ενεργοποιηται υπό τών άτμοσφαιρικών ή υπό ίσχυρών σημάτων διαφόρων τού σήματος κινδύνου.

- (v) τó δργανον αυτόματου λήψεως θά άποδίδη άποτελεσματικώς εις άπόστωσιν μεγαλύτεραν εκείνης ήτις απαιτείται διά μεταδοσιν ίκανοποιητικής δμιλίας.
- (vi) τó δργανον αυτόματου λήψεως θά δύναται νά λειτουργή παρά τήν ύπαρξιν κραδάσμων, ύγρασίας, μεταβολών θερμοκρασίας και διαφοροποιήσεων τής παροχής ενεργείας εις βολτάς αναλόγων προς τάς αντίξυκας συνθήκας αίτινες εκ πέρας είναι γνωσταιέται τών κλοίων ένθυλάσση, και θά δύναται νά συνεχιστεί λειτουργούν υπό τοιαύτας συνθήκας.

(vii) τó δργανον αυτόματου λήψεως όσον, όσον είναι πρακτικώς δυνατόν, νά δισή προετοιποησιν περί σφάλματων ή όποιου θά προυστατήσιν τήν σιαικινήν ύνα αυτή έχει τήν κανονικήν τής; ύπόδοσιν κατά τήν διάρκειαν τών ώρων φυλακής;

(β) Πριν ή τήν άποδοχή; μία σημαντική ραδιοηλεκτρονικού αυτόματου σήματος κινδύνου, ή ένδιεφερομένη Άρχή δέον όπως ίκανοποιηθή από πρακτικός όστικώς γενομένης ύπο ίσοδυναμικώς συνθήκας λειτουργίης; προς εκείνας αίτινες άπαντώνται έν τή πράξει, εκ τής συμμορφώσεως τής; σιαικινή; προς τήν παράγραφον (α) τού παρόντος Κανονισμού.

ΜΕΡΟΣ Δ' — ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΑ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ

Κανονισμός 19

Ημερολόγια Ασύρματου

(α) Τó ημερολόγιον άσύρματου (ημερολόγιον έκτησείας άσύρματου) όπερ απαιτείται παρά τών Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας; διά πλοίων τó όσειόν 4 τού σταθμού άσύρματου σιμόων;ς; προς τόν Κανονισμόν 3 ή τόν Κανονισμόν 4 τού παρόντος Κεφαλαίου θά τηρήται έντός τού θωλάμου άσύρματου κατά τόν πλοίων. Έκαστος άξιωματικός άσύρματου; θά κατατερή έν τώ ημερολόγιω τó όνομα αύτου, τóς ώρας ένάρξεως; και λήξεως; τής; φυλακής αύτου, κύρια τά γεγονότα σχετικά μέ τήν ύπηρεσίαν άσύρματου άστια έλαβών χώραν οιαρκώσεως τής; φυλακής αύτου και όττω φαίνονται νά έχουσ σημασίαν δια τήν άσφάλειαν τής; ζωής ένθυλάσση. Έπι πλέον, θά κατατερούνται εις; τó ημερολόγιον.

(i) Αί υπό τών Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας άπαιτούμενοι κατατεροήσεις.

(ii) Αι ετοιμέριαι συντηρησεως; περιλαμβανομένης; τής; άναγραφής φορησίσεως τών σιστοιζίων; κατά τον τύπον τών προδιοριζόμενων υπό τής; Άρχής.

(iii) Ημερήσια έκθεσι; άναφέρουσα όπι έξελεγήθησαν όι άπαιτήσεως τής; παραγράφου (ιστ) τού Κανονισμού 10 τού παρόντος Κεφαλαίου.

(17) Θά προβλέπεται και θά έγκριθέται μία κεραία και έν άνθη κρέματα εκ σπτηρημάτων ότινα ύπόκεινται εις κραδάσμοις; τότε εις τά πλοία όλικτης χωρητικó- τητος 500 κόρων και ένω άλλα κατωτέρως τών 1.600 κόρων, θά προυστατεύεται αυτή έναντι θροώσεως. Έπι πλέον, θά ύπάρξη μία όμοιή κεραία πλήρους έξητημένης προς όμοσον αντίκατάστασιν, ή όταν τούτο δέν είναι πρακτικώς δυνατόν, θά ύπάρξη όρεκή ποσότης σήματος κεραίας και μονωτήρας διά τήν τοποθέτησιν μιας όμοιής κεραίας. Θά προβλέπεται επίσης τά άπαιτούμενα έργαλεία διά τήν τοποθέτησιν τής κεραίας.

Κανονισμός 17

Σταθμοί ραδιοηλεκτρονικού VHF.

(α) Όταν, συμφώνως προς τόν Κανονισμόν 18 τού Κεφαλαίου V, προβλέπεται σταθμός ραδιοηλεκτρονικού Αίαν Ύψηλής Συχνότητος, όσος θά εύρίσκαται εις τó άνώτατον μέρος τού πλοίου και θά περιλαμβάνη έγκατάστασιν ραδιοηλεκτρονικού VHF πληροδον τās άπαιτήσεως τού Κανονισμού τούτου και περιλαμβάνουσαν ένά πομπόν και ένά δέκτην, μίαν πηγην ενεργείας ίκανήν νά ενεργοποιή τούτους εις τά άνάλογα επίπεδα ένεργείας και μίαν κεραίαν ίκανήν προς έκταρκή άκτινοβολίαν και λήψιν σημάτων εις τās συχνότητας λειτουργίας.

(β) Μία τοιαύτη έγκατάστασις θά συμμορφώται προς τās άπαιτήσεως τās διαλαμβανόμενες εις τούς Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών, τās σχετικώς προς τόν έξοπλισμόν τών χρησιμοποιούμενων εις τήν Διεθνή Κινητήν Ναυτικήν Ύπηρεσίαν Ραδιοηλεκτρονικού VHF και θά είναι ίκανή νά λειτουργή εις τούς καθοριζόμενους υπό τών Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνιών διαύλους ως και καθ' όν τρόπον θά ήδύνατο ν' άπαιτησή Συμβολομένη τις Κυβέρνησις έν σχέσει προς τόν Κανονισμόν 18 τού Κεφαλαίου V.

(γ) Η Συμβολομένη Κυβέρνησις δέν θ' απαιτησή ίσχυς έξόδου τού πομπού R.F. νά είναι μεγαλύτερα τών 10 βάττ.

Η κεραία, καθ' όσον είναι πρακτικόν, θά έχη άνεμερόδιστον θέαν προς όλας τās κατευθύνσεις.

(δ) Θά είναι δυνατός ό άμεσος από τής γεφυρας έλεγχος όλων τών διαύλων VHF τών άπαιτούμενων διά τήν άσφάλειαν τής ναυσιπλοίας και κατάλληλος διά τήν αντίστοιχον θέσιν, και, όκου παρίσταται άνάγκη, θά ύπάρξουν επίσης; δυνατότητες ραδιοεπικοινωνιών από τās πλευράς τής γεφυρας.

Κανονισμός 18

Ραδιοηλεκτρονικόν Αυτόματον Σήμα Κινδύνου

(α) Η Συστηή ραδιοηλεκτρονικού αυτόματου σήματος κινδύνου δέον νά συμμορφώται προς τās κατωτέρως έλαχίστας; άπαιτήσεως;

- (i) α) συχνότητες τής; μείσσης; άντιδράσεως τών συντονισμένων κυκλωμάτων και τών έτέρων εξαρτημάτων έπιλογής; τόνου θά ύπόκεινται εις άνοχήν $\pm 1,5$ έπι τούς έκατόν εις έκάστην περίπτωσιν. Επίσης; ή άντιδράσις; δέν θά είπη κατάθεν τού 50% τής; μείσσης; άντιδράσεως; διά συχνότητας; έντός τού 3% τής; συχνότητος τής; μείσσης; άντιδράσεως.

* Προς έκτέλεσιν ένεφερίζεται ότι έκαστον πλοίον θά ήδύνατο νά ήξολογή μέ μίαν κατατεροήσεως; με μόνον μιν μονάδα άναλογής; κεραίας; εις όνομαστικόν όρος; 9,15 μέτρων (30 πόδιών) ύψους; τού όσειου; με ένω πομπόν R.F. ίσχυος; έξόδου 10 βάττ και μέ έκτακην οίσαθήκατος; 2 πομπούς; έν καθεμία τών άπαιτήσεων; διά όλον σήματος; προς τās απρόστατα 20 decibel.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ V ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

Κανονισμός 1

Έφαρμογή.

Τό παρόν Κεφάλαιον, εκτός εάν άλλως ρητώς όριζεται εν τώ Κεφαλαίω τούτω, εφαρμόζεται εις όλα τα πλοία δι' όλα τα ταξίδια, εξαιρέσει τών πολεμικών πλοίων και τών πλοίων τών ναυσιπλοούντων αποκλειστικώς έντός τών Μεγάλων Λιμνών της Βορείου Αμερικής και τών συγκοινωνούντων και τών εισιρόντων εις ταύτας ύδάτων και πρός άντολάς τούσιν, όσον ή κατωτέρω έξοδος τού φράγματος τού Αΐγου Λαμβέρτου εις Μοντρεάλ της Έπαρχίας Κεμπέκ (Καναδάς).

Κανονισμός 2

Σήματα Κινδύνου

(α) Ο πλοίαρχος παντός πλοίου όπερ συναντή επικινδύνους πάγους, επικίνδυνον εγκυκλολελυμένον/ναυάγιον ή πάντα άλλον άμυσον κίνδυνον διά τήν ναυσιπλοΐαν, ή τροπικήν θύελλαν, ή συναντή θερμοκρασίας άερος κατωτέρας τού βαθμού πήξεως εν συνδυασμώ μετ' άνέμωιν δυνάμεως καταγίδος, προκαλούντων τήν επικάθεισιν πάγου Μπαφώρ διά τούς όποιους δέν έχει ληφθή σήμα θυέλλης, όποχρεούται να κληροφορήσθι περι τούτου διά παντός εις τήν διάθεσιν του μέσου τά εν τή γειτνιαζούση περιοχή πλοία, καθώς και τās άρμόδιās. Αρχάς τού πρώτου σημείου τής άκτής μετά τού όποιου δύναται να επικοινωνήσθι. Ο τύπος κατά τόν όποιον διαβιβάζεται ή κληροφορία δέν είναι όποχρεωτικός. Δύναται να μεταδίδεται, είτε εις άλλην γλώσσαν (κατά προτίμησιν Αγγλικήν), είτε διά μέσου τού Διεθνούς Κώδικος Σημάτων. Θά μεταδίδεται ραδιοηλεκτρικώς πρός πάντα τα γειτνιαζόντα πλοία και θα άποστέλλεται εις τó πρώτων σημείων τής άκτής μετά τού όποιου δυνατόν να γίνη επικοινωνία, με τήν άιτησιν όπως μεταδοθή εις τās άρμόδιās Αρχάς.

(β) Πάν συμβαλλόμενον Κράτος θα λάβη τα άναγκαία μέτρα ίνα εξασφαλίξεται ότι όταν λαμβάνεται κληροφορία περι τών κινδύνων τών προσδιοριζόμενων εις τήν παράγραφον (α), αυτή θα φέρεται ταχέως εις γνώσιν τών ένδιαφερομένων και θα κοινηται εις τās άλλα ένδιαφερόμενα Κράτη.

(γ) Η μεταβίβασις σημάτων άφορώντων τούς καθοριζόμενους κινδύνους είναι άνευ πληρωμής διά τās ένδιαφερόμενα πλοία.

(δ) Εις όλα τα ραδιοηλεκτρικά σήματα τα διαβιβάζόμενα συμφώνως πρός τήν παράγραφον (α) τού παρόντος Κανονισμού θα κρηγύηται τó Σήμα Ασφαλείας, χρησιμοποιοιμένης τής διαδικασίας τής καθοριζόμενης υπό τών Κανονισμίων Ραδιοεπικοινωνίας, ως καθορίζεται υπό τού Κανονισμού 2 τού Κεφαλαίου IV.

Κανονισμός 3

Πληροφορία Απαιτούμενα εις τās Σήματα Κινδύνου

ΑΙ άκόλουθοι κληροφορίας άπαιτούνται εις τās σήματα κινδύνου:

(α) Πόλοι, Έγκυκλολελυμένα Ναυάγια και Άλλοι άμυσοί Κίνδυνοι εις τήν Ναυσιπλοΐαν

(iv) Λεπτομέρειαι τών δοκιμών τού έφεδρικού πομπού και τής έφεδρικής πηγής ένεργείας έκτελεσθεισών συμφώνως πρός τήν παράγραφον (θ) τού Κανονισμού 10 τού παρόντος Κεφαλαίου.

(v) Έπί πλοίων έφωδισσόμενων διά ραδιοηλεκτρικού αυτομάτου σήματος κινδύνου, λεπτομέρειαι γενομένων δοκιμών συμφώνως πρός τήν παράγραφον (γ) τού Κανονισμού 11 τού παρόντος Κεφαλαίου.

(vi) Λεπτομέρειαι συντηρήσεως τών συστοιχιών περιλαμβανομένης τής άναγραφής τής φορτίσεως αυτών (έν έλαβε χώραν) τής άπαιτουμένης υπό τής παραγράφου (ι) τού Κανονισμού 13 τού παρόντος Κεφαλαίου και λεπτομέρειαι τών δοκιμών τών άπαιτουμένων υπό τής παραγράφου ταύτης σχετικώς πρός τούς πομπούς τούς έγκατεστημένους εις τās μετά κινητήρος σωστικού λέμβου.

(vii) Λεπτομέρειαι συντηρήσεως τών συστοιχιών, περιλαμβανομένης τής άναγραφής τής φορτίσεως αυτών (έν έλαβε χώραν) τής άπαιτουμένης υπό τής παραγράφου (θ) τού Κανονισμού 14 τού παρόντος Κεφαλαίου και λεπτομέρειαι τών άπαιτουμένων δοκιμών υπό τής παραγράφου ταύτης σχετικώς πρός τās φορητάς ραδιοηλεκτρικώς συσκευές διά τās πλωτά σωστικά μέσα.

(viii) Ο χρόνος κατά τόν όποιον ή φυλακή άκρόσεως διεκόπη συμφώνως πρός τήν παράγραφον (δ) τού Κανονισμού 6 τού παρόντος Κεφαλαίου, όμοι μετά τών λόγων και τού χρόνου κατά τόν όποιον ή φυλακή άκρόσεως επανεληφθη.

(β) Τό ήμερολόγιον άσυρμάτου (ήμερολόγιον ύπηρεσίας άσυρμάτου) τό άπαιτούμενον υπό τών Κανονισμίων Ραδιοεπικοινωνίας διά πλοίων έφωδισσόμενων διά ραδιοηλεκτρικώς σταθμώ συμφώνως πρός τόν Κανονισμόν 4 τού παρόντος Κεφαλαίου, θα τηρήται εις τήν θέση εις τήν όποιαν τηρείται ή φυλακή άκρόσεως. Πās πτυχιούχος ραδιοηλεκτρονικής και πās πλοίαρχος, αξιωματικός ή μέλος πληρώματος όστις έκτελεί φυλακήν άκρόσεως συμφώνως πρός τόν Κανονισμόν 7 τού παρόντος Κεφαλαίου, θα καταχωρή εις τό ήμερολόγιον μετά τού όνόματος αυτού, τās λεπτομέρειαις πάντων τών συμβάντων σχετικώς πρός τήν ύπηρεσιαν άσυρμάτου άμεσα λαμβάνων χώραν κατά τήν φυλακήν αυτού και άμεσα φαίνοντα να έχουν σημασίαν διά τήν ασφάλειαν τής ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση. Επί πλέον θα καταχωρούνται εις τό ήμερολόγιον:

(i) ΑΙ άπαιτούμενα λεπτομέρειαι υπό τών Κανονισμίων Ραδιοεπικοινωνίας.

(ii) Η ώρα κατά τήν όποιαν άρχεται ή φυλακή άκρόσεως όταν τό πλοϊον άποπλήξ εκ τού λιμένος και ή ώρα κατά τήν όποιαν λήγει ή φυλακή κατά τόν κατάπλου του πλοίου εις τόν λιμένα.

(iii) Η ώρα κατά τήν όποιαν ή φυλακή άκρόσεως διεκόπη δι' οιοδήποτε λόγον, καθώς και ή αίτια διακοπής και ή ώρα κατά τήν όποιαν ή φυλακή άκρόσεως επανεληφθη.

(iv) Λεπτομέρειαι τής συντηρήσεως τών συστοιχιών (έν ύπάρχου) περιλαμβανομένης τής άναγραφής φορτίσεως τής καθοριζόμενης υπό τής παραγράφου (β) τού Κανονισμού 16 τού παρόντος Κεφαλαίου.

(v) Λεπτομέρειαι τής συντηρήσεως τών συστοιχιών, συμπεριλαμβανομένης τής άναγραφής τής φορτίσεως (έν έλαβε χώραν) τής καθοριζόμενης υπό τής παραγράφου (θ) τού Κανονισμού 14 τού παρόντος Κεφαλαίου, και λεπτομέρειαι τών άπαιτουμένων δοκιμών υπό τής άιτής παραγράφου σχετικώς πρός τās φορητάς ραδιοηλεκτρικώς συσκευές διά πλωτά σωστικά μέσα.

(γ) Τās ήμερολόγια τού άσυρμάτου θα είναι διαθέσιμα πρός έπιθεώρησιν υπό τών έξουσιοδοτημένων υπό τής Αρχής άρμόδιων διά τιαύτην έπιθεώρησιν.

(ε) *Θερμοκρασία αέρος, κατώτερα το βαθμωτό πήξεως εν συνδυασμῷ μετά ἀνέμων δυνάμεις καταγίδος αἱ ὁποῖα προξενοῦν σοβαρὰ συμπίκνωσιν πάγου ἐπὶ τῶν ὑπερκατασκευῶν.*

- (i) Ὁρα καὶ ἡμερομηνία (μέση ὥρα Γκρήνουιτς).
- (ii) Θερμοκρασία αἰέρος.
- (iii) Θερμοκρασία θαλάσσης (ἐάν εἶναι δυνατόν).
- (iv) Ἴσχύς ἀνέμου καὶ διεύθυνσις.

Παραδείγματα

Πάγος

ΤΤΤ Πάγος. Μέγα παγόβουνον ἐθεάθη εἰς 4605 Β., 4410 Δ., ὥρα 0800 GMT. Ματοῦ 15. *Ναυγία ἐγκαταλειμμένη*

ΤΤΤ Ναυγίον ἐγκαταλειμμένον Παρατηρηθὲν ναυγίον ἐγκαταλειμμένον σχεδόν ἐν ὑποπλεύσει εἰς 4006 Β., 1243 Δ., ὥραν 1630 GMT. Ἀπριλίου 21.

Κίνυος εἰς νασιπλάσιαν

ΤΤΤ Νασιπλοῖα. Πυρσφίς Ἰ. Ἄλφα ἐκτός θέσεως τῆς, 1800 GMT. Ἰανουαρίου 3.

Τροπικὴ θιέλλα

ΤΤΤ Θιέλλα. 0030 GMT. Αὐγούστου 18, 2004 Β., 11354 Α., Βαρόμετρον διορθωμένον 994 χιλιοστοβαρίδες, τάσις εἰς πτόσιν 6 χιλιοβαρίδες. Ἄνεμος ΒΔ, δύναμις 9, ἰσχυρὰ ρι-καὶ ἰσχυρὰ ἀποθλασσία ἀνατολικῶς. Πορεία 067,5 κόμβοι.

ΤΤΤ Θιέλλα. Ἐνδείξεις προσεγγίσεως λιείλακος. 1300 GMT. Σεπτεμβρίου 14, 2200 Β., 7326 Δ., Βαρόμετρον διορθωμένον 29,64 δάκτυλοι, τάσις πτώσεως 0,015 δάκτυλοι. Ἄνεμος ΒΑ, δύναμις 8, συγχοὶ καταγίσοι βροχῆς. Πορεία 035,9 κόμβοι.

ΤΤΤ Θιέλλα. Συνῆθηκα δεινύουσι σινηματισμόν ἰσχυροῦ κελάνος. 0200 GMT Ματοῦ 4, 1620 Α., 9203 Α., Βαρόμετρον μὴ διορθωμένον 753 χιλιοστομέτρα, τάσις πτώσεως 5 χιλιοστομέτρα. Ἄνεμος Ν πρὸς Δ, δύναμις 5, Πορεία 300, 8 κόμβοι.

ΤΤΤ Θιέλλα. Τυφὼν πρὸς ΝΑ. 0300 GMT. 12 Ἰουνίου. 1812 Β., 12605 Α., Βαρόμετρον πίπτον ταχέως. Ἄνεμος αὐξάνων ἀπὸ Β.

ΤΤΤ Θιέλλα. Δύναμις ἀνέμου 11, δὲν ἐλήθη εἰδοποίησις θιέλλης. 0300 GMT. Ματοῦ 4, 4830 Β., Δ., Βαρόμετρον διορθωμένον 983 χιλιοβαρίδες, τάσις πτώσεως 4 χιλιοβαρίδες. Ἄνεμος ΝΔ, δύναμις 11 μεταβαλλομένη. Πορεία 260, 6 κόμβοι.

Ἐπικέθσις πάγου

ΤΤΤ Σοβαρὲ ἐπικέθσις πάγου. 1400 GMT. Μαρτίου 2, 69 Β., 10 Δ., Θερμοκρασία αἰέρος 18. Θερμοκρασία θαλάσσης 29. Ἄνεμος ΒΑ., δύναμις 8.

Κανονισμός 4

Μετεωρολογικαὶ Ὑπηρεσίαι

(α) Τὰ Συμβεβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουσι τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἐνθαρρύνουσι τὴν ἀλλοτρίαν ὑπὸ τῶν ἐν κλίβῳ πλοίων μετεωρολογικῶν στοιχείων καὶ νὰ μεριμνοῦσι διὰ τὴν ἐξέτασιν αὐτῶν, διάδοσιν καὶ ἀνταλλαγὴν αὐτῶν κατὰ τὸν λυσιτελεστέρον τρόπον πρὸς τὸν σκοπὸν ἐξυπηρέτησεως τῆς ναυτιλίας. Αἱ Ἀρχαὶ θὰ ἐνθαρρύνουσι τὴν χρῆσιν ὀργάνων μεγάλου βαθμοῦ ἀκριβείας, καὶ θὰ διευκολύνουσι τὸν ἐλεγχον τῶν τοιοῦτων ὀργάνων, ὅταν ζητήται τοῦτο.

(i) Τὸ εἶδος τοῦ πάγου, τοῦ ἐγκαταλειμμένου ναυαγίου ἢ τοῦ κινδύνου ἔτινα παρετηρήθησαν.

(ii) Ἡ θέσις τοῦ πάγου, τοῦ ἐγκαταλειμμένου ναυαγίου ἢ τοῦ κινδύνου κατὰ τὴν τελευταίαν γενομένην παρατήρησιν.

(iii) Ἡ ὥρα καὶ ἡ ἡμερομηνία (μέση ὥρα Γκρήνουιτς) κατὰ τὰς ὁποίας παρετηρήθη τελευταίως ὁ κίνδυνος.

(β) *Τροπικαὶ θιέλλαι* (Λαίλακες εἰς τὰς Δυτικὰς Ἰνδίας, Τυφῶνες εἰς τὴν Σινικὴν Θάλασσαν, Κυκλώνες εἰς τὰ Ἰνδικὰ ὕδατα καὶ Θιέλλαι ὁμοίας φύσεως εἰς ἄλλας περιπτώσεις).

(i) Ἀνακοίνωσις ὅτι συνηγηθῆ τροπικὴ θιέλλα. Ἡ ὑποχρέωσις αὕτη δέον νὰ ἐξηγηθῆται ἐν εὐρείᾳ πνεύματι καὶ ἡ πληροφορία νὰ διαβιβάζεται δοσάκις ὁ πλοίαρχος ἔχει πάντα λόγον νὰ πιστεύῃ ὅτι τροπικὴ θιέλλα ἀναπτύσσεται ἢ ἀπέρχεται εἰς τὴν γειτονίαν ἴσασαν περιस्थῆν.

(ii) Ὁρα, ἡμερομηνία (μέση ὥρα Γκρήνουιτς) καὶ θέσις τοῦ πλοίου ὅταν ἐγένετο ἡ παρατήρησις.

(iii) Τὸ μήνυμα θὰ περιλαμβάνῃ περισοτέρας, ὅσον εἶναι δυνατόν, ἐκ τῶν ἀκολούθων πληροφοριῶν:

— Τὴν βαρομετρικὴν πίεσιν, κατὰ προτίμησιν διορθωμένην (καθοριζομένην εἰς χιλιοστοβαρίδας, χιλιοστομέτρα ἢ δακτύλους καὶ ἐάν εἶναι διορθωμένη ἢ μὴ).

— Τὴν βαρομετρικὴν τάσιν (τὴν ἐπελθοῦσαν ἀλλαγὴν βαρομετρικῆς πίεσεως κατὰ τὰς τρεῖς τελευταίας ὥρας).

— Τὴν πραγματικὴν διεύθυνσιν ἀνέμου.

— Τὴν δύναμιν ἀνέμου (κλίμαξ Μκωφὸρ).

— Τὴν κατὰστασιν τῆς θαλάσσης (εὐθλασσία, μετρία, τεταραγμένη, τρικυμώδης).

— Τὴν ἀποθλασσίαν (ἐλαφρὰ, μετρία, ἰσχυρὰ) καὶ τὴν πραγματικὴν διεύθυνσιν ἐκ τῆς ὁμοίας προέρχεται. Ἡ περίοδος ἢ τὸ μήκος τῆς ἀποθλασσίας (βραχεία, μέση, μακρὰ) θὰ ἦτο ἐπίσης χρήσιμος.

— Τὴν ἀληθῆ κορείαν καὶ τὴν ταχύτητα τοῦ πλοίου.

(γ) *Μεταγενέστερα Παρατηρήσεις*

Ὅσακις ὁ πλοίαρχος ἀναφέρει τροπικὴν ἢ ἄλλην ἐπικίνδυνον θιέλλαν εὐκαίῃ ὀφείκει εἶναι, ὅχι ὁμοίως καὶ ὑποχρεωτικῶν, νὰ ἐκτελοῦνται περαιτέρω παρατηρήσεις καὶ νὰ διαβιβάζονται ἀνὰ ὄραν, ἐάν εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, ἀλλ' ἐν πάσῃ περιπτώσει κατὰ διαστήματα ὅχι μὲν ἄλλοτερον τῶν τριῶν ὡρῶν, καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν παραμονῆς τοῦ πλοίου ὑπὸ τὴν ἐπίδρασιν τῆς θιέλλης.

(δ) Ἄνεμοι δυνάμεις 10 ἢ ἀνωτέρας τῆς κλίμακος Μκωφὸρ διὰ τοὺς ὁποίους δέν ἔχει λαμβῆθῆ μήνυμα θιέλλης.

Ἡ περίπτωσις αὕτη ἀφορᾷ ἄλλας θιέλλας κλίβῳ τῶν τροπικῶν τῶν ἀναφερομένων εἰς τὴν παράγραφον (β). Ὅταν συναντᾶται τοιαύτη θιέλλα, τὸ σήμα θὰ περιλαμβάνῃ ὁμοίως πληροφορίας πρὸς τὰς ἀναφερομένας εἰς τὴν παράγραφον (β) ἐξαιρουμένων τῶν λεπτομερειῶν τῶν ὑποφωσῶν τὴν κατὰστασιν τῆς θαλάσσης καὶ τῆς ἀποθλασσίας.

- (β) **Ιδιαίτερος** τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουν νά συνενεργήζονται διὰ τὴν ἐφαρμογὴν, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, τῶν ἀποκλειστικῶν μετεωρολογικῶν διατάξεων.
- (ι) Νά εἰδοποιῶν τὰ κλοῖα διὰ καταιγίδας, θυέλλας καὶ τροπικὰς θυέλλας δι' ἀμφοτέρων τῶν μέσων, ἤτοι τόσοσιν δι' ἑκπομπῆς ραδιοηλεκτρικῶν σημάτων, ὅσον καὶ δι' ἐπίδειξιν καταλλήλων σημείων εἰς σημεῖα τῆς ἀκτῆς.
- (ιι) Νά ἐκδίδουν ἡμερησίως διὰ τοῦ ἀστυρίου μετεωρολογικὰ δελτία καταλλήλα διὰ τὴν ναυτιλίαν, περιέχοντα πληροφορίας περὶ τῶν ὑφισταμένων συνθηκῶν, καιρῶν, κυματισμοῦ καὶ πάγου, πρηνωστικὰ καὶ, ἐὰν εἶναι δυνατόν, ἐπικεῖς προσδέτους πληροφορίας διὰ τὸν καταρτισμὸν ἐν πλοῖ ἀπλῶν μετεωρολογικῶν χαρτῶν καὶ νά ἐνθαρρύνουν ἐπίσης τὴν μετάδοσιν καταλλήλων πανομοιότητων μετεωρολογικῶν χαρτῶν.
- (ιιι) Νά καταρτίζον καὶ νά ἐκδίδουν τὰ ἀναγκαῖα ἀποκλειστικὰ δημοσιεύματα διὰ τὴν ἀποτελεσματικὴν διεξαγωγὴν μετεωρολογικῶν ἐργασιῶν ἐν πλοῖ καὶ νά μεριμνοῦν, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, διὰ τὴν δημοσίευσιν καὶ τὴν διάθεσιν ἡμερησίων μετεωρολογικῶν χαρτῶν πρὸς πληροφορίαν τῶν ἀποκλειστικῶν κλοῖων.
- (ιiv) Νά μεριμνοῦν ὅπως ἐπιλεγόμενα κλοῖα ἐφοδιζόνται διὰ δεδοκίμασμένων ὄργανων (καθὼς βαρόμετρον, βαρογράφον, ψυθρόμετρον καὶ κατάλληλον συσκευὴν διὰ τὴν μέτρησιν τῆς θερμοκρασίας τῆς θαλάσσης) προσδιορισμένων διὰ τὸν σκοπὸν αὐτόν, ἵνα λαμβάνουν μετεωρολογικὰς παρατηρήσεις καθ' ὀφθαλμὸν ἀκριβεῶς ἀφ' ὧν διὰ συνοπτικὰς παρατηρήσεις ἐπιφανείας (τετακτῆς τῆς ἡμέρας τοῦλάχιστον, ὡσάκις αἱ περιστάσεις τὸ ἐπίπεδον) καὶ νά ἐνθαρρύνουν ἄλλα κλοῖα νά λαμβάνουν παρατηρήσεις ἐπὶ ἄλλῃ μορφῇ. Ἰδιαίτερος ὅταν εὐρίσκονται εἰς περιοχὰς ἐνθα ἡ ναυτοκλοῖα εἶναι ἀραιά. Τὰ κλοῖα ταῦτα νά μεταδίδουν τὰς παρατηρήσεις των διὰ τοῦ ἀστυρίου πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν διαφόρων ἐπιστημῶν μετεωρολογικῶν ὑπηρεσιῶν, ἐπαναλαμβάνοντα τὰς πληροφορίες των πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν εἰς γειτονιάσων περιοχῶν κλοῖων. Ὅταν γειτονιάσων πρὸς τροπικὴν θυέλλαν ἢ πρὸς ὅποιον τροπικὴν θυέλλαν, τὰ κλοῖα δέον νά ἐνθαρρύνονται ὅπως λαμβάνουν καὶ μεταδίδουν τὰς παρατηρήσεις των εἰς συχνότερα διαστήματα ὡσάκις εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, λαμβανόμενων ὅτ' ὄντι τῶν εἰς καθήκοντα ναυτεπλοίας ἀπασχολήσεων τῶν ἐξωπρακτικῶν τοῦ κλοῖου κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς θυέλλης.
- (v) Νά μεριμνοῦν διὰ τὴν λήψιν καὶ μετάδοσιν ὑπὸ τῶν παρακτικῶν σταθμῶν ἀστυρίου μετεωρολογικῶν δελτίων ἐκ τῶν κλοῖων καὶ πρὸς τὰ κλοῖα. Εἰς τὰ κλοῖα ἄτινα δὲν δύνανται νά ἐπικοινωνήσων ἀπ' εὐθείας μετ' ἑαυτῶν καὶ ἄτινα δὲν δύνανται νά ἐπικοινωνήσων ἀπ' εὐθείας μετ' ἑαυτῶν πρὸς ἀποκλειστικὰς μετεωρολογικὰς πληροφορίες, ἢ μὲσφ ἄλλων κλοῖων ἄτινα εὐρίσκονται εἰς ἐπαφὴν μετ' ἑαυτῶν.
- (vi) Νά συνιστοῦν εἰς ὅλους τοὺς κλοῖαρχοὺς ὅπως εἰδοποιῶν τὰ γειτονιάσων κλοῖα καὶ τοὺς παρακτικῶς σταθμοὺς ὡσάκις συναντοῦν ἀνεμον ταχύτητος 50 κόμβων καὶ ἄνω (δύναμις 10 κλίμακος Μπόφορ).
- (vii) Νά προσταθοῦν δι' ἐπιτελεῖν ὁμοιόμορφον διαδικασίαν ἐν σχέσει πρὸς τὰς καθορισμένας ἤδη διεθνεῖς μετεωρολογικὰς ὑπηρεσίας, καὶ, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, νά συμμορφωθῶναι πρὸς τοὺς Τεχνικοὺς Κανονισμοὺς καὶ πρὸς τὰς γενόμεναι συστάσεις ὑπὸ τοῦ Διεθνoῦς Μετεωρολογικοῦ Ὁργανισμοῦ, εἰς τὸν ὅποιον τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη δύνανται νά ἀναφέρωνται πρὸς μελέτην καὶ συμβουλὴν ἐπὶ παντός ζητήματος μετεωρολογικῆς φύσεως, ὅσαρ δυνατόν νά ἀνακύψῃ κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς παρούσης Συμβάσεως.
- Ἰ) Αἱ πληροφορίες περὶ τοῦ ὁ παρὸν Κανονισμὸς θὰ δίδωνται ὑπὸ τῶν τύπων τῶν ροβλεπόμενων διὰ μετάδοσιν καὶ θὰ μεταδίδωνται κατὰ τὴν σειράν προτεραιότητος, ἢν καθορίζομένην ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας, κατὰ δὲ τὴν μετάδοσιν πρὸς ὅλους τοὺς σταθμοὺς μετεωρολογικῶν πληροφοριῶν, πρηνωστικῶν καὶ πρηνωστικῶν, ὅλοι οἱ σταθμοὶ τῶν κλοῖων δέον νά συμμορφωθῶνται πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας.
- (δ) Προγνωστικὰ, προειδοποιήσεις, συνοπτικὰ καὶ ἄλλα μετεωρολογικὰ ἐπιεικέως προοριζόμενα διὰ κλοῖα, θὰ ἐκπέμπωνται καὶ θὰ μεταδίδωνται ὑπὸ τῆς ἐθνικῆς ὑπηρεσίας ἐκ τῆς καταλλήλοισις θέσεως πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν διαφόρων ζωνῶν καὶ περιοχῶν, συμφέροντος πρὸς τὰς ἀποκλειστικὰς συμφωνίας τὰς γενομένας μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων Συμβαλλόμενων Κρατῶν.
- Κανονισμὸς 5**
- Ἰγκρῆσια Περιπολίας Πάγων**
- (α) Τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωσιν νά διατηροῦν ὑπηρεσίαν περιπολίας πάγων καὶ ὑπηρεσίαν μελέτης καὶ παρατηρήσεων τῆς καταστάσεως τῶν πάγων ἐν τῇ Βορείῳ Ἀτλαντικῇ. Καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς ἐκπομπῆς τῶν πάγων, τὰ νοτιοανατολικά, τὰ νότια καὶ τὰ νοτιοδυτικά ὄρια τῶν περιοχῶν τῶν παγοβουῶν πληροῦν τῶν Μεγάλων Ὑφάλων τῆς Νέας Γῆς, θὰ ἐπιτηροῦνται πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως πληροφοροῦν τὰ διερχόμενα κλοῖα περὶ τῆς ἐκτάσεως τῆς ἐπικινδύνου ταύτης περιοχῆς, πρὸς μελέτην τῆς καταστάσεως τῶν πάγων γενικῶς καὶ πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως παρέχεται βοήθεια εἰς τὰ κλοῖα καὶ τὰ κληρώματα τὰ ἔχοντα ἀνάγκη τῆς αὐτῆς ἐντός τῆς ἀκτίνας δράσεως τῶν περιπολικῶν κλοῖων. Κατὰ τὸ ὑπόλοιπον ἔτος ἡ μελέτη καὶ ἡ παρατήρησις τῆς καταστάσεως τῶν πάγων θὰ τηρῆται ἐφ' ὅσον κρίνεται σκόπιμον.
- (β) Εἰς κλοῖα καὶ ἀεροσκάφη χρησιμοποιούμενα εἰς τὴν ὑπηρεσίαν περιπολίας πάγων, καὶ τὴν μελέτην καὶ παρατήρησιν τῆς καταστάσεως τῶν πάγων, δύνανται νά ἀνατεθῶσιν, ὑπὸ τοῦ ἐκτελούντος τὴν ὑπηρεσίαν Κράτους, καὶ ἄλλα καθήκοντα, ὑπὸ τῶν ὅρων ὅπως τὰ καθήκοντα ταῦτα μὴ παρεμποδίζου τὴν κυρίαν ἀποστολὴν των ἢ μὴ ἀξάνουν τὰ ἐξοδα τῆς ὑπηρεσίας ταύτης.
- Κανονισμὸς 6**
- Περιπολία Πάγων, Διαχειρίσις καὶ Δαπάναι**
- (α) Ἡ Κυβέρνησις τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς δέχεται νά συνεχίσῃ τὴν διαχειρίσιν τῆς ὑπηρεσίας περιπολίας πάγων καὶ τὴν μελέτην καὶ παρατήρησιν τῶν συνθηκῶν τῶν πάγων, ἐπιλαμβάνομένης τῆς μεταδόσεως τῶν ὄσων ἐπιτελεστικῶν πληροφοριῶν. Τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη τὰ ἰδιαίτερος ἐνδιαφερόμενα διὰ τὰς ὑπηρεσίας ταύτας, ἀναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωσιν εἰς τὰς δαπάνας συντηρήσεως καὶ λειτουργίας τῶν ὑπηρεσιῶν τούτων. Ἐκαστὴ εἰσφορά θὰ βεβαιεῖται ἐπὶ τῆς ὀλιγῆς χρηρικτικότητος τῶν κλοῖων ἐκαστοῦ συνεπιφερόντος Κράτους, τῶν διερχομένων διὰ τῶν περιοχῶν τῶν παγοβουῶν τῶν ἐπιτηρομένων ὑπὸ τῆς Ἰγκρῆσιας Περιπολίας Πάγων. Ἰδιαίτερος ἑκαστοῦ Συμβαλλόμενου Κράτους εἶδεται ὡς ἐπιεικέως ἀναλαμβάνει τὴν ὑποχρέωσιν νά συνεπιφέρει ἐπιεικέως εἰς τὰς δαπάναις συντηρήσεως καὶ λειτουργίας τῶν ὑπηρεσιῶν τούτων ποσὸν καθοριζόμενον ὑπὸ τῆς ἀναλογίας τοῦ συνόλου τῆς ὀλιγῆς χρηρικτικότητος τῶν κλοῖων τοῦ Συμβαλλόμενου Κράτους τῶν διερχομένων κατὰ τὴν ἐκποχὴν τῶν πάγων διὰ τῶν περιοχῶν τῶν παγοβουῶν τῶν ἐπιτηρομένων ὑπὸ τῆς Ἰγκρῆσιας Περιπολίας Πάγων, πρὸς τὸ σύνολον τῆς ὀλιγῆς χρηρικτικότητος τῶν κλοῖων ὅλων τῶν Συμβαλλόμενων Κρατῶν τῶν διερχομένων κατὰ τὴν ἐκποχὴν τῶν πάγων διὰ τῶν περιοχῶν τῶν

του πλοῦ διὰ περιοχῶν, τὰς ὁποίας δέον ν' ἀποφεύγουν πλοῖα ἢ ᾠρισμένοι κατηγορίας πλοίων, ἢ πρὸς τὸν σκοπὸν ἀποφυγῆς ἐπιβασιμῶν συνθηκῶν, ἔχει συμβάλλει εἰς τὴν προαγωγὴν τῆς ἀσφαλείας τῆς ναυτιλοῦσας καὶ ὡς ἐκ τούτου συνιστᾶται πρὸς χρῆσιν ὑφ' ἀπάντων τῶν ἐνδιαφερομένων πλοίων.

