

## ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

•Εν<sup>τη</sup> Αθήναις τη<sup>μέρα</sup> 21 Οκτωβρίου 1933

## ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

•Αριθμός φύλλου 319

## ΟΡΟΙ ΣΥΝΔΟΜΩΝ

## Ι) Διά συνδομήν έτησίντες.

Διὰ τὸ ἔσωτερον :

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

Διὰ τὸ ἔξωτερον :

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

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

## Νόμοι

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

## Διατάξγραφα

Περὶ νποβιβασμοῦ καὶ ίδρυσεως δημοτ. σχολείων Ζαγορίου-Μετόβουν. ....	2
Περὶ νποβιβασμοῦ καὶ προαγωγῆς δημοτ. σχολείων Μαγνησίας. 3	
Περὶ νποβιβασμοῦ καὶ ίδρυσεως δημοτ. σχολείων δημοτ. σχολείων Γόρτυνος καὶ Μαλεβιζίου. ....	4
Περὶ νποβιβασμοῦ καὶ προαγωγῆς δημοτ. σχολείων Κύμης. 5	
Περὶ νποβιβασμοῦ καὶ προαγωγῆς δημοτ. σχολείων Ηλείας. 6	
Περὶ τροποποιήσεως τοῦ σχεδίου Αταλάντης. ....	7
Περὶ τροποποιήσεως τοῦ σχεδίου τοῦ προαστείου Καλλιθέας....	8

## ΝΟΜΟΙ

Περὶ κυρώσεως Διεθνοῦς Συμβάσεως γραμμῆς φορτώσεως πλοίων.

## Νόμος 5848

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Ἐχοντες ὑπ' ὅψει τὸ ἄρθρον 75 τοῦ Συντάγματος, ἐκδί-  
δομεν τὸν ἐπόμενον Νόμον, ψηφισθέντα ὑπὸ τῆς Βουλῆς καὶ  
τῆς Γερουσίας.

“Ἄρθρον μόνον.

1. Κυροῦται ἡ ὑπογραφεῖσα ὑπὸ τῶν ἀντιπροσώπων τῆς Ελλάδος ἐν Λονδίνῳ τὴν 5ην Ιουλίου 1930 «Διεθνῆς Σύμβασ-  
τις Γραμμῆς Φορτώσεως» μετὰ τῶν συνημμένων αὐτῆς πρωτο-  
κόλλου καὶ παραρτημάτων καὶ δύν τὸ κείμενον εἰς τὴν Ἀγγλι-  
νήν καὶ ἐν μεταφράσει εἰς τὴν Ἑλληνικὴν παρατίθεται ἐν  
τέλει τοῦ παρόντος.

2. Διὰ Διατογμάτων προτάσει τῶν Ὑπουργῶν τῶν Νο-  
μαρχῶν (Δ. Ε. Ν.) καὶ Ἐξωτερικῶν ἐκδιδούμενων, ἐπιτρέπεται

## II) Διὰ τὰς κατὰ νόμον δημοσιεύσεις.

Α'. Εἰς τὸ Δελτίον Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν.

1) Ἰσολογισμῶν Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν .....	Δρ. 2000
2) Προσωπήσεις καὶ Ἀνακοινώσεις Α. Ε.....	» 400
3) Μηνιαίας καταστάσεις τραπεζῶν .....	» 1000
4) Διὰ καταστατικῶν Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν .....	» 5000
5) Διὰ τροφοποιητῶν Καισαστικῶν .....	» 1000

Β'. Εἰς τὸ Παράρτημα.

Διὰ δημοσιεύσεις δικαιοστικῶν προσωπῶν αλπ. ....	Δρ. 150
Ἡ τιμὴ ἐκάστου πρύλου .....	» 4
Ἐκάστου δὲ πρύλου Δελτίον Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν .....	» 5
Ἡ συνδρομὴ ἀρχεται τὴν 1ην Ἰανουαρίου ἐκάστου ζευς καὶ εἶναι πρότιηρωτέα.	

Αἱ πληρωμαὶ διὰ συνδομᾶς καὶ δημοσιεύσεις ἐνεργοῦνται εἰς τὰ δημόσια ταμεῖα, προσαγομένων κατόπιν εἰς τὸ Ἐθνικὸν Τυπογραφεῖον τοῦ οἰκείου διπλούτου εἰσιτηρόφεως.

Περὶ τροποποιήσεως τοῦ σχεδίου τῆς κωμοπόλεως Μελιγαλᾶ... 9  
Περὶ ἐπεκτάσεως καὶ τροποποιήσεως τοῦ προαστείου Καλλιθέας-

‘Αθηνῶν. .... 10

Περὶ τροποποιήσεως τοῦ σχεδίου τῆς κωμοπόλεως Ἐπιταλίου  
(‘Αγουλινίτης). .... 11

\*Περὶ παρατάσεως λιμενικῆς φορολογίας Πρεβέζης μέχοις ἐ-  
ξοφλήσεως δανείου. (‘Αναδημοσίευσις). .... 12

Περὶ τροποποιήσεως διατάξεων ἀφορωσῶν προθεσμίας ἐνεργείας  
προαγωγικῶν ἐξετάσεων ὁπλιτῶν Χωροφυλακῆς. .... 13

Περὶ κυρώσεως πρακτικῶν Ἀνωτάτου Στρατ. Συμβουλίου... 14

## Διάρθρωσις ἡμαρτημένων

Διόρθωσις ἡμαρτημένων εἰς τὸ Διάταγμα «περὶ τροποποιήσεως  
τοῦ Π. Διατάγματος τῆς 23 Ιουλίου 1933 «περὶ τῶν εἰσ-  
τηρίων ἐξετάσεων εἰς τὸ ἔθνικὸν καὶ Καποδιστριακὸν Πανε-  
πιστήμιον ‘Αθηνῶν». .... 15

ὅπως κυροῦνται καὶ τίθενται εἰς ἐφαρμογὴν αἱ τροποποιήσεις  
τῆς κατὰ τὴν προηγουμένην παράγραφον Διεθνοῦς Συμβάσεως.  
αἱ προβλεπόμεναι ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 20 ταύτης.

Ο παρῶν νόμος ψηφισθεῖσα ὑπὸ τῆς Βουλῆς καὶ τῆς Γε-  
ρουσίας καὶ παρ’ Ἡμῶν σήμερον ἐκδοθείσις, δημοσιευθήτω διὰ  
τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως καὶ ἐκτελεσθήτω ὡς  
νόμος τοῦ Κράτους.

Ἐν Δεκελείᾳ τῇ 11 Οκτωβρίου 1933.

Ο Πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας

## ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΖΑΪΜΗΣ

Οἱ Υπουργοί

Ἐπὶ τῶν Ἐξωτερικῶν

Δ. ΜΑΞΙΜΟΣ

Ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν

Α. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ

Ἐθεωρήθη καὶ ἐτέθη ἡ μεγάλη τοῦ Κράτους Σφραγίς.

Ἐν Αθήναις τῇ 13 Οκτωβρίου 1933.

Ο Υπουργὸς τῆς Δικαιοσύνης  
Σ. ΤΑΛΙΑΔΟΥΡΟΣ

## ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ

## ΠΡΟΟΙΜΙΟΝ

Αἱ Κυβερνήσεις τῆς Γερμανίας, τῆς Αὐστραλίας, τοῦ Βελγίου, τοῦ Καναδᾶ, τῆς Χιλῆς, τῆς Κούβας, τῆς Δανίας, τῆς Ἐλευθέρας πόλεως τοῦ Δάντσικη, τῆς Ἰσπανίας, τοῦ Ἐλευθέρου Κράτους τῆς Ἰρλανδίας, τῶν Ἡνωμένων Πολιτεῶν τῆς Ἀμερικῆς, τῆς Φινλανδίας, τῆς Γαλλίας, τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρεττανίας καὶ Βορείου Ἰρλανδίας, τῆς Ἐλλάδος, τῶν Ἰνδιῶν, τῆς σλανδίας, τῆς Ἰταλίας, τῆς Ἰαπωνίας, τῆς Λεττονίας, τοῦ Μεξικοῦ, τῆς Νορβηγίας, τῆς Νέας Ζηλανδίας, τῆς Παραγουάνης, τῆς Ὀλλανδίας, τοῦ Περού, τῆς Πολωνίας, τῆς Πορτογαλίας, τῆς Σουηδίας καὶ τῆς Ἐνώσεως τῶν Σοβιετικῶν Σοσιαλιστικῶν Δημοκρατιῶν, ἐπιθυμοῦσαι νὰ προστατεύσωσι τὴν ἀσφάλειαν τῆς ζωῆς καὶ τῆς ἰδιοκτησίας ἐν θαλάσσῃ διὸ καθιερώσεως ἀπὸ συμφώνου δόμοιο μόρφων ἀρχῶν καὶ κανόνων, ἀναφορικῶς πρὸς τὰ ὄρια μέχρι τῶν ὅποιων δύναται νὰ φορτώνωνται τὰ πλοῖα τὰ ἔκτελοῦντα διεθνεῖς πλόας ἀπεφάσισαν νὰ συνάψωσιν πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον Σύμβασιν καὶ ὀρισαν ὡς πληρεξουσίους αὐτῶν :

## Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ

Τὸν Κον Gustav KOENIGS.....	‘Υπουργικὸν Διευθυντὴν παρὰ τῷ ‘Υπουργείῳ Συγκοινωνίας, μυστικοσύμβουλον. Βερολίνον.
Τὸν Κον Arthur WERNER.....	‘Υπουργικὸν Σύμβουλον παρὰ τῷ ‘Υπουργείῳ Συγκοινωνίας, δικαστικὸν Σύμβουλον. Βερολίνον.
Τὸν Καθηγητὴν Κον Walter LAAS.....	Διευθυντὴν τοῦ νηογνώμονος «Germanischer Lloyd», Βερολίνον.
Τὸν Κον Karl STURM.....	Διευθυντὴν τῆς Seeberufsgenossenschaft». Αμβούργον.

## Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ

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

## Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΒΕΛΓΙΟΥ

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

## Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΚΑΝΑΔΑ

Τὸν Κον Alexander JOHNSTON.....	‘Υφυπουργὸν Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ.
---------------------------------	---------------------------------

## Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΧΙΛΗΣ

Τὸν ‘Υποπλοίαρχον ναυπηγὸν Oscar BUNSTER....	Μέλος τῆς Χιλιανῆς ναυτικῆς ἀποστολῆς ἐν Λονδίνῳ.
--	---

## Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΚΟΥΒΑΣ

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

## Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΔΑΝΙΑΣ

Τὸν Κον Emil KROGH.....	Διευθυντὴν παρὰ τῷ ‘Υπουργείῳ ναυτιλίας καὶ ἀλιείας.
Τὸν Κον Aage H. LARSEN.....	Ναυτηργὸν καὶ ἀρχιμηχανικὸν, παρὰ τῷ ‘Υπουργείῳ ναυτιλίας καὶ ἀλιείας.
Τὸν Κον J. A. KORBING.....	Διευθυντὴν τῆς Forenede Dampskejsselskab, Κοπεγχάγη.
Τὸν Πλοίαρχον E. N. H. P. HAGELBERG.....	Πρόεδρον τῆς Ἐνώσεως Δανῶν πλοιάρχων.
Τὸν Κον Erik JACOBSEN.....	Trade Union Manager.

## Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΑΣ ΠΟΛΕΩΣ ΤΟΥ ΔΑΝΤΣΙΓΚ

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

## Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΙΣΠΑΝΙΑΣ

Τὸν Κον Octaviano MARTINEZ BARCA.....	Μηχανικὸν Ισπανικοῦ ναυτικοῦ.
---------------------------------------	-------------------------------

## Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΕΛΕΥΘΕΡΟΥ ΙΡΛΑΝΔΙΚΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Τὸν Κον J. W. DULANTY .....	Ἐμπορικὸν ἀπεσταλμένον τοῦ ἐλευθέρου Ιρλανδικοῦ κράτους ἐν Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ.
Τὸν Κον T. I. HEGARTY.....	Ἐπιτεωρητὴν πλοιῶν παρὰ τῇ ὑπηρεσίᾳ μεταφορῶν καὶ ναυτιλίας τοῦ ‘Υπουργείου Βιομηχανίας καὶ Εμπορίου.

## INTERNATIONAL LOAD LINE CONVENTION.

## PREAMBLE.

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

## THE GOVERNMENT OF GERMANY

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

## THE GOVERNMENT OF THE COMMONWEALTH OF AUSTRALIA

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

## THE GOVERNMENT OF BELGIUM

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

## THE GOVERNMENT OF CANADA

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

## THE GOVERNMENT OF CHILE

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

## THE GOVERNMENT OF CUBA

Mr. Guillermo PATTERSON .....	Cuban Minister in London.
-------------------------------	---------------------------

## THE GOVERNMENT OF DENMARK

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

## THE GOVERNMENT OF THE FREE CITY OF DANZIG

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

## THE GOVERNMENT OF SPAIN

Mr. Octaviano MARTINEZ-BARCA .....	Engineer, Spanish Navy.
------------------------------------	-------------------------

## THE GOVERNMENT OF THE IRISH FREE STATE

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

## Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΠΟΛΙΤΕΙΩΝ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Τὸν Κον Herbert B. WALKER.....	Πρόεδρον τῆς 'Ενώσεως τῶν 'Αμερικανῶν ίδιοκτητῶν ἀτμοπλοίων.
Τὸν Κον David ARNOTT.....	'Επιθεωρητὴν πλοίων τοῦ American Bureau of Shipping.
Τὸν Κον Laurens PRIOR.....	Γραφεῖον ναυτιλίας τῆς ὑπηρεσίας ἐμπορίου.
Τὸν Κον Howard C. TOWLE.....	'Εθνικὸν Συμβούλιον τῶν 'Αμερικανῶν ναυπηγῶν.
Τὸν Κον Samuel D. Mc. COMB.....	Marine office of America.
Τὸν Πλοίαρχον E. N. Albert F. PILLSBURY.....	Τοῦ οἴκου Pillsbury and Curtis, "Αγ. Φραγκισκος.
Τὸν Κον Robert F. HAND.....	'Αντιπρόεδρον τῆς Standard Shipping Co. Νέα 'Υόρκη
Τὸν Κον H. W. WARLEY.....	'Αντιπρόεδρον τῆς Ore Steamship Corporation. Νέα 'Υόρκη.
Τὸν Κον James KENNEDY.....	Γενικὸν διευθυντὴν, ναυτικοῦ τμήματος Gulf Refining Co Νέα 'Υόρκη.
Τὸν 'Υποναύαρχον John G. TAWRESEY.....	C. C. τοῦ 'Αμερικανικοῦ Π. Ναυτικοῦ ἐν ἀποστρατείᾳ.

## Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΦΙΝΛΑΝΔΙΑΣ

Τὸν Κον A. H. SAASTAMOINEN.....	'Επιτετραμμένην ἐν Λονδίνῳ.
Τὸν Πλωτάρχην Birger BRANDT.....	"Ενωσις τῶν Φινλανδῶν πλοίαρχων E. N.

## Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ

Τὸν Κον André Maurice HAARBLEICHER.....	'Ανώτερον 'Αρχιναυπηγὸν, διευθυντὴν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου καὶ τοῦ ναυτικοῦ ὄλικοῦ παρὰ τῷ 'Υπουργείῳ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ
Τὸν Κον René Hippolyte Joseph LINDEMANN ..	Βοηθὸν διευθυντὴν τῶν ὑπηρεσιῶν ναυτικῆς ἐργασίας καὶ τοῦ λογιστηρίου παρὰ τῷ 'Υπουργείῳ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ.
Τὸν Κον Jean Henri Theophile MARIE.....	'Αρχιναυπηγὸν βοηθὸν διευθυντοῦ τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Εμπορικοῦ στόλου καὶ τοῦ ναυτικοῦ ὄλικοῦ παρὰ τῷ 'Υπουργείῳ 'Εμπορικοῦ ναυτικοῦ.
Τὸν Κον A.H.A. de BERLHE.....	Πληρεξόδιον Διευθυντὴν τοῦ Bureau Veritas.

## Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΗΝΩΜΕΝΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΜΕΓΑΛΗΣ ΒΡΕΤΤΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΥ ΙΡΛΑΝΔΙΑΣ .

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

## Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Τὸν Κον Νικόλαον Λέλην. ....	Γενικὸν Πρόξενον τῆς Ελλάδος ἐν Λονδίνῳ.
------------------------------	--

## Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΙΝΔΙΩΝ

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

## Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΙΣΛΑΝΔΙΑΣ

Τὸν Κον Emil KROGH.....	Διευθυντὴν παρὰ τῷ Δανικῷ 'Υπουργείῳ ναυτιλίας καὶ ἀλιείας
Τὸν Κον Aage H. LARSEN.....	Ναυπηγὸν καὶ ἀρχιμηχανικὸν παρὰ τῷ 'Υπουργείῳ ναυτιλίας καὶ ἀλιείας.

## THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA

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

## THE GOVERNMENT OF FINLAND

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

## THE GOVERNMENT OF FRANCE

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

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

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

## THE GOVERNMENT OF GREECE

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

## THE GOVERNMENT OF INDIA

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

## THE GOVERNMENT OF ICELAND

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

Τὸν Κον J. H. KÖRBING.....	Διευθυντὴν τῆς Forenede Dampskeibsselskab. Κοπεγχάρη.
Τὸν Πλοίαρχον H. P. HAGELBERG.....	Πρόεδρον τῆς ἐνώσεως Δανῶν πλοιάρχων.
Τὸν Κον Erik JACOBSEN.....	Trade Union Manager Denmark.

## Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ

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

## Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΙΑΠΩΝΙΑΣ

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

## Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΛΕΤΤΟΝΙΑΣ

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

## Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΜΕΞΙΚΟΥ

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

## Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΝΟΡΒΗΓΙΑΣ

Τὸν Κον Erling BRYN .....	Διευθυντὴν τοῦ τμῆματος ναυτιλίας παρὰ τῷ Ὅπουργείῳ Ἐμπορίου καὶ ναυτιλίας.
Τὸν Κον Johan SCHÓE HEYDER .....	Ἀρχιεπιθεωρητὴν παρὰ τῷ Ὅπουργείῳ Ἐμπορίου καὶ ναυτιλίας.
Τὸν Δρ. J. BRUHN .....	Διευθυντὴν τοῦ Norske Veritas.
Τὸν Κον J. Hysing OLSEN .....	Ἐφοπλιστὴν.
Τὸν Κον Eivind TONNESEN.....	Διευθυντὴν τῆς Ἐνώσεως Νορβηγῶν πλοιάρχων.
Τὸν Κον A. BIRKELAND.. .....	Πρόεδρον τῆς Ἐνώσεως Νορβηγῶν ναυτικῶν καὶ θερμαστῶν

## Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΖΗΛΑΝΔΙΑΣ

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

## Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΟΥΑΗΣ

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

## Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ

Τὸν Ἀντιναύαρχον ἐ. ἀ. C. Fock.....	Γενικὸν ἐπιθεωρητὴν τῆς ναυτιλίας, πρόεδρον τῆς ἐπιτροπῆς προσδιορισμοῦ τοῦ ὕψους ἔξαλων τῶν πλοίων.
Τὸν Κον A. van DRIEL.....	Ναυπηγὸν, ναυπηγικὸν σύμβουλον τῆς ὑπηρεσίας ἐπιθεωρήσεως ναυτιλίας. Μέλος καὶ γραμματέα τῆς ἐπιτροπῆς προσδιορισμοῦ τοῦ ὕψους ἔξαλων τῶν πλοίων.
Τὸν Κον J. BRAUTIGAM.....	Πρόεδρον τῆς ἐνώσεως ἔργατῶν μεταφορῶν, μέλος τῆς δευτέρας Βουλῆς τῶν γενικῶν χωρῶν.
Τὸν Κον J. W. LANGELER.....	Ἐπιθεωρητὴν ναυτιλίας εἰς τὰς Ὀλλανδικὰς Ἰνδίας.
Τὸν Κον Rypperda WIERDSMA.....	Πρόεδρον-Διευθυντὴν τῆς Holland-America Line.
Τὸν πλοίαρχον G. L. HEERIS.....	Γραμματέα τῆς Ἐνώσεως Ὀλλανδῶν ἐφοπλιστῶν.

## Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΠΕΡΟΥ

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

## Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΠΟΛΩΝΙΑΣ

Τὸν Κον Alphonse POCKLEWSKI-KOZIELL.....	Ἐμπορικὸν σύμβουλον τῆς ἐν Λονδίνῳ Πολωνικῆς Πρεσβείας.
Τὸν Κον Boguslaw BAGNIEWSKI.....	Σύμβουλον τοῦ Ὅπουργος Βιομηχανίας καὶ Ἐμπορίου Βαρσοβίᾳ.

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

## THE GOVERNMENT OF ITALY

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

## THE GOVERNMENT OF JAPAN

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

## THE GOVERNMENT OF LATVIA

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

## THE GOVERNMENT OF MEXICO

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

## THE GOVERNMENT OF NORWAY

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

## THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND

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

## THE GOVERNMENT OF PARAGUAY

Dr. Horacio CARISIMO .....	Chargé d'Affaires in London.
----------------------------	------------------------------

## THE GOVERNMENT OF THE NETHERLANDS

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

## THE GOVERNMENT OF PERU

Captain Manuel D. FAURA .....	Naval Attaché in London.
-------------------------------	--------------------------

## THE GOVERNMENT OF POLAND

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

## Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΠΟΡΤΟΓΑΛΛΙΑΣ

Τὸν Kov Thomaz Ribeiro de MELLO..... Πληρεξούσιον 'Υπουργὸν, Διευθυντὴν τῶν Οἰκονομικῶν ὑπο-  
 . θέσεων παρὰ τῷ Πορτογαλλικῷ 'Υπουργεῖῳ τῶν 'Εξω-  
 τέρικῶν.  
 Τὸν Πλωτάρχην Carlos Theodoro da COSTA..... Ναυπηγόν.

## Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΣΟΥΗΔΙΑΣ

Τὸν Βαρώνον Erik Kule PALMSTIerna..... Πρεσβευτὴν τῆς Σουηδίας ἐν Λονδίνῳ.  
 Τὸν Kov Per Axel LINDBLAD..... Τμηματάρχην παρὰ τῇ κεντρικῇ διοικήσει τοῦ 'Εμπορίου.  
 Τὸν Πλοίαρχον Erik Axel FREDRIK EGGERT.... Πραγματογνώμονα τῶν ναυτικῶν ὑποθέσεων τῆς Βασιλικῆς  
 διοικήσεως ἐργασίας καὶ τῆς ναυτικῆς προνοίας.

## Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΣΟΣΙΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΣΟΒΙΕΤΙΚΩΝ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΩΝ

Τὸν Kov Dimitri BOGOMOLLOF..... Σύμβουλον τῆς ἐν Λονδίνῳ Σοβιετικῆς Πρεσβείας.  
 οἵτινες ἀνακοινώσαντες τὰ πληρεξούσια ἀντῶν γράμματα, εὑρεθέντα ἐν πλήρει τάξει, συνεφώνησαν τὰ ἔξης :

## THE GOVERNMENT OF PORTUGAL

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

## THE GOVERNMENT OF SWEDEN

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

## THE GOVERNMENT OF THE UNION OF SOCIALIST SOVIET REPUBLICS

Mr. Dimitri BOGOMOLOFF ..... Counsellor of the Soviet Embassy in London.  
Who, having communicated their full powers, found in good and due form, have agreed as follows.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ιον

## Προματαρκτικά

## "Αρθρον 1.

## Γενική ύποχρέωσις της Συμβάσεως

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

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

## "Αρθρον 2.

## Ἐφαρμογὴ τῆς Συμβάσεως

1. Ἡ σύμβασις αὕτη ἐφαρμόζεται εἰς ὅλα τὰ πλοῖα τὰ ἐκτελοῦντα διεθνεῖς πλόας καὶ τὰ ὅποια ἀνήκουον εἴτε εἰς χώρας αἱ κυβερνήσεις τῶν ὅποιων εἶναι Συμβαλλόμεναι Κυβερνήσεις, εἴτε εἰς χώρας εἰς τὰς ὅποιας ἡ Σύμβασις αὕτη ἐφαρμόζεται συμφώνως τῷ ἀρθρῷ 21, ἔξαιρέσει :

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

β') τῶν κάτω τῶν 150 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος πλοίων.

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

3. "Ολαι αἱ συμφωνίαι καὶ αἱ διατάξεις αἱ ἀφορῶσαι τὴν γραμμὴν φορτώσεως ἢ ζητήματα σχετικὰ μὲ ταύτην, νῦν δὲ ἐν ἰσχὺι μεταξὺ Συμβαλλομένων Κυβερνήσεων, θὰ ἔξακολουθήσωσι νὰ ἔχωσι πλήρη καὶ τελείων ἰσχύν, καθ' ὅλον τὸ μέχρι λήξεως των χρονικὸν διάστημα, δί' ὅτι ἀφορᾷ :

α') Πλοῖα εἰς τὰ ὅποια ἡ Σύμβασις αὕτη δὲν ἐφαρμόζεται, καὶ

β') Πλοῖα εἰς τὰ ὅποια ἡ Σύμβασις αὕτη ἐφαρμόζεται, διὸ τὰ μὴ ρητῶς ὑπὸ αὐτῆς προβλεπόμενα ζητήματα.

Εἰς τὴν περίπτωσιν ἐν τοσούτῳ καθ' ἥν αἱ συμφωνίαι καὶ διατάξεις εἰσαῦται ἀντίκεινται εἰς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως, θέλουσιν ὑπερισχύει αἱ διατάξεις τῆς Συμβάσεως ταύτης. "Ως πρὸς ταταύτας συμφωνίας ἡ διατάξεις :

α') Πᾶν πλοῖον εἰς τὸ ὅποιον ἡ Σύμβασις αὕτη δὲν ἐφαρμόζεται, καὶ

β') Πᾶν ζήτημα διὰ τὸ ὅποιον ἡ Σύμβασις αὕτη ρητῶς δὲν προβλέπει θὰ διέπωνται καὶ εἰς τὸ ἔξῆς ὑπὸ τῶν διατάξεων τῆς ἐσωτερικῆς νομαθεσίας ἐκάστου Συμβαλλομένου Κράτους, ὡς ἐὰν ἡ σύμβασις αὕτη δὲν ὑφίστατο.

## "Αρθρον 3.

## Όρισμοί.

Ἐν τῇ συμβάσει ταύτῃ, ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως ρητῶς προβλέπεται :

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

β') Ὁ όρος "Αρχὴ" ἐνοιεῖ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Κράτους εἰς τὸ ὅποιον τὸ πλοῖον ἀνήκει.

γ') «Διεθνῆς πλοῖος» εἶναι πλοῖος ἀπὸ μιᾶς χώρας ἐφαρμοζόυσθαι τὴν Σύμβασιν ταύτην πρὸς ἓνα λιμένα ἐκτὸς τῆς τοιαύτης χώρας ἢ ἀντιθέτως. Πρὸς τὸν σκοπὸν δὲ τοῦτον ἐκάστη ἀποικία, ὑπερπόντιος χώρα, προτεκτόρατον ἢ χώρα ὑπὸ ἐπικυριαρχίαν ἢ ἐντολήν, θεωρεῖται ὡς ἴδιαιτέρα χώρα.