(β) Ὁ IMCO ἀναγνωρίζεται ὡς τὸ μόνον διεθνὲς ὄργανον πρὸς καθιέρωσιν καὶ υλοθέτησιν, ἐπὶ διεθνούς ἐπιπέδου, μέτρων ἀφορώτων εἰς τὴν ἐγκαθίδρυσιν συστημάτων πορείων καὶ τὸν καθορισμὸν περιοχῶν, αἰτινῶν δέον ἀποφυγῶντα ὑπὸ τῶν πλοίων ἢ ᾠρισμένων κατηγοριῶν πλοίων. Θὰ συγκεντρῶνῃ καὶ διανέμῃ εἰς τὰς Συμβαλλομένας Κυβερνήσεις ἀκόσας τὰς συναφεῖς πληροφορίας.

(γ) Ἡ ἐπιλογή τῶν πορείων καὶ ἡ σχετικῶς μετὰ αὐτὰς πρωτοβουλία ἐνεργείας, ὡς καὶ καθορισμὸς τοῦ τί συνιστᾶ τὰς συγκεκριμένας περιοχὰς θ' ἀποτελεῖ, κατ' ἀρχήν, εὐθύνη τῶν ἐνδιαφερομένων Κυβερνήσεων. Κατὰ τὴν σχεδίασιν συστημάτων πορείων, τὰ ὁποία διέρχονται διὰ διεθνῶν ὑδάτων ἢ ἑτέρων συναφῶν συστημάτων, ὁποῖα αὐτὰ ἢ ἐπεθύμουν νὰ τύχουν τῆς συστάσεως τοῦ Ὀργανισμοῦ (IMCO), αἱ Κυβερνήσεις θὰ συμβουλευώμενται δέοντως τὰ ὑπὸ τούτου κυκλοφοροῦντα συναφεῖ στοιχεῖα καὶ πληροφορίες.

(δ) Αἱ Συμβαλλόμεναι Κυβερνήσεις θ' ἀσκήσουν τὴν ἐπιρροὴν των πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς κανονικῆς χρησιμοποίησεως τῶν υλοθετουμένων πορείων, πρὸς δέ θὰ πράξουν πᾶν τὸ, κατ' αὐτὰς, δυνατόν, πρὸς καθιέρωσιν τῶν ὑπὸ τοῦ Ὀργανισμοῦ συστασθέντων μέτρων τῶν σχετῶν ἐχόντων μετὰ τὰ συστήματα πορείων τῶν πλοίων.

(ε) Αἱ Συμβαλλόμεναι Κυβερνήσεις θὰ παρακινῶσιν, προσέτι, ἅπαντα τὰ πλοῖα τὰ κατεθνήσκον εἰς περιοχὰς γειτνιαζούσας πρὸς τὴν περιοχὴν Grand Banks τῆς Νέας Γῆς (Newfoundland), ὅπως, κατὰ τὸ πρακτικῶς δυνατόν, ἀποφεύγουν τ' ἀλκιβὰ τῆς Ν. Γῆς βορείως τοῦ 43ου βορείου παραλλήλου καὶ διέρχωνται ἐκτὸς τῶν περιοχῶν, αἱ ὁποῖα εἰναι γνωστῶν ἢ πιστεύεται ὅτι ἐκτίθενται εἰς τὸν κίνδυνον τῶν κάγων.

Κανονισμὸς 9

Κατ' Ἐκτέλεσιν τῶν Σημάτων Κινδύνου

Ἡ χρῆσις διεθνῶς σημῶν κινδύνου ἐκτός, διὰ τὸν σκοπὸν ὅπως δεῖξῃ διὰ πλοῖον τι ἢ ἀεροσκάφος εὑρίσκεται ἐν κινδύνῳ καὶ ἡ χρῆσις σημῶν τῶν ὁποίων δύναται νὰ συζητηθῇ πρὸς διεθνῆ σημά κινδύνου, ἀπαγορεύεται εἰς ὅλα τὰ πλοῖα ἢ τὰ ἀεροσκάφη.

Κανονισμὸς 10

Σήματα Κινδύνου. Ὑποχρεώσεις καὶ Διαδικασία

(α) Ὁ πλοίαρχος παντὸς πλοίου εὑρισκομένου ἐν πῶ ὅστις λαμβάνει σημά ἐν οἰσθητικῆ πηγῇ, ὅτι πλοῖον ἢ ἀεροσκάφος ἢ σωτικὸν μέσον αὐτῶν εὑρίσκεται ἐν κινδύνῳ, ὑποχρεοῦται νὰ πλεύσῃ ὁλοταξίως πρὸς βοήθειαν τῶν ἐν κινδύνῳ προσώπων, εἰδοποιῶν ταῦτα. ἔαν εἶναι δυνατόν, περὶ τούτου. Ἐὰν δὲν δύναται νὰ πράξῃ τούτο ἢ ἔαν, λόγῳ τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην, δὲν θεωρηθῇ εὐλόγον ἢ ἀναγκαῖον νὰ προστρέξῃ εἰς βοήθειαν των, ὁφείλει νὰ καταχωρήσῃ εἰς τὸ ἡμερολόγιον τὸν λόγον διὰ τὸν ὁποῖον δὲν προστρέχει εἰς βοήθειαν τῶν κινδυνεύοντων προσώπων.

(β) Ὁ πλοίαρχος πλοίου εὑρισκομένου ἐν κινδύνῳ, ἢ ὅπου ἀπὸ συνεννοηθῆ, ὅσον τούτο εἶναι δυνατόν, μετὰ τῶν πλοίαρχων τῶν πλοίων ἄμεσα ἀπήνησαν εἰς τὴν ὑπ' αὐτὸν γενομένην ἐπέκτασιν βοήθειας, ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ ἐπιτάξῃ ἐν ἡ κλεισίονα ἐκ τῶν

ἐπιτηρουμένων ὑπὸ τῆς Ὑπηρεσίας Περικολίας Πάγων. Τὰ μὴ Συμβαλλόμενα Κράτη ἄμεσα ἐνδιαφέρονται εἰδικῶς, δύναται νὰ συνεισφέρουν, ἐπὶ τῆς αὐτῆς βάσεως, εἰς τὴν διαρκῆ συντηρήσεως καὶ λειτουργίας τῶν ὑπηρεσιῶν τούτων. Τὸ ἀναλαβὼν τὴν διαχείρισιν Κράτος θὰ παρέχῃ ἐπιτόσιως εἰς ἕκαστον συνεισφέρον Κράτος ἐκθεσιν τῆς ὁλιπῆς δαπάνης συντηρήσεως καὶ λειτουργίας τῆς Περικολίας Πάγων καὶ τῆς κατ' ἀναλογίαν συμμετοχῆς ἕκαστου Συμβαλλομένου Κράτους.

(β) Ἐκαστον τῶν συνεισφερόντων Κρατῶν ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ τροποποιῇ ἢ νὰ διακόπῃ τὴν ἐπιφορὰν αὐτοῦ καὶ ἄλλα Συμβαλλόμενα Κράτη δύναται νὰ ἀναλάβουν νὰ συνεισφέρουν εἰς τὴν δαπάνην. Τὸ συνεισφέρον Κράτος διεπρὸς θὰ κάμῃ χρῆσιν τοῦ δικαιώματος τούτου ὅταν ἐξακολουθῇ νὰ εἶναι ὑπόχρον διὰ τὴν ἐξέσπασαν ἐπιφορὰν τοῦ μέχρι τῆς 1ης Σεπτεμβρίου, ἥτις ἐκεῖται τῆς ἡμερομηνίας κατὰ τὴν ὁποῖαν εἰδοποίησε περὶ τῆς προθέσεως αὐτοῦ ὅπως τροποποιῇ ἢ διακόπῃ τὴν ἐπιφορὰν του. Ἴνα κάμῃ χρῆσιν τοῦ ρηθέντος δικαιώματος δέον ὅπως εἰδοποιῇ τὸ διαχειριζόμενον Κράτος ἐξ τούτῳ χρόνου μῆνας πρὸ τῆς ρηθείσης 1ης Σεπτεμβρίου.

(γ) Ἐὰν, καθ' ὁσονδήποτε χρόνον, ἡ Κυβέρνησις τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν ἐπιθυμῇ νὰ διακόπῃ τὰς ὑπηρεσίας ταύτας, ἢ ἐὰν ἐν τῶν συνεισφερόντων Κρατῶν ἐκφράσῃ τὴν ἐπιθυμίαν νὰ ἀπαλλαγῇ τῆς εὐθύνης διὰ τὴν χρηματικὴν ἐπιφορὰν του, ἢ νὰ τροποποιῇ τὴν ἐπιφορὰν του, ἢ ἕτερον Συμβαλλόμενον Κράτος ἤθελεν ἐπιθυμήσει ὅπως ἀναλάβῃ νὰ ἐπιφορᾷ εἰς τὴν δαπάνην, τὰ συνεισφέροντα Κράτη θέλουσιν διακανονίσαι τὸ ζήτημα συμφώνως πρὸς τὰ ἀμοιβαία αὐτῶν συμφέροντα.

(δ) Τὰ συνεισφέροντα Κράτη θὰ ἔχουν τὸ δικαίωμα κατόπιν κοινῆς συμφωνίας νὰ προβαίνουν ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρὸν εἰς τροποποιήσεις τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καὶ τοῦ Κανονισμοῦ 5, τοῦ παρόντος Κεφαλαίου ὅσας ἤθελον κρίνει ἐπιθυμητάς.

(ε) Ὅπου ὁ παρὼν Κανονισμὸς προβλέπει ὅτι μέτρον τι δύναται νὰ ληθῆ κατόπιν συμφωνίας μεταξὺ τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν, αἱ ὑποβαλλόμεναι προτάσεις ὑπὸ οἰουδήποτε Συμβαλλομένου Κράτους πρὸς λήξιν τοῦ μέτρου τούτου θὰ κοινοποιοῦνται πρὸς τὸ ἔχον τὴν διαχείρισιν Κράτος, τὸ ὁποῖον θὰ ἐπικουρωθῇ μετὰ τῶν ἄλλων συνεισφερόντων Κρατῶν πρὸς τὸν σκοπὸν νὰ ἐξακριβωθῇ ἔαν δεχθῶνται τὰς τοιαύτας προτάσεις. Τὰ ἀποτελέσματα τῆς τοιαύτης ἐρεύνης θὰ ἀποστέλλωνται πρὸς τὰ λοιπὰ συνεισφέροντα Κράτη καὶ τὸ ὑποβάλλον τὴν πρότασιν Συμβαλλόμενον Κράτος. Ἰδιαιτέρως, αἱ γενόμεναι ρυθμίσεις σχετικῶς μετὰ τὰς ἐπιφορὰς εἰς τὴν δαπάνην τῶν ὑπηρεσιῶν θὰ ἀναθεωροῦνται ὑπὸ τῶν συνεισφερόντων Κρατῶν κατὰ διαστήματα μὴ υπερβαίνοντα τὴν τριετίαν. Τὸ διαχειριζόμενον Κράτος θὰ ἀναλαμβάνῃ τὴν πρωτοβουλίαν διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν δεόντων πρὸς τὸν σκοπὸν τούτων.

Κανονισμὸς 7

Ταχὴ εἰς τὴν Περιοχὴν τῶν Πάγων

Ὅσοις ἀναφέρεται παρουσία κάγων ἐπὶ τῆς πορείας του ἢ πλησίον ταύτης, ὁ πλοίαρχος παντὸς πλοίου ὑποχρεοῦται ὅπως κατὰ τὴν νύκτα πλεῖν μετρίαν ταχύτητα, ἢ νὰ μεταβάλλῃ πορείαν οὕτως ὥστε νὰ διέλθῃ ἐπαρκῶς μακρὰν τῆς ἐπικινδύνου ζώνης.

Κανονισμὸς 8

Πορείαι/ῥοῦτις (Routing)

(α) Ἡ κρατήσεως πρακτικῆ ν' ἀκολουθῶνται, ἰδίᾳ εἰς συγκεκριμένας περιοχὰς, πορεῖα υλοθετούμεναι πρὸς σκοπὸν διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας καὶ ἀποφυγῆς

(ε) 'Εφ' όσον θα λαμβάνονται άπαντα τή λογικώς άκαιτούμενα μέτρα διά τήν διατήρησιν τών όργάνων εις κατάστασιν καλής λειτουργίας, βλάβης εις τήν συσκευήν Radar, γυροσκοπικήν πυξίδα ή ήχοβολιστικήν συσκευήν δέν θα θεωρείται ως καθυστάσα τού πλοίου άναξίτηλον ή ως λόγος κατακρηστίασεσ τούτου εις λυμένα ενθα εύκολία διά τήν επισκευήν δέν είναι άμεσως διαθέσιμοι.

(στ) 'Απαντα τή νέα πλοία 1.600 κ.ο.χ. και άνω, έφ' όσον εκτελούν διεθνείς πλόας, θα είναι εφοδιασμένα με μίαν ραδιοπομποτικήν συσκευήν επί τής ραδιοτηλεφωνικής συχρότητος κινδύνου συμφορημένων πρός τήσ σχετικώς διατάξεις τής παραγράφου (β) τού Κανονισμού 12 τού Κεφαλαίου IV.

Κανονισμός 13

'Εκπόνησις.

Τή Συμβελλόμενα Κράτη άναλαμβάνουν, έκαστον διά τή πλοία τής εθνικότητός του, νά τηρούν έν ισχύϊ, ή, εάν είναι άναγκαίον, νά υιοθετούν μέτρα πρός τόν σκοπόν νά εξασφαλίξεται ότι, από άπόψεως ασφαλείας τής άνθρωπίνης ζωής έν θαλάσση, όλα τή πλοία θα είναι επαρκώς και ποιοτικώς επηνδρωμένα.

Κανονισμός 14

Βοηθήματα Ναυσιπλοίας.

Τή Συμβελλόμενα Κράτη άναλαμβάνουν τήν ύποχρέωσιν όπως μεριμνήσιν διά τήν εγκατάστασιν και συντήρησιν τοιούτων βοηθημάτων ναυσιπλοίας, περιλαμβανομένων τών ραδιοφάρων και ηλεκτρονικών βοηθημάτων, όσα κατά τήν γνώμη των δικαιολογεί ό θύκος τής ναυτιλιακής κινήσεως και άπαιτεί ό βαθμός τού κινδύνου και νά μεριμνήσιν όπως αι πληροφορίες αι σχετικαι πρός τή βοθηήματα ταύτα, τίθενται εις τήν διάθεσιν πάντων τών ένδιαφερομένων.

Κανονισμός 15

'Ερευνα και Διάσωσις

(α) 'Εκαστον Συμβελλόμενον Κράτος άναλαμβάνει τήν ύποχρέωσιν όπως εξασφαλίξη τήν λήψιν τών άναγκαϊούτων μέτρων διά τήν επιτήρησιν τών άκτών και τήν διάσωσιν κινδυνευόντων προσώπων εις τήν περίξ τών άκτών του θάλασσαν. Τή μέτρα ταύτα θα περιλαμβάνουν τήν ίδρυσιν, τήν λειτουργίαν και τήν συντήρησιν τοιούτων μέσων ναυτιλιακής ασφαλείας, όσα κρίνονται πρακτικώς εφαιρμόσιμα και άναγκαϊα, λαμβανομένης υπ' όψιν τής πυκνότητος τής ναυτιλιακής κινήσεως και τών κινδύνων τής ναυσιπλοίας και θα παρέχουν όσον είναι δυνατόν, κατάλληλα μέσα διά τόν έντοπισμόν και τήν διάσωσιν τών προσώπων τούτων.

(β) 'Εκαστον Συμβελλόμενον Κράτος άναλαμβάνει όπως παρέξη πληροφορίας σχετικώς πρός τή ύπάρχοντα μέσα διάσωσεως άτινα διαθέτει και τήσ προβλεψείσ τροποποιήσεως τούτων, εάν ύπάρχουν τοιαύτα.

Κανονισμός 16

Σήματα Διάσωσεως

Τή άκόλουθα σήματα θα χρησιμοποιούνται υπό τών σταθμών διάσωσεως και τών ναυτικών μονάδων διάσωσεως όταν επικοινωνούν μετά πλοίων ή προσώπων έν κινδύνω και υπό τών πλοίων ή προσώπων εκ κινδύνω όταν επικοινωνούν μετά τών σταθμών

πλοίων τούτων τή όποια θεωρεί τή πλέον ίκανή νά παράσχουν βοήθειαν, και ό πλοίαρχος ή οι πλοίαρχοι τού πλοίου ή τών πλοίων τών επιταχθέντων έχουν καθήκον νά συμμορφωθούν πρός τήν επίταξιν, εξακολουθόντες νά κλέουν όλοταχώς πρός βοήθειαν τών κινδυνευόντων προσώπων.

(γ) 'Ο πλοίαρχος πλοίου τινός άπαλλάσσεται τής ύποχρέωσεως τής επιβαλλομένης υπό τής παραγράφου (α) τού παρόντος Κανονισμού, εάν πληροφορηθή ότι έν ή περισσότερα πλοία έκτός τού ίδιού του έχουν επίταξη και έχουν συμμορφωθή πρός τήν επίταξιν.

(δ) 'Ο πλοίαρχος πλοίου τινός άπαλλάσσεται τής ύποχρέωσεως τής επιβαλλομένης υπό τής παραγράφου (α) τού παρόντος Κανονισμού, και, εάν τό πλοίο του έχη επίταξη, από τής ύποχρέωσεως τής επιβαλλομένης υπό τής παραγράφου (β) τού παρόντος Κανονισμού, εάν είδοκιμηθή υπό τών κινδυνευόντων προσώπων, ή από τόν πλοίαρχον τέρου πλοίου τό όποιον κατέφθασε τή πρόσωπα ταύτα, ότι ή βοήθεια δέν είναι πλέον άναγκαϊα.

(ε) Αί διατάξεις τού παρόντος Κανονισμού δέν άντιτίθενται πρός τήν Διεθνή Σύμβασιν περί ένομοτήσεως κανόνων τινών αφορώντων τήν Βοήθειαν και τήν Διάσωσιν έν Θαλάσση, τήν ύπογραφεύσαν έν Βρυξέλλαις τήν 23ην Σεπτεμβρίου 1910, ιδιαίτερος πρός τήν ύποχρέωσιν διά παροχήν βοήθειας τήν επιβαλλομένην υπό τού άρθρου II τής Συμβάσεως ταύτης.

Κανονισμός 11

Φανός Σημάτων

'Όλα τή πλοία όλιπής χωρητικότητος άνωτέρας τών 150 κόρων, όταν εκτελούν διεθνείς πλόας, θα φέρουν ένα φανόν σημάτων ήμέρας καλής άποδόσεως, όστις δέν θα τροποδοτήται άποκλειστικώς μόνον εκ τής κυρίας ηλεκτρικής ενεργείας τού πλοίου.

Κανονισμός 12

Ναυτιλιακά Όργανα Φερόμενα 'Επί Πλοίων.

(α) 'Απαντα τή πλοία 1.600 κ.ο.χ. και άνω θα είναι εφοδιασμένα με μίαν συσκευήν Radar τύπου έγκεκριμένου υπό τής 'Αρχής. 'Επί τής γεώφρας τών πλοίων τούτων θα ύφίστανται μέσα διά τήν έντοτύκωσιν τών ένδείξεων τού Radar.

(β) 'Απαντα τή πλοία 1.600 κ.ο.χ. και άνω, έφ' όσον εκτελούν διεθνείς πλόας θα είναι εφοδιασμένα διά συσκευής ραδιογνομιμέτρου, ήτις θα πληροί τήσ διατάξεις τού Κανονισμού 12 τού Κεφαλαίου IV. 'Η 'Αρχή δύναται, έντός περισχών όπου θεωρεί ότι ό φθοδιασμός διά ταύτης συσκευής δέν είναι εύλογος ή άναγκαϊός νά εξαιρέση τής άπαιτήσεως ταύτης πόν πλοίων όλιπής χωρητικότητος άνωτέρας τών 5.000 κόρων, λαμβανομένου σοβαρός υπ' όψιν τού γεγονότος ότι ή συσκευή Ραδιογνομιμέτρου είναι διαπλής αξίας, ήτοι ως ναυτιλιακόν όργανον και ως βοήθεια έντοπισμού τών πλοίων, άεροσκαφών ή κλωπών σωστικών μέσων.

(γ) 'Απαντα τή πλοία 1.600 κ.ο.χ. και άνω, έφ' όσον εκτελούν διεθνείς πλόας θα είναι εφοδιασμένα διά γυροσκοπικής πυξίδος έπιπέδου τής μαγνητικής τοιαύτης. 'Η 'Αρχή έφ' όσον θεωρεί ως μη εύλογον ή άναγκαϊαν τήν άπαιτήσιν γυροπυξίδος δύναται νά εξαιρέση ταύτης πλοία κάτω τών 5.000 κ.ο.χ.

(δ) 'Απαντα τή νέα πλοία 500 κ.ο.χ. και άνω, έφ' όσον εκτελούν διεθνείς πλόας, θα είναι εφοδιασμένα διά μιάς ήχοβολιστικής συσκευής.

διασώσεως και των ναυτικών μονάδων διασώσεως. Τά χρησιμοποιούμενα σήματα υπό άεροσκαφών έκτελούντων έργασίας έρευνής και διασώσεως διά τήν καθοδήγησιν των πλοίων καθορίζονται εις τήν κατωτέρω παράγραφον (δ). Εις εικονογραφημένους πίνας περιγράφων τά κατωτέρω άναφερόμενα σήματα θά είναι πάντοτε διαθέσιμος εις τόν άξιωματικών φυλακής έκάστου πλοίου εις τό όποιον τό παρόν Κεφάλαιον έφαρμόζεται.

(α) Απαντήσεις σταθμών διασώσεως ή ναυτικών μονάδων διασώσεως εις τά σήματα κινδύνου τά έκπεμπόμενα υπό του πλοίου ή προσώπου:

Σήμα.

Τήν ήμέραν. Σήμα καπνού πορτοκαλόχρουν ή συνδυασμένον φωτεινόν και ήχητικόν σήμα (δ-στραπή βροντή) συνιστάμενον εκ τριών άπλών σημάτων ποροδοτουμένων κατά διαστήματα ενός λεπτού περίπου.

Σημασία.

«Σας βλέπομεν-βοήθεια θά σάς παρασχεθῆ όσον τό δυνατόν ταχύτερον».

(Ή επανάληψις των σημάτων τούτων θά έχη τήν αυτήν σημασίαν)

Εάν παρασπῆ άνάγκη, τά σήματα τής ήμέρας δύνανται νά έκπέμπωνται τήν νύκτα ή τά σήματα τής νυκτός τήν ήμέραν.

(β) Σήματα δι' άποβίβασιν πρός όδηγίαν μικρών λέμβων μεταφερουσών κληρώματα ή πρόσωπα έν κινδύνῳ:

Σήμα

Τήν ήμέραν. Κατακόρυφος κίνησις λευκής σημαίας ή των βραχιόνων ή πυροδότησις σηματος παρασινων άστέρων ή σηματοδότησις του γράμματος «Κ» (-) του κώδικος διδομένου υπό συσκευής παραγούσης σηματα φωτεινά ή ήχητικά.

Σημασία.

«Αδμή είναι ή καλύτερα θέσις δι' άποβίβασιν».

Σημασία.

Τήν ήμέραν. Οριζόντιος κίνησις λευκής σημαίας ή των βραχιόνων, έκτεινομένων όριζόντιως ή πυροδότησις σηματος έρυθρών άστέρων ή σηματοδότησις του γράμματος «S» (...) του κώδικος διδομένου υπό συσκευής παραγούσης σηματα φωτεινά ή ήχητικά.

«Ή άποβίβασις ένταυθα είναι έξαιρετικώς επικίνδυνος».

Σήμα

Τήν νύκτα. Οριζόντιος κίνησις λευκού φωτός ή λευκού πυραού ή πυροδότησις σηματος έρυθρών άστέρων ή σηματοδότησις του γράμματος «S» (...) του κώδικος διδομένου υπό συσκευής παραγούσης σηματα φωτεινά ή ήχητικά.

Τήν ήμέραν. Οριζόντιος κίνησις λευκής σημαίας άκολουθουμένη υπό τής έμπιξεως τής λευκής σημαίας εις τό έδαφος και έτέρας λευκής σημαίας φερομένης πρός τήν υποδεικτέαν διευθύνσιν, ή πυροδότησις κατακόρυφως ενός σηματος έρυθρών άστέρων και ενός σηματος λευκών άστέρων κατά τήν διευθύνσιν τής καλύτερας θέσεως άποβίβάσεως, ή σηματοδότησις του γράμματος «S» (...) του κώδικος άκολουθουμένου υπό του γράμματος «R» (-) του κώδικος έάν καλλιτέρα θέσις άποβίβάσεως τής έν κινδύνῳ λέμβου ύπάρχη περισσότερον πρός τά δεξιά τής διευθύνσεως προσεγγίσεως, ή σηματοδότησις του γράμματος «L» (-) του κώδικος έάν ύπάρχη καλλιτέρα θέσις άποβίβάσεως τής έν κινδύνῳ λέμβου περισσότερον πρός τά άριστερά τής διευθύνσεως προσεγγίσεως.

«Ή άποβίβασις ένταυθα είναι έξαιρετικώς επικίνδυνος. Εύνοι- εύρίσκειται εις τήν υποδεικνυμένην κατεύθυνσιν».

Τήν νύκτα. Οριζόντιος κίνησις λευκού φωτός ή πυραού άκολουθουμένη υπό τής τοποθετήσεως του λευκού φωτός εις τό έδαφος και έτέρου λευκού φωτός ή πυραού διευθυνομένου πρός τήν υποδεικτέαν διευθύνσιν, ή πυροδότησις κατακόρυφως ενός σηματος έρυθρών άστέρων και ενός σηματος λευκών άστέρων κατά τήν διευθύνσιν τής καλύτερας θέσεως άποβίβάσεως, ή σηματοδότησις του γράμματος «S» (...) του κώδικος άκολουθουμένου υπό του γράμματος «R» (-) του κώδικος έάν καλλιτέρα θέσις άποβίβάσεως τής έν κινδύνῳ λέμβου ύπάρχη περισσότερον πρός τά δεξιά τής διευθύνσεως προσεγγίσεως, ή σηματοδότησις του γράμματος «L» (...) του κώδικος έάν ύπάρχη καλλιτέρα θέσις άποβίβάσεως τής έν κινδύνῳ λέμβου περισσότερον πρός τά άριστερά τής διευθύνσεως προσεγγίσεως.

«Ή άποβίβασις ένταυθα είναι έξαιρετικώς επικίνδυνος. Εύνοι- εύρίσκειται εις τήν υποδεικνυμένην κατεύθυνσιν».

(γ) Σήματα χρησιμοποιητέα έν συσχετισμῳ πρός τήν χρησιμοποίησιν παρακτίων μέσων διασώσεως:

Σήμα

Τήν ήμέραν. Κατακόρυφος κίνησις λευκής σημαίας ή των βραχιόνων, ή πυροδότησις σηματος παρασινων άστέρων.

Γενικώς: «Καταφατικόν».

Ειδικώς:

«Σχοινιον σκυταλίδος κρατείται».

«Ενυρος τρύχιλος προσεδέθη».

«Ρύμα προσεδέθη».

«Ανθρωπος εύρίσκειται έντός σπαστίου συσκευής».

«Ελξάτε».

Τήν νύκτα. Κατακόρυφος κίνησις λευκού φωτός ή λευκού πυραού, ή πυροδότησις σηματος παρασινων άστέρων.

Τήν ήμέραν. Οριζόντιος κίνησις λευκής σημαίας ή των βραχιόνων έκτεινομένων όριζόντιως, ή πυροδότησις σηματος έρυθρών άστέρων.

Γενικώς: «Αρνητικόν».

Ειδικώς:

«Χαλαρώσατε».

«Κράται έλξιν».

Τήν νύκτα. Οριζόντιος κίνησις λευκού φωτός ή πυραού ή πυροδότησις σηματος έρυθρών άστέρων.

(δ) Σήματα χρησιμοποιούμενα υπό άεροσκαφών εκτελούντων εργασίας έρευνας και διασώσεως διά να καταβούν τον τό πλοία προς έν άεροσκάφος, έν πλοϊον, ή πρόσωπον έν κινδύνω. (Βλέπε έπεξηγηματικήν Σημείωσιν κατωτέρω.)

(1) Οι κατωτέρω χειρισμοί γινόμενοι κατά σειράν υπό άεροσκάφους σημαίνουν ότι το άεροσκάφος κατευθύνει πλοϊον έπιφανείας προς έν άεροσκάφος ή προς έν πλοϊον έν κινδύνω.

(1) Περιγράφει ένα τουλάχιστον κύκλον περίξ του πλοϊου.

(2) Δισταυρώνει εις χαμηλόν ύψος την μέλλουσαν πορείαν του πλοϊου έπιφανείας πλησίον της πύρας αυτού, αυξάνον και μειώνον τον θόρυβον των κινητήρων ή μεταβάλλον τό βήμα των έλικών.

(3) Κατευθύνεται προς την διεύθυνσιν εις την όποιαν τό πλοϊον έπιφανείας δέον να καταυθινή.

* Η επανάληψις των χειρισμών τούτων έχει την αυτήν σημασίαν.

(ii) * Ο άκόλουθος χειρισμός εκτελούμενος υπό άεροσκάφους σημαίνει ότι δέν άπαιτείται πλέον ή περαιτέρω βοήθεια εις τό πλοϊον έπιφανείας προς τό όκοϊον άπυθύνετο τό σήμα:

- διασταυρώνει τό ύψος του πλοϊου εις χαμηλόν ύψος πλησίον της πύρας, αυξάνον ή μειώνον τον θόρυβον των κινητήρων ή μεταβάλλον τό βήμα των έλικών.

Σημείωσις: * Ο όργανισμός θα διδη προειδοποιήσιν των μεταβολών τούτων ως θα είναι αναγκαίον.

Κανονισμός 17

Κλίμακος Πλοηγών και Μηχανικοί Άνεγκυστήρες Πλοηγών.

Πλοία εκτελούντα ταξίδια κατά την διάρκειαν των όκοϊων είναι ένδεχόμενον νέ επιβιβασθών πλοηγού, θα συμμορφούνται προς τας άκολουθους άπαιτήσεις:

(α). *Κλίμακος Πλοηγών*

(i) * Η κλίμαξ θα είναι κατάλληλος διά την εξασφάλισιν Ικανότητος των πλοηγών όποτε επιβιβάζονται και άποβιβάζονται άσφαλώς, θα τηρήται καθαρά και εις καλήν κατάστασιν και δύναται να χρησιμοποιείται υπό ύπηρεσιακών και έτέρων προσώπων όσαν τό πλοϊον καταπέη εις ή άποπέη εκ λιμένος τινός.

(ii) * Η κλίμαξ θα άσφαλίζεται εις θέσιν τοιαύτην όστε να είναι μακράν οισοδή- ποτε έξβολής εκ του πλοϊου, εκάστη βαθμίδς θα έφάπτεται σταθερώς εις την πλευράν του πλοϊου, θα είναι όσον είναι πρακτικώς δυνατόν μακράν των κομπύλων έπιφανειών του σκάφους και ό πλοηγός θα δύναται να άνέλθη άσφαλώς και εύκόλως επί του πλοϊου χωρίς να άναρριχηθή όλιγότερον του 1,5 μέτρον (ή 5 ποδών) και περισσότερον των 9 μέτρον (ή 30 ποδών). * Η χρησιμοποιούμενή κλίμαξ θα άποτελείται έξ ενός τμήχλιου (μονοκόμματι) και θα δύναται να φθάη τό ύψος εις τό σημειον του πλοϊου τό όποιον προσεγγίζεται. Διά να εξασφαλισθ ή τό τελευταίον δέον όπως διατίθεται έπαρκές πλεονέξον μήκος κλίμακος ίνα καλύπτεται άπασαι αι καταστάσεις φορτώσεως και διαμήκους κλίσεως του πλοϊου καθός και ή περίπτωσις έγκαρπίς κλίσεως προς την άντίθετον πλευράν μέχρι 15 μοιρών. * Όταν ή άπό- μέτρον (30 ποδών) ή πρόσβασις από την κλίμακα κλιση εις τό πλοϊον θα έξασφα- λίζεται μέσω μιάς κλίμακος άπιβίβασεως άριβατών ή άλλων έξ ίσου άσφαλών και άνέναντον μόνον.

(iii) Αι βαθμίδες της κλίμακος πλοηγού θα είναι:

(1) Εκ σκάφους πλοϊού ή έτέρου όλικου ίσοδυνάμων χαρακτηριστικόν, κατασκευασμένον έξ ενός τμήχλιου ξύλου ένου δέαν (ρόξεν), θα διαφέρουν κατάλληλον άντιολισθηράν έπιφάνειαν. Αι πόσορες τελευταία βαθμίδες δύνανται να είναι κατασκευασμέναι έξ έλαστικού έπαρκούς άντοχής και σκληρότητος ή έξ άλλου καταλληλου όλικου ίσοδυνάμων χαρακτηριστικόν.

(2) Θα είναι κατ' έλάχιστον μήκους 480 χιλ. / τρων (ή 19 δεκτύλων), πλάτους 115 χιλ. / τρων (ή 4,5 δεκτύλων) και πάχους 25 χιλ. / τρων (ή 1 δεκτύλου), έξαιρουμένης της τυχόν ύπερχούσης άντιολισθηράς έπιστρώσεως.

(3) Θα άνέχων μεταξύ των έξ ίσου όχι όλιγότερον των 300 χιλ. / τρων (ή 12 δεκτύλων) και όχι περισσότερον των 380 χιλ. / τρων (ή 15 δεκτύλων) και θα συγκρατάνται κατά τοιοδον τρόπον όστε να παραμένουν όριζόντιοι.

(iv) Αι κλίμακες πλοηγού δέν επιτρέπεται να φέρων βαθμίδας προερχόμενες έξ άντικαταστάσεως περισσότερας των δύο αι όκοϊαι συγκρατάνται εις την θέσιν των διά μεθόδου διαφόρου της χρησιμοποιηθείσης κατά την άρχικήν κατασκευήν αυτών. Βαθμίδες συγκρατούμεναι κατά τοιοδον τρόπον δέον όσες άντικαθίστανται τό ταχύτερον λογικώς και πρακτικώς δυνατόν διά βαθμίδων συγκρατούμένων εις την θέσιν των διά μεθόδου χρησιμοποιηθείσης κατά την άρχικήν κατασκευήν. * Ότε ορισότες βαθμίδς προερχόμεναι έξ άντικαταστάσεως συγκρατάνται υπό των κλειρωμαθών σχοινίων δι' έντομων εις τά άκρα της βαθμίδος, αι τοιαύται έντομα θα χερδασονται επί των εκμικροτέρων πλευρών της βαθμίδος.

(v) Τά πλευρικά σχοινία της κλίμακος θα άποτελούνται από δύο άβάλυτα τοιαύτα τόκου Manila εις έκάστην πλευράν, περιμέτρον όχι μικρότερον των 60 χιλ. / τρων (ή 2,5 δεκτύλων). * Έκαστον σχοινίον θα είναι συνέχης άνω άνωθεν (κόμην) εις όλον ήκαστον σημειον κατάθεν της άνωτέρας βαθμίδος. Δύο σχοινίον χειραγωγοί καλώς στερεωμένοι επί του πλοϊου και περιμέτρον όχι μικρότερον των 65 χιλ. / τρων (ή 2,5 δεκτύλων) και έν σχοινίον άσφαλείας θα διατίθενται έτοιμα προς χρήση ότε τοτό άπαιτηθή.

(vi) Τραβέρσαι κατασκευασμέναι εκ σκληρας ξυλείας ή έτέρου όλικου ίσοδυνάμων χαρακτηριστικόν, άποτελούμεναι έξ ενός μόνον τμήχλιον ξύλου μήκους όχι μικρότερον των 1,80 μέτρον (ή 5 ποδών και 10 δεκτύλων), θα ύφίστανται εις τοιαυτα διαστήματα όστε να έμποδίσουν την περιέλιξιν της κλίμακος. * Η κατωτάτη τραβέρσα θα συμμετείη με την άνωτην βαθμίδα εκ των κάτω και ή άνωτήν μεταξύ άσφαλίσεως τραβίρας και της έπομένης δέν θα ύπερβαίνων τας 9 βαθμίδας.

(vii) Θα ύφίστανται μέση διά την εξασφάλισιν της άσφαλούς και άνέναντον διαλέσεως έντός, επί ή έκτός του πλοϊου μεταξύ του άνωτέρου σημειου της κλίμακος κλιση ή οισοδήποτε κλίμακος άποεπιβίβασεως ή έτέρου άναλόγου μέσου. * Όπου ή τοιαύτη διάλεισις πραγματοποιείται διά θωράξος οισοδου επί των κτιγλιδωμάτων της κουπαστής, θα ύφίστανται κατάλληλοι χειρολαβή. * Όπου ή τοιαύτη διάλεισις πραγματοποιείται διά κλίμακος κουπαστής, ή κλίμαξ αυτή θα συνδέεται άσφαλώς επί των κτιγλιδωμάτων της κουπαστής ή επί πλατηφόρας και θα ύφίστανται δύο στήλικοι ίσανοι όσως άποτελέσουν στήριγμα διά των χειρών εις τό σημειον εισόδου ή έξόδου εκ του πλοϊου και εις άπόστασιν μεταξύ των όχι μικρότεραν των 0,70 μέτρον (ή 2 ποδών και 3 δεκτύλων) και όχι μεγαλύτεραν των 0,80 μέτρον (ή 2 ποδών και 7 δεκτύλων). * Έκαστος στυλίσκος θα είναι σταθερός συνδεόμενος με την κατασκευήν του πλοϊου επί ή πλησίον της βάσεως αυτού καθός και εις τ

(γ) Ἡ μεταφορά ἐκ τῆς αὐτομάτου εἰς τὴν χειροκίνητον πηδαλιουχίαν καὶ ἀντιστρόφως θὰ πραγματοποιηθῆται ὑπὸ ὑπευθύνου ἀξιωματικοῦ ἢ ὑπὸ τὸν ἑλεγχον αὐτοῦ.

Κανονισμός 20

Ναυτιλιακαὶ Ἐκδόσεις.

Ἀπαντα τὰ πλοῖα θὰ φέρουν ἐπαρκεῖς εἰς ἀριθμὸν καὶ εἶδος ἐνημερωμένους χάρτας, ναυτιλιακὰς δὴγιας, φαροδείκτας, ἀγγελοὺς τοῖς ναυτιλομένοις, πίνακας παλιρροῶν καὶ ἄλλας ναυτιλιακὰς ἐκδόσεις ἀπαραίτητους διὰ τὸ ἐπικείμενον ταξίδιον.

Κανονισμός 21

Διεθνὴς Κώδις Σημάτων.

Ἀπαντα τὰ πλοῖα τὰ ὁποῖα συμφώνως πρὸς τὴν παρῶσαν Σύμβασιν ἀπαιτεῖται ὅπως φέρουν ραδιοτηλεγραφικὴν ἢ ραδιοτηλεφωνικὴν ἑγκατάστασιν, θὰ εἶναι ἐφοδιασμένα μὲ τὸν Διεθνή Κώδικα Σημάτων. Ἡ ὡς ἄνω ἐκδοσις θὰ φέρεται καὶ ὑπὸ οἰουδήποτε ἄλλου πλοίου ὑπὸ τοῦ ὁποῦο κατά τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς θὰ εἶναι ἀνυγκαια ἢ χρήσις.

σημίον ὑψηλότερον. Θὰ ἔχῃ διάμετρον οὐχὶ μικροτέραν τῶν 40 χιλ./τρον(ἢ 1,5 δακτύλων) καὶ θὰ ἐκτείνεται ὑπεράνω τῆς κουπαστῆς οὐχὶ ὀλιγώτερον τῶν 1,20 μέτρων (ἢ 3 ποδῶν καὶ 11 δακτύλων).

(viii) Κατὰ τὴν νύκτα θὰ ὑφίσταται φωτισμὸς τοιοῦτος ὥστε τὸσον ἢ κλίμαξ πλοίου γοῦ ἐκ τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου ὅσον καὶ τὸ σημίον ἐπιβίβασεως τοῦ πλοίου νὰ φωτίζωνται ἐπαρκῶς. Ἐν κυκλικὸν ὠοσίβιον ἐφοδιασμένον δι' αὐτομάτου φωτὸς θὰ τηρηθῆται ἀμέσως διαθέσιμον πρὸς χρῆσιν. Ἐν ὀριμίῳ θὰ τηρηθῆται ἀμέσως διαθέσιμον πρὸς χρῆσιν ἐάν θὰ ἀπαιτηθῆ.

(ix) Θὰ ὑφίστανται μέσα καθιστῶν τὴν κλίμακα πλοίου ἰκανὴν ὅπως χρησιμοποιηθῆται εἰς ἐκτετέραν πλευρᾶν τοῦ πλοίου.

(x) Ἡ ἀνάρτησις τῆς κλίμακος καὶ ἡ ἀποεπιβίβασις τοῦ πλοίου θὰ παρακολουθῆται ὑπὸ ὑπευθύνου ἀξιωματικοῦ τοῦ πλοίου.

(xi) Ὅπου ἐκί οἰουδήποτε πλοίου κατασκευαστικὰ χαρακτηριστικὰ, ὡς προεξέχοντα περιζώματα, δυνατόν νὰ ἐμποδίζουσι τὴν ἐφαρμογὴν οἰασθῆκατε ἐκ τῶν ἄνω διατάξεων, θὰ λαμβάνωνται εἰδικὰ μέτρα πρὸς ἰκανοποίησιν τῆς Ἀρχῆς ἵνα ἐξασφαλισθῆ ὅτι ἐπιβίβασις καὶ ἀποβίβασις προσώπων ἐπὶ τοῦ πλοίου δύναται νὰ πραγματοποιηθῆ ἀσφαλῶς.

(β) Μηχανικοὶ Ἀνελευστήρες Πλοίων.

(i) Μηχανικὸς ἀνελευστήρ πλοίου, ἐφ' ὅσον ὑφίσταται καὶ βοηθητικὸς ἐξαρτισμὸς αὐτοῦ, θὰ εἶναι τύπου ἐγκερκίμενου ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς. Θὰ εἶναι τοιοῦτοτρόπως σχεδιασμένους καὶ κατασκευασμένους ὥστε νὰ ἐξασφαλίζεται ὅτι ὁ πλοηγὸς δύναται νὰ ἀνέλθῃ ἐπ' αὐτοῦ καὶ κατέλθῃ καθὼς καὶ ἐπιβασθῆ εἰς τὸ κατὰστρωμα ἀσφαλῆς καὶ ἀντιστρόφως.

(ii) Κλίμαξ πλοίου συμμορφωμένη πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θὰ φυλάσσεται ἐπὶ τοῦ καταστρώματος κλησίον τοῦ ἀνελευστήρος διαθέσιμη πρὸς ἄμεσον χρῆσιν.

Κανονισμός 18

Σταθμοὶ Ραδιοτηλεφώνου UHF.

Ὅτε Συμβαλλόμενον Κράτος ἀπαιτεῖ ὅπως πλοῖα ναυσιπλοῦντα εἰς τὴν περιοχὴν τῆς κυριαρχίας του, εἶναι ἐφοδιασμένα μὲ σταθμὸν ραδιοτηλεφώνου UHF. Ἴνα ὁτος χρησιμοποιηθῆ ἐν συνδυασμῷ πρὸς ἑγκατεστημένον σύστημα ἀκοσκοποῦν εἰς τὴν ἐπαύξεισιν τῶν προϋποθέσεων ἀσφαλτοῦς ναυσιπλοίας, ὁ τοιοῦτος σταθμὸς θὰ συμμορφωθῆται πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 17 τοῦ Κεφαλαίου IV καὶ θὰ λειτουργῆται συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 8 τοῦ Κεφαλαίου IV.

Κανονισμός 19

Χρῆσις τοῦ Αὐτομάτου Πηδαλιούχου.

(α) Εἰς περιοχὰς μεγάλῃς κυκλοφοριακῆς συμφορήσεως, ὑπὸ συνθήκας περιωρισμένης ὀρατότητος καὶ εἰς οἰανδήποτε ἄλλην ἐπικίνδυνον κατάστασιν ναυσιπλοίας, ἐφ' ὅσον χρησιμοποιεῖται αὐτομάτος πηδαλιούχος, θὰ εἶναι δυνατὴ ἡ ἄμεσος μετατροπὴ τῆς αὐτομάτου πηδαλιουχίας εἰς ὑπὸ ἀνθρώπινον ἑλεγχον τοιαύτην.

(β) Ὑπὸ συνθήκας ὡς αἱ ἀνωτέρω, θὰ εἶναι δυνατόν/ ἀξιωματικὸς φυλακτῆς νὰ ἔχῃ εἰς διάθεσιν τοῦ ἀνευ καθυστερήσεων τὰς ὑπηρεσίας ἰκανοῦ πηδαλιούχου ὁ ὁποῖος θὰ εἶναι ἑτοιμος ἀνά πάσαν στιγμὴν νὰ ἀναλάβῃ τὸν ἑλεγχον τοῦ πηδαλιού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ VI

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΣΙΤΗΡΩΝ

ΜΕΡΟΣ Α' — ΓΕΝΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Κανονισμός 1

Έφαρμηγή

Έκτός εάν άλλως ρητώς όρίζεται, τό παρόν Κεφάλαιο, περιλαμβανομένων των Μερών Α', Β' και Γ', έχει εφαρμογήν εις τήν μεταφοράν σιτηρών υπό όλων των πλοίων επί των οποίων οι παρόντες Κανονισμοί εφαρμόζονται.

Κανονισμός 2

Όρισμοί

(α) Ό όρος «σιτηρά» περιλαμβάνει σίτον, άραβόσιτον, βρώμη, σίκαλη, κριθήν, όρζαν, όσπρια, σπόρους άς και τās επεξεργασμένες μορφάς αυτών, ή συμπεριφορά των οποίων είναι παρομοία προς τήν των σιτηρών εις τήν φυσικήν των κατάστασην.

(β) Ό όρος «πλήρες διαμέρισμα» άναφέρεται εις ολονδήποτε διαμέρισμα έντός του οποίου μετά τήν φόρτωσιν και διευθέτησιν άς απαιτείται υπό του Κανονισμού 3, τά χύθην σιτηρά είναι εις τήν άνωτέρα δυνατήν στάθμην των.

(γ) Ό όρος «μερικώς κεληρωμένων διαμέρισμα» άναφέρεται εις ολονδήποτε διαμέρισμα όπου τά χύθην σιτηρά δεν έχουσι φορτωθή διά του τρόπου του περιγραφομένου εις τήν παράγραφον (β) του παρόντος Κανονισμού.

(δ) Ό όρος «γωνία κατακλίσεως» (ΘΓ) είναι ή γωνία κλίσεως κατά τήν όποιαν άνοιγματα εις τό σκάφος, ύπερτεγώσματα ή ύπερκατασκευά, τά όποια δεν δύνανται νά κλείσουν καιροστεγώς, έμβατίζονται. Κατά τήν εφαρμογήν του παρόντος όρισμού μικρά άνοιγματα μέσω των οποίων δεν δύνανται νά λάβη χώραν προοδευτική κατάκλιση, δεν είναι άπαραίτητον νά θεωρηθώσιν άς άνοικτά.

Κανονισμός 3

Διευθέτησις Σιτηρών

Όλοι οι άναγκαίαι και ελλογοι διευθετήσεις, δέον όπως εκτελεσθώσιν ίνα άσπασι αι έλεύθεραι έπιφάνειαι των σιτηρών ταυτισθών προς τό όριζόντιον επίπεδον και έλαττωθή ή επίδρασις εκ τής μετακινήσεως αυτών.

(α) Έντός ολονδήποτε «πλήρους διαμερίσματος» τά σιτηρά χύθην δέον όπως διευθετώνται κατά τοιοδτον τρόπον όστε νά πληροδνται άπαντες οι υπό τά καταστρώματα και καλύμματα στομίων κυτών χύθροι εις τόν μέγιστον δυνατόν βαθμόν.

(β) Μετά τήν φόρτωσιν, άσπασι αι έλεύθεραι έπιφάνειαι σιτηρών έντός των μερικώς κεληρωμένων διαμερισμάτων», δέον όπως έχωσι διευθετηθή όστε νά ταυτίζονται προς τό όριζόντιον επίπεδον.

(γ) Η Άρχή δύναται, κατά τήν έκδοσιν έγγραφου έξουσιοδοτήσεως, συμφώνως προς τόν Κανονισμόν 9 του παρόντος Κεφαλαίου, νά εξαιρέση τής διευθετήσεως περι-

πτώσεις κατά τās όποιās τά γεωμετρικά στοιχεία του υπό τό κατάστρώμα κενού τά προκύπτοντα εκ των έλευθέρως ρεόντων σιτηρών έντός διαμερίσματος τινός, μέσω τροφοδοτικών στομίων, διατρήτων καταστρωμάτων ή έτέρων παρεμφερών μέσων, έληφθησαν ύπ' όθιν προς ίκανοποίησιν τής κατά τούς όπολογισμούς του βάθους του κενού χύθρου.

Κανονισμός 4

Απαιτήσεις Έδοταθείας εις τήν Άθικτον Κατάστασιν

(α) Οι άπαιτούμενοι όπολογισμοί υπό του παρόντος Κανονισμού θά βασιζώνται εις τās πληροφορίας έδοταθείας άτινες δίδονται συμφώνως προς τόν Κανονισμόν 19 του Κεφαλαίου II-1 τής παρούσης Συμβάσεως, ή θά είναι σύμφωνα προς τās άπαιτήσεις τής έγγραφου έξουσιοδοτήσεως τής Άρχής συμφώνως προς τόν Κανονισμόν 10 του παρόντος Κεφαλαίου.

(β) Τά χαρακτηριστικά τής άθικτου έδοταθείας ολονδήποτε πλοίου μεταφέροντος σιτηρά χύθην θά έμφαινιηται ότι άναποκρίνονται, κατά τήν διάρκειαν του ταξείδιου, τουλάχιστον προς τά κατωτέρω κριτήρια άφου ληφθών ύπ' όθιν αι κατά τόν εις τό Μέρος Β περιγραφόμενον τρόπον ροκαι κλίσεως συνετελεξα μετακινήσεως των σιτηρών.

(i) ή γωνία κλίσεως συνετελεξα μετακινήσεως των σιτηρών δεν θά είναι μεγαλύτερα των 12 μοιρών έκτός τής περιπτώσεως κατά τήν όποιαν ή Άρχή, παρέχουσα έξουσιοδοτήσιν συμφώνως προς τόν Κανονισμόν 10 του παρόντος Κεφαλαίου, δύναται νά άπαιτηγή μικρότεραν γωνίαν κλίσεως έναν θεωρη ή ότι εκ τής σειράς τουτο άπεδείχθη άπαραίτητον*.

(ii) εις τό διάγραμμα στατιτικής έδοταθείας, ή καθαρά ή άπομένουσα έπιφάνεια μεταξύ τής καμπύλης μοχλοβραχίονος κλίσεως και τής καμπύλης μοχλοβραχίονος έπαναφοράς μέχρι τής γωνίας κλίσεως τής μεγίστης διαφοράς μεταξύ των τεταγμένων των δύο καμπύλων, ή 40 μοιρών ή τής «γωνίας κατακλίσεως» (ΘΓ), ολονδήποτε είναι μικρότερα, θά είναι ύπ' άπάσας τās συνθήκας φορτώσεως ούχί μικρότερα των 0,075 μετροακτινίων, και

(iii) τό άρχικόν μετακεντρικόν ύψος, μετά τήν διάρθρωσιν των επιδράσεων των έλεύθερων έπιφανειών των χύθρων εις τās δεξαμενάς, δεν θά είναι μικρότερον των 0,30 μέτρων.

(γ) Πρό τής φόρτώσεως σιτηρών χύθην ο πλοίαρχος, έφ' όσον άπαιτηθή από τό Συμβαλλόμενον Κράτος τής Χώρας του λιμένος φορτώσεως, θά έπιδεικνύη τήν ίκανότητα του πλοίου όπως συμμορφωθή προς τά κριτήρια έδοταθείας ά απαιτούμενα υπό τής παραγράφου (β) του παρόντος Κανονισμού, εις όλα τά στάδια ολονδήποτε ταξείδιου διά τής τρήσεως κληροφοριών έγκεκριμένων και έπιβατικών συμφώνως προς τούς Κανονισμούς 10 και 11 του παρόντος Κεφαλαίου.

(δ) Μετά τήν φόρτωσιν ο πλοίαρχος θά έξασφαλίξη ότι τό πλοίον είναι εις όρθίαν θέσιν πριν ή άνοιχθή εις τήν θάλασσαν.

Κανονισμός 5

Διαμήκη Διαφράγματα και Λεκάναι

(α) Εις άμφοτέρως τās περιπτώσεις των «πλήρων» και «μερικώς κεληρωμένων διαμερισμάτων» διαμήκη διαφράγματα δύνανται νά έγκαθίστανται άς μέσα ή διά νά

* Επί παραδείγματι, ή έπιτροπή γωνία κλίσεως δύναται νά περιορισθι εις τήν γωνίαν κλίσεως κατά τήν όποιαν ή άκμή του κυρίου καταστρώματος θά έμβατίζεται υπό συνθήκας ήμεροδντος ύδατος.

ληώς υπ' όσιν αι εξ αυτών επιδράσεις κατά τόν ύπολογισμόν τών ροπών ελίσεως ως περιγράφονται εις τό Τμήμα III του Μέρους Β' του παρόντος Κεφαλαίου. Η άντοχή τών διαφραγμάτων άπνα σχηματίζουν τά τροφοδοτικά στόμια, δέον όπως άντανακρίνηται προς τās άπαιτήσεις του Τμήματος I του Μέρους Γ' του παρόντος Κεφαλαίου.

Κανονισμός 8

Συνδιασμαι Διατάξεων

Κατώτερα κύτη και υπερκείμενα αυτών διαφράγματα δύνανται να φορτωθούν ως εν διαμέρισμα, υπό τήν προϋπόθεσιν ότι κατά τόν ύπολογισμόν τών ροπών Έγκρισιας κλίσεως θα λαμβάνεται καταλληλώς υπ' όσιν η ροή τών σιτηρών προς τούς κατετέλους χώρους.

Κανονισμός 9

Έφφραμγή τών Μερών Β' και Γ'

Αρχή ή Συμβλλόμενον Κράτος ενεργούν διά λογαριασμόν Αρχής τινός δύνανται να χορηγήση απόκλισιν εκ τών υποθετικών δεδομένων άπνα περιέχονται εις τό Μέρο Β' και Γ' του παρόντος Κεφαλαίου εις τās περιπτώσεις εκείνας όπου θεωρείται ότι τοτο δικαιολογείται, λαμβάνουσα υπ' όσιν τās διατάξεις διά τήν φόρτωσιν ή τά κατασκευαστικά στοιχεία, εφ' όσον έχουν τηρηθή τα κριτήρια ευσταθείας τής παραγράφου (β) του Κανονισμού 4 του παρόντος Κεφαλαίου. Όπου έχει χορηγήθη τοιαύτη έξουσιοδότησις συμφώνως προς τόν παρόντα Κανονισμόν, εις τήν Έγγραφον έξουσιοδοτησιν θα περιλαμβάνωνται κληροφοριαί και στοιχεία φορτώσεως σιτηρών.

Κανονισμός 10

Έξουσιοδότησις

(α) Έγγραφος έξουσιοδότησις θα εκδίδεται δι' έκαστον πλοϊον τό όποϊον φορτώνεται συμφώνως προς τούς Κανονισμούς του παρόντος Κεφαλαίου είτε υπό τής Αρχής είτε υπό τινος Οργανισμοϋ άνεγνωρισμένου υπ' αύτής ή υπό Συμβλλόμενου Κράτους ενεργούντος διά λογαριασμόν τής Αρχής. Αιτηθή γίνεται άποδεκτι ής άπόδειξις ότι τό πλοϊον είναι ικανόν όπως συμμορφωθή προς τās άπαιτήσεις τών παρόντων Κανονισμών.

(β) Τό Έγγραφον θα συνοδεύη και θα άναφέρεται εις τό Έγχειρίδιον ευσταθείας φορτώσεως σιτηρών ίνα καθιστά τόν πλοίαρχον ικανόν όπως συμμορφωθή προς τās άπαιτήσεις τής παραγράφου (γ) του Κανονισμού 4 του παρόντος Κεφαλαίου. Τό Έγχειρίδιον τοτο θα συμμορφούται προς τās άπαιτήσεις του Κανονισμού III του παρόντος Κεφαλαίου.

(γ) Τό Έγγραφον, τά στοιχεία ευσταθείας φορτώσεως σιτηρών και τά συναφή σχέδια δύνανται να συντάσσωνται εις τήν επίσημον γλώσσαν ή γλώσσαν τής Χώρας έκδοσεως. Εάν ή χρησιμοποιουμένη γλώσσα δέν είναι Άγγλική ή Γαλλική, τό κείμενον θα περιλαμβάνη μετάφρασιν εις μίαν εκ τών γλωσσών τούτων.

(δ) Αντίγραφον του Έγγράφου, τών στοιχείων ευσταθείας φορτώσεως σιτηρών και τών συναφών σχεδίων δέον όπως εφόσκωνται επί του πλοϊου προς τόν σκοπόν όπως ο Πλοίαρχος, εάν ζητηθή, επιδεικνύει ταύτα προς επιθέωρησιν του Συμβλλόμενου Κράτους τής Χώρας του λιμένος φορτώσεως.

(ε) Πλοϊον άνευ τοιαύτης Έγγράφου έξουσιοδοτήσεως δέν θα φορτώνη σιτηρά μέχρις ότου ο Πλοίαρχος επιδείξη προς ικανοποίησιν τής Αρχής ή του Συμβλλόμε-

μείσου τās δυσμενείς επιδράσεις κλίσεως εκ τής μετακινήσεως τών σιτηρών ή διά τά περιόρισον τό ύψος του φορτίου του χρησιμοποιουμένου διά τά ασφαλισθή ή επιφάνεια τών σιτηρών. Τοιαύτα διαφράγματα δέον όπως κατασκευάζωνται αιτωσελώς, συμφώνως προς τās άπαιτήσεις του Τμήματος I του Μέρους Γ' του παρόντος Κεφαλαίου.

(β) Έντός «πλήρους διαμερισματος» εφ' όσον τοποθετείται διάφραγμα ίνα περιορισή τās δυσμενείς επιδράσεις εκ τής μετακινήσεως τών σιτηρών:

(i) θα επεκτείνεται από καταστρώματος εις κατάστρωμα εις διαμέρισμα μετά ενδιάμεσον καταστρώματος, και

(ii) θα επεκτείνεται προς τά κάτω εκ τής κάτω θωρας του καταστρώματος ή τών καλυμμάτων τών στομών κυτών μέχρις άποστάσεως καθορισμένης υπό του Τμήματος II του Μέρους Β του παρόντος Κεφαλαίου.

Εκτός τής περιπτώσεως τών λινοσπάρων ή άλλερων σπάρων εχόντων παρόμοια χαρακτηριστικά, τά διαμήκη διαφράγματα κάτωθεν του στομίου κύτους δύνανται να άντικατασταθών διά λεκάνης σχηματιζομένης διά του τρόπου του καθορισμένου υπό του Τμήματος I του Μέρους Γ' του παρόντος Κεφαλαίου.

(γ) Έντός «μερικώς πεπληρωμένου διαμερισματος», εφ' όσον τοποθετείται διάφραγμα, δέον όπως τοτο εκτείνεται εις ύψος ίσον προς τό εν ύδρον του μεγίστου κλάτους του διαμερισματος υπεράνω τής επιφανείας τών σιτηρών ως και κάτωθεν τής επιφανείας τών σιτηρών κατά τήν αυτην άπόστασιν. Ότε τό διάφραγμα τοτο χορηγιοποιείται ίνα περιορισή τό βάθος του φορτίου του προοριζόμενου διά τήν άσφάλισιν τής επιφανείας, τό ύψος του κεντρικού διαφράγματος δέον όπως μή είναι ολιγώτερον τών 0,60 μέτρων υπεράνω τής επιφανείας τών σιτηρών.

(δ) Πιλέον τών άνωτέρω, αι δυσμενείς επιδράσεις κλίσεως εκ τής μετακινήσεως τών σιτηρών δύνανται να μειωθών διά συμπλογής στοιβασίας προς τās πλευράς και τά έγκάρσια διαφράγματα του διαμερισματος διά σάκεων, πεκληρωμένων διά σιτηρών ή άλλερου όμοιου φορτίου έναρκώς προστατευομένου εκ τής μετακινήσεως.

Κανονισμός 6

Ασφάλισις

(α) Εκτός τής περιπτώσεως καθ' ήν έχει ληφθή υπ' όσιν ή δυσμενής επίδρασις κλίσεως συνεκεία μετακινήσεως τών σιτηρών συμφώνως προς τούς παρόντες Κανονισμούς, ή επιφάνεια τών χύδην σιτηρών έντός ολιωθήποτε «μερικώς πεκληρωμένου διαμερισματος» δέον όπως διευθετήται όριζοντίως και καλύπτεται διά σιτηρών έντός σάκεων συμπλογής στοιβωμένων και έκτανομένων εις ύψος οχι διωγώτερον του 1/6 του μεγίστου κλάτους τής έλευθέρως επιφανείας τών σιτηρών ή 1,20 μέτρων, ολιωθήποτε είναι τό μεγαλύτερον. Αντι τών ένασκισμένων σιτηρών, έτερον κατάλλων φορτίον έξασκόν τοδλχιτιστον τήν ίδίαν πίσειν δύνανται να χρησιμοποιήται.

(β) Τά ένασκισμένα σιτηρά ή έτερον κατάλλων φορτίον δέον όπως όκωστηρίζωνται με τόν περιγραφόμενον τρόπον εις τό Τμήμα II του Μέρους Γ' του παρόντος Κεφαλαίου. Εναλλακτικώς ή επιφάνεια τών χύδην σιτηρών δύνανται να ασφαλίζεται διά ταινιών ή συνματοσχοίωνων ως ταυτα περιγράφονται εις τό Τμήμα έκείνο.

Κανονισμός 7

Τροφοδοτικά Στόμια και Όχειοί

Εάν τροφοδοτικά στόμια ή όχειοί έχωσι τοκοθετηθή, δέον όπως ληφθών καταλ-

όπως περιλαμβάνονται εις τήν ἔγγραφον ἔξουσιοδότησιν ἢ τὰς πληροφορίας περί φορτώσεως σιτηρῶν.

Κανονισμός 13

Ἐξαιρέσεις δι' Ὀρισμένα Ταξείδια

Ἡ Ἀρχή ἢ Συμβουλευόμενον Κράτος ἐπιγράφει διὰ λογαριασμοῦ τῆς Ἀρχῆς δύνανται νά ἐξαιρέσουν συγκεκριμένα πλοία ἢ κατηγορίας πλοίων ἐκ τῆς εφαρμογῆς ἀπαιτήσεων τινῶν τῶν Κανονισμῶν 3 ἕως 12 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου ἐάν θεωροῦν ὅτι τὸ προστατευμὲνον τῆς περισχῆς καὶ αἱ συνθήκαι τοῦ ταξιδίου εἶναι τοιαύται ὅστε νά καθιστοῦν τὴν εφαρμογὴν τῶν ἀπαιτήσεων αὐτῶν παράλογον ἢ μὴ ἀνταγχαίαν.

ΜΕΡΟΣ Β' — ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΥΠΟΘΕΤΙΚΩΝ ΡΟΠΩΝ ΚΛΙΣΕΩΣ

ΤΜΗΜΑ I — ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΥΠΟΘΕΤΙΚΩΝ ΚΕΝΩΝ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΣ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΛΟΙΚΤΟΥ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ II — ΥΠΟΘΕΤΙΚΗ ΟΓΚΟΜΕΤΡΙΚΗ ΡΟΠΗ ΚΛΙΣΕΩΣ ΠΛΗΡΟΥΣ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΟΣ

ΤΜΗΜΑ III — ΥΠΟΘΕΤΙΚΗ ΟΓΚΟΜΕΤΡΙΚΗ ΡΟΠΗ ΚΛΙΣΕΩΣ ΤΡΟΦΟΔΟΤΙΚΩΝ ΣΤΟΜΙΩΝ ΚΑΙ ΟΧΕΤΩΝ

ΤΜΗΜΑ IV — ΥΠΟΘΕΤΙΚΗ ΟΓΚΟΜΕΤΡΙΚΗ ΡΟΠΗ ΜΕΡΙΚΩΣ ΠΕΠΛΗΡΩΜΕΝΩΝ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΩΝ

ΤΜΗΜΑ V — ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΔΙ' ὙΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ

ΤΜΗΜΑ I — ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΥΠΟΘΕΤΙΚΩΝ ΚΕΝΩΝ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΣ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΛΟΙΚΤΟΥ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑΣ

(Α) ΓΕΝΙΚΑ

(α) Πρὸς τὸν σκοπὸν ὑπολογισμοῦ τῆς ἐπικινδύου ροπῆς κλίσεως συνεκτελεῖται μετακινήσεως τῆς ἐπιφανείας τοῦ φορτίου ἐπὶ πλοίων μεταφερόντων σιτηρὰ χυδῆν, θά ὑποτίθεται ὅτι:

(i) Ἐντός «πλήρων διαμερισμάτων» τὰ ὅποια ἔχουν διευθετηθῆ συμφάνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 3 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, θερίζεται κενὸν κάτωθεν ἀπασῶν τῶν ὀριζωνίων ἐπιφανειῶν ἔχον κλίσην πρὸς τὸ ὀριζόντιον μικροτέραν τῶν 30 μοιρῶν καὶ ὅτι τὸ κενὸν τοῦτο εἶναι παράλληλον πρὸς τὴν ὀριζωνίαν ἐπιφανείαν μὲ μέσον βάθος ὑπολογιζόμενον συμφάνως πρὸς τὸν κατωτέρου τύπου:

$$Vd = Vd_1 + 0,75(d - 600) \text{ χιλ./τρα (mm)}$$

Ἐνθα:

Vd = Μέσον ὕψος κενοῦ εἰς χιλ./τρα (mm)

Vd₁ = Τυποποιημὲνο ὕψος κενοῦ ἐκ τοῦ Πίνακος I κατωτέρω

d = Πραγματικὸν βάθος δοκοῦ εἰς χιλ./τρα (mm)

Εἰς οὐδεμίαν περίπτωσηιν τὸ Vd θά ὑποτίθεται ὅτι εἶναι μικρότερον τῶν 100 χιλ./τρων (mm).