δ') Ὁ όρος «Κανόνες» ἐνοιεῖ τοὺς εἰς τὰ παραρτήματα I, II καὶ III περιεχομένους κανόνας.

ε') «Νέον πλοῖον» εἶναι πλοῖον τοῦ ὅποιον ἢ τρόπις ἐτέθη κατὰ ἢ μετὰ τὴν 1ην Ιουλίου 1932. "Ολα τὰ λοιπά: πλοῖα θεωροῦνται ὡς ὑπάρχοντα πλοῖα.

σ') Ὁ όρος «ἀτμόπλοιον» περιλαμβάνει πᾶν πλοῖον κινούμενον ὑπὸ μηχανῆς.

## "Αρθρον 4.

## Περίπτωσις Ἀνωτέρας βίᾳς

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

Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως ἡ Διοίκησις ἐκάστου Κράτους δέοντας νὰ λαμβάνῃ ὑπὸ ὅψιν της τὰς περιπτώσεις παρεκκλίσεως ἢ καθυστερήσεως τὰς διφειλομένας εἰς κακοκαιρίαν ἢ ἄλλην τινὰ ἀνωτέραν βίᾳν.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙ.

## Γραμμὴ φορτώσεως : Ἐπιθεώρησις καὶ σήμανσις.

## "Αρθρον 5.

## Γενικαὶ Διατάξεις

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

Α) Περὶ νέου πλοίου :

α') Ἐχει ἐπιθεώρηθῇ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ παραρτήματος I.

β') Ἐχει ἐκπληρώσει τὰς διατάξεις τοῦ μέρους II τοῦ παραρτήματος I καὶ

γ') Ἐχει σημανθῇ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς Συμβάσεως ταύτης.

Β) Περὶ ὑπάρχοντος πλοίου

α') Ἐχει ἐπιθεώρηθῇ καὶ σημανθῇ (εἴτε πρὸ εἰτε μετὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς συμβάσεως ταύτης) συμφώνως μὲ τὰς διατάξεις, τὰς ὁρίζομένας, εἴτε εἰς τὴν παράγραφον A τοῦ παρόντος ἀρθροῦ εἴτε εἰς ἓν εἰκὸν ἐκ τῶν κανόνων πρὸς καθορισμὸν γραμμῆς φορτώσεως τῶν εἰς τὸ παράρτημα IV λεπτομερῶς περιγραφομένων, καὶ

β') Ἐκπληροῦ κατ' ἄρχην καὶ ἐν ταῖς λεπτομερείαις ἐπίσης, ἐφ' ὅσον εἶναι εὔλογον καὶ ἐφαρμόσιμον, τὰς διατάξεις τοῦ μέρους II τοῦ παραρτήματος I, λαμβανομένου ὑπὸ ὅψιν τοῦ ίκανου 1) τῆς προστασίας τῶν ἀνοιγμάτων 2) τῶν προφυλακτικῶν κιγκλιδωμάτων 3) τῶν θυρίδων δρυφάκτου καὶ 4) τῶν μέσων εἰσόδου εἰς τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος, τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τῆς Συμβάσεως διατάξεως, τῶν ἐξαρτημάτων καὶ τῶν μέσων τοῦ πλοίου.

## CHAPTER I.—PRELIMINARY.

## Article 1.

## General Obligation of Convention.

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

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

## Article 2.

## Scope of Convention.

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

- (a) ships of war; ships solely engaged in fishing; pleasure yahts and ships not carrying cargo or passengers;
- (b) ships of less than 150 tons gross.

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

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

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

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

Subject to any such agreement or arrangement—

- (a) all ships to which this Convention does not apply; and
  - (b) all matters which are not expressly provided for in this Convention;
- shall remain subject to the legislation of each Contracting Government to the same extent as if this Convention had not been made.

## Article 3.

## Definitions.

In this Convention, unless expressly provided otherwise—

- (a) a ship is regarded as belonging to a country if it is registered by the Government of that country;
- (b) the expression »Administration» means the Government of the country to which the ship belongs;
- (c) an »international voyage» is a voyage from a country to which this Convention applies to a port outside such country, or conversely, and for this purpose, every colony, overseas territory protectorate or territory under suzerainty or mandate is regarded as a separate country;
- (d) the expression »Rules» means the Rules contained in Annexes I, II and III;
- (e) a »new ship» is a ship, the keel of which is laid on or after the 1st July, 1932, all other ships being regarded as existing ships.
- (f) the expression »steamer» includes any vessel propelled by machinery.

## Article 4.

## Cases of »Force Majeure.»

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

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

## CHAPTER II.—LOAD LINE : SURVEY AND MARKING.

## Article 5.

## General Provisions.

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

A—a new ship,

- (a) has been surveyed in accordance with the provisions of Annex I;
- (b) complies with the provisions of Part II of Annex I; and
- (c) has been marked in accordance with the provisions of this Convention.

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

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

**"Αρθρον 6.**

**Διατάξεις δι' ἀτμόπλοια μεταφέροντα φορτία ξυλείας ἐπὶ τοῦ Καταστρώματος.**

1. 'Ατμόπλοιον, τὸ δόποιον ἐπειθεωρήθη καὶ ἐσημάνθη συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 5, θὰ δύναται νὰ ἐπιθεωρηθῇ καὶ σημανθῇ διὰ γραμμῆς φορτώσεως ξυλείας συμφώνως μὲ τὸ μέρος V τοῦ παραρτήματος I, ἐάν :

A) Προκειμένου περὶ νέου πλοίου, τοῦτο ἐκπληροῖ τοὺς δρους καὶ τὰς διατάξεις τὰς εἰς τὸ μέρος V τοῦ παραρτήματος I καθοριζομένως.

B') Προκειμένου περὶ ὑπάρχοντος πλοίου, τοῦτο ἐκπληροῖ τοὺς δρους καὶ τὰς διατάξεις τοῦ μέρους V τοῦ παραρτήματος I ἐκτὸς τοῦ κανόνος 80, ὡς καὶ κατ' ἀρχήν, ἐφ' ὅσον εἶναι εὐλογον καὶ ἐφαρμόσιμον, τοὺς δρους καὶ τὰς διατάξεις τὰς διοικούμενας ὑπὸ τοῦ κανόνος 80, ὑπὸ τὸν δέ διὰ κατὰ τὸν προσδιορισμὸν γραμμῆς φορτώσεως ξυλείας εἰς ὑπάρχον πλοῖον, ἡ 'Αρχὴ θὰ προβῇ εἰς λογικὴν ἐπαύξησιν τοῦ ὕψους ἔξαλων, λαμβάνοντας ὑπὸ ὅψιν τὸν βαθμὸν καθ' ὃν τοιοῦτον πλοῖον ὑστερεῖ τῆς πλήρους ἐκπληρώσεως τῶν δρῶν καὶ διατάξεων τῶν ὑπὸ τοῦ κανόνος 80 διοικούμενων.

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

**"Αρθρον 7.**

**Διατάξεις διὰ δεξαμενόπλοια (Tankers)**

'Ατμόπλοιον τὸ δόποιον ἐπειθεωρήθη συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 5, θὰ δύναται νὰ ἐπιθεωρηθῇ καὶ σημανθῇ ὡς δεξαμενόπλοιον συμφώνως μὲ τὸ μέρος VI τοῦ παραρτήματος I, ἐάν :

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

B) Περὶ ὑπάρχοντος πλοίου τοῦτο ἐκπληροῖ τοὺς δρους καὶ διατάξεις τῶν κανόνων 93, 96, 97, 98 καὶ 99, ὡς καὶ κατ' ἀρχήν, ἐφ' ὅσον εἶναι εὐλογον καὶ ἐφαρμόσιμον, τοὺς κανόνας 94, 95 καὶ 100 ὑπὸ τὸν δέ διὰ κατὰ τὸν προσδιορισμὸν γραμμῆς φορτώσεως δεξαμενοπλοίου, εἰς ὑπάρχον πλοῖον, ἡ 'Αρχὴ θὰ προβῇ εἰς λογικὴν ἐπαύξησιν τοῦ ὕψους ἔξαλων, λαμβάνοντας ὑπὸ ὅψιν τὸν βαθμὸν καθ' ὃν τοιοῦτον πλοῖον ὑστερεῖ τῆς πλήρους ἐκπληρώσεως τῶν δρῶν καὶ διατάξεων τῶν ὑπὸ τῶν κανόνων 94, 95, καὶ 100 καθοριζούμενων.

**"Αρθρον 8.**

**Διατάξεις διὰ πλοῖα εἰδικοῦ τύπου**

Εἰς πλοῖα μήκους ἀνω τῶν 91,44 μέτρων (300 ποδῶν) ἔχοντα χαρακτηριστικὰ κατασκευῆς δύμοια πρὸς τὰ τῶν δεξαμενοπλοίων, τὰ δόποια παρουσιάζουσιν ἔξαιρετικὴν ἀντοχὴν εἰς τὴν θάλασσαν, δύναται νὰ παραχωρηθῇ μείωσις τοῦ ὕψους ἔξαλων.

Τὸ ποσὸν τῆς μειώσεως ταύτης, θὰ δρίζεται ὑπὸ τῆς 'Αρχῆς, ἐν σχέσει πρὸς τὸ ὕψος ἔξαλων τὸ προσδιοριζόμενον διὰ δεξαμενόπλοια, λαμβανομένων ὑπὸ ὅψιν, τοῦ βαθμοῦ ἐκπληρώσεως τῶν διὰ τὰ πλοῖα ταῦτα δρῶν προσδιορισμοῦ καὶ τοῦ προβλεπομένου βαθμοῦ ὑποδιαιρέσεως.

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

**"Αρθρον 9.**

**Ἐπιθεώρησις**

Ἡ ἐπιθεώρησις καὶ σήμανσις πλοίων, διὰ τὸν σκοπὸν τῆς Συμβάσεως ταύτης θὰ ἐκτελῆται ὑπὸ ὑπαλλήλων τοῦ Κράτους εἰς τὸ δόποιον τὰ πλοῖα ἀνήκουσιν, ὑπὸ τὸν δέ διὰ τῆς Κυβέρνησης ἐκάστου Κράτους δύναται νὰ ἀναθέσῃ τὴν

ἐπιθεώρησιν καὶ σήμανσιν τῶν πλοίων αὐτῆς, εἴτε εἰς 'Επιθεώρητὰς πρὸς τοῦτο διοριζομένους ἢ εἰς δργανισμούς ἀνεγνωρισμένους ὑπὸ αὐτῆς. Ἐν πάσῃ περιπτώσει ἢ πλήρης ἐγγύησης τῆς ἀρτιότητος καὶ τοῦ ἵκανου τῆς ἐπιθεωρήσεως καὶ σημάνσεως ἀφορᾶ τὴν Κυβέρνησην.

**"Αρθρον 10.**

**Ζῶναι καὶ περιοχαὶ ἐποχῶν**

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

Λιμὴν κείμενος ἐπὶ τῆς γραμμῆς ἥτις δρίζει δύο ζώνας, θὰ θεωρεῖται ως κείμενος ἐντὸς τῆς ζώνης ἀπὸ τὴν ἢ πρὸς τὴν δόποιαν τὸ πλοῖον φθάνει ἢ ἀναχωρεῖ.

**ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ III.**

**Πιστοποιητικά**

**"Αρθρον 11.**

**Ἐκδοσις πιστοποιητικῶν**

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

Τὸ πιστοποιητικόν διεθνοῦς γραμμῆς φορτώσεως θὰ ἐκδίδεται εἴτε ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Κράτους εἰς τὸ δόποιον τὸ πλοῖον ἀνήκει, εἴτε ὑπὸ προσώπου ἢ δργανισμοῦ τινος νομίμως ἔξουσιοδοτημένου ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως ταύτης. Ἐν πάσῃ δύμας περιπτώσει ἡ Κυβέρνησης ἀναλαμβάνει πλήρη εὐθύνην διὰ τὸ πιστοποιητικόν.

**"Αρθρον 12.**

**Ἐκδοσις πιστοποιητικῶν ὑπὸ δὲλλης Κυβερνήσεως**

Ἡ Κυβέρνησης ἐνδὸς Κράτους ἐφαρμόζοντος τὴν Σύμβασιν ταύτην, δύναται τῇ αἰτήσει τῆς Κυβερνήσεως ἐνὸς ἄλλου Κράτους δύμοιάς ἐφαρμόζοντος τὴν αὐτὴν Σύμβασιν, νὰ ὑποβάλῃ εἰς ἐπιθεώρησιν καὶ σήμανσιν, πλοῖον ἀνῆκον (ἢ εἰς περίπτωσιν ἀνηλογήτου πλοίου) πλοῖον τὸ δόποιον θὰ καταχωρηθῇ ἐν τοῖς νηολογίοις τοῦ δευτέρου τεύτου Κράτους καὶ ἐὰν μείνῃ ἵκανοποιημένη ἐκ τοῦ δέ διὰ πληροῦνται αἱ διατάξεις τῆς Συμβάσεως ταύτης νὰ ἐκδόσῃ πιστοποιητικόν διεθνοῦς γραμμῆς φορτώσεως ὑπὸ ἰδίαιν αὐτῆς εὐθύνην.

Πᾶν τοιουτόρπως ἐκδιδόμενον πιστοποιητικόν δέον νὰ περιλαμβάνῃ δήλωσιν δέ διεδόθη αἰτήσει τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Κράτους εἰς τὸ δόποιον τὸ πλοῖον ἀνήκει, ἢ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Κράτους ἐν τοῖς νηολογίοις τοῦ δόποιον τὸ πλοῖον θὰ καταχωρηθῇ ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως. Τὸ πιστοποιητικόν τοῦτο θὰ ἔχῃ τὴν αὐτὴν ἴσχυν καὶ θὰ τύχῃ τῆς αὐτῆς ἀναγνωρίσεως ὡς ἐν πιστοποιητικόν ἐκδόθεν συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 11 τῆς Συμβάσεως ταύτης.