νοῦ Κράτους τοῦ λημῆνος φορτώσεως ἐνεργοῦντος διὰ λογαριασμοῦ τῆς Ἀρχῆς, ὅτι τὸ πλοῖον εἰς τὴν προτεινομένην κατάστασιν φορτώσεως θά συμμορφωθῆ πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν παρόντων Κανονισμῶν.

Κανονισμός 11

Πληροφοριαὶ Φορτώσεως Σιτηρῶν

Αἱ πληροφορίες αὐταὶ θά εἶναι ἐπαρκεῖς ἵνα ἐπιτρέψουν εἰς τὸν Πλοίαρχον νά κρίνῃ, εἰς ἀπόκας τὰς λογικὰς πιθανὰς καταστάσεις φορτώσεως, τὰς ροπὰς κλίσεως συνεκτελεῖ μετακινήσεως τῶν σιτηρῶν, ὑπολογιζόμενας συμφάνως πρὸς τὸ Μέρος Β' τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. Θά περιλαμβάνουν τὰ ἀκόλουθα:

(α) Πληροφοριαὶ ἐγκακριμέναι ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ἢ ὑπὸ Συμβουλευόμενου Κράτους ἐνεργοῦντος διὰ λογαριασμοῦ τῆς Ἀρχῆς:

(i) καμπύλας ἢ πίνακας ροπῶν κλίσεως σιτηρῶν δι' ἕκαστον διαμέρισμα, κλίρωφ ἢ μερικῶς πεπληρωμένον ἢ συνδυασμὸν αὐτῶν, περιλαμβανομένων καὶ ἐπιδράσεων ἐκ προσωρινῶν ἐγκαταστάσεων.

(ii) πίνακας τῶν ἀνωτάτων ἐπιτρεπομένων ροπῶν κλίσεως ἢ ἐτέρας πληροφορίας ἐπαρκεῖς ὅπως ἐπιτρέψουν εἰς τὸν Πλοίαρχον νά ἐπίδειξῃ συμμόρφωσιν πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (γ) τοῦ Κανονισμοῦ 4 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου,

(iii) λεπτομερείας τῶν κατασκευαστικῶν στοιχείων ὁσονδήποτε προσωρινῶν ἐγκαταστάσεων καὶ ὅπου τοῦτο ἔχει εφαρμογὴν, τὰς ἀπαιτήσεις προδικασθεῖσαι ἵνα ἐξασφαλισθῆ συμμόρφωσις πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Τμήματος I(E) τοῦ Μέρους Γ' τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(iv) τυποποιημένας καταστάσεις φορτώσεως κατὰ τὸν ἀπόκλον καὶ τὴν ἀφίξιν εἰς λιμένα καὶ, ὅπου τοῦτο εἶναι ἀναγκαῖον, ἐνδιαμέσους καταστάσεις ἐξαιρετικῶς ἀνεπιθυμητοῦ μορφῆς,

(v) παράδειγμα προγενεστερὰς χρήσεως πρὸς καθοδήγησιν τοῦ Πλοιάρχου, ὁδηγίας φορτώσεως ὑπὸ μορφῆν σημειώσεων αἱ ὅποιαί θά ἀποδίδουν ἐν περιλήψει τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(β) Πληροφοριαὶ αἱ ὅποιαί θά εἶναι ἀποδεκταὶ ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ἢ ὑπὸ Συμβουλευόμενου Κράτους ἐνεργοῦντος διὰ λογαριασμοῦ τῆς Ἀρχῆς:

(i) χαρακτηριστικὰ τοῦ πλοίου,

(ii) ἄφορον ἐκτόπισμα καὶ τὴν κατακόρυφον ἀπόστασιν ἀπὸ τὴν τομὴν τῆς γραμμῆς βάσεως ἔξωθεν τῶν νομῶν μετὰ τῆς ἔγκαρσις τομῆς εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου, ἕως τὸ κέντρον βάρους τοῦ πλοίου (KG),

(iii) πίνακα διορθώσεως ἐλευθέρων ἐπιφανειῶν,

(iv) ζωηρικὸτητα καὶ κέντρα βάρους.

Κανονισμός 12

Ἰσοδύναμα

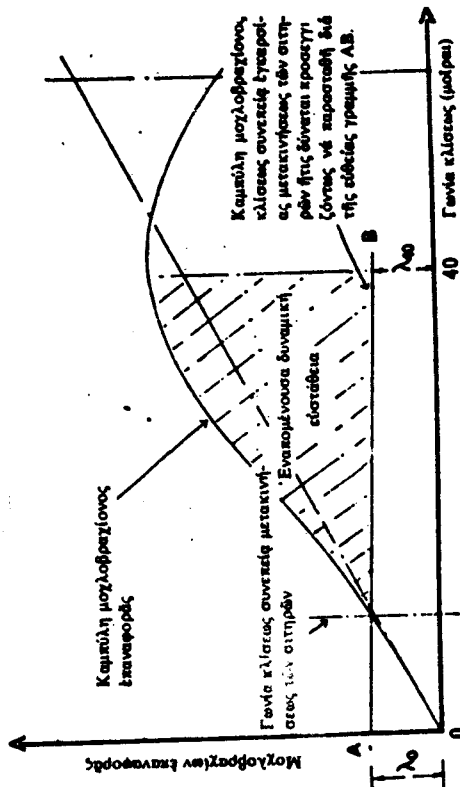
Ὄπου ἐφαρμόζεται ἰσοδύναμον τὶ ἀποδεκτὸν ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς συμφάνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 5 τοῦ Κεφαλαίου I τῆς παρούσης Συμβάσεως, στοιχεῖα περί τούτου δεόν

(β) Η περιγραφή του προτύπου της υποθετικής συμπεριφοράς της έλαστικότητας των σιτηρών εντός «μερικών πεπλαηρωμένων διαμερισμάτων» εμφανίζεται εις το Τμήμα IV του παρόντος Μέρους.

(γ) Πρός τόν σκοπόν όπως επιδειχθή συμμόρφωσις προς τὰ κριτήρια ευσταθείας της παραγράφου (β) του Κανονισμού 4 του παρόντος Κεφαλαίου (δρα Σχήμα I), οι ύκολοι ευσταθείας του κλάου θα βασιζώνται κανονικώς επί της υποθέσεως ότι τὸ κέντρον βάρους του φορτίου εἶναι «πλήρες διαμερισμα» εὑρισκόμενον ἐπί του ὄγκου-τρικου κέντρου δλοκλήρου τῶν χώρου του φορτίου. Εἰς τὰς περιπτώσεις ἐκείνας ὅπου ἡ Ἄρχὴ ἐξουσιοδοτεῖ ὄπως ληφθῆ ὑπ' ὄψιν ἡ ἐπίδρασις τῶν ὑποθετικῶν, ὑπὸ τὸ κατὰστρωμα, κενῶν εἰς τὴν κατακόρυφον θέσιν του κέντρου βάρους του φορτίου ἐντός «πλήρων διαμερισμάτων», θὰ εἶναι ἀπαραιτήτων ὄπως ἀντισταθμισθῆ διὰ τῆς ἴσας ἐπίδρασιν τῆς κατακόρυφου μετακινήσεως τῶν ἐπιφανειῶν τῶν σιτηρῶν, διὰ τῆς αὐθιγείας τῆς ὑποθετικῆς ροπῆς κλίσεως συνεπειῆ τῆς ἐγκαταστάσεως μετακινήσεως τῶν σιτηρῶν ὡς κατωτέρω:

$$\text{ὀλιγὴ ροπὴ κλίσεως} = 1,06 \times \text{ὕκολοιθέσια ἐγκαταστάσεως κλίσεως}$$

Εἰς ἀκείνας τὰς περιπτώσεις τὸ βάρος του φορτίου ἐντός «πλήρων διαμερισμάτων» θὰ εἶναι ὁ ὄγκος δλοκλήρου του χώρου φορτίου διαιρούμενος πρὸς τὸν δείκτην στοίβασις.



Σχήμα 1

Σημειώσεις ἐπὶ τῶν Σχημάτων I :

(1) Ἐνθα: $\lambda_0 = \frac{\text{ὕψος τῆς ὀριζοντιῆς ροπῆς κλίσεως συνεπειῆ ἐγκαταστάσεως μετακινήσεως}}{\text{Συντελεστὴς στοίβασις} \times \text{ἔκτασιμα}}$

$$\lambda_0 = 0,8 \times \lambda_0$$

Συντελεστὴς στοίβασις = Ὅγκος ἐπὶ μονάδα βάρους του φορτίου σιτηρῶν.

Ἐκτάσιμα = Βάρος του κλάου, κείσιμα, γίλις ἕδρα, ῥάβδος καὶ φορτίον.

(2) Ἡ καμπύλη του μοχλοβραχίου ἐπιανεφορῆς θὰ εἴληται ἐπὶ τὴν σημεία ευσταθείας τῶν κενῶν τῶν καμπύλων τὰ ὅποια εἶναι ἐπισημειωμένα ὑποκαταστήθῃ ἐπιανεφορῆς ἢ καμπύλη πρὸς τὸν σκοπόν τῶν παρούσων ἀπαιτήσεων καὶ θὰ περιλαμβάνῃ τὰ σημεία ευσταθείας τῶν καμπύλων εἰς τὰς 12 μοίρας καὶ 40 μοίρας.

ΠΙΝΑΞ I

Ἀπόστασις ἐκ τῶν ἰκρίων ἢ τυποποιημένο ὄψος κενῶν πλευρῶν του στομίου κύτους ἕως τὰ ὅρια του διαμερισματος Yd₁

metres	mm
0.5	570
1.0	530
1.5	500
2.0	480
2.5	450
3.0	440
3.5	430
4.0	430
4.5	430
5.0	450
5.5	470
6.0	490
6.5	520
7.0	550
7.5	550
8.0	590

Σημειώσεις ἐπὶ τῶν Πινάκων I :

Δι' ἀποστάσεις μεγαλύτερας τῶν 8,0 μέτρων τὸ σταθερὸν βάθος του κενῶν Yd₁ θὰ ἀπολογίζεται διὰ γραμμικῆς παρεμβολῆς κατὰ 80 γιλιοὺς (mm) ἐπιπλέοντων δι' ἀκρίων τῆς ἀποστάσεως κατὰ 1 μῆτρον. Ὅπου ὑφίσταται ἕκαστος εἰς τὸ βάθος μεταξύ τῆς ελαρυτικῆς σταθμῆς στομίου κύτους ἢ τῆς συνεπειῆς αὐτῆς καὶ τῆς ἕκαστῶν του ἴσου του στομίου κύτους θὰ τοιαύται πρὸς τὸ μεγαλύτερον βάθος, ὅταν τὸ ὄψος του ὑπερψηφισμένου καταστρώματος, ἔσται :

- (1) ὅτι ἡ ελαρυτικὴ σταθμῆς του στομίου κύτους ἢ ἡ συνέπεια αὐτῆς εἶναι περισσότερο ῥηθὴ τῆς ἕκαστῶν του ἴσου του στομίου κύτους καὶ ἀπολογίζονται διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως του μικροτέρου βάθους, καὶ
- (2) ὅτι ἡ ἕκαστῶν του ἴσου του στομίου κύτους εἶναι περισσότερο ῥηθὴ τῆς ελαρυτικῆς σταθμῆς του στομίου κύτους ἢ τῆς συνεπειῆς αὐτῆς, τὸ κενὸ του στομίου κύτους πρὸς ῥῆθρον ἢ πρὸς ῥῆθρον ὑποκαταστήθῃ τῆς συνεπειῆς τῆς ελαρυτικῆς σταθμῆς, ὅταν τὸ ὄψος του ὑπερψηφισμένου καταστρώματος τοῦ μικροτέρου βάθους, δύνανται νὰ ἀπολογίζονται διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως του μικροτέρου βάθους.
- (3) ὅτι ὑφίσταται ὑπερψηφισμένου καταστρώμα εἰς ἀπόστασιν ἐκ του στομίου κύτους, τὸ μέσον βάθος κενῶν μετρούμενων ἐκ τῆς κάτω ελαρυτικῆς σταθμῆς του ὑπερψηφισμένου καταστρώματος θὰ ἀπολογίζονται διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως του σταθεροῦ βάθους κενῶν ἐν συσχετίζονται πρὸς τὸ βάθος μὲς σταθμῆς τῆς ἕκαστῶν του ἴσου του στομίου κύτους σὺν του ὑπερψηφισμένου καταστρώματος.

- (ii) Ἐντός «πλήρων διαμερισμάτων» τὰ ὅποια δὲν ἔχουν διευθετηθῆ συμφώνως προς τὸν Κανονισμόν 3 του παρόντος Κεφαλαίου καὶ ὅπου ἡ ὀριζική ἐπιανεφορῆς ἔχει μίαν κλίσην ὡς πρὸς τὸ δριζόντιον ἦτις εἶναι μικρότερα τῶν 30 μοιρῶν, ἡ ἐπιανεφορῆς του φορτίου ἔχει μίαν κλίσην 30 μοιρῶν ὡς πρὸς τὸ δριζόντιον μετὰ τὴν φόρτωσιν.
- (iii) Ἐντός τῶν κεκληρωμένων στομιῶν κυτῶν καὶ ἐπιπλέον πρὸς αὐτὰς οὐδὲν ἄλλο ἐκτὸς κενῶν ἐντός του καλύμματος του στομίου κύτους, ὑφίσταται κενὸν μέσου βάθους 150 γιλιοῦν (mm) μετρούμενον πρὸς τὰ κάτω ἐκ του κατωτέρου μέρους του καλύμματος του στομίου κύτους εἰς τὴν ἐπιανεφορῆσιν τῶν σιτηρῶν ἢ του ἀνωτάτου σημείου του πλευρικοῦ χείλους του στομίου κύτους, οὐδὲν ἄλλο ἐκτὸς εὐρίσκειται χαμηλότερον.

(δ) Έντός των «μερικών» πληρωμένων διαμερισμάτων η έπικίνδυνος επίδρασις της κατακόρυφου μετακινήσεως της επιφανείας των σιτηρών θα λαμβάνεται ότι όθιν ως ακόλουθος:

ολική ροπή κλίσεως = $1.12 \times$ ύπολογισθεία έγκρασία ροπή κλίσεως

(ε) Οιαδήποτε έτερα μέθοδος έξ ίσου άποτελεσματική δύναται να υιοθετηθή ίνα έξασφαλισθή η άντιστάθμισις ήτις άπαιτείται εις τας παραγράφους (γ) και (δ) άνωτέρω.

ΤΜΗΜΑ ΙΙ — ΥΠΟΘΕΤΙΚΗ ΟΓΚΟΜΕΤΡΙΚΗ ΡΟΠΗ ΚΛΙΣΕΩΣ ΕΝΟΣ ΠΛΗΡΟΥΣ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΟΣ

(Α) ΓΕΝΙΚΑ

(α) Τό ύπόδειγμα της κινήσεως της επιφανείας των σιτηρών άναφέρεται εις έγκράσιον τμήμα κατά μήκος του μέρους του διαμερισματος τό όσοτον έξετάζεται και ή ως άποτελεσμα προκύπτουσα ροπή κλίσεως θα πολλαπλασιάζεται επί τό μήκος ίνα εδρεθή ή ολική ροπή διά τό μέρος τοϋτο.

(β) Η ύποθετική έγκρασία ροπή κλίσεως συνεκεί μετακινήσεως των σιτηρών εις άποτελεσμα των τελικών μεταβολών του σχήματος και της θέσεως των κένων μετά την μετακίνησιν των σιτηρών εκ της ύψηλοτέρας κλειυρδς εις την χαμηλοτέραν τοιαύτην.

(γ) Η ως άποτελεσμα προκύπτουσα έπιφάνεια των σιτηρών μετά την μετακίνησιν θα ύκοτίθεται ότι σχηματίζει κλίσιν προς τό όριζόντιον 15 μοιρών.

(δ) Υπολογίζοντας την μέγιστη έπιφάνειαν του κενού ήτις δύναται να σχηματισθή επί πινος διαμήκους κατασκευαστικού στοιχείου, αι έπιδράσεις οίονδηποτε όριζοντίων έπιφανείων π.χ. ράβδων όψεως ή παλμάτων δοσών, δέν θα ύπολογίζονται.

(ε) Αί όλλαι έπιφάνειαι των άρχικων και τελικών κένων θα ίσοδύνται μεταξύ των.

(στ) Διάμετρικες διάφοραγμα οθγί συνεχές θα ύπολογίζεται ότι έπιδρά διά του κληρούς μήκους αυτού.

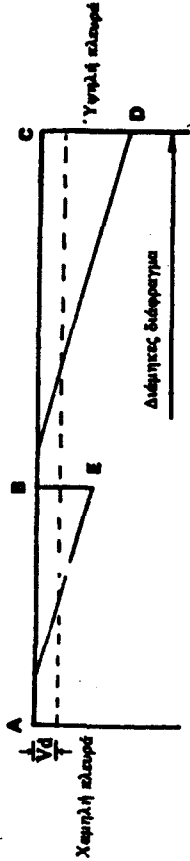
(Β) ΠΑΡΑΔΟΧΑΙ

Εις τας ακόλουθους παραγράφους λαμβάνεται ως ύπόθεσις ότι ή ολική ροπή κλίσεως δι' έν διαμέρισμα εδρίσκειται διά της προσθέσεως των άποτελεσμάτων των κειωρισμένων ύπολογισμών των κατωτέρω μερών του:

(α) *Πρώθεν και πρύννηθεν των στομίων κυτών:*

(i) Έάν έν διαμέρισμα έχη δύο ή περισσότερα κύρια στόμια κύτους μέσω των όποιων δύναται να λάβη χώραν φόρτωσις τό βάθος των κένων κάτωθεν του καταστρώματος διά τό (τά) μέρος (η) μεταξύ των τοιούτων στομίων κυτών θα ύπολογίζεται διά της χρήσεως της πρόσθεσεως των άποστράσεων άποστάσεως εκ του σημείου ίσοποστάσεως μεταξύ των στομίων κυτών.

(ii) Μετά την ύποθετική μετακίνησιν των σιτηρών τό τελικών πρότυπον κένων θα είναι ως έμφαινίηται εις τό Σχήμα 2 κατωτέρω.



Σχήμα 2

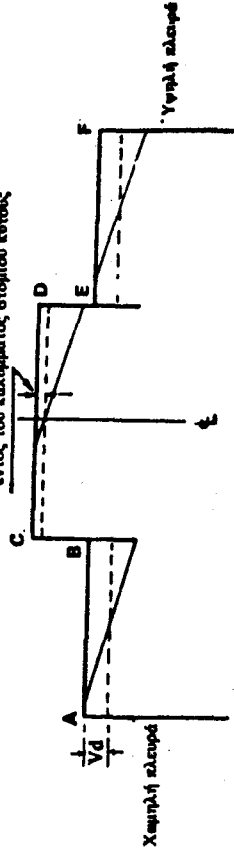
Σημείωσις επί του Σχήματος 2 :

- (1) Έάν ή μέγιστη έπιφάνεια κενού ήτις δύναται να σχηματισθή επί της σταθμισθείς ως άνωτέρω E είναι η κενώσις της άρχικης έπιφανείας κενού κλειυρδων του τμήματος AB. Α.Β X Vd. ή κλειυρδίσια έπιφάνεια θα ύποτίθεται ότι μετακίνηται εις τό τελικόν κένον επί της ύψηλδς κλειυρδς.
- (2) Έάν τό διάμετρικες διάφοραγμα εις τό Γ είναι εκ των προβλεπομένων υπό τας θέσεις (ii) του Κενονομοιού 5 του παρόντος Κεφαλαίου, θα έκπεκτινείται κατά τοδίζουσαν 0.6 μέτρα κλειυρδων του Δ ή E οίονδηποτε δίδη τό μεγαλύτερον βάθος.

(β) Έντός και παρακλιυρδς των στομίων κυτών :

Μετά την ύποθετική μετακίνησιν των σιτηρών τό τελικών κένων ύποδείγματος θα είναι ως ένδεικνύται εις τά ακόλουθα Σχήματα 3 ή 4.

150 χιλ/γρα (mm) και έπιπλόν οίονδηποτε άνωτέρων κενών έντός του καλύμματος στομίου κύτους



Σχήμα 3

Σημείωσις επί του Σχήματος 3 :

- (1) AB Οίονδηποτε έπιφάνεια κενού ύπείρβουσις έστίνς ήτις δύναται να σχηματισθή επί της σταθμισθείς εις τό B θα μετακίνηται εις την τελικήν έπιφάνεια κενού εις τό στόμιον κύτους.
- (2) CD Οίονδηποτε έπιφάνεια κενού ύπείρβουσις έστίνς ήτις δύναται να σχηματισθή επί της σταθμισθείς εις τό E θα μετακίνηται εις την τελικήν έπιφάνειαν κενού επί της ύψηλδς κλειυρδς.

(ι) Είς άπαντα τά επίπεδα παραπλεύρως του διαφράγματος αί διαθέσιμοι περιο-
χαι κενού προς μεταφοράν εκ τής χαμηλής πλευράς θά υποτίθεται ότι μεταφέ-
ρονται εις τό κενόν κάτωθεν του ήμισους τής χαμηλής πλευράς του στομίου
κύτους του άνωτέρου καταστρώματος.

(ιι) Είς τό επίπεδον του καταστρώματος άκριβώς κάτωθεν του κατωτάτου ση-
μείου του διαφράγματος ή διαθέσιμος περιοχή κενού προς μεταφοράν εκ τής
χαμηλής πλευράς θά υποτίθεται ότι μεταφέρεται ως ακολούθως:

τό ήμισυ του κενού κάτωθεν τής χαμηλής πλευράς του στομίου κύτους
του άνωτέρου καταστρώματος και τό υπόλοιπον εις ίσας ποσότητες κά-
τωθεν των καταστρώματων επί τής ύψηλης πλευράς.

(ιιι) Είς επίπεδα καταστρώματος έτερα των περιγραφομένων εις τά εδάφια (ι) και
(ιι) τής παρούσης παραγράφου ή διαθέσιμος περιοχή κενού προς μεταφοράν
εκ τής χαμηλής πλευράς εκάστου των καταστρώματων τούτων θά υποτίθεται
ότι μεταφέρεται εις ίσας ποσότητες εις τά κενά εκάστου εκ των δυο ήμισιων
του στομίου κύτους του άνωτέρου καταστρώματος έφ' εκάστης πλευράς του
διαφράγματος και τά κενά κάτωθεν των καταστρώματων επί τής ύψηλης
πλευράς.

(γ) *Μετά άποτελεσματικών κεντρικών διαμήκων διαφραγμάτων μη έπεκτεινομένων
έντός του στομίου κύτους του άνωτέρου καταστρώματος:*

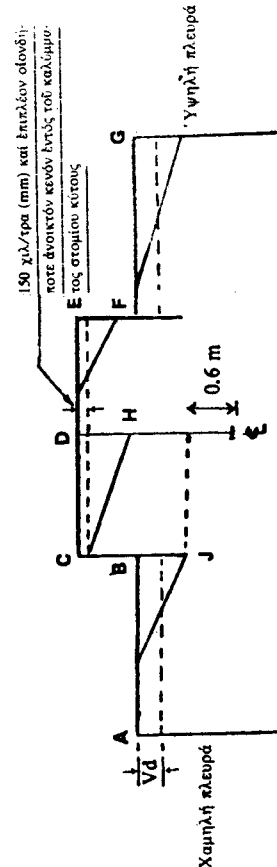
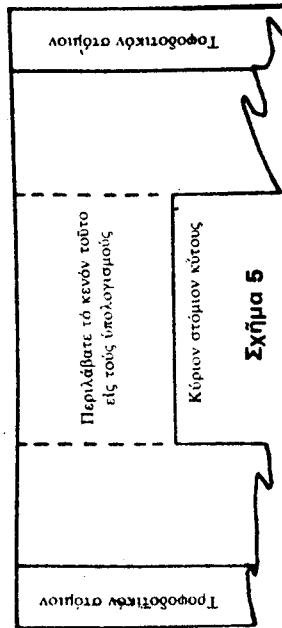
Λαμβανομένου υπ' όψιν ότι δέν είναι δυνατόν ά υποτεθή όριζόντια μετατόπισις
των κενών ήτις θά λάβη χώραν εις τό αυτό επίπεδον καταστρώματος του διαφράγματος,
ή διαθέσιμος περιοχή κενού προς μετατόπισιν εκ τής χαμηλής πλευράς εις τό επίπεδον
τούτο, θά υποτίθεται ότι μεταφέρεται υπέρνω του διαφράγματος εις κενά επί τής ύψη-
λης πλευράς συμφώνως προς τās αρχάς των άνωτέρω παραγράφων (α) και (β).

**ΤΜΗΜΑ ΙΙΙ — ΥΠΟΘΕΤΙΚΗ ΟΓΚΟΜΕΤΡΙΚΗ ΡΟΠΗ ΚΛΙΣΕΩΣ
ΤΡΟΦΟΔΟΤΙΚΩΝ ΣΤΟΜΙΩΝ ΚΑΙ ΟΧΕΙΩΝ**

(Α) **ΚΑΝΟΝΙΚΩΣ ΤΟΠΟΘΕΤΗΜΕΝΑ ΠΛΕΥΡΙΚΑ ΤΡΟΦΟΔΟΤΙΚΑ ΣΤΟΜΙΑ
(Σχήμα 5)**

Δύνεται νά υποτεθή ότι υπό τήν επίδρασιν τής κινήσεως του πλοίου κενά κάτω-
θεν του καταστρώματος θά πληρωθούν ουσιασώς εκ τής ροής των σιτηρών έξ ένός ζεύ-
γους διαμήκων τροφοδοτικών στομιών υπό τήν προϋπόθεσιν ότι:

(α) τά τροφοδοτικά στόμια εκτείνονται καθ' όλον τό μήκος του καταστρώματος
και αί εκείσε όπαι έχουν διαταχθή καταλληλώς.



Σχήμα 4

Σημειώσεις επί του Σχήματος 4 :

(1) Έάν τό κεντρικόν διάμηκες διάφραγμα είναι εκ των προβλεπομένων υπό του εδαφίου β(ι) του
Κανονισμού 5 του παρόντος Κεφαλαίου θά επεκτείνεται κατά τολάχιστον 0,6 μέτρα κάτωθεν
του Η ή του J ολονδήποτε διδη τό μεγαλύτερον βάθος.

(2) 'Η καθ' ύπερθρον επίφανεια κενού εκ του AB θά μεταφέρεται εις τό ήμισυ τής χαμη-
λής πλευράς του στομίου κύτους έντός του οποίου δυο μερικομένα επιφανεία κενού
θά σχηματίζονται, ήτοι μία επί του κεντρικού διαμήκους διαφραγματος και ή άλλος
επί των ζεταίων και τής σταθμίδος τής πλευράς του στομίου κύτους επί τής ύψηλης
πλευράς.

(3) Έάν ετη σχηματισθή λεκάνη ή δέμα έξ ένσασκισμένων σιτηρών εις τό στόμιον κύτους, θά ύ-
ποτίθεται προς τόν σκοπόν του υπολογισμού τής έγκρασίας ροής κλίσεως ότι τοιαύτη διάτα-
ξις είναι τολάχιστον ίσοδύναμος προς τό κεντρικόν διάμηκες διάφραγμα.

**(Γ) ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΑ ΕΙΣ ΤΑ ΟΠΟΙΑ Η ΦΟΡΤΩΣΙΣ ΕΓΕΝΕΤΟ ΚΑΤΑ ΣΥΝ-
ΔΥΑΣΜΟΝ**

Αί ακόλουθοι παράγραφοι περιγράφουν υποδείγματα τής συμπεριφορής του
κενού τό οποίον θά υποτίθεται ότι σχηματίζεται ότε εις διαμερισματα τινά ή φόρτωσις
ένέγεται κατά συνδυασμόν:

(α) *Άνω άποτελεσματικών κεντρικών διαμήκων διαφραγμάτων:*

(ι) **Κάτωθεν του άνωτέρου καταστρώματος — ως διά τās περιπτώσεις πλοίων ένός
καταστρώματος αί όποια περιεγράφησαν εις τό τμήμα ΙΙ(β) του παρόντος
Μέρους.**

(ιι) **Κάτωθεν του δεύτερου καταστρώματος — ή διαθέσιμος επίφανεια κενού δια
μεταφοράν εκ τής χαμηλής πλευράς λ.χ. άρχική περιοχή κενού μικροτέρα
τής περιοχής κενού επί τής σταθμίδος τής πλευράς του στομίου κύτους θά ύ-
τίθεται ότι μεταφέρεται ως ακολούθως:**

τό ήμισυ εις τό στόμιον κύτους του άνωτέρου καταστρώματος και άνά έν
τέταρτον εις τήν ύψηλήν πλευράν κάτωθεν του άνωτέρου και δεύτερου
καταστρώματος.

(ιιι) **Κάτωθεν του τρίτου ή και χαμηλοτέρων καταστρώματων αί διαθέσιμοι επιφα-
νεια κενού προς μεταφοράν εκ τής χαμηλής πλευράς εκάστου των καταστρώ-
ματων τούτων, θά υποτίθεται ότι μεταφέρεται εις όμοιως ποσότητες εις άπαν-
τα τά κενά κάτωθεν των καταστρώματων επί τής ύψηλης πλευράς και τό κενόν
εις τό στόμιον κύτους του άνωτέρου καταστρώματος**

(β) *Μετά άποτελεσματικών κεντρικών διαμήκων διαφραγμάτων επεκτεινομένων έντός
του στομίου κύτους του άνωτέρου καταστρώματος.*

ΤΜΗΜΑ V — ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΔΙ΄ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ

(Α) ΓΕΝΙΚΑ

“Εν πλοίοις οπερ εφορτώθη συμφορώνως προς τὸ Ὑπό-Τμήμα (B) ἢ τὸ Ὑπό-Τμήμα (Γ) κατωτέρω θὰ θεωρεῖται ὅτι ἔχει χαρακτηριστικά ἄθικτα εὐσταθείας τοῦλάχιστον ἰσοδύναμα πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (β) τοῦ Κανονισμοῦ 4 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. Ἐγγραφοὶ ἐξουσιοδοτήσεις ἐπιτρέπεται τοιαύτας φορτώσεις θὰ γίνωνται ἀποδεκταὶ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (ε) τοῦ Κανονισμοῦ 10 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

Πρὸς ἐκκλήρωσιν τῶν σκοπῶν τοῦ παρόντος Μέρους, ὁ ὅρος “Ὑπό-Τμήμα Πλοίων” σημαίνει πλοῖον τοῦ ὁποῦο ἢ τρώπις ἐτέθη πρὸ τῆς ἡμερομηνίας θέσεως ἐν ἰσχύϊ τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(B) ΣΤΟΙΒΑΣΙΑ ΕΝΤΟΣ ΕΙΔΙΚΩΣ ΚΑΤΑΛΛΗΛΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α) Παρὰ τὰς διατάξεις τοῦ Μέρους B’ τοῦ παρόντος Κεφαλαίου σιτηρὰ χύδην οὐνανταὶ νὰ φέρονται ἀνευ συμμορφώσεως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις αἰτινες καθορίζονται ἐκείσε ὑπὸ πλοῖον ὅτινα εἶναι κατεσκευασμένα μετὰ δύο ἢ περισσότερων κατακόρυφων ἢ ἐπικλινῶν σιτοστεγῶν διαμήκων διαφραγμάτων καταλλήλως διατεθμένα ἵνα περιορίσουν τὸ ἀποτέλεσμα ἐξ οἰασθήκατε διαμήκους μετακινήσεως τῶν σιτηρῶν ὑπὸ τοὺς κατωτέρω ὅρους:

(i) ὅσον τὸ δυνατόν περισσότερα κύτῃ καὶ διαμερίσματα θὰ πληροῦνται καὶ διευθετῶνται πλήρως,

(ii) μὲ οἰανδήποτε εἰδικτὴν διάταξιν στοιβασίας τὸ πλοῖον δὲν θὰ ἔχει κλίσιν μεγαλύτεραν τῶν 5 μοιρῶν εἰς οἰανδήποτε φάσιν τοῦ ταξιδίου ἐνθα:

(1) ἐντός κυτῶν ἢ διαμερισμάτων τὰ ὅποια διευθετήθησαν πλήρως ἢ ἐπιφάνεια τῶν σιτηρῶν κατεκάθισεν κατὰ 2 τοὺς ἑκατόν τοῦ ὄγκου ἐκ τῆς ἀρχικῆς ἐπιφανείας καὶ κατόπιν μετακινήσεως ἐσταθεροποιήθη ὑπὸ γωνίαν ἐπιφανείας 12 μοιρῶν πρὸς ἀπασας τὰς πλευρὰς τῶν κυτῶν τούτων καὶ διαμερισμάτων αἰ ὅποια ἔχουν κλίσιν πρὸς τὸ δριζόντιον μικροτέραν τῶν 30 μοιρῶν.

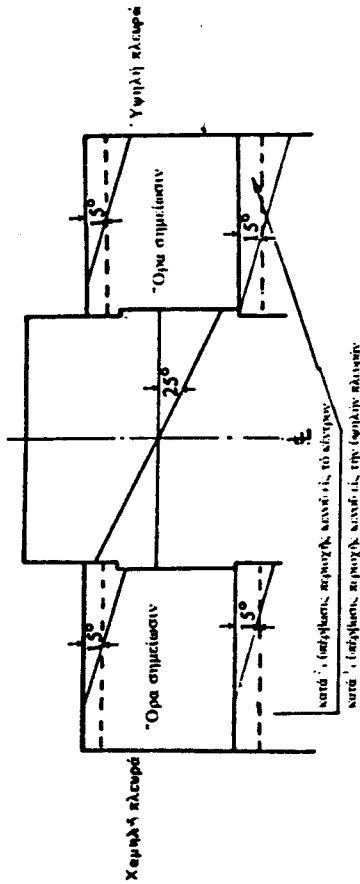
(2) ἐντός τῶν «μερικῶς πεληρωμένων διαμερισμάτων ἢ κυτῶν» ἐλευθέρῃ ἐπιφάνειᾳ σιτηρῶν κατακάθισαι καὶ ἐκ μετακινήσεως σταθεροποιηθεῖσαι ὡς τὸ ἐδάφιον (1)(1) τῆς παρούσης παραγράφου ἢ κατὰ γωνίαν τῶσων μεγαλύτεραν ὅσον δυνατόν νὰ θεωρηθῇ ἀναγκαῖα ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ἢ ὑπὸ Συμβιβασθέντων Κράτων ἐνεργούντων διὰ λογαριασμοῦ τῆς Ἀρχῆς, καὶ ἐπιφάνειαι σιτηρῶν, ἐφ’ ὅσον ἐγένετο ὑπερπλήρωσις συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμόν 5 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, μετακινῶνται κατὰ γωνίαν 8 μοιρῶν πρὸς τὰς ἀρχικὰς ἰσοπεδοθεῖσας ἐπιφάνειας. Πρὸς ἐκκλήρωσιν τῶν σκοπῶν τοῦ ἐδαφίου (1) τῆς παρούσης παραγράφου, παραφράγματα, ἐφ’ ὅσον ὑφίστανται, θὰ θεωροῦνται ὡς περιορίζοντα τὴν διαμήκη μετακίνησιν τῆς ἐπιφανείας τῶν σιτηρῶν.

(iii) ὁ πλοίαρχος εἶναι ἐπωδισσόμενος μὲ ἐν σχέδιον φορτώσεως σιτηρῶν ὅπερ καλύπτει τὰς διατάξεις στοιβασίας αἰτινες δέον ὅπως υλοθετηθῶν καὶ ἐν ἔγγειο-ριδίῳ εὐσταθείας, ἀμφότερα ἐγκεκριμένα ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ἢ ὑπὸ Συμβιβασθέντων Κράτων ἐνεργούντων διὰ λογαριασμοῦ τῆς Ἀρχῆς, δεικνύοντα τὰς συνθήκας εὐσταθείας ἐπὶ τῶν ὁλοίων βασιζόμενοι αἰ ὁποιοίσι οἱ αἰτινες δίδονται εἰς τὸ ἐδάφιον (1) τῆς παρούσης παραγράφου.

(β) ὁ ὄγκος ἐκάστου τροφοδοτικῶν στομίου εἶναι ἴσος πρὸς τὸν ὄγκον τοῦ ἐκτῶν τοῦ καταστρώματος κενοῦ ἐξωθεν τῆς πλευρικῆς σταθμίδος τοῦ στομίου κύτους καὶ τῆς συνεχείας αὐτῆς.

(B) ΟΧΕΤΟΙ ΤΟΠΟΘΕΤΗΜΕΝΟΙ ΥΠΕΡΑΝΩ ΤΩΝ ΚΥΡΙΩΝ ΣΤΟΜΙΩΝ ΚΥΤΩΝ

Μετὰ τὴν ὑποθετικὴν μετακίνησιν τῶν σιτηρῶν τὸ τελικὸν ὑπόδειγμα κενοῦ θὰ εἶναι ὡς ἐμφαίνεται εἰς τὸ Σχῆμα 6.



Σχῆμα 6

Σημειώσας ἐπὶ τοῦ Σχῆματος 6: Ἐάν αἱ περιχρῆται τῶν πλευρῶν ἐξωθεν τοῦ ὄγκου δὲν εἶναι δυνατόν νὰ διευθετηθῶν κανονικῶς συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμόν 3 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, θὰ ὑποτίθεται ὅτι λαμβάνει χώρα μετακίνησις ἐπιφανείας 25 μοιρῶν.

ΤΜΗΜΑ IV — ΥΠΟΘΕΤΙΚΗ ΟΓΚΟΜΕΤΡΙΚΗ ΡΟΠΗ ΚΛΙΣΕΩΣ ΜΕΡΙΚΩΣ ΠΕΠΛΗΡΩΜΕΝΩΝ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΩΝ

(Α) ΓΕΝΙΚΑ

“Ὅτε ἡ ἐλευθέρῃ ἐπιφάνειᾳ τῶν χύδην σιτηρῶν δὲν ἔχει ἀσφαλίσθῃ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 6, δέον ὅπως ὑποτεθῇ ὅτι μίᾳ μετατόπισις λαμβάνει χώραν ὑπεράνω ἀπασῶν τῶν ἐπιφανειῶν μὲ μίαν γωνίαν ἐπιφανειακῆς μετακινήσεως (γωνία σφηνός) 25 μοιρῶν.

(B) ΑΣΥΝΕΧΗ ΔΙΑΜΗΚΗ ΔΙΑΦΡΑΓΜΑΤΑ

Εἰς ἐν διαμέρισμα ἐντός τοῦ ὁποῦο τὰ διαμήκη διαφράγματα δὲν εἶναι συνεχῆ μετεξὺ τῶν ἔγκασιόν ὄριων (φρακτῶν), τὸ μήκος ὑπεράνω τοῦ ὁποῦο οἰανδήποτε ἐκ τῶν τοιοῦτων διαφραγμάτων ἐνεργούν ὡς μέσα προλήψεως κλήρους κατὰ πλάτος μετακινήσεως τῶν ἐπιφανειῶν τῶν σιτηρῶν, θὰ λαμβάνεται ὅτι εἶναι τὸ πραγματικὸν μήκος τοῦ τμήματος τοῦ ὑπ’ ὄψιν διαφράγματος μείον δύο ἑβδομα τῆς μεγαλύτερας ἐκ τῶν δύο ἔγκασιόν ἀποστάσεων μετεξὺ τοῦ διαφράγματος καὶ τοῦ γειτονιάζοντος διαφράγματος ἢ τῆς πλευρῆς τοῦ πλοίου.

Ἡ ὡς ἄνω διόρθωσις δὲν ἐφαρμόζεται ἐπὶ τῶν κατωτέρων διαμερισμάτων οἰουδὴποτε συνδυασμοῦ φορτώσεως κατὰ τὸν ὁποῦο τὰ ἀνώτερα διαμερίσματα εἶναι ἢ «πλήρη διαμερίσματα» ἢ «μερικῶς πεληρωμένα διαμερίσματα».

(β) Ἡ Ἀρχή ἢ Συμβολλόμενον Κράτος ἐνεργοῦν διάλογαρισμὸν τῆς Ἀρχῆς, θὰ καθορίζη τὰς προφυλάξεις αἰτίνας, δέον νὰ λαμβάνωνται κατὰ τῆς μετακινήσεως εἰς ἅπασας τὰς ἐτέρας συνθήκας φορτώσεως τῶν πλοίων ἕτινα εἶναι σχεδιασμέναι συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον (B)(α) τοῦ παρόντος Τμήματος καὶ πληροῦν τὰς ἀπαιτήσεις τῶν ἐδαφίων (ii) καὶ (iii) τῆς παραγράφου ἐκείνης.

(Γ) ΠΛΟΙΑ ΑΝΕΥ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΕΩΝ

Εἰς πλοίων μὴ φέρων ἔγγραφον ἐξουσιοδοτήσιν ἐκδοθεῖσαν συμφώνως πρὸς τοὺς Κανονισμοὺς 4 καὶ 10 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου δύνανται νὰ ἐπιτραπῇ ἡ φόρτωσις σιτηρῶν χυδῶν ὑπὸ τοὺς ὅρους τοῦ Ὑπο-Τμήματος (B) τοῦ παρόντος Τμήματος ἢ ὑπὸ τὰς κατωθὶ προϋποθέσεις:

(α) Ἄπαντα τὰ «πλήρη διαμερίσματα» θὰ φέρουν διαμήκη κεντρικά διαφράγματα καταλαμβάνοντα ὅλον τὸ μήκος τῶν τοιούτων διαμερισμάτων καὶ ἐπεκτεινόμενα πρὸς τὰ κάτω ἐκ τῆς κάτω πλευρᾶς τοῦ καταστρώματος ἢ τοῦ καλύμματος στομίου κύτους εἰς ἀπόστασιν κάτωθεν τῆς γραμμῆς καταστρώματος τοῦλάχιστον ἴσην πρὸς τὸ ἓν δγῶσον (1/4) τοῦ μεγίστου πλάτους τοῦ διαμερισματος ἢ 2,4 μέτρων οἰονδήποτε εἶναι μεγαλύτερον, ἐκτός ἐάν ὑφίστανται λεκάναι κατεσκευασμέναι συμφώνως πρὸς τὸ Τμήμα II τοῦ Μέρους Γ' ἐντός καὶ κάτωθεν τοῦ στομίου κύτους, αἱ ὁποῖαι δύνανται νὰ γίνωνται ἀποδεκταὶ ἀντὶ τοῦ κεντρικοῦ διαμήκου διαφράγματος.

(β) Ἄπαντα τὰ στόμια κυτῶν τῶν «πλήρων διαμερισμάτων» θὰ κλείωνται καὶ τὰ κλύματα αὐτῶν θὰ ἀσφαλίζωνται.

(γ) Ἄκασα αἱ ἐπιφάνειαι σιτηρῶν ἐντός τῶν «μερικῶς πεπληρωμένων διαμερισμάτων» θὰ διευθετῶνται ἵνα ὀριζοντιωθῶν καὶ θὰ ἀσφαλίζωνται συμφώνως πρὸς τὸ Τμήμα II τοῦ Μέρους Γ'.

(δ) Καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ ταξειδίου τὸ μετακεντρικὸν ὕψος, μετὰ τὴν διόρθωσιν διὰ τὰς ἐπιδόσεις τῶν ἐλευθέρων ἐπιφανειῶν τῶν ὑγρῶν εἰς τὰς δεξαμενάς, θὰ εἶναι 0,3 μέτρα ἢ τὸ προκείμενον ἐκ τοῦ ἀκολουθοῦντος τύπου, οἰονδήποτε εἶναι μεγαλύτερον:

$$GM_{\beta} = \frac{L \cdot B \cdot Vd (0.25 B - 0.645 \sqrt{Vd B})}{SF \times \Delta \times 0.0875}$$

*Ἐνθα:

L = συνολικὸν μήκος ἀπάντων τῶν πεπληρωμένων διαμερισμάτων,

B = πλάτος τοῦ πλοίου Ἐξωθεν τῶν νομῶν,

SF = συντελεστῆς στοιβασίας,

Vd = ὑπολογισθὲν μέσον βάθος κενοῦ συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον (α)(i) τοῦ Τμήματος I(A) τοῦ παρόντος Μέρους,

Δ = ἐκτόπισμα.

ΜΕΡΟΣ Γ' — ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΤΩΝ ΣΙΤΗΡΩΝ

ΤΜΗΜΑ I — ΑΝΤΟΧΗ ΤΩΝ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΩΝ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΣΙΤΗΡΩΝ

(Α) Γενικά (περιλαμβανομένων καὶ τῶν τάσεων λειτουργίας)

(Β) Διαφράγματα φορτωθέντα ἐξ ἁμφοτέρων τῶν πλευρῶν

(Γ) Διαφράγματα φορτωθέντα ἐκ μιᾶς πλευρᾶς μόνον

- (Δ) Λεκάναι
(Ε) Σχηματισμὸς δερμάτων σιτηρῶν χυδῶν
(ΣΤ) Ἀσφάλισις τῶν στομίων κυτῶν τῶν πλήρων διαμερισμάτων

ΤΜΗΜΑ II — ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΤΩΝ ΜΕΡΙΚΩΣ ΠΕΠΛΗΡΩΜΕΝΩΝ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΩΝ

- (Α) Ἀφρίδες ἢ συρματόσχοινα
(Β) Διατάξεις ὑπερφορτώσεως
(Γ) Σιτηρὰ εἰς σάκτους

ΤΜΗΜΑ I — ΑΝΤΟΧΗ ΤΩΝ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΩΝ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΣΙΤΗΡΩΝ

(Α) ΓΕΝΙΚΑ

(α) Ξυλεία

Ἡ Ξυλεία ἥτις χρησιμοποιεῖται διὰ τὰ ἐξαρτήματα φορτώσεως σιτηρῶν, δέον ὅπως εἶναι ἐξ ἀρίστης ποιότητος ἀνευ ἐλαττωμάτων, τύπου καὶ εἴδους τὸ ὅποιον ἀπεδείχθη ἱκανοποιητικὸν διὰ τὸν σκοπὸν αὐτόν. Αἱ πραγματικαὶ κατεργασμέναι διατάξεις τῆς Ξυλείας δέον ὅπως εἶναι σύμφωνοι πρὸς τὰς τοιαύτας αἰτίνας καθορίζονται εἰς τὸν παρὸν Μῆρος. Ἀντικαθάρτων ξύλων (κοντρα-πλακέ) ἐξωτερικῆς χρήσεως συνδεσμών δι' ἰσοστατοῦς κόλλας καὶ τοποθετημένων κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε ἡ κατεῦθυνσις τῶν ἰνῶν ἐπὶ τῶν ἐπιφανειακῶν φύλλων εἶναι κάθετος πρὸς τοὺς ὑποστηρίζοντας ὀρθοστάτας ἢ συνδετικῶν, δύνανται νὰ χρησιμοποιηθῇ ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι ἡ ἀντοχή του εἶναι ἰσοδύναμος τῆς τοιαύτης τῆς ἀκεραίας Ξυλείας καταλλήλων διαστάσεων.

(β) Τάσεις λειτουργίας

*Ὅτε ὑπολογίζονται αἱ διαστάσεις τῶν διαφραγμάτων φορτιζομένων ἐκ τῆς μιᾶς πλευρᾶς, χρησιμοποιούντες τοὺς Πίνακας τῶν παραγράφων (α) καὶ (β) τοῦ Ὑπο-Τμήματος (Γ) τοῦ παρόντος Τμήματος, αἱ ἀκόλουθοι τάσεις λειτουργίας, δέον ὅπως υιοθετηθῶν:

Διὰ διαφράγματα ἐκ χάλυβος 2000 χιλιογρ./cm²

Διὰ διαφράγματα ἐκ Ξυλείας 160 χιλιογρ./cm²

(γ) Ἔτερα ὕλικά

*Ὑλικά ἐκτός τοῦ ξύλου ἢ τοῦ χάλυβος δύνανται νὰ γίνωνται ἀποδεκτά διὰ τοιαύτα διαφράγματα ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι ἔχει καταβληθῇ ἡ ἀπαιτούμενη πρσοχή διὰ τὰς μηχανικὰς τῶν ἰδιοτήτας.

(δ) Ὄρθοστάται

(i) Ἐκτός τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν προβλέπονται μέσα διὰ τὴν πρόληψιν ἐκτοκίσεως τῶν ἄκρων τῶν ὀρθοστατῶν ἐκ τῶν ὑποδοχῶν τῶν, τὸ βάθος τῆς ὑποδοχῆς ἐκαστοῦ ἄκρου ἐκαστοῦ ὀρθοστατοῦ δέον ὅπως μὴ εἶναι μικρότερον τῶν 75 χιλ./των (mm). Ἐάν εἰς ὀρθοστάτης δέν εἶναι ἀσφαλισμένος εἰς τὴν κορυφήν, τὸ ἀνώτατον στήριγμα ἢ συνδέτης δέον ὅπως εἶναι συνδεδεμένον πρὸς αὐτὴν εἰς σημείον ὅσον πλησιέστερον εἶναι πρακτικῶς δυνατὸν.

(γ) Ὄρθοστάται

(ι) Χαλύβδινοι ὀρθοστάται χρησιμοποιοῦμενοι ἕνα ὑποστηρίζουν διαφράγματα με φόρτιση ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν, δέον ὅπως ἔχουν ροπή ἀντιστάσεως διδομένην ὑπὸ τοῦ τύπου:

$$W = a \cdot W_1$$

* Ἐνθα:

$$W = \text{ροπή ἀντιστάσεως εἰς cm}^3$$

$a =$ ὀριζόντια ἀπόστασις μεταξύ δύο διαδοχικῶν ὀρθοστατῶν εἰς μέτρα.

* Ἡ ροπή ἀντιστάσεως ἀνά μέτρον ἀποστάσεως W_1 , δέον ὅπως μὴ εἶναι μικρότερα τῆς διδομένης ἐκ τοῦ τύπου:

$$W_1 = 14,8 (h_1 - 1,2) \text{ cm}^3 \text{ ἀνά μέτρον.}$$

* Ἐνθα:

h_1 εἶναι τὸ κατακόρυφον μὴ ὑποβασταζόμενον τμήμα εἰς μέτρα καὶ δέον ὅπως λαμβάνεται ὡς ἡ μέγιστη τιμὴ τῆς ἀποστάσεως μεταξύ δύο γειτονικῶν στηρίγματων ἢ μεταξύ τοῦ στηρίγματος ἢ ἐκατέρου τῶν ἄκρων τοῦ ὀρθοστατοῦ. Ὅτε ἡ ἀπόστασις αὕτη εἶναι μικρότερα τῶν 2,4 μέτρων ἢ ἀντιστοιχοῦσιν ὀρθοστατοῦ δέον ὅπως ὑπολογίζεται ὡς ἐάν ἡ πραγματικὴ τιμὴ νά ἦτο 2,4 μέτρα.

(ii) Αἱ ροπαὶ ἀντιστάσεως τῶν ξυλίνων ὀρθοστατῶν θὰ καθορίζωνται διὰ τοῦ πολλαπλασιασμοῦ τῶν ἀντιστοιχῶν ροπῶν τῶν χαλύβδινων ὀρθοστατῶν ἐπὶ 12,5. Ἐάν χρησιμοποιῶνται ἕτερα ὑλικά, αἱ ροπαὶ τῶν δέον ὅπως εἶναι τοῦλάχιστον αἱ ἀπαιτούμενα διὰ χάλυβα, πρὸς τὰς τοῦ χρησιμοποιουμένου ὑλικοῦ. Εἰς τὰς περιπτώσεις ταύτας, δέον ὅπως καταβῆται προσοχὴ ἐπίσης, εἰς τὴν σχετικὴν ἀκαμψίαν ἐκάστου ὀρθοστατοῦ πρὸς βεβαίωσιν ὅτι ἡ ἀπόκλισις δέν εἶναι ὑπερβολικὴ.

(iii) Ἡ ὀριζόντιος ἀπόστασις μεταξύ τῶν ὀρθοστατῶν, δέον ὅπως εἶναι τοιαύτη ὥστε τὰ μὴ ὑποβασταζόμενα τμήματα τῶν κινητῶν διαφραγμάτων δέν ὑπερβαίνουν εἰς μήκος τὴν μέγιστην ἀπόστασιν μεταξύ τῶν ὀρθοστατῶν ἣτις καθορίζεται εἰς τὸ ἐδάφιον (ii) τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Ὑπό-Τμήματος.

(δ) Στηρίγματα (δοκοί)

(i) Ξύλινα στηρίγματα, ὅτε χρησιμοποιοῦνται, δέον ὅπως ἀποτελοῦνται ἐξ ἑνὸς μόνον τεμαχίου καὶ δέον ὅπως εἶναι ὡμαλῶς τοποθετημένα ἐφ' ἐκάστου ἄκρου καὶ ἐπὶ τῶν ἄλλων ὡς πρὸς τὴν μόνιμον κατασκευὴν τοῦ πλοίου, πλὴν ὅμως δέν θὰ ἄγονται ἐπὶ εὐθείας πρὸς τὰ πλευρικά ἐλάσματα τοῦ πλοίου.

(ii) Βάσει τῶν προϋποθέσεων τῶν ἐδαφίων (iii) καὶ (iv) κατωτέρω, τὸ ἐλάχιστον μέγεθος τῶν ξυλίνων στηρίγματων (δοκῶν) δέον ὅπως εἶναι ὡς ἀκολούθως:

(ii) Αἱ προβλεπόμενα διατάξεις ἐνθέσεως τῶν φορητῶν σανίδων δέον ὅπως εἶναι τοιαῦτα ὅπως ὥστε αἱ συνέπειαι τῆς ἀφαιρέσεως μέρους τῆς τομῆς ὀρθοστατοῦ δημιουργοῦμεναι τοπικαὶ τάσεις, μὴ εἶναι ὑπερβολικῶς ὑψηλαί.

(iii) Ἡ μέγιστη ροπή κάμψεως ἢ ἐπιβαλλομένη ἐφ' ἑνὸς ὀρθοστατοῦ ὑποστηρίζοντος ἕνα διάφραγμα φορτωθὲν ἐπὶ τῆς μίαις πλευρᾶς, δέον ὅπως ὑπὸ ἁμαλῶς συνθήκας ὑπολογίζεται ἐπὶ τῆ ὑποθέσει ὅτι τὰ ἄκρα τῶν ὀρθοστατῶν ὑποστηρίζονται ἐλευθέρως. Πάντως ἐάν μίαι Ἀρχὴ ἱκανοποιηθῆ ὅτι οἰοσάμενος ὅτι ὁ βαθμὸς ὑποθετίσης στηρίξεως θὰ ἐπιτευχθῆ ἐν τῇ πράξει, δυνατόν ὡς ληφθῆ ὑπ' ὄψιν οἰαδήποτε ἐκπτώσεως τῆς μέγιστης ροπῆς κάμψεως ἣτις θὰ παρουσιασθῆ ἐξ οἰουδήποτε βαθμοῦ στέρεότητος ὅστις θὰ προβλεπεται εἰς τὰ ἄκρα τῶν ὀρθοστατῶν.

(ε) Σύνθετα τμήματα

Ὅτε ὀρθοστάται, συνδέεται ἢ οἰαδήποτε ἕτερα μέλη ἐνδυναμώσεως σχηματίζονται ἀπὸ δύο κεχωρισμένα τμήματα, ἕκαστον τοποθετημένον ἐφ' ἐκάστης πλευρᾶς τοῦ διαφράγματος καὶ συνδεομένων μεταξύ τῶν διὰ κοχλιῶν εἰς ἐπαρκῆ μεταξύ τῶν διαστήματα, ἡ ἐνεργὸς ροπή ἀντιστάσεως τμήματος δέον ὅπως λαμβάνεται ὡς τὸ ἄθροισμα τῶν δύο ροπῶν τῶν χωριστῶν τμημάτων.

(στ) Τμηματικὸν διάφραγμα

Ὅτε τὰ διαφράγματα δέν ἐκτείνονται καθ' ὅλον τὸ βάθος τοῦ κύτους, ταῦτα καὶ οἱ ὀρθοστάται τῶν δέον ὅπως ὑποστηρίζονται ἢ ἴστανται κατὰ τρόπον τοῦλάχιστον ἡσυχῆς ἀποτελεσματικότητος πρὸς ἐκεῖνα ἄτινα ἐκτείνονται εἰς ὀλόκληρον τὸ βάθος τοῦ κύτους.

(ζ) ΔΙΑΦΡΑΓΜΑΤΑ ΦΟΡΤΙΖΟΜΕΝΑ ΕΣ ΑΜΦΟΤΕΡΩΝ ΤΩΝ ΠΛΕΥΡΩΝ

(α) Κινητὰ διαφράγματα

(i) Τὰ κινητὰ διαφράγματα δέον ὅπως ἔχουν πάχος οὐχὶ ὀλιγώτερον τῶν 50 χιλ./τρῶν (mm) καὶ ἔχουν τοποθετηθῆ ὥστε νά εἶναι σιτοστεγῆ καὶ ὅπου εἶναι ἀναγκαῖον νά ὑποβασταζῶνται ὑπὸ ὀρθοστατῶν.

(ii) Ἡ μέγιστη ἀπόστασις μεταξύ δύο στηρίγματων κινητῶν διαφραγμάτων διαφορῶν παχῶν δέον ὅπως εἶναι ἡ ἐξῆς:

Πάχος	Μέγιστη ἀπόστασις
50 mm	2,5 μέτρα
60 mm	3,0 μέτρα
70 mm	3,5 μέτρα
80 mm	4,0 μέτρα

Ἐάν πάτη μεγαλύτερα τῶν ἀνωτέρω προβλέπονται, ἡ μέγιστη ἀπόστασις μεταξύ δύο στηρίγματων θὰ ἀυξάνεται κατὰ τρόπον εὐθέως ἀνάλογον μετὰ τὴν αἰξήσιν τοῦ πάχους.

(iii) Τὰ ἄκρα ὀλων τῶν κινητῶν διαφραγμάτων δέον ὅπως εἶναι ἐνθυλακωμένα ἐν τῶν θυλάκων μήκους τοῦλάχιστον 75 mm.

(β) Ἐτερα ὄλικα

Διαφράγματα σχηματισθέντα διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως ἑτέρων ὀλικῶν πλὴν τοῦ ξύλου δέον ὅπως ἔχουν ἀντοχὴν τοῦλάχιστον ἰσοδύναμον πρὸς τὴν ἀπαιτούμενην διὰ τὰ κινητὰ διαφράγματα τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Ὑπό-Τμήματος.

(Γ) ΔΙΑΦΑΓΜΑΤΑ ΦΟΡΤΙΖΟΜΕΝΑ ΕΚ ΤΗΣ ΜΙΑΣ ΠΛΕΥΡΑΣ ΜΟΝΟΝ

(α) Διαμήκη διαφράγματα

Τό φορτίον εις χιλιόγραμμα ανά μέτρον μήκους διαφράγματος δέον όπως λαμβάνεται ότι είναι τό ακόλουθον:

ΠΙΝΑΞ Ι'

h (m)	2	3	4	5	6	7	8	10
1.5	850	900	1010	1225	1500	1770	2060	2645
2.0	1390	1505	1710	1985	2295	2605	2930	3590
2.5	1985	2160	2430	2740	3090	3435	3800	4535
3.0	2615	2845	3150	3500	3885	4270	4670	5480
3.5	3245	3525	3870	4255	4680	5100	5540	6425
4.0	3890	4210	4590	5015	5475	5935	6410	7370
4.5	4535	4890	5310	5770	6270	6765	7280	8315
5.0	5185	5570	6030	6530	7065	7600	8150	9260
6.0	6475	6935	7470	8045	8655	9265	9890	11150
7.0	7765	8300	8910	9560	10245	10930	11630	13040
8.0	9055	9665	10350	11075	11835	12595	13370	14930
9.0	10345	11030	11790	12590	13425	14260	15110	16820
10.0	11635	12395	13230	14105	15015	15925	16850	18710

h = Ύψος σιτηρών εις μέτρα εκ του κατωτάτου σημείου του διαφράγματος

B = Έγκαιρα έκτασις των χόσων σιτηρών εις μέτρα

Δι' έτερας τιμάς του h ή B, τά φορτία δέον όπως υπολογίζωνται διά γραμμικής παρεμβολής ή υπερβολής ως είναι άναγκαίον.

Μήκος του στήριγματος εις μέτρα

Όρθογώνιος τομή εις

Διάμετρος κυκλικής (δοκού) εις

mm

Μέχρι 3 μέτρα	150 X 100	mm	140
• Από 3 έως 5 μέτρα	150 X 150		165
• Από 5 έως 6 μέτρα	150 X 150		180
• Από 6 έως 7 μέτρα	200 X 150		190
• Από 7 έως 8 μέτρα	200 X 150		200
• Άνω των 8 μέτρων	200 X 150		215

Στήριγματα μήκους από 7 μέτρων και άνω δέον όπως γεφυροϋνται άσφαλώς περίπου εις τό μέσον του μήκους.

(iii) "Ότε ή δριζόντιος άπόστασις μεταξύ των δρθοστατών διαφέρει ούσιωδώς από τά 4 μέτρα, αί ροπαί άδρανείας των στήριγμάτων δύνανται νά αλλάξουν κατ' εΰθεϊαν άναλογίαν.

(iv) "Ότε ή γωνία του στήριγματος (δοκού) ως προς τό δριζόντιον υπερβαίνει τάς 10 μοίρας τό έπόμενον μεγαλύτερον στήριγμα προς τό άπαιτούμενον υπό τής υποπαράφου (ii) τής παρούσης παραγράφου, δέον όπως τοποθετηται, άφού ληφθή υπ' όψιν ότι εις οδδεμίαν περίπτωσηή γωνία μεταξύ ολουδήποτε στήριγματος και του δριζοντίου επιπέδου θά υπερβαίνη τάς 45 μοίρας.

(ε) Έντατήρες

"Ότε χρησιμοποιϋνται έντατήρες διά νά συγκρατήσουν διαφράγματα με φόρτισιν έπ' άμφοτέρων των πλευρών, δέον όπως τοποθετώνται δριζοντίως ή δσον πλησιέστερον προς τό δριζόντιον είναι πρακτικώς δυνατόν, καλώς ήσφαλισμένοι εις έκαστον άκρον και άποτελούμενοι εκ χαλυβδίνου συρματοσχοίνου. Τά μεγέθη των συρματοσχοίνων δέον όπως καθορίζωνται επί τή υποθέσει ότι τά διαφράγματα και ό δρθοστάτης τά όποια ό έντατήρ υποστηρίζει είναι φορτωμένα δημοίωρφως εις 500 χιλιτογ./m². Τό φορτίον έργασίας υποτιθέμενον κατά τά άνωτέρω, δέον όπως μή υπερβαίνη τό έν τρίτον του φορτίου θραύσεως αυτού.

1 Προς τον σκοπόν όπως μετατραποϋν τά άνωτέρω φορτία εις Άγγλικές μονάδας (τόνοι/πόδες), 1 χιλιτογ. ανά μέτρον μήκους δέον όπως λαμβάνεται ότι είναι ισοδύναμον προς 0.0003 τόνοιους ανά πόδα μήκους

2 "Ότε ή άπόστασις εκ του διαφράγματος έως έν τροφοδοτικόν στόμιον ή στόμιον εκτός είναι έν μέτρον ή όλιγότερον τό ύψος - h - δέον όπως λαμβάνεται εις τό έπίπεδον των σιτηρών έντός του στόμιου τούτου ή του τροφοδοτικού στόμιου. Εις άπόστασις τάς λοιπής περιπτώσεως τό ύψος δέον όπως λαμβάνεται εκ του υπερκειμένου καταστρώματος εις την περιοχήν του διαφράγματος.

(β) Έγκριση διαφράγματα

Τό φορτίον εις χιλιόγραμμα ανά μέτρον μήκους των διαφραγμάτων δέον όπως λαμβάνεται ότι είναι τό ακόλουθον:

ΠΙΝΑΞ II'
L (m)

h (m)	2	3	4	5	6	7	8	10	12	14	16
1.5	670	690	730	780	835	890	935	1000	1040	1050	1050
2.0	1040	1100	1170	1245	1325	1400	1470	1575	1640	1660	1660
2.5	1460	1565	1675	1780	1880	1980	2075	2210	2285	2305	2305
3.0	1925	2065	2205	2340	2470	2590	2695	2845	2925	2950	2950
3.5	2425	2605	2770	2930	3075	3205	3320	3480	3570	3595	3595
4.0	2950	3160	3355	3535	3690	3830	3950	4120	4210	4235	4240
4.5	3495	3725	3940	4130	4295	4440	4565	4750	4850	4880	4885
5.0	4050	4305	4535	4735	4910	5060	5190	5385	5490	5525	5530
6.0	5175	5465	5720	5945	6135	6300	6445	6655	6775	6815	6825
7.0	6300	6620	6905	7150	7365	7445	7700	7930	8055	8105	8115
8.0	7425	7780	8090	8360	8590	8685	8950	9200	9340	9395	9410
9.0	8550	8935	9275	9565	9820	9930	10205	10475	10620	10685	10705
10.0	9680	10095	10460	10770	11045	11270	11460	11745	11905	11975	11997

h = Ύψος των σιτηρών εις μέτρα εκ του κατωτάτου σημείου του διαφράγματος.
L = Διαμήκης έκτασις των χυδών σιτηρών εις μέτρα

Δι' ἑτέρας τιμῆς h ἢ L, τὰ φορτία δέον όπως υπολογίζωνται διά γραμμικῆς παρεμβολῆς ἢ ὑπερβολῆς ἐάν εἶναι ἀναγκαῖον.

(γ) Κατακρήφως κατανομή τῶν φορτίων

Τό συνολικόν φορτίον, ἀνά μονάδα μήκους τῶν διαφραγμάτων τῶ ἐμφαινόμενον εις τοῦς Πίνακας I καὶ II ἀνωτέρω, δύναται, ἐάν θεωρηθῇ ἀναγκαῖον, νά ὑποτεθῇ ὅτι ἔχει τραπεζοειδῆ κατανομήν καθ' ὕψος. Εἰς τοιαύτας περιπτώσεις τὰ φορτία ἀντιδράσεως ἐπὶ τῶν ἀνωτέρων καὶ κατωτέρων ἔκρων ἐνός κατακρήφου μέλους ἢ ὀρθοστάτου δέν εἶναι ἴσα. Τὰ φορτία ἀντιδράσεως ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρου ἔκρου, ἐκπεφρασμένα, ὡς ποσοστά τοῦ συνολικοῦ φορτίου τοῦ ὁποῖον ὑποστηρίζεται ὑπὸ τοῦ κατακρήφου μέλου, ἢ ὀρθοστάτου, δέον όπως λαμβάνωνται ἐκ τῶν πινάκων III καὶ IV κατωτέρω.

ΠΙΝΑΞ III

ΔΙΑΜΗΚΗ ΔΙΑΦΡΑΓΜΑΤΑ ΦΟΡΤΙΖΟΜΕΝΑ ΕΚ ΤΗΣ ΜΙΑΣ ΠΛΕΥΡΑΣ ΜΟΝΟΝ

* Ἀντιδράσις ἐπιπέδου εἰς τὸ ἀνωτέρω ἔκρου τοῦ ὀρθοστάτου ἐκπεφρασ ἑνηεὶς εἰσοστά τοῦ φορτίου (Πίναξ I)

h (m)	B (m)									
	2	3	4	5	6	7	8	10	10	10
1.5	43.3	45.1	45.9	46.2	46.2	46.2	46.2	46.2	46.2	46.2
2	44.5	46.7	47.6	47.8	47.8	47.8	47.8	47.8	47.8	47.8
2.5	45.4	47.6	48.6	48.8	48.8	48.8	48.8	48.8	48.8	48.8
3	46.0	48.3	49.2	49.4	49.4	49.4	49.4	49.4	49.4	49.4
3.5	46.5	48.8	49.7	49.8	49.8	49.8	49.8	49.8	49.8	49.8
4	47.0	49.1	49.9	50.1	50.1	50.1	50.1	50.1	50.1	50.1
4.5	47.4	49.4	50.1	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2
5	47.7	49.4	50.1	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2
6	47.9	49.5	50.1	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2
7	47.9	49.5	50.1	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2
8	47.9	49.5	50.1	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2
9	47.9	49.5	50.1	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2
10	47.9	49.5	50.1	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2

B = Ἐγκοσσία έκτασις τῶν χυδῶν σιτηρῶν εις μέτρα

Δι' ἑτέρας τιμῆς h ἢ B τὰ φορτία ἀντιδράσεως θά εὐρίσκωνται δι' εὐθείας παρεμβολῆς ἢ ὑπερβολῆς, ὡς εἶναι ἀναγκαῖον.

1 Πρὸς τὸν πρῶτον ὄπως μετατραποῖν τὰ ἀνωτέρω φορτία εἰς Ἀγγλικὰς μονάδας (τόνων/πόδας). Ἡ χιλιετηρὴ ἀνὰ μέτρον μήκος, δέον όπως λαμβάνεται ὅτι εἶναι ἰσοδύναμον πρὸς 0.0003 τόνοισ, ἐπὶ πόδα μήκος.