**"Αρθρον 13.**

**Τύπος τῶν πιστοποιητικῶν**

Τὰ πιστοποιητικά διεθνοῦς γραμμῆς φορτώσεως θὰ εἶναι συντεταγμένα εἰς τὴν ἐπίσημον γλώσσαν ἢ γλώσσας τοῦ Κράτους ὑπὸ τοῦ δόποιον ἐξεδόθησαν.

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

**"Αρθρον 14.**

**Διάρκεια τῶν πιστοποιητικῶν**

1. "Ἐκαστον πιστοποιητικόν διεθνοῦς γραμμῆς φορτώσεως θὰ λήγει, ἐκτὸς ἐὰν ἀνενεῳθῇ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου 2 τοῦ παρόντος ἄρθρου, εἰς τὸ τέλος

**Article 6.**

Provisions for Steamers carrying Timber Deck Cargoes.

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

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

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

**Article 7.**

Provisions for Tankers.

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

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

**Article 8.**

Provisions for Ships of Special Types.

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

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

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

**Article 9.**

Survey.

The survey and marking of ships for the purpose of this Convention shall be carried out by officers of the country to which the ships belong, provided that the Government of each country may entrust the

survey and marking of its ships either to Surveyors nominated for this purpose, or to organisations recognised by it. In every case the Government concerned fully guarantees the completeness and efficiency of the survey and marking.

**Article 10.**

Zones and Seasonal Areas.

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

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

**CHAPTER III.—CERTIFICATES.****Article 11.**

Issue of Certificates.

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

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

**Article 12.**

Issue of Certificates by another Government.

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

**Article 13**

Form of Certificate

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

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

**Article 14.**

Duration of Certificates.

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

μιᾶς περιόδου καθοριζομένης ἐν αὐτῷ ὑπὸ τῆς ἐκδιδούσης ἀρχῆς.

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

2. Ἐκαστον πιστοποιητικὸν διεθνοῦς γραμμῆς φορτώσεως δύναται νὰ ἀνανεωθῇ, ὑπὸ τῆς ἐκδιδούσης αὐτὸν Ἀρχῆς, διὰ μίαν περίοδον κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς (ἐν οὐδεμιᾷ πάντως περιπτώσει ὑπερβαίνουσαν τὰ πέντε ἔτη) καὶ κατόπιν μιᾶς ἐπιθεωρήσεως, οὐχὶ ἐπιεικεστέρας τῆς ποδὸς τῆς ἐκδόσεως τοῦ πιστοποιητικοῦ ὑπὸ τῆς Συμβάσεως ταύτης ἀπαιτουμένης. Ἐκάστη δὲ τοικύτη ἔναντις θὰ καταχωρῆται ἐν τῷ πιστοποιητικῷ.

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

A) "Οταν ἔλαβον χώραν μεταβολαὶ ὑποκού εἰς τὸ σκάφος καὶ τὰ ὑπερικατασκευάσματα τοῦ πλοίου, αἴτινες ἐπηρεάζουσι τὸν προσδιορισμὸν τοῦ ψύους ἔξαλων.

B) Ἐάν τὰ ἔξαρτήματα καὶ μέσα διὰ (1) τὴν προστάσιαν τῶν ἀνοιγμάτων (2) τὰ προφυλακτικὰ κιγκλιδώματα (3) τὰς θυρίδας τοῦ δρυφάκτου καὶ (4) τῶν μέσων εἰσόδου εἰς τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος, δὲν διετηρήθησαν εἰς τὴν αὐτὴν ἕναντιοποιητικὴν κατάστασιν, εἰς ἣν εὑρίσκοντο δὲ τὸ πιστοποιητικὸν ἔξεδόθη.

G) Ἐάν τὸ πλοῖον δὲν ἐπεθεωρήθη περιοδικῶς κατὰ τὸν χρόνον ἐκείνον καὶ ὑπὸ τὰς συνθήκας ἔκεινας, τὰς ὅποιας ἡ Ἀρχὴ ἔθελεν κρίνει ἀναγκαῖας ὅπως ἔξασφαλισθῇ τὸ διτο τὸ σκάφος καὶ τὰ ὑπερικατασκευάσματα, τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὸν ὄρον A, δὲν μετεβλήθησαν, καὶ δὲ τὰ ἔξαρτήματα καὶ μέσα τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὸν ὄρον B, διετηρήθησαν ὡς αὐτόθι προβλέπεται, καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ πιστοποιητικοῦ.

"Αρθρον 15.

#### Αποδοχὴ πιστοποιητικῶν

Πιστοποιητικὰ διεθνοῦς γραμμῆς φορτώσεως ἐκδοθέντικατ' ἔξουσιοδότησιν ἐνδέ συμβαλλομένου Κράτους θὰ γίνωνται ἀποδεκτὰ ὑπὸ τῶν ὅλων συμβαλλομένων Κρατῶν, ὡς ἔχοντα τὴν αὐτὴν ἴσχυν μὲ πιστοποιητικὰ ἐκδοθέντα ὑπὸ αὐτῶν, διὰ πλοία ἀνήκοντα εἰς τὰς χώρας των.

"Αρθρον 16.

#### Ἐλεγχος

1. Πλοῖον εἰς τὸ ὅποιον ἐφαρμόζεται ἡ Σύμβασις αὕτη, ὑπόκειται οὐχὶ ἥττον δὲν εὐρίσκεται ἐντὸς λιμένος Κράτους εἰς τὸ ὅποιον δὲν ἀνήκει καὶ σχετικῶς μὲ τὴν γραμμὴν φορτώσεως εἰς τὸν ἀκόλουθον ἔλεγχον: Ἡ Αξιωματικὸς (*Τράπληλης*) δεόντως ἔξουσιοδοτημένος ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Κράτους τούτου δύναται νὰ λάβῃ πᾶν μέτρον, ὅπερ ἔθελεν εἰσθε ἀναγκαῖον, ἵνα βεβαιωθῇ ὅτι ὑπάρχει ἐπὶ τοῦ πλοίου ἔγκυρον πιστοποιητικὸν διεθνοῦς γραμμῆς φορτώσεως. Ἐάν ὑπάρχῃ ἐπὶ τοῦ πλοίου τοιεῦτον πιστοποιητικόν, ὃ ἀνωτέρω ἔλεγχος περιορίζεται εἰς τὸ νὰ βεβαιωθῇ:

α') δὲ τὸ πλοῖον δὲν εἶναι φορτωμένον ὑπὲρ τὰ ὑπὸ τοῦ πιστοποιητικοῦ ἐπιτρεπόμενα δρια.

β') δὲ ἡ ἡέσις τῶν γραμμῶν φορτώσεως ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἀνταποκρίνεται πρὸς τὴν τοῦ πιστοποιητικοῦ.

γ') δὲ τὸ πλοῖον δὲν ὑπέστη μεταβολὴς τοισῦτον οὖσιώδεις ὡς πρὸς τὰ εἰς τοὺς ὄρους A καὶ B (τῆς παραγράφου 3 τοῦ ἀρθροῦ 14) πραγματευόμενα, ὡστε τούτο νὰ εἶναι προφανῶς ἀκατάλληλον νὰ ἀναγθῇ εἰς τὸ πέλαγος, ὥνευ κινδύνου διὰ τὴν ἀνθρωπίνην ζωὴν.

2. Μόνον ἀξιωματικοὶ κεκτημένοι τὰ ἀναγκαιοῦντα περιγικὰ προσόντα θὰ ἔξουσιοδοτοῦνται διὰ τὴν ἔξασκησιν τοῦ προμηθεύτος ἔλεγχου. Ἐάν δὲ ἔλεγχος ἔξασκεῖται διὰ τὴν ἀνωτέρω παράγραφον γ, θὰ ἔξασκεῖται μόνον, ἐφ' ὅσον δύναται νὰ κριθῇ ἀναγκαῖα ἡ βεβαίωσις περὶ τοῦ διὰ τὸ πλοῖον

θὰ καταστῇ κατάλληλον νὰ ἀναγθῇ εἰς τὸ πέλαγος ὥνευ κινδύνου διὰ τὴν ἀνθρωπίνην ζωὴν.

3. Ἐάν ὁ συμφώνως τῷ ἔρθρῳ τούτῳ ἔλεγχος φαίνεται ἐνδεχομένως νὰ ἀπολήξῃ εἰς νόμιμα μέτρο της ληφθησόμενα ἐναντίον τοῦ πλοίου, ἢ κράτησιν τοῦ πλοίου, θὰ εἰδοποιεῖται διὰ τὸ δυνατόν ταχύτερον περὶ τούτου ὁ πρόξενος τῆς χώρας εἰς τὴν διόποιαν τὸ πλοῖον ἀνήκει.

"Αρθρον 17.

#### Προνόμια.

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

#### ΚΕΧΑΛΑΙΟΝ IV.

##### Γενικαὶ διατάξεις.

"Αρθρον 18.

##### Ισοδύναμοι Διατάξεις.

Οσάκις ἐν τῇ Συμβάσει ταύτη προβλέπεται, ὅτι ἰδιαίτερον τι ἔξαρτημα ἢ μέσον ἢ τύπος αὐτῶν, θὰ προσαρμοσθῇ ἡ θὰ φέρηται ἐπὶ ἐνδέ πλοίου ἢ διτο εἰδικὴ τις διάταξις θὰ γίνεται ἀποδεκτή, δύναται Ἀρχὴ τις νὰ παραδεχθῇ εἰς ἀντικατάστασιν αὐτῶν ἔτερον ἔξαρτημα ἢ μέσον ἢ τύπον αὐτῶν, ἢ ἐτέρων διάταξιν, ὑπὸ τὸν ὄρον διτο Ἀρχὴ αὐτὴ θὰ μείνῃ ἕναντιοποιημένη ἐκ τοῦ διτο τὸν ὄρον διάταξιν, ὑπὸ τὸν ὄρον διάταξιν, ἢ διάταξιν, εἶναι εἰς ἔκαστην περίπτωσιν τούλαχιστον τῆς αὐτῆς ἀποτελεσματικότητος μὲ τὴν ὑπὸ τῆς Συμβάσεως προδιαγραφομένην.

Ἀρχὴ τις ἡτοις παρεδέχθη οὔτω νέον ἔξαρτημα ἢ μέσον ἢ τύπον αὐτῶν, ἢ νέαν διάταξιν θέλει ἀνακοινοῦ τὸ γεγονός εἰς τὰς ἐτέρας Ἀρχάς, ἐπὶ αἰτήσει δὲ καὶ τὰς λεπτομερείας αὐτῶν.

"Αρθρον 19.

#### Νόμοι, Κανονισμοὶ, Ἐκθέσεις.

Αἱ συμβαλλόμεναι Κυβερνήσεις ὑπόσχονται νὰ ἀνακοινώσωσι ἀδμοιβαίως.

1. Τὰ κείμενον τῶν νόμων, διαταγμάτων καὶ ἀποφάσεων γενικῆς ἐφαρμογῆς, ἀτινα ἥθελον δημοσιευθῆ ἐπὶ διαφόρων θεμάτων ἐν τῇ ἐφαρμογῇ τῆς Συμβάσεως ταύτης.

2. "Ολαὶ τὰς χρησίμους ἐπισήμους περιλήψιες ἔκθεσεων, ἐφ' ὅσον διαπραγματεύονται ἀποτελέσματα ἐφαρμογῆς τῆς Συμβάσεως ταύτης, ὑπὸ τὸν ὄρον πάντοτε διτο αἱ ἔκθεσεις αὐταὶ ἢ αἱ περιλήψεις δὲν εἶναι ἐμπιστευτικῆς φύσεως.

Ἡ Κυβέρνησις τοῦ Ἕνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ B. Ἰρλανδίας, προσεκλήθη νὰ χρησιμεύσῃ ὡς ἔνδιαμεσος διὰ τὴν συλλογήν ὅλων τῶν ἀνακοινώσεων τούτων καὶ διὰ τὴν γνωστοποίησιν αὐτῶν εἰς τὰς ὅλας συμβαλλόμενας Κυβερνήσεις.

"Αρθρον 20.

#### Τροποποιήσεις, μέλλονται διασκέψεις.

1. Τροποποιήσεις τῆς Συμβάσεως ταύτης, αἴτινες ή θεοὺς θεωρηθῆ ὡφέλιμοι, ἢ ἀναγκαῖαι, δύνανται νὰ προτιθῶσιν ὑπὸτελεῖ, ποτε ὑπὸ μιᾶς συμβαλλόμενης κυβερνήσεως εἰς τὴν Κιβέρνησιν τοῦ Ἕνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ B. Ἰρλανδίας, ἡτοις θὰ ἀνακοινωθοῦν τὰς προτάσεις ταύτας εἰς ὅλας τὰς ὅλας συμβαλλόμενας Κυβερνήσεις.

Ἐάν τοιαῦται τροποποιήσεις γίνωσιν ἀποδεκταὶ ὑφιστάνται τῶν συμβαλλόμενων Κρατῶν (συμπεριλαμβανομένων καὶ ἐκείνων κτινα κατέθεσαν ἐπικυρώσεις ἢ προσχωρήσεις αἴτινες δὲν ἐτέθησαν εἰστέται ἐφαρμογῇ), ἡ Σύμβασις αὐτὴ θὰ τροποποιεῖται ἀναγκαῖως.

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

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

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

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

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

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

#### • Article 15.

#### Acceptance of Certificates.

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

#### Article 16.

#### Control.

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

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

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

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

2. Only officers possessing the necessary technical qualifications shall be authorised to exercise control as aforesaid, and if such control is exercised under (c)

above, it shall only be exercised in so far as may be necessary to secure that the ship shall be made fit to proceed to sea without danger to human life.