2 Ὅτε ἡ ἀπίκτισις ἐκ τοῦ διαφράγματος ἕως ἐν τροφοδοτικῶν στόμων κτύπος εἶναι ἐν μέτρον ἢ ὀλιγώτερον, τὸ ἴσκιον - h - δέον όπως λαμβάνεται εἰς τὸ ἐπιπέδον τῶν σιτηρῶν ἐντός τοῦ στομίου ποῦτου ἢ τοῦ τροφοδοτικοῦ στομίου. Εἰς ἄλλοις πάλιν περιπτώσεις τὸ ὕψος δέον όπως λαμβάνεται ἐκ τοῦ ὑπερκατεμένου καταστρώματος, εἰς τὴν περισχὴν τοῦ διαφράγματος.

ΠΙΝΑΞ IV

ΕΓΚΑΡΣΙΑ ΔΙΑΦΡΑΓΜΑΤΑ ΦΟΡΤΙΖΟΜΕΝΑ ΕΚ ΤΗΣ ΜΙΑΣ ΠΛΕΥΡΑΣ ΜΟΝΟΝ

* Αντίδρασης έδρασεως ες τὸ ἀνώτερον ἄκρον τοῦ ὀρθοστάτου ἐκπεφρασμένῃς ποσοστά τοῦ φορτίου (Πινάξ II)

h (m)	L (m)															
	2	3	4	5	6	7	8	10	12	14	16					
1.5	37.3	38.7	39.7	40.6	41.4	42.1	42.6	43.6	44.3	44.8	45.0	45.2	45.2	45.2	45.2	45.2
2	39.6	40.6	41.4	42.1	42.7	43.1	43.6	44.3	44.7	45.0	45.2	45.2	45.2	45.2	45.2	45.2
2.5	41.0	41.8	42.5	43.0	43.5	43.8	44.2	44.7	45.0	45.2	45.3	45.3	45.3	45.3	45.3	45.3
3	42.1	42.8	43.3	43.8	44.2	44.5	44.7	45.0	45.2	45.3	45.3	45.3	45.3	45.3	45.3	45.3
3.5	42.9	43.5	43.9	44.3	44.6	44.8	45.0	45.2	45.3	45.3	45.3	45.3	45.3	45.3	45.3	45.3
4	43.5	44.0	44.4	44.7	44.9	45.0	45.2	45.4	45.4	45.4	45.4	45.4	45.4	45.4	45.4	45.4
5	43.9	44.3	44.6	44.8	45.0	45.2	45.3	45.5	45.5	45.5	45.5	45.5	45.5	45.5	45.5	45.5
6	44.2	44.5	44.8	45.0	45.2	45.3	45.4	45.6	45.6	45.6	45.6	45.6	45.6	45.6	45.6	45.6
7	44.3	44.6	44.9	45.1	45.3	45.4	45.5	45.6	45.6	45.6	45.6	45.6	45.6	45.6	45.6	45.6
8	44.3	44.6	44.9	45.1	45.3	45.4	45.5	45.6	45.6	45.6	45.6	45.6	45.6	45.6	45.6	45.6
9	44.3	44.6	44.9	45.1	45.3	45.4	45.5	45.6	45.6	45.6	45.6	45.6	45.6	45.6	45.6	45.6
10	44.3	44.6	44.9	45.1	45.3	45.4	45.5	45.6	45.6	45.6	45.6	45.6	45.6	45.6	45.6	45.6

L = Διαμήκης έκτασις τῶν χ' ἔδην σιτηρῶν εἰς μέτρα

Δι' ἑτέρας τιμὰς ἢ ἢ L τὰ φορτία ἀντιδράσεως δὲ εἰρίσκωνται δι' εὐθείας παρεμβολῆς ἢ ὑπερβολῆς ὡς εἶναι ἀναγκαῖον.

* Ἡ ἀντογῆ τῶν ἀκραίων συνδέσεων τοιούτων κατακορύφων μελῶν ἢ ὀρθοστατῶν δὴνεται νὰ ὑπολογισθῇ μὲ βάσιν τὸ μέγιστον φορτίον τὸ ὅποιον εἶναι πιθανόν νὰ ἐπιπέσει εἰς ἑκάτερον ἄκρον. Τὰ φορτία ταῦτα ἔχουν ὡς ἀκόλουθος:

Διαμήκη διαφράγματα

Μέγιστον φορτίον εἰς τὴν κορυφὴν 50 ο/ο τοῦ καταλλήλου ὀλικοῦ φορτίου ἐκ τοῦ Πίνακος I

Μέγιστον φορτίον εἰς τὴν βάσιν 55 ο/ο τοῦ καταλλήλου ὀλικοῦ φορτίου ἐκ τοῦ Πίνακος I.

* Ἐγκάρσια διαφράγματα

Μέγιστον φορτίον εἰς τὴν κορυφὴν 45 ο/ο τοῦ καταλλήλου ὀλικοῦ φορτίου ἐκ τοῦ Πίνακος II.

Μέγιστον φορτίον εἰς τὴν βάσιν 60 ο/ο τοῦ καταλλήλου ὀλικοῦ φορτίου ἐκ τοῦ Πίνακος II.

Τὸ πῆχος τῶν ὀριζοντίων ζυλίων σανίδων δύνανται ἐπίσης νὰ ὑπολογισθῇ ἐν σχέσει πρὸς τὴν κατακορύφον κατανομήν τῆς φορτώσεως ἥτις περιστατικαί εἰς τοὺς Πίνακας III καὶ IV ἀνωτέρω καὶ εἰς τὰς περιπτώσεις ταύτας.

$$t = 10a \sqrt{\frac{p \times k}{h \times 213.3}}$$

* Ἐνθα:

t = πῆχος τῆς σανίδος εἰς χιλ./τρα (mm)

a = ὀριζόντιον μὴ ὑποβασταζόμενον τμήμα τῆς σανίδος, π.χ. ἀπόστασις μεταξὺ τῶν ὀρθοστατῶν εἰς μέτρα

h = κατακορύφος ἀπόστασις μεταξὺ κατωτάτης ἀκμῆς τοῦ διαφράγματος καὶ ἑπανεῖας σιτηρῶν εἰς μέτρα (m)

p = ὀλικὸν φορτίον ἀνὰ μονάδα μήκος ἐξαρτάμενον ἐκ τοῦ Πίνακος I ἢ II εἰς χιλ./γράμμα

k = συντελεστὴς ἐξαρτώμενος ἐκ τῆς κατακορύφου κατανιμῆς τῆς φορτώσεως.

* Ὅτε ἡ κατακορύφος κατανομή τῆς φορτώσεως ὑποτίθεται ὅτι εἶναι ὁμοιόμορφος, π.χ. ὀρθογώνιον παραλληλόγραμμον, κ' ἔσον δπως λαμβάνεται ὡς ἴσον πρὸς 1.0. Διὰ τραπεζοειδῆ κατανομήν,

$$k = 1.0 + 0.06(50 - R)$$

* Ἐνθα:

R = ἡ ἀντίδρασις ἐδράσεως τοῦ ἀνωτέρου ἄκρου ἢ προκύπτουσα ἐκ τῶν Πινάκων III ἢ IV.

(β) Ἐνταίηρι, ἢ Ἰσκολί

Τὰ μέγιστα ἔντατήρων καὶ δοκῶν, δέον δπως ὑπολογίζονται ὁπως ὡς τε εἰρηγόμενα φορτία ἐκ τῶν Πινάκων I καὶ II εἰς τὰς προηγούμενας παραγράφους (α) καὶ (β) μὴ ὑπερβαίνουν τὸ ἐν τρίτον τοῦ φορτίου θραύσεως.

(Δ) ΛΕΚΑΝΑΙ

* Ὅτε χρησιμοποιεῖται λεκάνη ἴνα μειωθῶσιν αἱ ροκαὶ κλίσεως εἰς ἐν πλήρες διαμερισμα, τὸ βάθος τῆς, μετρούμενον ἐκ τῆς βάσεως τῆς λεκάνης ἕως τὴν γραμμὴν καταστρώματος, δέον δπως εἶναι ὡς ἀκόλουθος:

Διὰ πλοῖα πλάτους ἐσωτερικῶς τῶν ἐλασμάτων ἕως 9,1 μέτρα, οὐχὶ ὀλιγώτερον ἀπὸ 1,2 μέτρα.

Διὰ πλοῖα πλάτους ἐσωτερικῶς τῶν ἐλασμάτων ἕως 18,3 μέτρα, οὐχὶ ὀλιγώτερον ἀπὸ 1,8 μέτρα.

Διὰ πλοῖα πλάτους μεταξὺ 9,1 μέτρων καὶ 18,3 μέτρων, τὸ ἐλάχιστον βάθος τῆς λεκάνης δέον δπως ὑπολογίζεσθαι οἷα παρεμβολῆς.

* Ἡ κορυφὴ (στόμιον) τῆς λεκάνης δέον δπως σχηματίζεται ὑπὸ τῆς ἑκὸς τὸ κατάστρωμα κατασκευῆς εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ στομίου κύτους, π.χ. πλευρικῶν σταθίδων ἢ τοιχωμάτων καὶ ἐγκαρσίων ζυγῶν τοῦ στομίου κύτους. Ἡ λεκάνη καὶ τὸ ἄνωθεν αὐτῆς στόμιον κύτους, δέον δπως εἶναι ἀπολύτως κεκλιρωμένα διὰ σιτηρῶν εἰς σάκκους ἢ ἑτέρου καταλλήλου φορτίου διευθετημένου ἐπὶ διαχωριστικοῦ ὑφάσματος ἢ ἰσοδυνά-

ΤΜΗΜΑ ΙΙ — ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΤΩΝ ΜΕΡΙΚΩΣ ΠΕΠΛΗΡΩΜΕΝΩΝ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΩΝ

(Α) ΛΩΡΙΔΕΣ Η ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΑ

(α) "Ότε, πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς ἐξουδετερώσεως τῶν ροπῶν κλίσεως, ἐντός μερικῶς πεπληρωμένων διαμερισμάτων, χρησιμοποιοῦνται λωρίδες ἢ συρματοσχοίνα ἢ ἀσφάλις δέον ὅπως πραγματοποιεῖται ὡς ἀκολούθως:

(i) Τὰ σιτηρὰ δέον ὅπως διευθετῶνται καὶ ὀρίζονται ὥστε ἡ ἐπιφανεία τῶν νᾶ ἔχη λίαν μικρὰν λοφοειδῆ κυρτότητα καὶ νὰ εἶναι κεκαλυμμένα διὰ διαχωριστικοῦ ὑψίσματος ἐκ λινάτσας, ὀδόνης ἢ ἑτέρου ἰσοδυνάμου.

(ii) Αἱ ἄκμαι τῶν διαχωριστικῶν ὑψισμάτων ἢ καὶ τῶν ὀδονῶν δέον ὅπως ἀλλήλοεπικαλύπτονται τουλάχιστον κατὰ 1,8 μέτρα.

(iii) Δύο συμπαγῆ δάπεδα ἐκ σκληρᾶς ἑυλείας πάχους 25mm ἐπὶ 150 mm ἕως 300 mm δέον ὅπως εἶναι τοποθετημένα κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε ἡ ἄνω νὰ διήκῃ διαμήκως καὶ νὰ εἶναι καρφωμένη ἐπὶ τῆς κᾶτω ἥτις θὰ διήκῃ ἐγκαρσίως. Ἐναλλακτικῶς, ἐν συμπαγῆς δάπεδον ἐκ ἑυλείας πάχους 50 mm διήκον διαμήκως καὶ καρφωμένον ὑπεράνω φορέως πάχους 50 mm καὶ ἑύρους οὐχὶ μικροτέρου τῶν 150 mm δύνανται νὰ χρησιμοποιηθῇ. Οἱ κατώτεροι φορεῖς δέον ὅπως διήκουν καθ' ὅλον τὸ πλάτος τοῦ διαμερισματος καὶ δέον ὅπως εἶναι τοποθετημένοι εἰς ἀπόστασιν μεταξύ τῶν οὐχὶ μεγαλύτεραν τῶν 2,4 μέτρων.

Διατάξεις αἰτίνες θὰ συνίστανται ἐκ τῆς χρησιμοποιήσεως ἐτέρων ὑλικῶν καὶ θεωροῦμεναι ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ὡς ἰσοδύναμοι πρὸς τὰς ἀνωτέρω, δύνανται νὰ γίνουσι ἀποδεκταί.

(iv) Συρματοσχοίνον μεγάλῃς ἀντοχῆς καὶ ἐφελκυσμοῦ (διαμέτρου 19 mm ἢ ἰσοδύναμον, διπλῆ χαλυβδίνῃ λωρίδι 50 mm X 1,3 mm καὶ ἔχουσα φορτίον θραύσεως τουλάχιστον 5000 χιλγρ.) ἢ ἄλλουσος ἰσοδυνάμου ἀντοχῆς ἕκαστον τῶν ὁποίων θὰ εἶναι συνδεδεμένον στερεῶς μὲσω κοχλιωτῶν ἐνταίρων τῶν 32 mm, δύνανται νὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὴν ἐχμασιν. Εἰς συσφιγκτῆρ μετὰ στροφίου τύπου βαρούλικου χρησιμοποιούμενος ἐν συνδυασμῷ μὲ βραχίονα ἀσφαλίσσεως (κλειδώσεως) δύνανται νὰ ἀντικαταστήσῃ τὸν κοχλιωτὸν ἐνταίρω τῶν 32 mm ὅτε χαλυβδίνῃ λωρίδι χρησιμοποιεῖται ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι κατάλληλοι κλειδὲς διατίθενται διὰ τὴν σύσφιξιν ὡς εἶναι ἀπαραίτητον. Ὅτε χρησιμοποιεῖται χαλυβδίνῃ λωρίδι, οὐχὶ ὀλιγώτερα τῶν τριῶν συνδεδειμένων σφραγισμάτων δέον ὅπως χρησιμοποιῶνται διὰ τὴν ἀσφάλισιν τῶν ἄκρων. Ὅτε χρησιμοποιεῖται συρματοσχοίνον, τουλάχιστον τέσσαρες σφυγκτῆρες, δέον ὅπως χρησιμοποιῶνται διὰ νὰ σχηματισθῶσιν ἀγκύλαι εἰς τὰς ἐχμασίεις.

(v) Πρὸ τῆς συμπληρώσεως τῆς φορτώσεως ἡ ἐχμασίς δέον ὅπως συνδέεται θετικῶς μετὰ τῶν νομῶν εἰς ἐν σημείον περίπου 450 mm κάτωθεν τῆς ὑπολογισμένης τελικῆς ἐπιφανείας τῶν σιτηρῶν δι' ἀγκυλίον τῶν 25 mm ἢ ἀρπάγης δοκοῦ ἰσοδυνάμου ἀντοχῆς.

(vi) Αἱ ἐχμασίεις δέον ὅπως τοποθετῶνται εἰς ἀπόστασιν μετὰξὺ τῶν οὐχὶ μεγαλύτεραν τῶν 2,4 μέτρων καὶ ἐκάστη δέον ὅπως ὑποστηρίζεται διὰ μιᾶς βάσεως ἣ- τῆς εἶναι καρφωμένη ὑπεράνω τῆς κορυφῆς τῆς διαμήκους ὀροφῆς. Ἡ βάσις δέον ὅπως συνίσταται ἐκ ἑυλείας πάχους τουλάχιστον 25 mm X 150 mm ἢ ἰσοδυνάμου πρὸς τοῦτο καὶ δέον ὅπως διήκῃ καθ' ὅλον τὸ πλάτος τοῦ κύτους.

(vii) Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ταξιδίου ἡ ἀσφάλισις διὰ τῶν λωριδῶν θὰ ἐπιθεωρεῖται τακτικῶς καὶ θὰ ἀποκαθίσταται εἰς περιπτώσεις ποῦ θεωρεῖται ἀναγκαῖον.

μου τοῦ καὶ ἐτοιμαζομένου στερεῶς ἐπὶ τῶν γειτνιαζόντων κατασκευαστικῶν μελῶν καὶ τῶν φορητῶν ζυγῶν ἂν τὰ τελευταῖα εἶναι εἰς τὴν θέσιν τῶν.

(Ε) ΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ ΔΕΜΑΤΩΝ ΣΙΤΗΡΩΝ ΧΥΔΗΝ

Ἐναλλακτικῶς τῆς πληρώσεως τῆς λεκάνης διὰ σιτηρῶν εἰς σάκκους ἢ ἑτέρου καταλλήλου φορτίου δύνανται νὰ χρησιμοποιηθῇ δέμα ἐκ σιτηρῶν χυδῆν ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι:

(α) Ἡ λεκάνη σχηματίζεται ὑπὸ ὑλικῶν (ὑψίσματος) ἐγκεκριμένον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ἔχοντος ἀντοχὴν ἐφελκυσμοῦ οὐχὶ μικροτέραν τῶν 274 χιλιογράμμων ἐπὶ λωρίδος πάχους 5 ἑκατ/τρων καὶ ἐφωδιασμένον διὰ καταλλήλων μέσων ἀσφαλίσσεως εἰς τὴν κορυφῆν.

(β) Ἐναλλακτικῶς πρὸς τὴν παράγραφον (α) ἀνωτέρω ὑλικὸν ἐγκεκριμένον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ἔχον ἀντοχὴν ἐφελκυσμοῦ οὐχὶ μικροτέραν τῶν 137 χιλιογράμμων ἐπὶ λωρίδος 5 ἑκατ/τρων, δύνανται νὰ χρησιμοποιηθῇ ἂν ἡ λεκάνη κατασκευάζεται ὡς κατωτέρω:

Λωρίδες ἐκ τῆς μιᾶς πλευρῆς τοῦ πλοίου εἰς τὴν ἑτέραν ἐγκεκριμένα ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς θὰ τοποθετῶνται ἐσωτερικῶς τῆς λεκάνης σχηματιζόμεναι ἐντός τῶν χυδῆν σιτηρῶν κατὰ διαστήματα οὐχὶ μεγαλύτερα τῶν 2,4 μέτρων. Αἱ λωρίδες αὗται θὰ εἶναι ἐπαρκοῦς μήκους ἵνα ἐπιτρέπουσι τὴν ἐχμασιν στερεῶς καὶ τὴν ἀσφάλισιν τῶν εἰς τὴν κορυφῆν τῆς λεκάνης.

Ἐῦλιναι ἀνιδέως πάχους οὐχὶ μικροτέρου τῶν 25 χιλ/τρων (mm) ἢ ἐξ ἄλλου καταλλήλου ὑλικῶν ὅπως ἀντοχῆς καὶ εἵρους μετὰξὺ 150 καὶ 300 χιλ/τρων (mm) θὰ τοποθετοῦνται πρὸς πρῶταν καὶ πρὸς πρῶτον τῶν τοιοῦτων λωριδῶν ἵνα προλαμβάνεται ἡ θραύσις ἢ φθορὰ ἐκ τριβῆς τοῦ ὑλικῶν (ὑψίσματος) τὸ ὁποῖον θὰ τοποθετεῖται ἐκεῖθε ἵνα σχηματίσῃ τὴν λεκάνην.

(γ) Ἡ λεκάνη θὰ πληροῦται διὰ σιτηρῶν χυδῆν καὶ θὰ ἀσφαλίζεται εἰς τὴν κορυφῆν, ἐκτός τῆς περιπτώσεως χρησιμοποιήσεως ὑλικῶν ἐγκεκριμένων κατὰ τὰ ἐν τῇ ἀνωτέρω παραγράφῳ (β) διαλαμβανόμενα, κατὰ τὴν ὁποῖαν ἀπαιτοῦνται πλείονες ἔῦλιναι σπινίδες πρὸς τοποθέτησίν τῶν εἰς τὴν κορυφῆν μετὰ τὴν ἐπικάλυψιν διὰ τοῦ ὑλικῶν (ὑψίσματος) τῆς λεκάνης καὶ πρὸ τῆς ἀσφαλίσσεως αὐτῆς διὰ τῆς ἐχμασεως τῶν λωριδῶν.

(δ) Ἐάν χρησιμοποιῶνται πλείονα τοῦ ἐνός τεμάχια ὑψίσματος ἵνα σχηματίσῃ τὴν λεκάνην θὰ συνδέονται εἰς τὴν βάσιν εἴτε διὰ ραφῆς εἴτε διὰ διπλῆς ἐπικαλύψεως.

(ε) Ἡ κορυφὴ τῆς λεκάνης θὰ συμπιτῆ μετὰ τῶν βάσεων τῶν δοκῶν ὅτε αὗται τοποθετηθῶσι εἰς τὴν θέσιν τῶν καὶ κατάλληλον γενικὸν φορτίον ἢ χυδῆν σιτηρᾶ δύνανται νὰ τοποθετηθῶσι μετὰξὺ τῶν δοκῶν εἰς τὴν κορυφῆν τῆς λεκάνης.

(ΣΤ) ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΤΩΝ ΣΤΟΜΙΩΝ ΚΥΤΩΝ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΝ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΩΝ

Ἐάν δὲν ὑφίσταται φορτίον χυδῆν σιτηρῶν ἢ ἑτερον τοιοῦτον ὑπεράνω ἐνὸς «πλήρους διαμερισματος», τὰ καλύμματα στομίων κυτῶν θὰ ἀσφαλίζονται συμφῶνως πρὸς ἕνα ἐγκεκριμένον τρόπον λαμβανόμενον ὑπ' ὄψιν τοῦ βάρους καὶ τῶν μονίμων διατάξεων αἰτίνες προβλέπονται ἵνα ἀσφαλίζονται τὰ τοιαῦτα καλύμματα.

Αἱ ἐγγραφὸι ἐξουσιοδοτήσεις αἱ ἐκδοθεῖσαι συμφῶνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 10 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου θὰ περιλαμβάνουσι μνείαν τοῦ τρόπου ἀσφαλίσσεως ὅστις ἐθεωρήθη ἀναγκαῖος ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ἥτις ἐξέδωσαν τὰ ὡς ἄνω ἐγγραφα.

(Β) ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΥΠΕΡΦΟΡΤΩΣΕΩΣ

Όπου σιτηρά εις σάκκους ή έτερον κατάλληλον φορτίον χρησιμοποιείται προς τόν σκοπόν τής ασφαλίσσεως «μερικώς πληρωμένον διαμερισμάτων», ή ελευθέρα έπιφάνεια των σιτηρών δέον όπως καλύπτεται διά διαχωριστικού ύψωματος ή ίσοδύναμου ή υπό ένός καταλληλού διαπέδου. Τό τοιούτον διάπεδον δέον όπως συνίσταται εκ φορέων όστινες είναι τοποθετημένοι εις απόστασιν μεταξύ των ούχι μεγαλυτέραν των 1,2 μέτρων και σανίδων πάχους 25 mm τοποθετημένων εις απόστασιν μεταξύ των ούχι μεγαλυτέραν των 100 mm. Τά δάπεδα δύνανται να είναι κατασκευασμένα υπό έτέρων υλικών υπό τήν προϋπόθεσιν ότι ταύτα θεωρούνται υπό μιάς Αρχής ότι είναι ίσοδύναμα.

(Γ) ΣΙΤΗΡΑ ΕΙΣ ΣΑΚΚΟΥΣ

Σιτηρά εις σάκκους, δέον όπως φέρωνται έντός σάκκων διατελούντων έν καλή κατάσταση, όστινες δέον όπως πληρούνται καλώς και κλείωνται άσφαλώς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ VII**ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ****Κανονισμός 1****Έφαρμογή**

(α) Έκτός εάν άλλως ρητώς προβλέπεται, τό Κεφάλαιον τούτο εφαρμόζεται εις τήν μεταφοράν επικινδύνων έμπορευμάτων έφ' όλων των κλοίων εις τά όποια οι παρόντες Κανονισμοί εφαρμόζονται.

(β) Αι διατάξεις του παρόντος Κεφαλαίου δέν εφαρμόζονται εις τά έφόδια και εις τά ύλικά εξαρτήματα του κλοίου ή εις τά ιδιαίτερα φορτία τά μεταφερόμενα επί κλοίων ειδικώς κατασκευασμένων ή έξ ολοκληρώρου μετασκευασμένων διά τόν σκοπόν τούτων, καθώς τά δεξαμενόπλοια.

(γ) Η μεταφορά επικινδύνων έμπορευμάτων άπαγορεύεται, εκτός εάν εκτελεήται συμφώνως προς τάς διατάξεις του παρόντος Κεφαλαίου.

(δ) Διά τήν συμπλήρωσιν των διατάξεων του παρόντος Κεφαλαίου, εκαστον Συμβολόμενον Κράτος θα εκδώσῃ ή θα προκαλέσῃ τήν έκδοσιν λεπτομερών οδηγιών διά τήν άσφαλή συσκευασίαν και τήν στοιβασίαν ώρισμένων επικινδύνων έμπορευμάτων ή κατηγοριών επικινδύνων έμπορευμάτων, αι όποιαί οδηγίαι θα περιλαμβάνουσι τάς αναγκαίας προφυλάξεις έν σχέσει προς τά άλλα φορτία.

Κανονισμός 2**Κατάταξις**

Τά επικινδύνα έμπορεύματα θα υποδιαιρούνται εις τάς ακόλουθους κλάσεις:

- | | |
|------------|---|
| Κλάσις 1 | - Έκρηκτικαί ύλαι |
| Κλάσις 2 | - Αέρια: πεπιεσμένα, ύγροποιημένα ή διαλελυμένα υπό πίεσιν. |
| Κλάσις 3 | - Εύφλεκτα ύγρα. |
| Κλάσις 4.1 | - Εύφλεκτα στερεά |
| Κλάσις 4.2 | - Εύφλεκτα στερεά ή ύλαι ύποκείμενα εις άπότομον άνάφλεξιν. |
| Κλάσις 4.3 | - Εύφλεκτα στερεά ή ύλαι αίτινες έρχόμενα έν έκαστῃ μετά του ύδατος άναπέμπουσι εύφλεκτα άέρια. |
| Κλάσις 5.1 | - Όξειδωτικά ύλαι |
| Κλάσις 5.2 | - Όργανικά ύπεροξειδια |
| Κλάσις 6.1 | - Δηλητηριώδεις (τοξικαί) ύλαι. |
| Κλάσις 6.2 | - Μολυσματικά ύλαι. |
| Κλάσις 7 | - Ραδιενεργοί ύλαι. |
| Κλάσις 8 | - Διαβρωτικά ύλαι. |
| Κλάσις 9 | - Διάφοροι επικινδύνοι ύλαι, ήτοι πάσα άλλη ύλη διά τήν όποιαν ή κείρα έχει άποδείξει, ή δύναται να άποδείξῃ, ότι είναι τοιαύτης επικινδύνου φύσεως ώστε θα έδει να εφαρμόζωνται δι' αυτήν αι διατάξεις του παρόντος Κεφαλαίου. |

Κανονισμός 3**Συσκευασία**

(α) Η συσκευασία των επικινδύνων έμπορευμάτων δέον όπως:

διά μεταφορική είναι καταλληλώς συσκευασμένου, έχεισημανθής και φέρει επιγραφήν και είναι εις καλήν κατάστασιν διά μεταφοράν.

(γ) Έκαστον πλοϊον μεταφέρειν επικίνδυνα έμπορεύματα θά έχη ειδικόν πίνακα ή όηλωτικόν άναφύρον, συμφώνως προς τόν Κανονισμόν 2 του παρόντος Κεφαλαίου, τά επί του πλοϊου επικίνδυνα έμπορεύματα και τήν θέσιν των έπ' αύτού. Δύναται να χρησιμοποιήται λεπτομερές διάγραμμα στοιβάζεως δεικνύον κατά κλάσεις και καθορίζον τήν θέσιν ήλων των επικινδύνων έμπορευμάτων επί του πλοϊου, άντί του άνωτέρω ειδικού πίνακος ή δηλωτικού.

Κανονισμός 6

Απαιτήσεις στοιβάζεως

(α) Έπικίνδυνα έμπορεύματα θά στοιβάζωνται άσφαλώς και καταλληλώς και σύμφωνα προς τήν φύσιν των έμπορευμάτων. Τά μή επιδεχόμενα άνάμειξιν έμπορεύματα, θά χωρίζωνται άπ' άλλήλων.

(β) Έκρηκτικαί ύλαι (έκτός πυρομαχικών) αίτινες παρουσιάζουν σοβαρόν κίνδυνον, θά στοιβάζωνται έντός ειδικής άποθήκης ή τις θά παραμένη άσφαλώς κλειστή κατά τόν πλοϊον. Αί έκρηκτικαί αύται ύλαι θά χωρίζωνται άπό τούς πυροκρουστήρας. Αί ηλεκτρικάί συσκευαί και τά ηλεκτρικά καλώδια τά κείμενα έντός ολουδήτου διαμερίσματος έντός του όποιου μεταφέρονται έκρηκτικά ύλαι, θά είναι τοιαύτης κατασκευής και θά χρησιμοποιούνται κατά τοιοϋτον τρόπον, ώστε να μειούται ό κίνδυνος πυρκαϊάς ή έκρήξεως.

(γ) Τά άποδιδόμενα επικινδύνους άτιμούς έμπορεύματα θά στοιβάζωνται εις χώρους καλώς αερισμένους ή επί του καταστρώματος.

(δ) Εις πλοία μεταφέρουσιν, εύφλεκτα ύγρά ή άέρια, θά λαμβάνωνται, άν άπαιτείται ειδικαί προφυλάξεις έναντίον πυρκαϊάς ή έκρήξεως.

(ε) Ύλαι αίτινες είναι ύποκείμεναι εις άπότομον θέρμανσιν ή καύσιν δέν θά μεταφέρονται, έκτός εάν έχουν ληφθή κατάλληλοι προφυλάξεις προς πρόληψιν ενάρξεως πυρκαϊάς.

Κανονισμός 7

Έκρηκτικαί ύλαι επί Έπιβατηγών Πλοϊών

(α) Αί ακόλουθοι έκρηκτικαί ύλαι μόνον δύναται να μεταφέρονται επί των έπιβατηγών πλοϊών:

- (i) φουίγγαί και καψύλια άσφαλείας,
- (ii) μικραί ποσότητες έκρηκτικών ύλων βάρους όχι μεγαλύτερου των 9 χιλιόγραμμων ή (20 λίβρων) συνολικού καθαρού βάρους,
- (iii) σήματα κινδύνου προς χρησιμοποίησιν ύπό τών πλοϊών ή τών αεροσκαφών, εάν τό όλικόν βάρος τών σημάτων τούτων δέν υπερβαίνη τά 1016 χιλιόγραμμα (ή 2240 λίβρας),
- (iv) πυροτεχνήματα μή εκπαιδικα άπίθανου άποτόμου έκρήξεως, εξαιρείσει επί των πλοϊών των μεταφερόντων έπιβάτας καταστρώματος.

(β) Παρά τάς διατάξεις της παραγράφου (α) του παρόντος Κανονισμού, δύναται να μεταφέρονται έπιπρόσθετοι ποσότητες ή τύποι έκρηκτικών ύλων, επί έπιβατηγών πλοϊών επί των όποιων εφαρμόζονται ειδικά μέτρα άσφαλείας έγκεκριμένα ύπό της Αρχής.

(i) Έχη καλώς έκτελεσθη και είναι εις καλήν κατάστασιν,

(ii) είναι τοιαύτης φύσεως, ώστε οαδήποτε έσωτερική έπιφάνεια, μετά της όποιάς τό περιεχόμενον δύναται να έλθη εις έπαφήν, μή προσβάλλεται έκτινδύνως ύπό της μεταφερομένης ύλης, και

(iii) δύναται να άντέχη εις τούς συνήθεις κινδύνους φορτώσεως και μεταφοράς διά θαλάσσης.

(β) Όταν ή χρησιμοποίησις ύλικού άπορροφητικού ή προστατευτικού είναι συνήθης διά τήν συσκευασίαν των ύγρων έντός δοχείων, τό ύλικόν τοϋτο πρέπει να είναι:

(i) ήκανόν να μειώνη τούς κινδύνους τούς όκοιους τό ύγρόν δύναται να προκαλέσθ.

(ii) ούτω τοποθετημένον ώστε να προλαμβάνη τήν μετακίνησιν και να έξασφαλίζετ αι ή περιβάλλουσιν του δοχείου, και

(iii) έπαρκούς ποσότητος ώστε, κατά τό ελλόγως δυνατόν, να άπορροφή τό ύγρόν εις περιπτώσιν θραύσεως του δοχείου.

(γ) Τά δοχεία τά περιέχοντα επικίνδυνα ύγρά θά έχουν κενόν περιθώριον προς συμπλήρωσιν εις τήν θερμοκρασίαν κληρώσεως, έπαρκές διά να άντιμετωπίζη τήν ύψιστην θερμοκρασίαν κατά τήν διάρκειαν μεταφοράς ύπό κανονικής συνθήκας.

(δ) Οι κύλινδροι ή τά σκεύη διά άέρια ύπό πίεσιν, θά είναι καταλληλώς κατασκευασμένα, δοκιμασμένα, συντηρημένα και κανονικώς κεκληρωμένα

(ε) Τά κενά δοχεία άτινα έχον προηγουμένως χρησιμοποιηθη διά τήν μεταφοράν επικινδύνων έμπορευμάτων θά θεωρούνται και ταύτα ως επικίνδυνα έμπορεύματα, έκτός εάν έχουν καθαρισθη και στεγνώθη, ή έχουν άσφαλώς κλεισθη, όταν ή φύσις της ούσιας τήν όποιαν περιέχουν έπιτρέπη τό κλείσιμον μετ' άσφαλείας

Κανονισμός 4

Σήμανσις και Έπιγραφή

Έκαστον δοχείον περιέχον επικίνδυνον έμπόρευμα θά σημεινεται διά της άκριβούς τεχνικής όνομασίας (δέν θά χρησιμοποιούνται όνομασίαι έμπορικαί) και θά φέρη διακριτικόν έτικέτταν ή έπιγραφήν χρονιατισμένην μέσω διατρήτου έλάσματος, εις τρόπον ώστε να είναι καταφανής ή επικίνδυνος φύσις του έμπορεύματος. Έκαστον δοχείον θά φέρη τοιαύτην έπιγραφήν, έκτός των δοχείων των περιεχόντων χημικός ούσιας συσκευασμένας εις περιωρισμένης ποσότητις αλλά άποτελούσας όμοιο σημαντικόν ποσότητα φορτίου, και άτινα δύναται να στοιβάζωνται, φορτώνωνται και χαρακτηρίζωνται ως μία μερίς.

Κανονισμός 5

Έπιγραφα

(α) Εις όλα τά έπιγραφα τά σχετικά με τήν μεταφοράν επικινδύνων έμπορευμάτων διά θαλάσσης εις 6 άνεγράφεται ή όνομασία των θά χρησιμοποιούνηται ή άκριβής τεχνική όνομασία των έμπορευμάτων (δέν θά χρησιμοποιούνται έμπορικαί όνομασίαι) και θά δίδεται άκριβής έπιγραφή συμφώνως προς τήν κατάταξιν τήν άναφερομένην εις τόν Κανονισμόν 2 του παρόντος Κεφαλαίου.

(β) Τά ύπό του φορτωτού καταρτιζόμενα φορτωτικά έπιγραφα θά περιλαμβάνουν ή θά συνδεδένωνται ύπό πιστοποιητικού ή δηλώσεως ότι, τό έμπόρευμα τό προσφερόμενον

Κανονισμός 7*Έκθεσις Ασφαλείας*

(α) Θά συντάσσεται Έκθεσις Ασφαλείας επιτρέπουσα την έκτιμησην της εγκαταστάσεως πυρηνικής ενέργειας και της ασφαλείας του πλοίου, ίνα εξασφαλίζεται ότι δεν υπάρχει αδικαιολόγητος ραδιενέργεια ή έτεροι κίνδυνοι εν πλώ ή έντός λιμένος διά τό πλήρωμα, τούς επιβάτας ή τό κοινόν, ή τās άρτηρίας ναυσιπλοίας ή τās προμηθειάς τροφίμων ή ύδατος. Εάν ή Αρχή μένη ικανοποιημένη θά έγκρινη την έκθεσιν ταύτην ασφαλείας ήτις θά τηρηται πάντοτε ένημερωμένη.

(β) Η Έκθεσις Ασφαλείας θά τίθεται έγκαιρώς εκ τών προτέρων εις την διάθεσιν τών Συμβλλομένων Κρατῶν τών χωρῶν τās όποιαις πρόκειται νά έπισκεφθή πυρηνοκίνητον πλοίον, εις τρόπον ώστε νά δύνανται ταῦτα νά έκτιμῶσι την ασφάλειαν τοῦ πλοίου.

Κανονισμός 8*Έγχειρίδιον Λειτουργίας*

Θά καταρτίζεται λεπτομερές Έγχειρίδιον Λειτουργίας διά τόν κατατυπισμόν και καθοδήγησιν τοῦ ασχολουμένου προσωπικοῦ εις τὰ καθήκοντα αὐτοῦ επί όλων τών ζητημάτων τών σχετικῶν πρός την λειτουργίαν τῆς εγκαταστάσεως πυρηνικής ενέργειας και έχόντων σοβαράν επίδρασιν επί τῆς ασφαλείας. Εάν ή Αρχή μένη ικανοποιημένη, θά έγκρινη τό Έγχειρίδιον Ασφαλείας τοῦτο, τοῦ όποιου αντίτυπον θά τηρηται επί τοῦ πλοίου. Τό Έγχειρίδιον Ασφαλείας θά τηρηται πάντοτε ένημερωμένον.

Κανονισμός 9*Επιθεωρήσεις*

Η επιθεώρησις τών πυρηνοκινήτων πλοίων θά περιλαμβάνη τās εφαρμοστάς απαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 7 τοῦ Κεφαλαίου I, ή τών Κανονισμῶν 8, 9 και 10 τοῦ Κεφαλαίου I, εξαιρέσει τών επιθεωρήσεων τών περιορισμένων εκ τῆς παρουσίας ραδιενέργειας. Επιπροσθέτως, αἱ επιθεωρήσεις θά περιλαμβάνουν πάσαν εἰδικήν άπίτησιν τῆς Έκθέσεως Ασφαλείας και εις πάσας τās περιπτώσεις, παρά τās διατάξεις τών Κανονισμῶν 8 και 10 τοῦ Κεφαλαίου I, θά λαμβάνουν χώραν τούλάχιστον άπαξ τοῦ έτους.

Κανονισμός 10*Πιστοποιητικά*

(α) Αἱ διατάξεις τῆς παραγράφου (α) τοῦ Κανονισμοῦ 12 τοῦ Κεφαλαίου I και τοῦ Κανονισμοῦ 14 τοῦ Κεφαλαίου I δέν θά εφαρμόζονται εις τὰ πυρηνοκίνητα πλοία.

(β) Πιστοποιητικόν καλούμενον Πιστοποιητικόν Ασφαλείας Πυρηνοκινήτου Έπιβατηγοῦ Πλοίου, θά χορηγῆται κατόπιν εξέτασεως και επιθεωρήσεως, εις πυρηνοκίνητον έπιβατηγόν πλοίον τό όποιον πληροῦ τās απαιτήσεις τών Κεφαλαίων II-1, II-2, III, IV, και VIII και τās έτέρας σχετικῆς απαιτήσεις τών παρόντων Κανονισμῶν.

(γ) Πιστοποιητικόν, καλούμενον Πιστοποιητικόν Ασφαλείας Πυρηνοκινήτου Φορτηγοῦ Πλοίου, θά χορηγῆται, κατόπιν εξέτασεως και επιθεωρήσεως, εις πυρηνοκίνητον φορτηγόν πλοίον τό όποιον ικανοποιεῖ τās απαιτήσεις επιθεωρήσεως διά φορτηγά πλοία τās καθοριζόμενάς διά τοῦ Κανονισμοῦ 10 τοῦ Κεφαλαίου I και πληροῦ τās απαιτήσεις τών Κεφαλαίων II-1, II-2, III, IV και VIII και τās έτέρας σχετικῆς απαιτήσεις τών παρόντων Κανονισμῶν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ VIII**ΠΥΡΗΝΟΚΙΝΗΤΑ ΠΛΟΙΑ****Κανονισμός 1***Έφαρμογή*

Τό παρόν Κεφάλαιον εφαρμόζεται εις όλα τὰ πυρηνοκίνητα πλοία, εξαιρέσει τών πολεμικῶν πλοίων.

Κανονισμός 2*Έφαρμογή τών ἄλλων Κεφαλαίων*

Οἱ περιεχόμενοι εις τὰ ἄλλα Κεφάλαια Κανονισμοί τῆς παρούσης Συμβάσεως εφαρμόζονται εις τὰ πυρηνοκίνητα πλοία, εκτός τών υπό τοῦ παρόντος Κεφαλαίου ἐπιφερομένων μετατροπῶν.

Κανονισμός 3*Εξαιρέσεις*

Πυρηνοκίνητον πλοίον δέν θά δύναται νά τύχη ἀπαλλαγῆς εις οὐδεμίαν περίπτωση τών διατάξεων οἰουδήποτε Κανονισμοῦ τῆς παρούσης Συμβάσεως.

Κανονισμός 4*Έγκρισις Έγκαταστάσεως Αντιδραστήρος*

Η μελέτη, ή κατασκευή, οι κανόνες τῆς εποπτείας και τῆς συναρμολογήσεως τῆς εγκαταστάσεως αντιδραστήρος, θά υπόκεινται εις την έγκρισιν και θά ικανοποιούν την Αρχήν και θά λαμβάνονται υπό ὄψιν οι περιορισμοί οἱτινες θά επιβληθοῦν εις τās επιθεωρήσεις λόγω τῆς παρουσίας ραδιενέργειας.

Κανονισμός 5*Καταλλιμότητα Έγκαταστάσεως Αντιδραστήρος δι' Υψηλίστιαν Επί πλοίου*

Η εγκατάστασις αντιδραστήρος θά μελετᾶται λαμβανομένων υπό ὄψιν τών εἰδικῶν συνθηκῶν ὑψηλίστιαν επί πλοίου τόσον υπό συνθήεις, όσον και υπό εκτάκτους περιστάσεις ναυσιπλοίας.

Κανονισμός 6*Ασφάλεια εκ ραδιενεργείας*

Η Αρχή θά λαμβάνη μέτρα ίνα εξασφαλίζεται ότι δέν θά υπάρχει αδικαιολόγητος ραδιενέργεια ή έτεροι κίνδυνοι εκ τῆς πυρηνικής ενέργειας, εν πλώ ή έντός λιμένος, διά τό πλήρωμα, τούς επιβάτας, ή τό κοινόν, ή τās άρτηρίας ναυσιπλοίας, ή τās προμηθειάς τροφίμων ή ύδατος.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ

Υπόδειγμα Πιστοποιητικού Ασφαλείας δι' Επιβατηγά Πλοία

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

(Κράτος)

(Επίσημος Τίτλος)

διὰ (διεθνή ή βραχύν διεθνή) πλοίων

Εκδοθέν συμφώνως προς τās διατάξεις τής

**ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ
ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ, 1974**

Όνομα πλοίου	Διεθνές διακριτικόν σήμα	Λιμήν υπολογισίας	Όλική χωρητικότητα	Λεκτομέτραι ταξιδίου, εάν υπάρχουν, υπό τούς όρους του Κανονισμοῦ 27(γ) νη ή τρώπας (Βλέπε του Κεφαλαίου III σημείωσιν)	Ήμερομηνία κατά την οποίαν έτοιμοκτήθη
					καταστέρω

Η Κυβέρνησις (όνομα Κυβερνήσεως) πιστοποιεί:

Ο υπογεγραμμένος (όνομα) πιστοποιεί:

I. Ότι τό άνωτέρω άναφερόμενον πλοίον έχει δεόντως επιθεωρηθή συμφώνως προς τās διατάξεις τής άνωτέρω άναφερομένης Σύμβασεως.

II. Ότι ή επιθεώρησις άπέδειξεν ότι τό πλοίον πληροί τās άπαιτήσεις των Κανονισμών των προσηρητημένων εις τήν ρηθείσαν Σύμβασιν, δσον άφορῃ:

- (1) Τό κατασκευάσμα του σκάφους, τούς κυρίους και βοηθητικούς λέβητας, τά λοιπά σκεύη πίεσεως και τās μηχανάς.
- (2) Τās διατάξεις και τās λεπτομερείας τής στεγανής ύποδιαίρεισεως.
- (3) Τās άκολουθους έμφόρτους ισόλους στεγανής ύποδιαίρεισεως:

Εμφόρτοι Ισολοι στεγανής ύποδιαίρεισεως καθορισθείσαι και σημειώσαι έπί τής πλευράς παρ' τό μέρος του πλοίου (Κανονισμός II του Κεφαλαίου II-1)	Υπος λέξιων	Εμφανίζεται όταν οι χάρτι επιβατών περιλαμβάνουν τους κάτω χάρτες διευκρινίζοντας τις χρησιμοποιηθείσες ενδείξεις επί της
C.1	.....	.....
C.2	.....	.....
C.3	.....	.....

(β) Τά Πιστοποιητικά Ασφαλείας Πυρηνοκινήτων Επιβατηγών Πλοίων και τά Πιστοποιητικά Ασφαλείας Πυρηνοκινήτων Φορτηγών Πλοίων θα άναγράφουν ότι: «Τό πλοίον, τό όποιον είναι πυρηνοκίνητον πληρωί όλας τās άπαιτήσεις του Κεφαλαίου VIII τής Σύμβασεως και άναπαοκρίνεται εις τήν Έκθέσιν Ασφαλείας τήν έγκριθείσαν διά τό πλοίον».

(ε) Τά Πιστοποιητικά Ασφαλείας Πυρηνοκινήτων Επιβατηγών Πλοίων και τά Πιστοποιητικά Ασφαλείας Πυρηνοκινήτων Φορτηγών Πλοίων θα ισχύουν διά χρονικήν περίοδον ούχι μεγαλύτεραν των 12 μηνών.

(στ) Τά Πιστοποιητικά Ασφαλείας Πυρηνοκινήτων Επιβατηγών Πλοίων και τά Πιστοποιητικά Ασφαλείας Πυρηνοκινήτων Φορτηγών Πλοίων θα εκδίδονται υπό τής Αρχής ή υπό παντός προσώπου ή οργανισμοῦ δόντων ύπ' αυτής έξουσιοδοτημένου. Έν πάση περιπτώσει, ή Αρχή αυτή άναλαμβάνει πάσαν εύθύνην διά τό Πιστοποιητικόν.

Κανονισμός 11
Ειδικός Έλεγχος

Επιπροσθέτως προς τόν υπό του Κανονισμοῦ 19 του Κεφαλαίου I καθοριζόμενον έλεγχον, τά πυρηνοκίνητα πλοία θα υπόκεινται εις ειδικόν έλεγχον πρό τής εισόδου εις λιμένας και έντός των λιμένων των Συμβαλλομένων Κρατών προς τόν σκοπόν έξακριβώσεως ότι ύπάρχει επί του πλοίου Πιστοποιητικόν Ασφαλείας Πυρηνοκινήτου Πλοίου έν ισχύϊ και ότι δέν ύπάρχει άδικαιολόγητος ραδιενέργεια ή έτεροι κίνδυνοι έν πλῆ ή έντός του λιμένου διά τό πλήρωμα, τούς επιβάτας ή τό κοινόν, ή τās άρτηρίας ναυσίπλοιας ή τās προμηθείας τροφίμων ή ύδάτος.

Κανονισμός 12
Ατυχήματα

Είς τήν περιπτωσιν συμβάντος τό όποιον δυνατόν να προκαλέση κίνδυνον εις τήν περιοχήν, ό πλοίαρχος του πυρηνοκινήτου πλοίου θα είδοποιήση άμέσως τήν άρμοδιαν Κυβερνητικήν Αρχήν τής χώρας εις τά ύδατα τής οποίας τό πλοίον εύρίσκεται ή εις τά ύδατα τής οποίας τό πλοίον πλησιάζει εις κατάστασιν άβαρίας.

III. Ότι τὰ σωστικά μέσα επαρκούν διά συνολικών ἀριθμών

..... άτομον κατ' ἀνάστατον ὄριον, ἤτοι :
 σωσίβιοι λέμβοι (συμπεριλαμβανόμενοι σωσίβιους λέμβους μετά κινήτηρος) ἰκαναί νά φέρουν άτομα, καί σωσίβιοι λέμβοι μετά κινήτηρος ἀπεφασισμένοι διά ραδιοηλεκτρογραφικῆς συσκευῆς καί προβολῆς (συμπεριλαμβανόμενοι εἰς τὴν ἀνωτέρω ἀναφερόμενον συνολικὸν ἀριθμὸν σωσίβιων λέμβων) καί σωσίβιοι λέμβοι μετά κινήτηρος ἀπεφασισμένοι διά προβολῆς μόνον (συμπεριλαμβανόμενοι εἰς τὴν ἀνωτέρω ἀναφερόμενον συνολικὸν ἀριθμὸν σωσίβιων λέμβων), ἀπαιτοῦσαι πηλιοδύτους ἀνδρας σωσίβιων λέμβων.

..... σωσίβιοι σχεδία, διά τὰς ὁποίας ἀπαιτοῦνται ἐγκατακείμενα μέσα καθαί-
 ρσεως, ἰκαναί νά φέρουν άτομα, καί
 σωσίβιοι σχεδία, διά τὰς ὁποίας δὲν ἀπαιτοῦνται ἐγκατακείμενα μέσα κα-
 θαίρσεως, ἰκαναί νά φέρουν άτομα.
 κλευστικά συσκευαί ἰκαναί νά ἠχοβαστάζουν άτομα.
 κυκλικά σωσίβια.
 σωσίβιοι ζῶναι.

IV. Ότι αἱ σωσίβιοι λέμβοι καί αἱ σωσίβιοι σχεδία εἶναι ἐρωδιασισμένοι συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν.

V. Ότι τὸ πλοῖον εἶναι ἐρωδιασισμένον διά μίαν ὀρμιδοβόλου συσκευῆς καί φορητῆς συσκευῆς ἀσυρμάτου διά πλετών σωστικῶν μέσον συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν.

VI. Ότι τὸ πλοῖον κληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Κανονισμῶν ὅσον ἀφορᾷ τὰς ραδιο-
 ηλεκτροφωκῆς ἐγκαταστάσεις, ἤτοι:

	Ἀπαιτούμενα κατὰ τοὺς Κανονισμοὺς	Διατιθέμενα ἐν τῷ πλοίῳ
Ἦμα ἀπρόσωτες ἀσυρματιστοὺ
Ἀριθμὸς ἀσυρματιστῶν
Ἐάν ὑπάρχη ἀπρόσωτος ἐκτῆς σήματος ἐπιτόνου
Ἐάν ὑπάρχη κυρία ἐγκατάσταση
Ἐάν ὑπάρχη ἐφεδρική ἐγκατάσταση
Ἐάν ὁ κύριος καί ὁ ἐφεδρικός πομπῆς εἶναι ηλεκτρονικῆς κατασκευῆς ἢ συνδυασμένοι
Ἐάν ὑπάρχη ραδιοφωνομέτρον
Ἐάν ὑπάρχη ραδιοαυτοσυναρτηστικῆς συσκευῆς εἰς τῆς ραδιοηλεκτροφωκῆς συντόνητος ἐπιτόνου
Ἐάν ὑπάρχη Radar
Ἀριθμὸς ἐπιβατῶν διά τὸν ὅποιον ἐξεδόθη τὸ παρὸν πιστοποιητικόν

VII. Ότι ἡ λειτουργία τῶν ραδιοηλεκτροφωκῶν ἐγκαταστάσεων διά τὰς σωσίβιους λέμβους μετά κινήτηρος καί (ἢ) τῆς φορητῆς συσκευῆς ἀσυρμάτου διά πλετών σωσίβιων μέσον, ἐάν ὑπάρξη, ἀνταποκρίνεται εἰς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν.

VIII. Ότι τὸ πλοῖον συμμορφοῦται πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν ὅσον ἀφορᾷ τὰς συσκευὰς ἐντοπισμοῦ καί σβέσεως πυρκαϊῆς, Radar, ἠχοβολιστικῆν συσκευὴν καί γυροσκοπικὴν κῆδεα καί ὅτι εἶναι ἐρωδιασισμένον διά πλοικῶν φώτων καί σχημάτων, κλιμακῶς κληροῦ καί μέσων ἐκπομπῆς ἠχητικῶν σημάτων καί σημάτων κινδύνου,

συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν καθὼς καί τοὺς ἐν ἰσχύϊ Διεθνεῖς Κανονισμοὺς Ἀποφυγῆς Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσει.

IX. Ότι τὸ πλοῖον συμμορφοῦται πρὸς ὅλας τὰς ἄλλας διατάξεις τῶν Κανονισμῶν, ὅσοι τούτων ἐφαρμολογῶνται ἐκ αὐτοῦ.

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἐκδίδεται κατ' ἐξουσιοδοτήσιν τῆς Κυβερνήσεως. Ἰσχύει μέχρι

Ἐξεδόθη ἐν τῇ 19

Ἔσται ἡ σφραγὶς ἢ ἡ ὑπογραφή τῆς ἐξουσιοδοτημένης διά τὴν ἐκδόσιν τοῦ πιστοποιητικῶ Ἀρχῆς.

(Σφραγὶς)

Ἐάν τὸ πιστοποιητικὸν εἶναι ὑπογεγραμμένον, προστίθεται ἡ ἀκόλουθος παράγραφος:

Ἐάν ὑπογεγραμμένον δηλώσῃ ὅτι εἰμαι δρόντως ἐξουσιοδοτημένος ὑπὸ τῆς ἀνωτέρω Κυβερνήσεως ὅπως ἐκδόσω τὸ παρὸν πιστοποιητικόν.

(Ἵ Υπογραφή)

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: Θὰ ἀρτῆ νά ἀντγράφεται τὸ ἔτος κατὰ τὸ ὅποιον ἐποθετήσῃ ἡ ἐπίσημη, ἢ ὅτε τὸ πλοῖον εἰσέλθῃ εἰς παρεμφερῆ στάθιον κατασκευῆς ἐξαιρέσει τῶν ἐτῶν 1952 καί 1965 καί τοῦ ἔτους τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσει, 1974, διά τὴν περίπτωσιν τῶν ὁποίων δὲ ἀναφέρεται ἡ προσημαστικὴ ἡμερομηνία.

Εἰς τὴν περίπτωσιν πλοίου τὸ ὅποιον ἐπίσημη μετατροπὴν, ἢ ἀναφέρεται εἰς τὸν Κανονισμὸν (I(B)(1) τοῦ Κεφαλαίου II-1 ἢ τὸν Κανονισμὸν (α)(X) τοῦ Κεφαλαίου II-2 τῆς Συμβάσεως, δὲ ἀναφέρεται ἡ ἡμερομηνία ἐνάρξεως τῶν ἐργασιῶν τῆς μετατροπῆς.

Υπόδειγμα Πιστοποιητικού Ασφαλείας Έξαρτισμού διά Φορτηγά Πλοία
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΞΑΡΤΙΣΜΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
 (Έπισημος Τίτλος) (Κράτος)

Έκδοθέν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς

ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ
ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ, 1974

Όνομα πλοίου	Διεθνὲς διακριτικὸν σῆμα	Λιμὴν νηολογήσεως	Όλιγη χωρητικότης	Ήμερομηνία κατὰ τὴν ὅποιαν ἐποθετήθη ἡ τρύπη (Βλέπε κατωτέρω σημείωσιν)

Ἡ Κυβέρνησις (ὄνομα Κυβερνήσεως) πιστοποιεῖ:

Ὁ ὑπογεγραμμένος (ὄνομα) πιστοποιῶ:

I. Ὅτι τὸ ἀνωτέρω ἀναφερόμενον πλοῖον ἔχει δεόντως ἐπιθεωρηθῆ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς ἀνωτέρω ἀναφερομένης Συμβάσεως.

II. Ὅτι ἡ ἐπιθεώρησις ἀπέδειξεν ὅτι τὰ σωστικά μέσα ἐπαρκοῦν διὰ συνολικὸν ἀριθμὸν ἀτόμων κατ' ἀνώτατον ὄριον, ἴτοι:

- σωσίβιοι λέμβοι εἰς τὴν ἀριστερὰν πλευρὰν ἰκαναὶ νὰ φέρουν ἀτόμα.
- σωσίβιοι λέμβοι εἰς τὴν δεξιὰν πλευρὰν ἰκαναὶ νὰ φέρουν ἀτόμα.

. σωσίβιοι λέμβοι μετὰ κινητήρος (συμπεριλαμβανόμενοι εἰς τὸν ἀνωτέρω ἀναφερόμενον συνολικὸν ἀριθμὸν σωσίβιων λέμβων) συμπεριλαμβανόμενοι σωσίβιους λέμβους μετὰ κινητήρος, ἐφοδιασμένους διὰ ραδιοτηλεγραφικῆς ἐγκαταστάσεως καὶ προβολέως, καὶ σωσίβιους λέμβους μετὰ κινητήρος, ἐφοδιασμένους διὰ προβολέως μόνον.

. σωσίβιοι σχεδία, διὰ τὰς ὁποίας ἀπαιτοῦνται ἐγκεκριμένα μέσα καθιέρσεως, ἰκαναὶ νὰ φέρουν ἀτόμα, καὶ

. σωσίβιοι σχεδία διὰ τὰς ὁποίας δὲν ἀπαιτοῦνται ἐγκεκριμένα μέσα καθιέρσεως, ἰκαναὶ νὰ φέρουν ἀτόμα.

. κυκλικὰ σωσίβια.

. σωσίβιοι ζῶναι.

III. Ὅτι αἱ σωσίβιοι λέμβοι καὶ αἱ σωσίβιοι σχεδία εἶναι ἐφοδιασμένα συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν τῶν προσηρτημένων εἰς τὴν Σύμβασιν.

Υπόδειγμα Πιστοποιητικού Ασφαλείας Κατασκευῆς διά Φορτηγά Πλοία
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
 (Έπισημος Τίτλος) (Κράτος)

Έκδοθέν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς

ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ
ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ, 1974

Όνομα πλοίου	Διεθνὲς διακριτικὸν σῆμα	Λιμὴν νηολογήσεως	Όλιγη χωρητικότης	Ήμερομηνία κατὰ τὴν ὅποιαν ἐποθετήθη ἡ τρύπη (Βλέπε κατωτέρω σημείωσιν)

Ἡ Κυβέρνησις (ὄνομα Κυβερνήσεως) πιστοποιεῖ:

Ὁ ὑπογεγραμμένος (ὄνομα) πιστοποιῶ:

Ὅτι τὸ ἀνωτέρω ἀναφερόμενον πλοῖον ἔχει δεόντως ἐπιθεωρηθῆ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 10 τοῦ Κεφαλαίου I τῆς ἀνωτέρω ἀναφερομένης Συμβάσεως καὶ διὴ ἐπιθεώρησις ἀπέδειξεν ὅτι ἡ κατάσταση τοῦ σκάφους, τῶν μηχανῶν καὶ τοῦ ἐξαρτισμοῦ, ὡς ταῦτα καθορίζονται εἰς τὸν ἀνωτέρω Κανονισμὸν, εἶναι καθ' ὅλα ἰκανοποιητικὰ καὶ διὰ τὸ πλοῖον πληροὶ τὰς ἐφαρμοστέας ἀπαιτήσεις τοῦ Κεφαλαίου II-1 καὶ τοῦ Κεφαλαίου II-2 (ἔκτος τῶν ἀναφερομένων εἰς τὰς συσκευὰς σβέσεως πυρκαϊῆς καὶ τῶν καθοριζομένων διὰ τὸν ἐλεγχὸν πυρκαϊῆς).

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἐκδίδεται κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς Κυβερνήσεως. Ἰσχύει μέχρι τῆ 19

Ἐπεται ἡ σφραγὶς ἢ ἡ ὑπογραφή τῆς ἐξουσιοδοτημένης διὰ τὴν ἐκδόσιν τοῦ πιστοποιητικοῦ Ἀρχῆς. (Σφραγίς)

Ἐάν τὸ πιστοποιητικὸν εἶναι ὑπογεγραμμένον, προστίθεται ἡ ἀκόλουθος παράγραφος:

Ὁ ὑπογεγραμμένος δηλοῦν ὅτι εἶμαι δεόντως ἐξουσιοδοτημένος ὑπὸ τῆς ἀνωτέρω Κυβερνήσεως ὡς ἐκδόσω τὸ παρὸν πιστοποιητικόν.

(Υπογραφή)

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: Θὰ ἀρτῆ νὰ ἀναγράφεται τὸ ἔτος κατὰ τὸ ὅποιον ἐποθετήθη ἡ τρύπη ἢ ὅτε τὸ πλοῖον εἰσέλκετο εἰς παρεμφερὲς στάθιον κατασκευῆς ἐξαφίσει τῶν ἐτῶν 1952 καὶ 1965 καὶ τοῦ ἔτους ἐναρξέως τῆς ἰσχύος τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσει 1974 διὰ τὴν περίπτωσιν τῶν ὁπλοίων θὰ ἀναφέρεται ἡ πραγματικὴ ἡμερομηνία.

Υπόδειγμα Πιστοποιητικού Ασφαλείας Ραδιοτηλεγραφίας διά Φορητά Πλοία
 ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΙΑΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
 (Κράτος)
 (Επίσημος Τίτλος)

Εκδοθέν συμφώνως προς τās διατάξεις τής

ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ
 EN ΘΑΛΑΣΣΗ 1974

Όνομα πλοίου	Διεθνές διακριτικόν σήμα	Λιμίν ηνολογήσεως	Όλικη χωρητικότητα	Ημερομηνία κατά την οποίαν ετοποθετήθη ή τροπίς (βλέπε κατωτέρω σημειώσεων)

Η Κυβέρνησις (Όνομα Κυβερνήσεως) πιστοποιεί:
 Ο υπογεγραμμένος (Όνομα) πιστοποιώ:

I. Ότι τó ανωτέρω αναφερόμενον πλοϊον πληροί τās διατάξεις τών Κανονισμών τών προσηρτημένων εις τήν ανωτέρω αναφερομένην Σύμβασιν, όσον άφορά τήν Ραδιοτηλεγραφίαν και τατα:

Απαιτούμενα κατά τούς Κανονισμούς	Διατιθέμενα εν τώ πλοίω
Όραι άκρόσεως άσυρματιού
Αριθμός άσυρματιών
Εάν υπάρχει αυτόματος δέκτης κινδύνου
Εάν υπάρχει κυρία έγκατάστασις
Εάν υπάρχει επιζώνη έγκατάστασις
Εάν ο κύριος και ο έφεδρικός πομπή ειναί ηλεκτρικός κεχωρισμένοι ή συνδυασμένοι
Εάν υπάρχει ραδιοφωνομέτρον
Εάν υπάρχει ραδιοεπιποτιστική συσκευή επί τής ραδιοτηλεφωνικής συχρότητος κινδύνου
Εάν υπάρχει τατα

II. Ότι ή λειτουργία τών ραδιοτηλεγραφικών έγκαταστάσεων διά τās σωσιβίους λέμβους μετά κινήτρος και (ή) τής φορητής συσκευής άσυρμάτου διά πλωτόν σωστικόν μέσον, εάν υπάρχει αύτη, άνταποκρίνεται εις τās διατάξεις τών ρηθέντων Κανονισμών.

Τό παρόν πιστοποιητικόν εκδίδεται κατ' έξουσιοδοτήσιν τής Κυβερνήσεως. Ισχύει μέχρι τής
 Εξεδόθη έν τή 19 ..

Επεται ή σφραγίς ή ή ύπογραφή τής έξουσιοδοτημένης διά τήν εκδόσιν τού πιστοποιητικού Αρχής (Σφραγίς)

Εάν τό πιστοποιητικόν είναι ύπογεγραμμένον, προστίθεται ή ακόλουθος παραγραφος:
 Ο ύπογεγραμμένος δηλώ ότι είμαι δεόντως έξουσιοδοτημένος υπό τής ρηθείσας Κυβερνήσεως όπως εκδώσω τό παρόν πιστοποιητικόν.
 (Υπογραφή)

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: Θά άρξη νά άναγράφεται τό έτος κατά τό όποιον ετοποθετήθη ή τροπίς ή ότι τό πλοϊον εβρίσκειτο εις παρεμφερέσ στάδιον κατασκευής, έξαιρέσει τών έτών 1952 και 1965 και τού έτους τής έναρξέως τής Ισχύος τής Διεθνούς Συμβάσεως περί Ασφαλείας τής Ανθρωπίνης Ζωής έν Θαλάσση, 1974, διά τήν περίπτωσιν τών όποιων θά άναφέρεται ή πραγματική ήμερομηνία.

IV. Ότι τό πλοϊον είναι έφοδιασμένον διά μιās όρμιδοβόλου συσκευής και φορητής συσκευής άσυρμάτου διά πλωτόν σωστικόν μέσον συμφώνως προς τās διατάξεις τών Κανονισμών.

V. Ότι ή επιθεώρησις απέδειξεν ότι τό πλοϊον συμμορφούται προς τās διατάξεις τής αναφερομένης Συμβάσεως, όσον άφορά τās συσκευάς σβέσεως πυρκαϊδής και τά καθοριζόμενα διά τόν έλεγχον πυρκαϊδής, ήχοβολιστικήν συσκευήν και γυροσκοπικήν πυξίδα, και είναι έφοδιασμένον διά πλοϊκών φώτων και σχημάτων, κλίμακος πλοηγού και μέσων έκπομπής ήχητικών σημάτων και Κανονισμών καθώς και τούς έν Ισχύϊ Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής Συγκρούσεων έν Θαλάσση.

VI. Ότι τό πλοϊον συμμορφούται προς τās διατάξεις τών Κανονισμών, όσαι έφαρμόζονται επί τούτου.

Τό παρόν πιστοποιητικόν εκδίδεται κατ' έξουσιοδοτήσιν τής Κυβερνήσεως. Ισχύει μέχρι τής

Εξεδόθη έν

τή

19 ..

Επεται ή σφραγίς ή ή ύπογραφή τής έξουσιοδοτημένης διά τήν εκδόσιν τού πιστοποιητικού Αρχής (Σφραγίς)

Εάν τό πιστοποιητικόν είναι ύπογεγραμμένον προστίθεται ή ακόλουθος παραγράφος:

Ο ύπογεγραμμένος δηλώ ότι είμαι δεόντως έξουσιοδοτημένος υπό τής ρηθείσας Κυβερνήσεως όπως εκδώσω τό παρόν πιστοποιητικόν.
 (Υπογραφή)

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: Θά άρξη νά άναγράφεται τό έτος κατά τό όποιον ετοποθετήθη ή τροπίς, ή ότι τό πλοϊον εβρίσκειτο εις παρεμφερέσ στάδιον κατασκευής, έξαιρέσει τών έτών 1952 και 1965 και τού έτους έναρξέως τής Ισχύος τής Διεθνούς Συμβάσεως Ασφαλείας τής Ανθρωπίνης Ζωής έν Θαλάσση, 1974, διά τήν περίπτωσιν τών όποιων θά άναφέρεται ή πραγματική ήμερομηνία.

Υπόδειγμα Πιστοποιητικού Αισθητικής Ραδιοτηλεφωνίας και Φορητής Πλακέ
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΑΚΙΟΥ
 (Έκδοση Πίνακ)

Έκδοθέν συμφώνως προς τὰς διατάξεις τῆς
ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ
ΕΝ ΘΑΛΑΣΣῃ 1974

Όνομα Πλοίου	Διεθνὴς διακριτικὸν σῆμα	Λιμὴν νηολογήσεως	Όλιγη χωρητικότης	Ήμερομηνία ἐπὶ τὴν ὁποίαν ἐπισκευήθη ἢ τροπὴς (ἢ ἄλλοι καταστάσεις σιμύσεων)

Ἡ Κυβέρνησις (Όνομα Κυβερνήσεως) πιστοποιεῖ:
 Ὁ ὑπογεγραμμένος (Όνομα) πιστοποιεῖ:

I. Ὅτι τὸ ἀνωτέρω ἀναφερόμενον πλοῖον πληροῖ τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν τῶν προσηρτημένων εἰς τὴν ἀνωτέρω ἀναφερομένην Σύμβασιν ὅσον ἀφορᾷ τὴν Ραδιοτηλεφωνίαν.

Όροι ἀποδόσεως.....	Ἀπαιτούμενα ἐπὶ τῶν Κανονισμῶν	Διετιθέμενα ἐπὶ τῶν πλοίου
Ἀριθμὸς τετραπέτων .....	.....	.....

II. Ὅτι ἡ λειτουργία τῆς φορητῆς ραδιοτηλεφωνικῆς συσκευῆς διὰ πλοίων σωστικῶν μέσων, ἐν ὑπάρξει τοιαύτη, ἀνταποκρίνεται εἰς τὰς διατάξεις τῶν ρηθέντων Κανονισμῶν.

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἐκδίδεται κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς..... Κυβερνήσεως. Ἰσχύει μέχρι τῆς

Ἐξεδόθη ἐν τῇ 19..
 Ἐκεῖται ἡ σφραγὶς ἢ ἡ ὑπογραφή τῆς ἐξουσιοδοτημένης διὰ τὴν ἔκδοσιν τοῦ πιστοποιητικῶν Ἀρχῆς.

Ἐάν τὸ πιστοποιητικὸν εἶναι ὑπογεγραμμένον, προστίθεται ἡ ἀκόλουθος παρὰγραφος:
 Ὁ ὑπογεγραμμένος δηλοῖ ὅτι εἶμαι δεόντως ἐξουσιοδοτημένος ἐπὶ τῆς ρηθείσης Κυβερνήσεως ὡς ἐκδόσω τὸ παρὸν πιστοποιητικόν.
 (Υπογραφή)

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: Θὰ ἴσται νὰ ἀνεγράφηται τὸ ἔτος ἐπὶ τὸ ὁποῖον ἐπισκευήθη ἢ τροπὴς ἢ ἐπὶ τὸ πλοῖον εἰσέταστο εἰς πωρομορῶς στέλλων καταστάσεως. Ἐφερέται τῶν ἐτῶν 1952 καὶ 1963 καὶ τῶν ἔτους ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς Διεθνὸς Συμβάσεως ἐπὶ Ἀισθητικῆς τῆς Ἀισθητικῆς Ζωῆς ἐν Θάλασσῃ 1974, ὅτε τὴν περιέχουσιν τὸν ὁποῖον θὰ ἀνεγράφηται ἢ προσηρτησῆται ἡμερομηνία.