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

#### Article 17.

#### Privileges.

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

#### CHAPTER IV.—GENERAL PROVISIONS

#### Article 18.

#### Equivalents.

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

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

#### Article 19.

#### Laws, Regulations, Reports.

The Contracting Governments undertake to communicate to each other—

- (1) the text of laws, decrees, regulations and decisions of general application which shall have been promulgated on the various matters within the scope of this Convention ;
- (2) all available official reports or official summaries of reports in so far as they show the results of the revisions of this Convention, provided always that such reports or summaries are not of a confidential nature.

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

#### Article 20.

#### Modifications, Future Conferences.

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



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

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

## CHAPTER V.—FINAL PROVISIONS.

### Article 21.

#### Application to Colonies.

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

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

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

### Article 22.

#### Authentic Texts.—Ratification.

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

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

### Article 23.

#### Accession

A Government (other than the Government of a territory to which Article 21 applies) on behalf of which

this Convention has not been signed shall be allowed to accede thereto at any time after the Convention has come into force. Accessions shall be effected by means of notifications in writing addressed to the Government of the United Kingdom of Great and Northern Ireland, and shall take effect three months after their receipt.

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

### Article 24.

#### Date of Coming in Force.

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

### Article 25.

#### Denunciation.

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

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

In faith whereof, the Plenipotentiaries have signed hereafter.

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

(L.S.) GUSTAV KOENIGS.

WALTER LAAS.

KARL STURM.

H. P. CAYLEY.

V. C. DUFFY.

R. GRIMARD.

A. JOHNSTON.

OSCAR BUNSTER.

GUILLERMO PATTERSON.

EMIL KROGH.

AAGE H. LARSEN.

H. P. HAGELBERG.

OCTAVIANO M. BARCA.

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

## ΤΕΛΙΚΟΝ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΝ

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

## I

Πλοῖα ἔκτελοῦντα ἀποκλειστικῶς πλόας ἐντὸς τῶν μεγάλων Λιμνῶν τῆς Βορείου Αμερικῆς καὶ πλοῖα ἀπασχολούμενα εἰς ἄλλα μεσόγεια ὑδατα θεωροῦνται ὡς ἔκτος τοῦ πεδίου ἐφαρμογῆς τῆς Συμβάσεως.

## II

Ἡ Σύμβασις αὕτη δὲν ἐφαρμόζεται εἰς ὑπόργοντα πλοῖα τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ τῆς Γαλλίας, τύπου Lumber schooner κινούμενα ὑπὸ μηχανικῆς δυνάμεως, μετὰ ἥ δινει ἰστίων, ἥ καὶ ὑπὸ ἰστίων μόνον.

## III

Ἡ Κυβέρνησις τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μ. Βρετανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας θὰ συγκαλέσῃ συνδιάσκεψιν τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν τὰ δόποια κέκτηνται δεξαμενόπλοια, κατ' αἴτησιν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Αμερικῆς, διποτεδήποτε ἐντὸς τῆς ἐν τῷ ἀρθρῷ 20 μηνημονευμένης πενταετοῦ περιόδου, πρὸς τὸν σκοπὸν συζητήσεως θεμάτων ἀναφερομένων εἰς τὸ ὕψος ἔξαλων τῶν δεξαμενοπλοίων.

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

Πρὸς πίστωσιν τούτων οἱ πληρεξόδιοι συνέταξαν τὸ τελικὸν τοῦτο πρωτόκολλον, τὸ δόποιον θέλει ἔχει τὴν αὐτὴν ἴσχυν καὶ τὸ αὐτὸν κύρος, ὡς ἐάν αἱ διατάξεις αὐτοῦ κατεχωροῦντο εἰς τὸ κείμενον τῆς Συμβάσεως, εἰς τὴν δόποιαν τοῦτο ἀνήκει.

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

## Ὑπογραφαί

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

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

## FINAL PROTOCOL.

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

## I.

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

## II.

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

## III.

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

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

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

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

(L.S.) GUSTAV KOENIGS.

WALTER LAAS.

KARL STURM.

H. P. CAYLEY.

V. C. DUFFY.

R. GRIMARD.

A. JOHNSTON.

OSCAR BUNSTER.

GUILLERMO PATTERSON.

EMIL KROGH.

AAGE H. LARSEN.

H. P. HAGELBERG.

OCTAVIANO M. BARCA.

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

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

Κανόνες διὰ τὸν προσδιορισμὸν τῶν γραμμῶν ἀνωτάτης φορτώσεως ἐμπορικῶν πλοίων

## ΜΕΡΟΣ Ι

## Γενικά

Οἱ κανόνες κατ' ἀνάγκην προϋποθέτουσιν ὅτι ἡ φύσις καὶ ἡ στοιχεία τοῦ φορτίου, ἔρματος κ.τ.λ. εἰναι τοιαῦτα ὅστε νὰ ἔχασφαλίζεται εὐστάθεια διὰ τὸ πλοῖον.

## Κανὼν 1.

## ‘Ορισμοὶ

‘Α τ μ ὁ π λ ο i o n : ‘Ο δρος «ἀτμόπλοιον» περιλαμβάνει ὅλα τὰ πλοῖα τὰ ἔχοντα ἐπαρκῆ μέσα διὰ μηχανικήν κίνησιν ἔξαιρέσει τῶν ἔχόντων ἐπαρκῆ ἴστιοφορίου διὰ ναυσιπλοίων μὲ μόνα τὰ ἰστία.

Εἰς πλοῖον ἐφωδιασμένον μὲ μηχανικὰ μέσα κινήσεως καὶ μὲ ἴστιοφορίων ἀνεπαρκῆ διὰ ναυσιπλοίων μὲ μόνα τὰ ἰστία δύναται νὰ προσδιορισθῇ γραμμὴ φορτώσεως συμφώνως πρὸς τὸ μέρος III τῶν κανόνων τούτων. Εἰς Σλέπιον (lighter) μπάριζαν (barge) ἢ ἔτερον πλοῖον ὃνευ ἀνεξαρτήτων μέσων κινήσεως, ρυμουλκούμενον, θὰ προσδιορίζεται γραμμὴ φορτώσεως συμφώνως μὲ τὸ μέρος III τῶν κανόνων τούτων.

‘Ι σ τ i o φ ḥ r o n : ‘Ο δρος «ἴστιοφόρον» περιλαμβάνει ὅλα τὰ πλοῖα τὰ ἔχοντα ἐπαρκῆ ἴστιοφορίου διὰ ναυσιπλοίων μὲ μόνα τὰ ἰστία, ἀνεξαρτήτως τοῦ ἔδαν εἶναι ἡ ἔχι ἐφωδιασμένα μὲ μηχανικὰ μέσα κινήσεως.

Π λ ο i o n ἀ ν ε υ ὑ π ε ρ κ α τ α σ κ ε υ α σ μά των (Flush deck ship) Πλοῖον ὃνευ ὑπερκατασκευασμάτων εἶναι τὸ μὴ ἔχον ὑπερκατασκευάσματα ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἔξαλων.

‘Τ π ε ρ κ α τ α σ κ ε υ α σ μ α ε i n a i : ‘Υπερκατασκεύασμα εἶναι ἐστεγασμένη κατασκευὴ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἔξαλων ἐκτεινομένη ἀπὸ πλευρᾶς εἰς πλευρὰν τοῦ πλοίου. Μερικῶς ὀνυψωμένον κατάστρωμα (raised quarter deck) θεωρεῖται ὡς ὑπερκατασκεύασμα.

‘Τ ψ ο c ἐ ξ ἀ λ ω n : Τὸ προσδιοριζόμενον ὄψος ἔξαλων εἶναι, ἡ εἰς τὴν πλευρὰν καὶ τὸ μέσον τοῦ πλοίου κατακορύφως πρὸς τὰ κάτω μετρουμένη ἀπόστασις ἀπὸ τῆς ἀνω ἀκμῆς τῆς γραμμῆς τοῦ καταστρώματος μέχρι τῆς ἀνω ἀκμῆς τῆς γραμμῆς φορτώσεως.

Κ α τ ἄ σ τ ρ ω μ α ἐ ξ ἀ l . w n : Τὸ κατάστρωμα ἔξαλων εἶναι τὸ κατάστρωμα ἀπὸ τοῦ ὄποιου μετρεῖται τὸ ὄψος τῶν ἔξαλων καὶ εἶναι τὸ ἀνώτατον πλήρες κατάστρωμα τὸ ἔχον μόνιμα μέσα κλεισμάτος ὅλων τῶν ἐκτεθειμένων μερῶν τοῦ καταστρώματος ἀνοιγμάτων, συμφώνως πρὸς τοὺς Κανόνας 8 ἕως 16. Εἶναι τὸ ἀνώτατον κατάστρωμα εἰς τὰ ὃνευ ὑπερκατασκευασμάτων (Flush deck). καὶ εἰς τὰ μετὰ μεμονωμένων ὑπερκατασκευασμάτων πλοῖα.

Εἰς πλοῖα ἔχοντα καταστρώματα ἔξαλων διακοπόμενα ἐντὸς ὑπερκατασκευασμάτων, ἀτινα εἶναι ἀνοικτά ἡ ἀτινα δὲν εἶναι ἐφωδιασμένα μὲ μέσα κλεισμάτος τῆς ιλάσεως I, ὡς κατάστρωμα ἔξαλων λαμβάνεται ἡ κατωτάτη γραμμὴ τοῦ καταστρώματος τοῦ κειμένου κάτωθεν τοῦ καταστρώματος ὑπερκατασκευασμάτων.

Τὸ μέσον τοῦ πλοίου: Τὸ μέσον τοῦ πλοίου εἶναι τὸ μέσον τοῦ κατὰ τὸν κανόνα 32 δριζομένου μήκους τῆς ἴσιλου γραμμῆς φορτώσεως θέρους.

## Κ α ν ḥ ν 2

## Γραμμὴ καταστρώματος

‘Η γραμμὴ καταστρώματος εἶναι μία δριζοτία γραμμὴ μήκους 300 χιλιοστομέτρων καὶ πλάτους 25 χιλιοστομέτρων. Θὰ χαράσσεται εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου εἰς ἐκάστην πλευρὰν αὐτοῦ καὶ ἡ ἀνωτάτη αὐτῆς ἀκμὴ θὰ διέρχεται διὰ τοῦ σημείου ἔνθα ἡ πρὸς τὰ ἔξω πρόσκτασις τῆς ἀνωτάτης ἐπιφανείας τοῦ καταστρώματος ἔξαλων τέμνει τὴν ἔξωτερην ἐπιφάνειαν τοῦ περιβλήματος (Βλέπε σχῆμα 1).

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

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

## ANNEX I.

Rules for determining Maximum Load Lines of  
Merchant Ships.

## Part. I. General.

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

## Rule I.—Definitions.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Rule II.—Deck Line.

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

## Κανόν 3.

## Δίσκος γραμμής φορτώσεως

Ο Δίσκος γραμμής φορτώσεως είναι διαφέτρου 300 χιλιοστομέτρων, καὶ τέμνεται υπὸ μιᾶς δριζοντίας γραμμῆς μήκους 460 χιλιοστομέτρων καὶ πλάτους 25 χιλιοστομέτρων, ἵνα τέρας ἀκμὴ τῆς ὁποίας διέρχεται διὰ τοῦ κέντρου τοῦ δίσκου. Ο Δίσκος θὰ χαράσσεται εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου κάτωθεν τῆς γραμμῆς καταστρώματος.

## Κανόν 4.

Χρησιμοποιούμεναι γραμματί ἐν συνδυασμῷ μὲ τὸν δίσκον

Αἱ γραμματί αἱ δεικνύουσαι τὴν μεγίστην γραμμὴν φορτώσεως εἰς διαφέρους περιπτώσεις καὶ διὰ διαφέρους ἑποχῶς (βλέπε παράρτημα II) θὰ είναι δριζόντιοι γραμματί, μήκους 250 καὶ πλάτους 25 χιλιοστομέτρων αἴτινες ἔκτεινονται ἀπό, καὶ είναι κάθετοι ἐπὶ, μιᾶς κατακορύφου γραμ-

μῆς κεχαραγμένης εἰς ἀπόστασιν 540 χιλιοστομέτρων πρὸ πρώτων ἀπὸ τοῦ κέντρου τοῦ δίσκου (βλέπε σχῆμα 1).

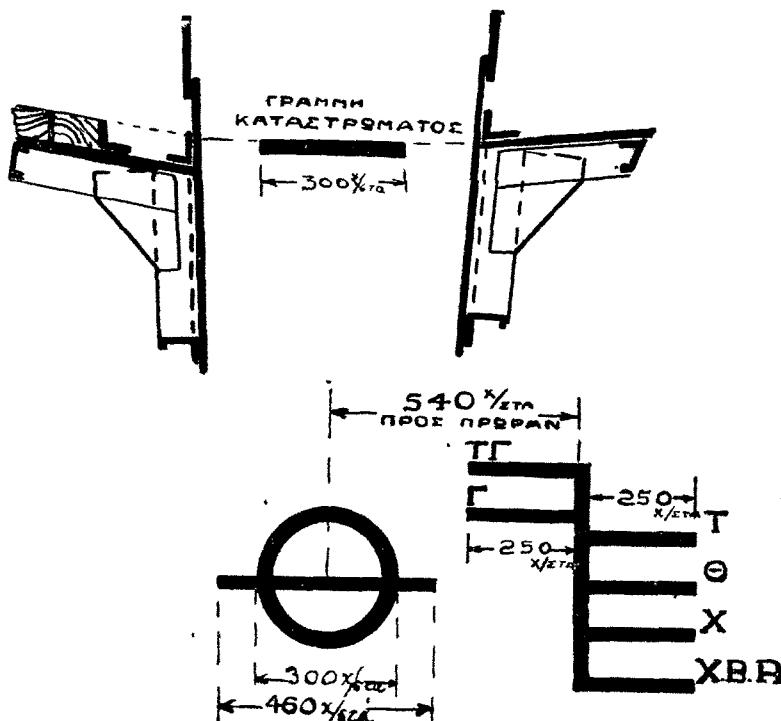
Αἱ χρησιμοποιούμεναι γραμματί είναι αἱ ἀκόλουθοι:

Γραμμὴ φορτώσεως θέρους δείκνυται υπὸ τῆς ἀνωτέρας ἀκμῆς τῆς γραμμῆς ἡτοῖς διέρχεται διὰ τοῦ κέντρου τοῦ δίσκου καὶ σημειούται διὰ τοῦ γράμματος Θ.

Γραμμὴ φορτώσεως χειμῶνος δείκνυται υπὸ τῆς ἀνωτέρας ἀκμῆς μιᾶς γραμμῆς σημειουμένης διὰ τῶν γράμματος X.

Γραμμὴ φορτώσεως χειμῶνος Βορείου δείκνυται υπὸ τῆς ἀνωτέρας ἀκμῆς μιᾶς γραμμῆς σημειουμένης διὰ τῶν γράμματος X.B.A.

Τροπικὴ γραμμὴ φορτώσεως δείκνυται υπὸ τῆς ἀνωτέρας ἀκμῆς μιᾶς γραμμῆς σημειουμένης διὰ τοῦ γράμματος T.



Σχῆμα 1

Γραμμὴ φορτώσεως εἰς γλυκὺ ύδωρ. Η γραμμὴ φορτώσεως εἰς γλυκὺ ύδωρ κατὰ τὸ θέρος, δείκνυται υπὸ τῆς ἀνωτέρας ἀκμῆς μιᾶς γραμμῆς σημειουμένης διὰ τοῦ γράμματος Γ. Η διαφορὰ μεταξύ τῆς γραμμῆς φορτώσεως εἰς γλυκὺ ύδωρ κατὰ τὸ θέρος, καὶ τῆς γραμμῆς φορτώσεως θέρους, είναι τὸ ἐπιτρεπόμενον περιθώριον φορτώσεως εἰς γλυκὺ ύδωρ καὶ ὡς πρὸς τὰς ἄλλας γραμμὰς φορτώσεως. Η τροπικὴ γραμμὴ φορτώσεως εἰς γλυκὺ ύδωρ δείκνυται υπὸ τῆς ἀνωτέρας ἀκμῆς μιᾶς γραμμῆς σημειουμένης διὰ τῶν γράμματων T. Γ. (\*).

## Κανόν 5.

Σῆμα τῆς προσδιοριζούσης Αρχῆς.

Η Αρχή, υπὸ τῆς ὁποίας προσδιορίσθησαν αἱ γραμματί φορτώσεως δύναται νὰ σημειωθῇ διὰ γράμματων διαστά-

σεων ὡς ἔγγιστα 115 χιλιοστομέτρων ὕψους καὶ 75 πλάτους, χαρασσομένων παραπλεύρως τοῦ δίσκου καὶ ἀνωθεν τῆς γραμμῆς τοῦ κέντρου.

## Κανόν 6.

Λεπτομέρειαι Χαράξεως.

Ο δίσκος, αἱ γραμματί καὶ τὰ γράμματα θὰ χρωματίζονται διὰ λευκοῦ ἢ κιτρίνου ἐπὶ σκοτεινοῦ ἢ διὰ μέλανος ἐπὶ ἀνοικτοῦ ἐδάφους. Ομοίως θὰ ἐντέμνωνται ἢ θὰ ἐγχράρασσονται διὰ τερέτρου (κοπιδιόρονται) προσεκτικῶς εἰς τὰς πλευρὰς τῶν σιδηρῶν καὶ χαλυβδίνων πλοίων καὶ θὰ ἐντέμνωνται εἰς βάθος τούλαχιστον 3 χιλιοστομέτρων ἐπὶ τῶν ἐπηγκενίδων τοῦ περιβλήματος τῶν ξυλίνων σκαφῶν.

Τὰ ἀνωτέρω σήματα θὰ είναι ἐμφανῶς δρατὰ καὶ ἐν ἀνάγκῃ θὰ λαμβάνωνται ἴδιαίτερα πρός τοῦτο μέτρα.

(\*) "Οταν θαλασσοπορούνται ἀτιμόπλοια πλέωσιν εἰς ποταμούς ἢ μεσόγεια ύδατα, ἐπιτρέπεται υπερφρότωσις ἀνταποκρινομένη εἰς τὸ βάρος τοῦ καυσίμου κ.τ.λ. τὸ ἀπαιτούμενον διὰ τὴν κατανάλωσιν μεταξύ τοῦ σημείου τῆς ἀναχωρήσεως καὶ τῆς

## Rule III.—Load Line Disc.

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

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

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

The following are the lines to be used :—

Summer Load Line.—The Summer load line is indicated by the upper edge of the line which passes

through the centre of the disc and also by a line marked S.

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

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

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

Fresh Water Load Lines.—The Fresh Water load line in Summer is indicated by the upper edge of a line marked F. The difference between the Fresh Water load line in summer and the Summer load line is the allowance to be made for loading in Fresh Water at the other load lines. The Tropical Fresh Water load line is indicated by the upper edge of a line marked T.F.\*

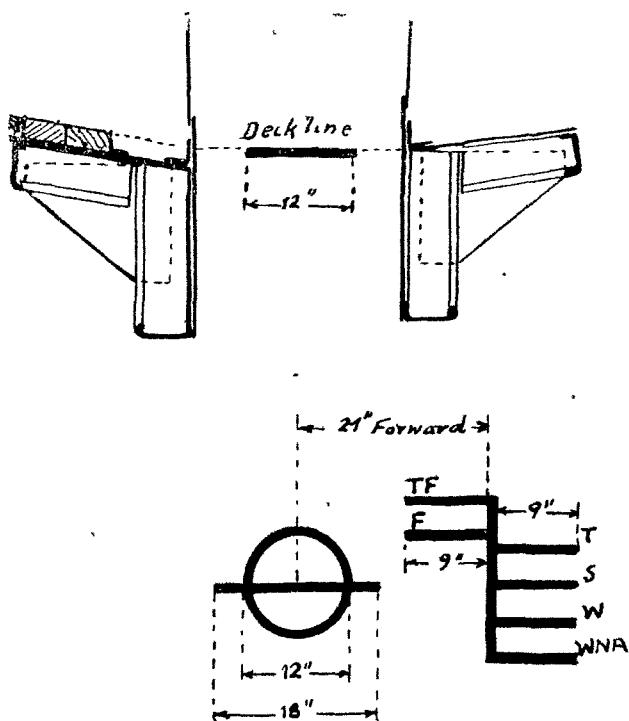


Figure 1.

## Rule V.—Mark of Assigning Authority.

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

## Rule VI.—Details of Marking

The disc, lines and letters are to be painted in white or yellow on a dark ground or in black on a light ground

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

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

## Κανών 7.

Ἐπαλήθευσις τῆς σημάνσεως.

Τὸ πιστοποιητικὸν διεθνοῦς γραμμῆς φορτώσεως δὲν θὰ ἔχωρηται εἰς τὸ πλοῖον μέχρις ὅτου ἐπιθεωρητὴς τῆς προσδιορίζουσης Ἀρχῆς (ἐνεργῶν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 9 τῆς Συμβάσεως ταύτης) πιστοποιήσεται ἡ σήμανσις ἔχαράχθη ἀκριβῶς καὶ νομίμως εἰς τὰς πλευράς τοῦ πλοίου.

## ΜΕΡΟΣ ΙΙ

ΣΥΝΘΗΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΥ ΓΡΑΜΜΩΝ  
ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ

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

Οἱ κανόνες 8 ἔως 31 ἐφαρμόζονται εἰς πλοῖα δὰς τὰ δόποια καθορίζεται τὸ ἐλάχιστον ὕψος ἔξαλων. Εἰς πλοῖα, εἰς τὰ δόποια προσδιορίζεται ὕψος ἔξαλων μεῖζον τοῦ ἐλαχίστου, καὶ ἡ προστασία θὰ ἔχῃ ἀναλόγως τὴν αὐτὴν ἀποτελεσματικότητα.

**Ἄνοιγματα ἐπὶ καταστρωμάτων ἔξαλων καὶ ἐπὶ καταστρωμάτων ὑπερκατασκευασμάτων.**

## Κανών 8.

Στόμια κύτους καὶ ἄλλα στόμια μὴ προστατευόμενα ὑπὸ ὑπερκατασκευασμάτων.

Ἡ κατασκευὴ καὶ τὰ ἔξαρτήματα στομίων κύτους ἢ ἔτερων στομίων ἐπὶ τῶν ἔκτεθιμένων μερῶν τῶν καταστρωμάτων ἔξαλων καὶ τῶν καταστρωμάτων ὑπερκατασκευασμάτων, θὰ εἶναι τούλαχιστον ἴσοδύναμα πρὸς τὰ κκνονικά, τὰ ὁριζόμενα εἰς τοὺς κανόνας 9 ἔως 16.

## Κανών 9.

Τοιχώματα στομίων.

Τὸ ὕψος τῶν τοιχωμάτων τῶν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἔξαλων στομίων θὰ εἶναι τούλαχιστον 610 χιλιοστόμετρα

ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα. Τὸ ὕψος τοιχωμάτων ἐπὶ καταστρωμάτων ὑπερκατασκευάσματος θὰ εἶναι τούλαχιστον 610 χιλιοστόμετρα ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα, δταν ταῦτα κεῖνται ἐντὸς τοῦ 1/4 τοῦ μῆκος τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς στείρας, καὶ τούλαχιστον 457 χιλιοστόμετρα δταν κεῖνται ἀλλαχοῦ.

Τὰ τοιχώματα θὰ εἶναι ἐκ χάλυβος, στερεῶς κατασκευασμένα καὶ ὀσάκις ἀπαιτεῖται νὰ εἶναι ὕψους 610 χιλιοστόμετρων, θὰ ἔφοδιάζωνται δι' ἵσχυρᾶς ὁρίζοντίας ἐνδύναμώσεως, τοποθετουμένης οὐχὶ κατωτέρω τῶν 254 χιλιοστόμετρων ἀπὸ τῆς ἀνωτέρας ἀκμῆς τοῦ τοιχώματος, ὡς καὶ δι' ἵσχυρῶν ἀγκώνων ἢ στηριγμάτων μεταξύ τῆς ἐνδύναμώσεως καὶ τοῦ καταστρώματος, τοποθετουμένων εἰς μεταξύ των ἀποστάσεις μὴ ὑπερβαινούσας τὰ 3.05 μέτρα.

Αἱ ἀπαιτήσεις αὗται δύνανται νὰ τροποποιηθῶσιν, δταν τὰ ἀκραία τοιχώματα προφυλλάσσονται.

## Κανών 10.

Καλύμματα στομίων

Τὰ καλύμματα ἐκτεθειμένων στομίων θὰ εἶναι ἵσχυρά καὶ δταν εἶναι ξύλινα θὰ ἔχωσι τελικὸν πάχος τούλαχιστον 60 χιλιοστόμετρων δι' ἐλεύθερον μῆκος μὴ ὑπερβαίνον τὰ 1.52 μέτρα. Τὸ πλάτος τῆς ἐπιφανείας ἐφ ἥς θὰ στηρίζωνται τὰ καλύμματα ταῦτα τῶν στομίων, ξεσται τούλαχιστον 63 χιλιοστόμετρα.

## Κανών 11.

Μεσόζυγα καὶ διάζυγα στομίων.

Οταν ἐφαρμόζωνται ξύλινα καλύμματα κύτους, τὰ μεσόζυγα καὶ διάζυγα αὐτοῦ ἔσονται τῶν διαστάσεων, ίλικοῦ καὶ ἀποστάσεως, ἀτινα δίδονται προκειμένου μὲν περὶ ὕψους τοιχώματος 610 χιλιοστόμετρων εἰς τὸν πίνακα 1 προκειμένου δὲ περὶ ὕψους τοιχώματος 457 χιλιοστόμετρων εἰς τὸν πίνακα 2.

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

**Rule VII.—Verification of Marks.**

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

**Part II.—Conditions of Assignment of Load Lines.**

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

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

**Openings in Freeboard and Superstructure Decks.****Rule VIII.—Cargo and other Hatchways not protected by Superstructures.**

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

**Rule IX.—Hatchway Coamings.**

The height of hatchway coamings on freeboard decks is to be at least 24 inches above the deck. The height of coamings on superstructure decks is to be at

least 24 inches above the deck if situated within a quarter of the ship's length from the stem, and at least 18 inches if situated elsewhere.

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

**Rule X.—Hatchway Covers.**

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

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

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

ΠΙΝΑΞ 1 (Τοιχώματα ύψους 610 χιλιοστῶν)

Μεσόξυγα και διάξυγα στοιχίων διὰ πλοῖα μῆκους 61 μέτρων και ἄνω (")

## Μεσόξυγα

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

## Διάξυγα

Μῆκος διαζύγου	Πλαΐσιον	ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΔΙΑΖΥΓΑ 'Εξ ἑλάσματος βολβοειδοῦς τομῆς			ΠΛΕΥΡΙΚΑ ΔΙΑΖΥΓΑ 'Εκ γωνίας βολβοειδοῦς		
		'Απόστασις ἀπὸ κέντρου εἰς κέντρον			'Απόστασις ἀπὸ κέντρου εἰς κέντρον		
		0,91 μέτρα	1,22 μέτρα	1,52 μέτρα	0,91 μέτρα	1,22 μέτρα	1,52 μέτρα
Μέτρα	Χιλιοστά	Χιλιοστά	Χιλιοστά	Χιλιοστά	Χιλιοστά	Χιλιοστά	Χιλιοστά
1,83	65 X 65 X 9	150 X 9	165 X 9,5	180 X 9,5	150X75X9,5	165X90X9,5	180X90X9,5
2,44	65 X 65 X 9,5	180 X 10,5	200 X 11	225 X 11	180X90X10,5	200X75X11	225X90X11
3,05	65 X 65 X 10	200 X 12,5	240 X 12,5	280 X 12,5	200X90X12,5	240X90X12,5	280X90X12,5
Μῆκος διαζύγου	ΞΥΛΙΝΑ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΔΙΑΖΥΓΑ 'Απόστασις ἀπὸ κέντρου εἰς κέντρον	ΞΥΛΙΝΑ ΠΛΕΥΡΙΚΑ ΔΙΑΖΥΓΑ 'Απόστασις ἀπὸ κέντρου εἰς κέντρον					
	0,91 μέτρα	1,22 μέτρα	1,52 μέτρα	0,91 μέτρα	1,22 μέτρα	1,52 μέτρα	0,91 μέτρα
	Υ	Π	Υ	Π	Υ	Π	Υ
1,83	140	180	150	180	165	180	140
2,44	165	180	190	180	200	180	165
3,05	200	180	215	200	230	230	200

Α=ἄπλη γωνία. ΒΕ=ἔλασμα θολθοειδοῦς τομῆς. Ε=ἔλασμα. Ρ=ύφος. Π=πλάτος.

"Ψή φαίνεται στοιχίων μετροῦνται εἰς τὸ μέσον τοῦ μῆκους, καὶ ἀπὸ τοῦ ἀντωτάτου σημείου τοῦ πλαισίου μέχρι τῆς κατωτάτης ἀκμῆς. "Ψή διὰ διάξυγα μετροῦνται ἀπὸ τῆς κατωτάτης ἀκμῆς. Μεγάθη διὰ ἐνδιάμεσα μῆκη καὶ ἀποστάσεις λαμβάνονται διὰ ἀναγνωρῆς. "Ενθα προδιαγράφονται ἔλασματα, δέον νὰ προσαρμόσωνται δύο γωνίαι τοῦ διὰ πλαισίου διδούμενου μετροῦνται εἰς τὸ δῶμα καὶ εἰς τὸ κάτω μέρος τοῦ μεσοζύγου. "Ενθα προδιαγράφεται ἔλασμα θολθοειδοῦς τομῆς, δέον νὰ προσαρμόσωνται διαδικασίαι μετροῦνται μία γωνία τοῦ διὰ πλαισίου διδούμενου μεγέθους, εἰς τὸ δῶμα μέρος τῆς θολθοειδοῦς γωνίας. "Ενθα

προδιαγραφόμενα σκέλη μιᾶς γωνίας, εἶναι διαφορετικῶν διαστάσεων τὸ μεγαλύτερον σκέλος θά εἶναι τὸ δριζόντιον.

(\*) Εἰς πλούτα μήκους μὴ θεραπεύοντος τὰ 30,50 μέτρα: Τὰ 30ψη τῶν ἔξ έλασμάτων καὶ γωνιῶν μεσοζύγων δύνανται νὰ είναι τὰ 60 o)ο τῶν ἀντέρω ἐν τῷ πίνακι εἰδομένων. Τὰ 3ψη τῶν ἐκ θολθοειδοῦς γωνίας ἢ ἑλάσματος θολθοειδοῦς τομῆς μεσοζύγων καὶ χαλυβδίνων διαζύγων, δύνανται νὰ είναι τὰ 80 o)ο τῶν ἐν τῷ πίνακι διδούμενων εἰς τοὺς πίνακας διὰ πλαισίου μετροῦνται διαδικασίαι διδούμενα, ἀλλὰ τὸ πλάτος τῶν κεντρικῶν διαζύγων δέον νὰ μή εἶναι ἔλαστον τῶν 165 χιλιοστομέτρων. Εἰς πλούτα μήκους μεταξεις 30,50 καὶ 61 μέτρων, τὰ μεγέθη τῶν μεσοζύγων καὶ διαζύγων θά καθορίζονται διὰ ἀναγνωρῆς.

## TABLE 1.

(Coamings 24 inches in height.)

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

## HATCHWAY BEAMS.

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

## FORE - AND - AFTERS.

Length of Fore-and-Afters	Mounting	Bu'b Plate. Centre Fore-and-After.				Bulb Arg'e, Side Fore-and-Afters.					
		Spacing Centre to Centre.			Spacing Centre to Centre.						
		3' 0"	4' 0"	5' 0"	3' 0"	4' 0"	5' 0"	3' 0"	4' 0"	5' 0"	
6' 0"	ins. ins. ins.	ins. ins.	ins. ins.	ins. ins.	ins. ins. ins.	ins. ins. ins.	ins. ins. ins.	ins. ins. ins.	ins. ins. ins.	ins. ins. ins.	
8' 0"	2 1/2 X2 4 1/2 X.36	6 X .36	6 1/2 X .38	7 X .38	6 X 3 X .36	6 1/2 X3 1 1/2 X.38	7 X 3 1/2 X .38				
10' 0"	2 1/2 X2 4 1/2 X.38	7 X .42	8 X .44	9 X .44	7 X 3 1/2 X .42	8 X 3 X .44	9 X 3 1/2 X .44				
	2 1/2 X2 1 1/2 X.40	8 X .50	9 1/2 X .50	11 X .50	8 X 3 1/2 X .50	9 1/2 X3 1 1/2 X.50	11 X 3 1/2 X .50				
Wood Centre Fore-and-Afters.											
Spacng Centre to Centre.											
3' 0"      4' 0"      5' 0"											
D		B		D		B		D		B	
6' 0"	ins.	ins.	6	ins.	6	ins.	6	ins.	6	ins.	6
8' 0"	5 1/2	7	7	7 1/2	7	8	7	5 1/2	6	6 1/2	6
10' 0"	6 1/2	7	7 1/2	8	9	9	8	6 1/2	7	7 1/2	8
	8	7	8 1/2				7	8 1/2	8	9	9

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

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

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

ΠΙΝΑΞ 2. (Τουχώματα ύψους 457 χιλιοστῶν)

Μεσόζυγα καὶ διάζυγα στομίων δὲ πλοῖα μήκους 61 μέτρων καὶ ἀνω (\*)

## Μεσόζυγα

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

## Διάζυγα

Μῆκος διαζύγου	Πλαίσιον	ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΔΙΑΖΥΓΑ 'Εξ ἐλασμάτως βολβοειδοῦς τομῆς			ΠΛΕΥΡΙΚΑ ΔΙΑΖΥΓΑ 'Εκ γωνίας βολβοειδοῦς			
		'Απόστασις ἀπὸ κέντρου εἰς κέντρον			'Απόστασις ἀπὸ κέντρου εἰς κέντρον			
		0,91 μέτρα	1,22 μέτρα	1,52 μέτρα	0,91 μέτρα	1,22 μέτρα	1,52 μέτρα	
Μέτρα	Χιλιοστὰ	Χιλιοστὰ	Χιλιοστὰ	Χιλιοστὰ	Χιλιοστὰ	Χιλιοστὰ	Χιλιοστὰ	
1,83	65 X 65 X 9	130 X 8,5	140 X 8,5	150 X 9	150 X 75 X 8,5	140 X 75 X 8,5	150 X 75 X 9	
2,44	65 X 65 X 9,5	150 X 9,5	180 X 10	190 X 10,5	150 X 75 X 9,5	180 X 75 X 10	190 X 90 X 10,5	
3,05	65 X 65 X 10	180 X 11	200 X 11,5	230 X 12,5	180 X 75 X 11	200 X 90 X 11,5	230 X 90 X 12,5	
Μῆκος διαζύγου	ΣΥΛΙΝΑ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΔΙΑΖΥΓΑ	ΣΥΛΙΝΑ ΠΛΕΥΡΙΚΑ ΔΙΑΖΥΓΑ						
	'Απόστασις ἀπὸ κέντρου εἰς κέντρον	'Απόστασις ἀπὸ κέντρου εἰς κέντρον						
	0,91 μέτρα	1,22 μέτρα	1,52 μέτρα	0,91 μέτρα	1,22 μέτρα	1,52 μέτρα		
Υ	Π	Υ	Π	Υ	Π	Υ	Π	
1,83	130	180	140	180	150	180	130	130
2,44	150	180	165	180	180	180	150	150
3,05	180	180	190	180	200	180	180	180

Α = ἀπλῆ γωνία. Β. Ε. = ἐλασμα βολβοειδοῦς τομῆς. Ε = ἐλασμα. Υ = ύψος. Π = πλάτος.

"Τψη διὰ μεσόζυγα στομίων μετροῦνται εἰς τὸ μέσον τοῦ μήκους, καὶ ἀπὸ τοῦ ἀνωτάτου σημείου τοῦ πλαισίου μέχρι τῆς κατωτάτης ἀκμῆς. "Τψη διὰ διάζυγα μετροῦνται ἀπὸ τῆς κάτω ἐπιφανείας τοῦ καλύμματος μέχρι τῆς κατωτάτης ἀκμῆς. Μεγέθη δι' ἐνδιάμεσα μήκη καὶ ἀποστάσεις λαμβάνοται δι' ἀναγωγῆς. "Ενθα προδιαγράφονται ἐλάσματα, δέον νὰ προσαρμόζωνται δύο γωνίαι τοῦ διὰ πλαισίου διδομένου μεγέθους τόσον εἰς τὸ ἄνω δόσον καὶ εἰς τὸ κάτω μέρος τοῦ μεσοζύγου. "Ενθα προδιαγράφεται ἐλάσμα βολβοειδοῦς τομῆς, δέον νὰ προσαρμόζεται μία γωνία τοῦ διὰ πλαισίου διδομένου μεγέθους, εἰς τὸ ἄνω μέρος τῆς βολβοειδοῦς γωνίας. "Ενθα τὰ προδιαγράφομενα σκέλη μιᾶς γωνίας είναι διαφαρετικῶν διαστάσεων, τὸ μεγαλύτερον σκέλος θὰ εἴναι τὸ ὅριζόντιον.

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

Table 2.

(Coamings 18 inches in height)

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

## HATCHWAY BEAMS

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

## FORE - AND - AFTERS.

Length of Fore-and-Afters.	Mounting	Bulb Plate. Centre Fore-and-Afters.						Bulb Angle. Side Fore-and-Afters.					
		Spacing Centre to Centre.						Spacing Centre to Centre.					
		3' 0"		4' 0"		5' 0"		3' 0"		4' 0"		5' 0"	
6' 0"	ins. ins. ins.	2 1)2 X 2 1)2 X .36	5 X .34	5 1)2 X .34	6 X .36	5 X .34	5 1)2 X .34	6 X .36	6 X .36	7 1)2 X 3 1)2 X .42	7 X .40	7 1)2 X 3 1)2 X .42	
8' 0"	ins. ins. ins.	2 1)2 X 2 1)2 X .38	6 X .38	7 X .40	7 1)2 X .42	6 X .38	7 X .38	7 X .40	7 X .40	7 1)2 X 3 1)2 X .42	7 X .40	7 1)2 X 3 1)2 X .42	
10' 0"	ins. ins. ins.	2 1)2 X 2 1)2 X .40	7 X .44	8 X .46	9 X .50	7 X .44	8 X .46	9 X .46	9 X .46	9 X .46	9 X .46	9 X .46	
Wood Centre Fore-and-Afters.													
Spacing Centre to Centre													
3' 0"		4' 0"		5' 0"		3' 0"		4' 0"		5' 0"			
D	B	D	B	D	B	D	B	D	B	D	B	D	B
6' 0"	ins.	5	ins.	5 1)2	7	ins.	6	ins.	5	ins.	5 1)2	6	ins.
8' 0"	ins.	6	ins.	6 1)2	7	ins.	7	ins.	6	ins.	6 1)2	7	ins.
10' 0"	ins.	7	ins.	7 1)2	7	ins.	8	ins.	7	ins.	7 1)2	7	ins.

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

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

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

## Κανόν 12.

Ύποδοχαι ἡ βάθρα.

Αἱ ύποδοχαι ἡ τὰ βάθρα τῶν μεσοζύγων καὶ διαζύγως τοῦ στομίου θὰ εἶναι χαλύβδινα, πάχους κατ' ἔλάχιστος 12,5 χιλιοστομέτρων καὶ πλάτους ἐπιφανείας στηρίξεως κατ' ἔλάχιστον 75 χιλιοστομέτρων.

## Κανόν 13.

Τύλοι.

Ίσχυροι τύλοι ἔλαχίστου πλάτους 63 χιλιοστομέτρων θὰ προσαρμόζονται εἰς μεταξὺ των ἀπὸ κέντρου εἰς κέντρον ἀποστάσεις, μὴ ὑπερβαίνοντας τὰ 0,61 μέτρα. Οἱ ἀκραιοὶ τύλοι θὰ τοποθετοῦνται εἰς ἀπόστασιν οὐχὶ μεγαλυτέραν τῶν 150 χιλιοστομέτρων ἀπὸ ἐκάστης γωνίας τοῦ στομίου.

## Κανόν 14.

Ζῶναι καὶ Σφῆνες

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

## Κανόν 15.

Οθώνια Καλύμματα

Δι' ἔκαστον στόμιον ἐπὶ ἔκτιθεμένου μέρους τοῦ καταστρώματος ἔξαλων ἡ ὑπερκατασκευάσματος θὰ προβιλέπωνται τούλαχίστον δύο ἐν καλῇ καταστάσει, διθώνια καλύμματα, τελείως ὑδατοστεγή καὶ πλήρους ἀντοχῆς. Τὸ δύτικόν θὰ εἶναι ἡγγυημένως ἐλεύθερον γιούτης, καὶ τῶν ὑφ' ἐκάστης Ἀρχῆς ὁρίζομένων, ποιότητος καὶ βάρους.

## Κανόν 16.

Ασφάλεια τῶν καλυμμάτων στομίου.

Εἰς δόλα τὰ ἐπὶ ἔκτιθεμένου μέρους τοῦ καταστρώματος ἔξαλων ἡ ὑπερκατασκευάσματος στόμια, δέον νὰ προβιλέπονται κρίκοι ἡ ἔτερα ἔξαρτήματα διὰ τὴν σύσφιξιν.

Ἐνθα τὸ πλάτος τοῦ στομίου ὑπερβαίνει τὰ 60 ο.γ. τοῦ εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ στομίου πλάτους τοῦ καταστρώματος καὶ τὸ ἀπαιτούμενον ὑψός τοῦ τοιχώματος αὐτῶν εἶναι 610 χιλιοστόμετρα θὰ προβιλέπονται ἴδιαίτερα ἔξαρτήματα συσφίξεως διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῶν καλυμμάτων τοῦ στομίου μετά τὴν τοποθέτησιν τοῦ διθωνίου καλύμματος καὶ τῶν ζωνῶν.

## Κανόν 17.

Στόμια κύτους καὶ ἔτερα τοιαῦτα ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἔξαλων, καὶ ἐντὸς ὑπερκατασκευασμάτων ἐφωδιασμένων διὰ μέσων κλεισίματος κατωτέρων τῆς κλάσεως I.

Ἡ κατασκευὴ καὶ ἔξαρτήματα τοιούτων στομίων θὰ εἶναι τούλαχίστον ίσοδύναμα μὲ τὰ κανονικὰ τὰ διὰ τοῦ κανόνος 18 ὄριζόμενα.

## Κανόν 18.

Τοιχώματα στομίων καὶ διατάξεις καλύψεως.

Στόμια κύτους, ἀνθρακεύσεως καὶ ἔτερα τοιαῦτα ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἔξαλων καὶ ἐντὸς ὑπερκατασκευασμάτων, ἐφωδιασμένων διὰ μέσων κλεισίματος τῆς κλάσεως 2 θὰ ἔχωσι τοιχώματα ὑψούς κατ' ἔλαχίστον 229 χιλιοστομέτρων καὶ διατάξεις καλύψεως οὐχὶ κατωτέρας τῶν ἀπαιτουμένων δι' ἔκτιθεμένα στόμια κύτους ὑψούς τοιχώματων 457 χιλιοστομέτρων.

Οταν τὰ μέσα κλεισίματος ταῦ ὑπερκατασκευάσματος εἶναι κατώτερα τῆς κλάσεως 2, τὰ στόμια θὰ ἔχωσι τοιχώματα ὑψός κατ' ἔλαχίστον 457 χιλιοστομέτρων καὶ ἔξαρτήματα καὶ διατάξεις καλύψεως ίσοδύναμους πρὸς τὰς ἀπαιτουμένας δι' ἔκτιθεμένα στόμια κύτους.

## Κανόν 19.

Στόμια μηχανοστασίου εἰς ἔκτιθεμένα μέρη ἐπὶ καταστρώματος ἔξαλλων ἡ ἐπὶ μερικῶς ἀνυψωμένου καταστρώματος.

Τοιαῦτα στόμια θὰ εἶναι δεόντως ἐνισχυμένα καὶ ἵκα-

νῶς περικεκλεισμένα διὰ χαλυβδίνης κατασκευῆς πλήρους ἀντοχῆς.

Ἐνθα ἡ κατασκευὴ αὕτη δὲν προστατεύεται ὑπὸ ἑτέρας, ἡ ἀντοχὴ αὕτης δέον εἰδικῶς νὰ λαμβάνηται ὑπὸ ὕψου. Αἱ θύραι εἰς τοιαῦτας κατασκευάς θὰ εἶναι χαλύβδινοι, ἵκανως ἐνισχυμέναι, μόνιμοι καὶ ἱκανοὶ νὰ κλείωνται καὶ ἀσφαλίζωνται, καὶ ἀπὸ τὰς δύο πλευράς. Τὸ ὕψος τῶν κατωφλίων τῶν τοιούτων ἀνοιγμάτων θὰ εἶναι τούλαχίστον 610 χιλιοστόμετρα ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα ἔξαλων καὶ τούλαχίστον 457 χιλιοστόμετρα ὑπὲρ τὸ μερικῶς ἀνυψωμένον κατάστρωμα.

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

## Κανόν 20.

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

Τοιαῦτα στόμια θὰ εἶναι δεόντως ἐνισχυμένα καὶ ἵκανῶς περικεκλεισμένα διὰ χαλυβδίνης ίσχυρᾶς κατασκευῆς ἔξαλάσματος. Αἱ θύραι εἰς τοιαῦτα τοιχώματα θὰ εἶναι ίσχυρῶς κατασκευασμέναι, μόνιμοι καὶ ἱκανοὶ νὰ κλείωνται καὶ ἀσφαλίζωνται καὶ ἀπὸ τὰς δύο πλευράς. Τὸ ὕψος τοῦ τοιχώματος τῶν στομίων θὰ εἶναι τούλαχίστον 380 χιλιοστόμετρα ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα ὑπερκατασκευάσματος.

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

## Κανόν 21.

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

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

Τὸ ὕψος τῶν κατωφλίων τῶν ἀνοιγμάτων θὰ εἶναι τούλαχίστον 229 χιλιοστόμετρα ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα ὅπου τὰ ὑπερκατασκευασμάτων κλείονται διὰ μέσων κλεισίματος τῆς κλάσεως 2, καὶ τούλαχίστον 380 χιλιοστόμετρα ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα ὅπου τὰ μέσα κλεισίματος εἶναι κατωτέρα τῆς κλάσεως 2.

## Κανόν 22.

Πώματα δι' ἄνευ χείλους στόμια ἀνθρακεύσεως.

Πώματα διὰ στόμια ἀνθρακεύσεως ἄνευ χείλους δύνανται νὰ ἐφαρμόζωνται εἰς καταστρώματα ὑπερκατασκευασμάτων οὕτω δὲ ἐφαρμοζόμενα θὰ εἶναι σιδηρᾶ ἡ χαλύβδινα στερεάς κατασκευῆς καὶ ἐφωδιασμένα διὰ κοχλιωτοῦ ἡ ἀλλού τρόπου συσφιξεως. "Οταν τοιούτον πόδια δὲ, ἀσφαλίζεται διὰ γιγγλυμάνων, δέον νὰ προβιλέπεται μόνιμος στερέωσις δι' ἀλύσσεως. Ἡ θέσις τῶν ἄνευ χείλους στομίων ἀνθρακεύσεως εἰς μικρὰ πλόνα δι' εἰδικούς πλόας θὰ κανονίζεται ὑπὸ ἐκάστης προσδιοριζόμενης Ἀρχῆς.

## Κανόν 23.

Κάθοδοι

Αἱ εἰς ἔκτιθεμένα μέρη ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἔξαλων καὶ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος κλειστῶν ὑπερκατασκευασμάτων κάθοδοι θὰ εἶναι στερεᾶς κατασκευῆς. Τὰ κατ-

## Rule XII.—Carriers or Sockets.

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

## Rule XIII.—Cleats.

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

## Rule XIV.—Battens and Wedges.

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

## Rule XV.—Tarpaulins.

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

## Rule XVI.—Security of Hatchway Covers.

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

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

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

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

## Rule XVIII.—Hatchway Coamings and Closing Arrangements.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Rule XXII.—Flush Bunker Scuttles.

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

## Rule XXIII.—Companionways.

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

φιλια θὰ εἶναι τοῦ διὰ στόμια κύτους (βλέπε κανόνας 9 καὶ 18) προδιαγραφομένου ψήφους. Αἱ θύραι θὰ εἶναι ισχυρῶς κατασκευασμέναι καὶ ἵκαναι νὰ κλίωνται καὶ ἀσφαλίζωνται καὶ ἀπὸ τὰς δύο πλευράς. Ἐάν ἡ καθοδος κεῖται ἐντὸς τοῦ 1/4 τοῦ μήκους τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς στείρας, θὰ εἶναι ἐκ χάλυβος καὶ καρφωμένη μετὰ τοῦ καταστρώματος.

#### Κανὼν 24.

Ανεμοδόχοι εἰς ἔκτεινειμένα μέρη ἐπὶ καταστρώματος ἔξαλων καὶ καταστρώματος ὑπερκατασκευασμάτων.

Τοιοῦτοι ἀνεμοδόχοι διὰ χώρους κάτωθεν τοῦ καταστρώματος ἔξαλων ἢ καταστρώματος κλειστοῦ ἢ διὰ μέσων κλεισίματος τῆς κλάσεως 1 ἐφωδιασμένου ὑπερκατασκευασμάτων, θὰ ἔχωσι χαλύβδινα τοιχώματα στερεάς κατασκευῆς, καὶ θὰ εἶναι ἵκανῶς συνδεδεμένα μετὰ τοῦ καταστρώματος διὰ κοινωματίων μὲν βῆμα καρφώσεως ἵσον 4 φοράς τὴν διάμετρον, ἢ δι’ ἄλλου ἔξι ἵσου ἀποτελεσματικοῦ μέσου. Τὰ ἔλασματα τοῦ καταστρώματος εἰς τὴν βάσιν τῶν τοιχώματων καὶ μεταξὺ τῶν ζυγῶν θὰ ἐνισχύωνται ἵκανῶς. Διὰ τὸ ἀνοιγμα τῶν ἀνεμοδόχων θὰ προβλέπωνται ἀποτελεσματικαὶ διατάξεις κλεισίματος.

Οταν τοιοῦτοι ἀνεμοδόχοι κεῦνται εἴτε ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἔξαλων εἴτε ἐντὸς τοῦ 1/4 τοῦ μήκους τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς στείρας ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ὑπερκατασκευασμάτων τοῦ δόποίου τὰ μέσων κλεισίματος εἶναι προσωρινά, τὰ τοιχώματα θὰ εἶναι ψήφους τούλαχιστον 915 χιλιοστομέτρων.

Εἰς δλα τὰ ἄλλα ἔκτεινειμένα μέρη τοῦ καταστρώματος τοῦ ὑπερκατασκευασμάτων θὰ εἶναι ψήφους τούλαχιστον 760 χιλιοστομέτρων. Οταν τὸ ψήφος τοῦ τοιχώματος ἐνὸς ἀνεμοδόχου ὑπερβαίνει τὰ 915 χιλιοστόμετρα, τοῦτο θὰ στηρίζεται καὶ θὰ ἀσφαλίζεται ἰδιαιτέρως.

#### Κανὼν 25.

Ἐξαεριστικοὶ σωλῆνες

Ἐνθα οἱ ἔξαεριστικοὶ σωλῆνες τῶν δεξαμενῶν ἔρματος ἢ ἐπέρων τοιούτων ἔκτεινονται ὑπὲρ τὸ καταστρώματα ἔξαλων ἢ ὑπερκατασκευασμάτων, τὰ ἔκτεινειμένα μέρη τοῦ σωλῆνος θὰ εἶναι στερεᾶς κατασκευῆς. Τὸ ψήφος τοῦ ἐλεύθερου αὐτῶν ἀνοίγματος ὑπὲρ τὸ καταστρώματα θὰ εἶναι κατ’ ἐλάχιστον: 915 χιλιοστόμετρα ἐντὸς τῶν χασμάτων (χαβούζων) ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἔξαλων, 760 χιλιοστόμετρα ἐπὶ μερικῶν ἀνυψωμένων καταστρώματων καὶ 457 χιλιοστόμετρα ἐπὶ τῶν ἐπέρων καταστρώματων ὑπερκατασκευασμάτων. Διὰ τὸ κλείσιμον τοῦ ἀνοίγματος τῶν ἔξαεριστικῶν θὰ προβλέπονται ἐπαρκῆ καὶ ἵκανοποιητικὰ μέσα.

#### Κανὼν 26.

Ἀνοίγματα εἰς τὰς πλευράς τοῦ πλοίου

Θύραι ἐπιβιβάσεως, φορτώσεως, ἀνθρακεύσεως κλπ.

Τὰ εἰς τὰς πλευράς τῶν πλοίων καὶ κάτωθεν τοῦ καταστρώματος ἔξαλων ἀνοίγματα, θὰ ἐφοδιάζωνται διὰ στεγανῶν ψυρῶν ἢ πωμάτων, αἵτινες μετὰ τῶν μέσων ἀσφαλίσεως των θὰ εἶναι ἐπαρκοῦς ἀντοχῆς.

#### Κανὼν 27.

Ἐδάιαιοι καὶ σωλῆνες ἀποχετεύσεως ψήφων.

Ἀπογετεύσεις ἐκ χώρων κειμένων κάτωθεν τοῦ καταστρώματος ἔξαλων, καταλήγουσαι εἰς τὰς πλευράς τοῦ πλοίου, θὰ ἐφοδιάζωνται δι’ ἵκανῶν καὶ εὐπροσίτων μέσων ἐμποδίζοντων τὴν εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τοῦ πλοίου εἰσόδον τοῦ ὑδατού. Ἐκάστη. ἴδιαιτέρα ἀπογέτευσις θὰ ἔχῃ μίαν αὐτόμακτον αὐτόκλειστον δικλείδα, ἥτις θὰ δύναται διὰ καταλλήλου μηχανισμοῦ νὰ κλείσται ἀπὸ θέσεως τίνος ὑπὲρ τὸ καταστρώματα ἔξαλων, η δύο αὐτομάτους καὶ αὐτοκλείστους δικλείδας ἀνεύ τοῦ μη-

χανισμοῦ κλεισίματος, ὑπὸ τὸν ὄρον ὅμως ὅτι ἡ ἀνωτέρα δικλείδα εἶναι οὕτω πως τοποθετημένη ὡστε νὰ εἶναι πάντοτε εὐπρόσιτος δι’ ἔξετασιν καὶ ἐν δρόμῳ λειτουργίας