Υπόδειγμα Πιστοποιητικού Ἀκαλλιγράψ
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΠΑΛΛΑΓΗΣ
 (Κράτος)

Έκδοθέν συμφώνως προς τὰς διατάξεις τῆς
ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ
ΕΝ ΘΑΛΑΣΣῃ 1974

Όνομα πλοίου	Διεθνὴς διακριτικὸν σῆμα	Λιμὴν νηολογήσεως	Όλιγη χωρητικότης

Ἡ Κυβέρνησις (Όνομα Κυβερνήσεως) πιστοποιεῖ:
 Ὁ ὑπογεγραμμένος (Όνομα) πιστοποιεῖ:

Ὅτι τὸ ἀνωτέρω ἀναφερόμενον πλοῖον, ἐξαιρεῖται κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ παρεχόμενου δικαιώματος ἐπὶ τῶν Κανονισμῶν..... τοῦ Κεφαλαίου..... τῶν Κανονισμῶν τῶν προσηρτημένων εἰς τὴν ἀνωτέρω ἀναφερομένην Σύμβασιν, τῶν απαιτηθέντων τῶν ἀπὸ τὰ ταξίδια ἀπὸ..... τῆς Συμβάσεως μέχρι.....

Ἀναγράφεται ἐντάθα τὸς ἔτους, ἐν ὑπάρξοντι, ἐπὶ τοῦς ὁκοῖσους χορηγεῖται τὸ πιστοποιητικὸν ἀπαλλαγῆς.

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἐκδίδεται κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς Κυβερνήσεως. Ἰσχύει μέχρι.....

Ἐξεδόθη ἐν τῇ 19..
 Ἐκεῖται ἡ σφραγὶς ἢ ἡ ὑπογραφή τῆς ἐξουσιοδοτημένης διὰ τὴν ἔκδοσιν τοῦ πιστοποιητικῶν Ἀρχῆς.

Ἐάν τὸ πιστοποιητικὸν εἶναι ὑπογεγραμμένον, προστίθεται ἡ ἀκόλουθος παρὰγραφος:
 Ὁ ὑπογεγραμμένος δηλοῖ ὅτι εἶμαι δεόντως ἐξουσιοδοτημένος ἐπὶ τῆς ἀνωτέρω Κυβερνήσεως ὡς ἐκδόσω τὸ παρὸν πιστοποιητικόν.
 (Υπογραφή)

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: Ἐάν ἴσται νὰ ἀνεγράφηται τὸ ἔτος ἐπὶ τὸ ὁποῖον ἐπισκευήθη ἢ τροπὴς ἢ ἐπὶ τὸ πλοῖον εἰσέταστο εἰς πωρομορῶς στέλλων καταστάσεως. Ἐφερέται τῶν ἐτῶν 1952 καὶ 1963 καὶ τῶν ἔτους ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς Διεθνὸς Συμβάσεως ἐπὶ Ἀισθητικῆς τῆς Ἀισθητικῆς Ζωῆς ἐν Θάλασσῃ 1974, ὅτε τὴν περιέχουσιν τὸν ὁποῖον θὰ ἀνεγράφηται ἢ προσηρτησῆται ἡμερομηνία.

ρέσεως, ικαναί να φέρουν άτομα,
 πλευστικά συσκευαί ικαναί να υποβαστάζου άτομα,
 κυκλικά αωσίβια,
 αωσίβιοι ζώναι.

V. "Οτι αι αωσίβιοι λέμβοι και αι αωσίβιοι σχεδιαί είναι εφωδιασμένα συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν.

VI. "Οτι τὸ πλοῖον εἶναι εφωδιασμένον διὰ μιᾶς ὀριμοβόλου συσκευῆς καὶ διὰ φορητῆς συσκευῆς ἀσυρμάτου διὰ πλωτῶν αωσίβιον μέσον, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν.

VII. "Οτι τὸ πλοῖον πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Κανονισμῶν δσον ἀφορᾷ τὰς ραδιο- τηλεγραφικὰς ἐγκαταστάσεις, ἴητοι:

Ἀπαιτοῦμενα κατὰ τοὺς Κανονισμοὺς	Διατάξιμνα ἐν τῷ πλοίῳ
Ἄριθ. ἀσυρματικῶν ἀσυστημάτων
Ἄριθ. ἀσυστημάτων ἀπὸ τοῦ σήματος κινδύνου
Ἐάν ἔκαστη κύρια ἐγκατάστασις
Ἐάν ἔκαστη ἐφεδρική ἐγκατάστασις
Ἐάν ὁ κύριος καὶ ὁ ἐφεδρικός κομὸς εἶναι ηλεκτρικῶς κεντρικῶς ἐκχωρημένοι ἢ συνδεδεμένοι
Ἐάν ἔκαστη ραδιοφωνομάκρον
Ἐάν ἔκαστη ραδιοακουστικὴ συσκευή εἶται τῆς ραδιοηλεκτρονικῆς σιγῆς κινδύνου
Ἐάν ἔκαστη radar
Ἄριθ. ἐπιβλῶν διὰ τοὺς ὁλοκλιν ἐξέδοθι τὸ πιστοποιητικόν

VIII. "Οτι ἡ λειτουργία τῶν ραδιοηλεκτρογραφικῶν ἐγκαταστάσεων διὰ τὰς αωσίβιους λέμβους μετὰ κινητήρος καὶ (ἢ) τῆς φορητῆς συσκευῆς ἀσυρμάτου διὰ πλωτῶν αωσίβιον μέσον, ἐάν ὑπάρχη αὕτη, ἀνταποκρίνεται εἰς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν.

IX. "Οτι τὸ πλοῖον συμμορφοῦται πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν δσον ἀφορᾷ τὰς συσκευὰς ἐλέγχου καὶ σβέσεως πυρκαϊᾶς, radar, ἠχοβολιστικὴν συσκευὴν καὶ γυροσκοπικὴν κινῆσιδα καὶ ὅτι εἶναι εφωδιασμένον διὰ πλωτῶν φανῶν καὶ σχημάτων, κλίμακος πλοηγοῦ καὶ μέσων ἐκπομπῆς ἠχητικῶν σημάτων καὶ σημάτων κινδύνου, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν καθὼς καὶ τοὺς ἐν ἰσχύϊ Διεθνέσι Κανονισμοῦς Ἀποφυγῆς Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ.

X. "Οτι τὸ πλοῖον συμμορφοῦται πρὸς ὅλας τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν, δσαι ἐφαρμόζονται ἐπὶ τούτου.

Τὸ καρὸν πιστοποιητικόν ἐκδίδεται κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς Κυβερνήσεως ἰσχύει μέχρι
 Ἐξεδόθη ἐν τῇ 19..

Ἐξετάσθη ἡ σφραγίς ἢ ἡ ὑπογραφή τῆς ἐξουσιοδοτημένης διὰ τὴν ἐκδόσιν τοῦ πιστοποιητικῶν Ἀρχῆς. (Σφραγίς)

Ἐάν τὸ πιστοποιητικόν εἶναι ὑπογεγραμμένον προστίθεται ἡ ἀσέλουδος παρὶγραφοῦς: Ὁ ὑπογεγραμμένος δηλῶ δτι εἶμαι δέοντως ἐξουσιοδοτημένος ὑπὸ τῆς ρηθείσης

Ἰ. Υπόδειγμα Πιστοποιητικῶν Ἀσφαλείας διὰ Πυρηνοκίνητα Ἐπιβατηγὰ Πλοία ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΥΡΗΝΟΚΙΝΗΤΟΥ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ (Κρίσιμος Τίτλος)

Ἐκδοθέν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣῃ, 1974

Όνομα πλοίου	Διεθνὴς διακριτικὸν σήμα	Λιμὴν νηολογήσεως/πρωτοστάσις	Όλιγὴ Ἀετομόρεια ταξιδίου ἔάν ὑπάρξουν ὑπὸ τοὺς ὁ- ἴον ἀποκινῶν 27/7/74 ἢ τῶνας (B) ἢ τε- τάρου κεφαλαίου III (καὶ τοῦ κεφαλαίου III ταύτου σημειωσιν)	Ἡμερομηνία κατὰ τὴν ὁποίαν ἐποθετή- ρηται τὸ Κανονισμὸς 27/7/74 ἢ τῶνας (B) ἢ τε- τάρου κεφαλαίου III
--------------	--------------------------	-------------------------------	--	---

Ἡ Κυβέρνησις (Όνομα Κυβερνήσεως) Πιστοποιεῖ: Ὁ ὑπογεγραμμένος (Όνομα) Πιστοποιεῖ:

I. "Οτι τὸ ἀνωτέρω ἀναφερόμενον πλοῖον ἔχει δέοντως ἐπιθεωρηθῆ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς ἀνωτέρω ἀναφερομένης Συμβάσεως.

II. "Οτι τὸ πλοῖον, τὸ ὁποῖον εἶναι πυρηνοκίνητον, πληροῖ ὅλας τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ κεφαλαίου VIII τῆς Συμβάσεως καὶ συμμορφοῦται πρὸς τὴν Ἐκθεσιν Ἀσφαλείας τὴν ἐκριθέσσαν διὰ τὸ πλοῖον.

III. "Οτι ἡ ἐπιθεώρησις ἀπέδειξεν ὅτι τὸ πλοῖον πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Κανονισμῶν τῶν προσηρτημένων εἰς τὴν ρηθείσαν Συμβασιν δσον ἀφορᾷ:
 (1) τὸ κατασκευάσμα τοῦ σκάφους, τοὺς κυρίους καὶ βοηθητικούς λέμβους καὶ λοιπὰ σκευὴ πίσεως καὶ τὰς μηχανὰς.

(2) τὰς διατάξεις καὶ λεπτομερείας τῆς στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως,
 (3) τὰς ἀκολούθους ἐμφόρους ἰσάλους στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως:

Ἐμφορὰ ἰσάλου στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως ἐπιθεωρηθεῖσιν καὶ σημειώθησιν ἐπὶ τῆς κλειφῆς κατὰ τὸ μέσον τοῦ πλοίου (Κανονισμὸς II τοῦ κεφαλαίου II-1)	Ἦνος ἑτέλων	Ἐφαρμόζεται ὅταν αἱ γέφυραι ἐπιβλῶν περι- λαμβάνουσι τοὺς ἐπιβλῶν γέφυρας, ὁποῖοι τοὺς χρησιμοποιουμένων ἐναλλακτικῶς εἴτε δι' ἐπιβλῶν εἴτε διὰ φορτία
C.1	.....	.....
C.2	.....	.....
C.3	.....	.....

IV. "Οτι τὸ αωστικὸν μέσα ἐπαρκούν διὰ συνολικὸν ἀριθμὸν ἀτόμων κατ' ἀνω- τaton ὄριον, ἴητοι:

..... αωσίβιοι λέμβοι (συμπεριλαμβανόμενοι αωσίβιοι λέμβοι μετὰ κινητήρος) ἰκαναί νὰ φέρου άτομα, καὶ αωσίβιοι λέμβοι εφωδιασμένα διὰ ραδιοηλεκτρογραφικῆς ἐγκαταστάσεως καὶ προβολέως (περικλιμαβ- νόμηναι εἰς τὸν ἀνωτέρω ἀναφερόμενον συνολικὸν ἀριθμὸν αωσίβιων λέμ- βων) καὶ αωσίβιοι λέμβοι μετὰ κινητήρος εφωδιασμένα διὰ προβολέως μόνον (ἐπίσης συμπεριλαμβανόμενοι εἰς τὸν ἀνωτέρω ἀναφερόμενον συνολικὸν ἀριθμὸν αωσίβιων λέμβων), ἀπαιτοῦσιν κινητικῶν ἀτόμων αωσίβιων λέμβων.

..... αωσίβιοι σχεδιαί διὰ τὰς ὁποίας ἀπαιτοῦνται ἐγκεκριμένα μέσα καθαίρε- σεως, ἰκαναί νὰ φέρου άτομα, καὶ
 αωσίβιοι σχεδιαί διὰ τὰς ὁποίας δέν ἀπαιτοῦνται ἐγκεκριμένα μέσα καθαί-

..... κυκλικά σωσίβια,
..... σωσίβιοι ζώναι.

V. Ότι οι σωσίβιοι λέμβοι και οι σχεδία είναι εφοδιασμένοι διά των εφοδίων των καθοριζομένων εις τους Κανονισμούς τους προσηρητημένους εις την Σύμβασιν.

VI. Ότι το πλοϊον είναι εφοδιασμένον διά μιας όρμηδοβόλου συσκευής και φορητής συσκευής άσυρμάτου διά πλωτόν σωστικόν μέσον συμφώνως προς τας διατάξεις των Κανονισμών.

VII. Ότι το πλοϊον κληροί τας άπαιτήσεις των Κανονισμών δσον άφορα τας ραδιοηλεγραφικάς εγκαταστάσεις, ήτοι:

Απαιτούμενα κατά τους Κανονισμούς	Διατεθόμενα εν τή πλοϊω
Όρει άεροσκαφές άσυρματιστόν
Άριθμός άσυρματιστόν
Έάν ύπάρχη αυτόματος όεκτης σήματος κινύου
Έάν ύπάρχη κυρία εγκατάσταση
Έάν ύπάρχη εφεδρική εγκατάσταση
Έάν ό κύριος και ό εφεδρικός πομπός είναι ηλεκτρικώς εγχαρισμένοι ή συνδυασμένοι
Έάν ύπάρχη ραδιογινόμετρον
Έάν ύπάρχη ραδιοηλεκτρονιστική συσκευή επί της ραδιοηλεγραφικότητος συχνοτήτος κινύου
Έάν ύπάρχη radar

VIII. Ότι ή λειτουργία των ραδιοηλεγραφικών εγκαταστάσεων διά τας σωσίβιους λέμβους μετά κινήσεως και (ή) της φορητής συσκευής άσυρμάτου, διά πλωτόν σωστικόν μέσον, εάν ύπάρχη αυτή, άνταποκρίνεται εις τας διατάξεις των Κανονισμών.

IX. Ότι ή επιθεώρησης άπέδειξεν ότι τό πλοϊον συμμορφούται προς τας άπαιτήσεις της ρηθείσης Σύμβάσεως, δσον άφορα τας συσκευές σφέσεως πυρκαϊάς, radar, ήχοβολιστικήν συσκευήν και γυροσκοπικήν πυξίδα και είναι εφοδιασμένον διά πλωτικών φανών και σχημάτων, κλιμακός και σημείων κινύου συμφώνως προς τας διατάξεις των Κανονισμών καθώς και τούς έν ισχύϊ διεθνείς Κανονισμούς Άποφυγής Συγκρούσεων έν Θαλάσση.

X. Ότι τό πλοϊον συμμορφούται προς όλας τας άλλας διατάξεις των Κανονισμών, δσοι εφαρμόζονται επί τούτου.

Τό παρόν πιστοποιητικόν εκδίδεται κατ' έξουσιοδότησιν της

ήσεως. Έσχύει μέχρι

Εξεδόθη έν

Έπεται ή σφραγίς ή ή ύπογραφή της έξουσιοδοτημένης διά την έκδοσιν τού πιστοποιητιδού

Αρχής

Έάν τό πιστοποιητικόν είναι ύπογραμμέμον προστίθεται ή ακόλουθος παράγραφος:

Ό ύπογραμμέμος δηλώδ ότι είμαι δέντως έξουσιοδοτημένος υπό της άνωτέρου Κυβερνήσεως όπως έκδόσω τό παρόν πιστοποιητικόν.

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: όά όρθή νά αναγράφεται τό έτος κατά τό όποϊον έποσθετήθη ή τρούκις έξείρεται τό έτος 1965 και τό έτος ένάρξεως της ισχύος της Διεθνούς Σύμβάσεως περί Άσφαλείας της Άνθρωπίνης Ζωής έν Θαλάσση, 1974, διά την περίπτωσην έν όποϊων δά αναφέρεται ή πραγματική ημερομηνία.

Κυβερνήσεως όπως έκδώσω τό παρόν πιστοποιητικόν.

(Υπογραφή)

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: όά όρθή νά αναγράφεται τό έτος κατά τό όποϊον έποσθετήθη ή τρούκις ή έτε τό πλοϊον εφείσεται τό είς περιμετρικήν κατάσταση έξείρεται τό έτος 1965 και τό έτος ένάρξεως της ισχύος της Διεθνούς Σύμβάσεως περί Άσφαλείας της Άνθρωπίνης Ζωής έν Θαλάσση 1974, διά την περίπτωσην έν όποϊων δά αναφέρεται ή πραγματική ημερομηνία.

Είς την περίπτωσην πλοϊου τό όποϊον ύπόστη μετατροπήν, ός προβλέπεται εις τόν Κανονισμόν (ΙΒΧ) τόυ Κεφαλαίου II-1 ή τόυ Κανονισμού (ΑΧ) τόυ Κεφαλαίου II-2 της Σύμβάσεως, δά αναφέρεται ή ημερομηνία ένάρξεως τών έργων τής μετατροπής.

Υπόδειγμα Πιστοποιητικού Άσφαλείας Πυρηνολιγίου Φορτηγού Πλοίου
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΥΡΗΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
(Κράτος)

Έκδόθεν συμφώνως προς τας διατάξεις της
ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ
ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ, 1974

Όνομα πλοϊου	Διεθνής Διακριτικό	Λιμίν	Όλική ημερομηνία κατά την όποϊον έποσθετήθη ή τρούκις (όόστε κενώρη σημάτισιν)

Η Κυβέρνησις (Όνομα Κυβερνήσεως)
Ο ύπογραμμέμος (Όνομα)

I. Ότι τό άνωτέρω αναφερόμενον πλοϊον έχει δέντως επιθεωρηθή συμφώνως προς τας διατάξεις της άνωτέρου αναφερομένης Σύμβάσεως.

II. Ότι τό πλοϊον, τό όποϊον είναι πυρηνολιγίον, κληροί όλας τας άπαιτήσεις τόυ Κεφαλαίου VIII της Σύμβάσεως και συμμορφούται προς την Έκθεσιν Άσφαλείας την έγκριθείσαν διά τό πλοϊον.

III. Ότι ή επιθεώρησις άπέδειξεν ότι τό πλοϊον κληροί τας άπαιτήσεις τας καθοριζόμενας εις τόν Κανονισμόν 10 τόυ Κεφαλαίου I της Σύμβάσεως, δσον άφορα τό σκάφος, τας μηχανάς και τόν έξαρτισμόν και κληροί τας σχετικές άπαιτήσεις τόυ Κεφαλαίου II-1 και Κεφαλαίου II-2.

IV. Ότι τό σωστικό μέσο έπαρκούν διά συνολικόν αριθμόν

άτόμων κατ' άνωτάτων όριον, ήτοι:

..... σωσίβιοι λέμβοι εις την άριστεράν πλευράν ίκανάι νά φέρουν

..... σωσίβιοι λέμβοι εις την δεξιάν πλευράν ίκανάι νά φέρουν

..... σωσίβιοι λέμβοι μετά κινήσεως (συμπεριλαμβανόμενα, εις τόν άνωτέρω

αναφερόμενον συνολικόν αριθμόν) συμπεριλαμβανόμενα

..... σωσίβιοι λέμβοι μετά κινήσεως εφοδιασμένους διά ραδιοηλεγραφικής εγκαταστάσεως και προβολέως, και

..... σωσίβιοι λέμβοι μετά κινήσεως εφοδιασμένους διά προβολέως μόνον.

..... σωσίβιοι σχεδίαι διά τας όποιας άπαιτούνται έγκεκριμένα μέσα καθιρέσεως, ίκανάι νά φέρουν

..... σωσίβιοι σχεδίαι διά τας όποιας δέν άπαιτούνται έγκεκριμένα μέσα καθιρέσεως, ίκανάι νά φέρουν

*Άρθρον 2.

*Ορισμός.

Ο άναφερόμενος εις τὰ έπόμενα άρθρα του παρόντος Νόμου όρος «Σύμβασις» περιλαμβάνει τήν, κατά τὸ άρθρον 1 του παρόντος Νόμου, κυρουμένην Σύμβασιν και τὰ συνημμένα εις αὐτήν Παράρτημα Κανονισμῶν και Προσάρτημα.

*Άρθρον 3.

*Απαγόρευσις άπόπλου.

*Απαγορεύεται, άπό τῆς ισχύος τῆς Συμβάσεως, ὁ άπόπλος τῶν, εις τὰς διατάξεις αὐτῆς ύπαγομένων, ύπό Ἑλληνικήν ἢ ξένας σημαίας πλοίων, Χωρῶν μετεχουσῶν ἢ μὴ τῆς Συμβάσεως, έφ' ὅσον δέν πληροῦν τοὺς δι' αὐτῆς ὀριζομένους όρους.

*Άρθρον 4.

*Αρμοδίαί Ἀρχαί έφαρμογῆς.

*Αρμοδίαί Ἀρχαί διά τήν έφαρμογήν τῶν διατάξεων του παρόντος Νόμου και τῆς Συμβάσεως τήν βεβαίωσιν τῶν παραβάσεων και τήν έπιβολήν κυρώσεων είναι εις μὲν τήν ήμεδαπήν ἢ Ἐπιθεώρησις Ἐμπορικῶν Πλοίων (Ε.Ε.Π) και αἱ Λιμενικαί Ἀρχαί, εις δὲ τήν άλλοδαπήν οἱ παρά Προξένους τοποθετημένοι Ἀξιωματικοὶ ΛΣ, οἱ άσχοῦντες διοικητικά καθήκοντα ναυτιλιας και έλλείψει αὐτῶν αἱ Ἑλληνικαί Προξενικαί Ἀρχαί.

*Άρθρον 5.

Παραβάσεις.

1. Οἱ παραβάται τῶν διατάξεων του παρόντος Νόμου και τῶν εις εκτέλεσιν αὐτοῦ εκδιδομένων Προεδρικῶν Διαταγμάτων τιμωροῦνται, ανεξαρτήτως πάσης άλλης άπορροούσης έξ έτέρας διατάξεως ποινικῆς ἢ πειθαρχικῆς εὐθύνης, κατά τὰς διατάξεις του άρθρου 45 του κυρωθέντος διά του Ν.Δ. 187/1973 Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου.

2. Ἡ, κατά τὰς άνωτέρω διατάξεις, διαδικασία άσκήσεως και εκδικάσεως προσφυγῶν έφαρμόζεται και έν προκειμένῳ.

*Άρθρον 6.

*Εξαιρέσεις και άπαλλαγαί.

Αἱ έπιτρεπόμεναι, ύπό τῆς Συμβάσεως, εξαιρέσεις και άπαλλαγαί, χορηγοῦνται ύπό τῆς Ε.Ε.Π.

*Άρθρον 7.

*Ισοδύναμοι ρυθμίσεις.

Δι' Ὑπουργικῶν Ἀποφάσεων δημοσιευομένων εις τήν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως, έπιτρέπεται ὅπως έγκρίνωνται Ισοδύναμοι ρυθμίσεις περι τῶν ὁποίων ὁ Κανονισμός 5 (α) του Μέρους Α' του Κεφαλαίου Ι τῆς Συμβάσεως.

*Άρθρον 8.

Κείμενα.

*Εν περιπτώσει συγκρούσεως μεταξὺ του Ἀγγλικῶ και Ἑλληνικῶ κειμένου τῆς Συμβάσεως κατισχύει τὸ Ἀγγλικόν.

*Άρθρον 9.

*Επίπεδα άσφαλείας.

1. Ἐπιτρέπεται ὅπως, διά Π. Διαταγμάτων, κυροῦνται Κανονισμοὶ άναφερόμενοι εις τήν εκτέλεσιν τῶν διά του παρόντος Νόμου κυρουμένων κειμένων.

Οἱ Κανονισμοὶ οὗτοι άρχικῶς έγκρίνονται δι' Ὑπουργικῶν Ἀποφάσεων δημοσιευομένων διά τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως, μετά δὲ τήν άροδον έτους άπό τῆς ισχύος των κυροῦνται ύποχρεωτικῶς, μετά ἢ άνευ τροποποιήσεων, κατά τὰ εις τὸ προηγούμενον έδάφιον ὀριζόμενα.

2. Κατά τήν εκδοσιν τῶν έν παραγράφῳ 1 του παρόντος άρθρου Κανονισμῶν έφαρμόζονται και αἱ διατάξεις του Κεφαλαίου Δ' (ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΛΟΙΩΝ) του Ν.Δ. 187/1973 «περι Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου».

*Άρθρον 10.

Αὔξησης ὀργανικῶν θέσεων Ἀξιωματικῶν Λιμενικοῦ Σώματος (ΛΣ)

1. Διά τήν έφαρμογήν τῆς Συμβάσεως, αἱ ὀργανικαί θέσεις τῶν Ἀξιωματικῶν ΛΣ αὐξάνονται ὡς άκολουθῶς :
α) Τῶν εκ τῆς Σχολῆς Δοκίμων Σημαιοφόρων Λιμενικῶν, προερχομένων Ἀξιωματικῶν κατά δώδεκα (12) έξ ὧν : μία (1) Ἀρχιπλοίαρχου, τέσσαρες (4) Πλοίαρχων, τρεῖς (3) Ἀντιπλοίαρχων και τέσσαρες (4) Πλωταρχῶν.

β) Τῶν δι' άπευθείας κατατάξεως Ἀξιωματικῶν ΛΣ κατ' έφαρμογήν τῶν άρθρων 5 και 7 παρ. 3 του Ν.Δ. 1320/72 «περι καθορισμοῦ ειδικοτήτων τῶν στελεχῶν του Λ.Σ., αὐξήσεως τῶν ὀργανικῶν θέσεων και κατανομῆς και πληρώσεως τούτων» κατά ὀκτώ (8), έξ ὧν : τρεῖς (3) Ἀντιπλοίαρχων Τεχνικῶν, τέσσαρες (4) Πλωταρχῶν Τεχνικῶν και μία (1) Ὑποπλοίαρχου Ἱατροῦ.

2. Ἡ πλήρωσις τῶν διά τῆς παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου ἱδρυομένων θέσεων Ἀξιωματικῶν ΛΣ κλιμακοῦται έντός πενταετίας άπό τῆς έναρξεως τῆς ισχύος του παρόντος νόμου, μὴ έπιτρεπομένης τῆς πληρώσεως πλέον του ένός πέμπτου τούτων καθ' έκαστον τῶν άπό του τρέχοντος έτους πέντε έτῶν.

3. Εἰς τήν Ε.Ε.Π. τοποθετεῖται ὡς Διευθυντῆς Ἀρχιπλοίαρχος ΛΣ.

*Άρθρον 11.

*Απόσπασις Ἀξιωματικῶν ΛΣ εις Διεθνεῖς Ὀργανισμοὺς.

1. Ἐπιτρέπεται ὅπως διά Ὑπουργικῶν άποφάσεων άποσπῶνται Ἀξιωματικοὶ του Λιμενικοῦ Σώματος εις Διεθνεῖς Ὀργανισμοὺς άπασχολουμένους με θέματα άσφαλείας τῆς ναυσιπλοίας ἢ έν γενεί θέματα άρμοδιότητος ΥΕΝ, εις οὓς μετέχει και ἡ Ἑλλάς, μετ' άπόφασιν του άρμοδίου Συμβουλίου μεταθέσεων-τοποθετήσεων. Εἰς τοὺς οὕτως άποσπωμένους δέν καταβάλλονται αἱ τακτικαί των άποδοχαί έφ' ὅσον λαμβάνουν άποδοχάς παρά τῶν Διεθνῶν Ὀργανισμῶν εις τοὺς ὁποίους άποσπῶνται άνωτέρας τῶν τακτικῶν των άποδοχῶν.

2. Ὁ παρά τοῖς άνω Ὀργανισμοῖς έν άποσπάσει διανόμενος χρόνος ύπηρεσίας τῶν έν λόγω Ἀξιωματικῶν λογίζεται διά πᾶσαν περίπτωσιν ὡς χρόνος πραγματικῆς άσκήσεως καθηκόντων και ὡς χρόνος διοικήσεως εις τὸν δν φέρον βαθμὸν και προσμετρεῖται διά τήν συμπληρωσιν ειδικῶν τυπικῶν προσόντων κρίσεως και προαγωγῆς.

3. Αἱ διατάξεις του παρόντος άρθρου έφαρμόζονται και επί Ἀξιωματικῶν άποσπασθέντων άπό 1ης Ἰανουαρίου 1979.

*Άρθρον 12.

*Εκδοσις Διαταγμάτων.

1. Τροποποιήσεις και συμπληρώσεις τῶν άρθρων τῆς Συμβάσεως και του Κεφαλαίου 1 του Παραρτήματος αὐτῆς θά γίνωνται διά Νόμου.

2. Τροποποιήσεις και συμπληρώσεις άφορῶσαι εις τοὺς Κανονισμοὺς του Παραρτήματος, εκτός του Κεφαλαίου 1 αὐτοῦ, δύναται νά γίνωνται άποδεκταί διά Προεδρικῶν Διαταγμάτων, εκδιδομένων προτάσει τῶν Ὑπουργῶν Ἐξωτερικῶν και Ἐμπορικῆς Ναυτιλιας.

3. Δι' ὁμοίων κατά τὰ έν παρ. 2 Π. Δ/των δύναται νά ρυθμίζεται πᾶσα άναγκαία λεπτομέρεια διά τήν έφαρμογήν του παρόντος νόμου και τῆς κυρουμένης Συμβάσεως και νά άναστέλεται ἢ έφαρμογή τῆς Συμβάσεως εις περίπτωσιν πολέμου.

*Άρθρον 13.

*Αρμοδιότης εκδόσεως εκτελεστικῶν Διαταγμάτων.

*Αρμοδιός διά τήν πρότασιν ἢ εκδοσιν τῶν ύπό του παρόντος νόμου προβλεπομένων Π. Διαταγμάτων, Κανονισμῶν και Ὑπουργικῶν Ἀποφάσεων είναι ὁ Ὑπουργός Ἐμπορικῆς Ναυτιλιας, εκτός εάν άλλως ρητῶς ὀρίζεται.

*Άρθρον 14.

Οί ἐξ Ἀνθυπασπιστῶν Πλωτάρχαι Λ.Σ. μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τριακονταπενταετούς (35) συνταξίμου εἰς τὸ Λ.Σ. ὑπηρεσίας, προάγονται εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ Ἀντιπλοιάρχου καὶ ἀποστρατεύονται.

Μεταβατικαὶ Διατάξεις.

*Άρθρον 15.

Ἵποπλοιάρχου ΛΣ (ΕΥ) συμπληρώσαντες ἢ συμπληροῦντες μέχρι 31.12.1980 τριακονταπενταετῆ (35) συντάξιμον ὑπηρεσίαν, ἐξ ἧς τριακονταδιετῆ (32) συνολικὴν πραγματικὴν ἐν τῷ Λιμενικῷ Σώματι καὶ δύο ἔτη εἰς τὸν βαθμὸν, προάγονται τῇ αἰτήσῃ των εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ Πλωτάρχου ΛΣ (ΕΥ) τιθέμενοι ἐκτὸς ὀργανικῶν θέσεων καὶ μετὰ πάροδον 30 ἡμερῶν ἀποστρατεύονται αὐτεπαγγέλτως.

*Άρθρον 16.

Ἡ διάταξις τοῦ άρθρου 15 τοῦ Νόμου 672/1977 ὡς ἐτροποποιήθη διὰ τοῦ άρθρου 26 τοῦ Νόμου 773/1978 «περὶ προσόντων Ὑπαξιωματικῶν Λιμενικοῦ Σώματος (ΛΣ) συγκροτήσεως καὶ λειτουργίας Συμβουλίων Κρίσεως αὐτῶν καὶ ἄλλων τινῶν διατάξεων» ἀντικαθίσταται ὡς ἀκολούθως:

1. Διὰ τὰ ἔτη 1980, 1981 καὶ 1982 Ἀνθυποπλοιάρχου Λιμενικοῦ Σώματος Εἰδικῶν Ὑπηρεσιῶν συμπληροῦντες τριακονταδιετῆ (32) συνολικὴν πραγματικὴν στρατιωτικὴν ὑπηρεσίαν, ἐξ ἧς τετραετῆ (4) τοιαύτην εἰς τοὺς βαθμοὺς τοῦ Ἀνθυποπλοιάρχου καὶ Σημαιοφόρου Λιμενικοῦ Σώματος Εἰδικῶν Ὑπηρεσιῶν καὶ κρινόμενοι προακτέοι ὑπὸ τῶν εἰκείων Συμβουλίων, προάγονται εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ Ὑποπλοιάρχου Λιμενικοῦ Σώματος Εἰδικῶν Ὑπηρεσιῶν τιθέμενοι ἐκτὸς ὀργανικῶν θέσεων.

2. Οἱ τυχὸν παραλειφθέντες προαγόμενοι ἐπανακτοῦν τὴν ἀρχαιότητά των τιθέμενοι εἰς τὸ δεξιὸν τῶν κατὰ τ' ἀνωτέρω προαχθῆσομένων.

*Άρθρον 17.

Ἀνθυπασπισταὶ Λιμενικοῦ Σώματος συμπληρώσαντες ἢ συμπληροῦντες μέχρι 31.12.1980 ὑπὲρ εἰκοσιδιετῆ (22) συνολικὴν πραγματικὴν ἐν τῷ Λιμενικῷ Σώματι ὑπηρεσίαν, ἐκ τῆς ὁποίας ὀκταετῆ (8) τοιαύτην εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ Ἀνθυπασπιστοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, ἀποφοιτήσαντες εὐδοκίμως ἐκ

τῆς Σχολῆς Ἐπαγγελματικῆς Μετεκπαίδευσεως Ἀνθυπασπιστῶν Λιμενικοῦ Σώματος καὶ κρινόμενοι προακτέοι ὑπὸ τῶν εἰκείων Συμβουλίων, προάγονται ὡς ὑπεράριθμοι εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ Σημαιοφόρου Λιμενικοῦ Σώματος Εἰδικῶν Ὑπηρεσιῶν ἀνευ διαταρᾶξεως τῆς ὑφισταμένης σειρᾶς ἀρχαιότητος.

*Άρθρον 18.

Καταργούμεναι Διατάξεις.

1. Ἀπὸ τῆς Ἐνάρξεως ἰσχύος τῆς Συμβάσεως καταργεῖται τὸ Ν.Δ. 4258/1962 «περὶ κυρώσεως τῆς ὑπογραφείσης ἐν Λονδίῳ Διεθνοῦς Συμβάσεως «περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσῃ (1960) καὶ περὶ ἄλλων τινῶν διατάξεων ἀφορωσῶν εἰς τὴν μεταφορὰν μεταναστῶν».

2. Διατάγματα καὶ Κανονισμοὶ ἐκδοθέντα κατ' ἐξουσιοδότησιν τοῦ Ν.Δ. 4258/1962 παραμένουν ἐν ἰσχύϊ μέχρι ἀντικαταστάσεώς των, πλὴν τῶν διατάξεων αὐτῶν αἱ ὁποῖαι ἀντιτίθενται εἰς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος νόμου καὶ τῆς Συμβάσεως.

Ἡ ἰσχὺς τοῦ παρόντος νόμου ἀρχεται ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεώς του διὰ τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως.

Ὁ παρὼν νόμος ψηφισθεὶς ὑπὸ τῆς Βουλῆς καὶ παρ' Ἡμῶν σήμερον κυρωθεὶς, δημοσιευθῆτω διὰ τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως καὶ ἐκτελεσθῆτω ὡς νόμος τοῦ Κράτους.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 24 Ἀπριλίου 1980

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. ΤΣΑΤΣΟΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΑΛΛΗΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΑΘ. ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ

Ἐδωροθήη καὶ ἐτέθη ἡ μεγάλη τοῦ Κράτους σφραγίς.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 24 Ἀπριλίου 1980

● ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΜΑΤΗΣ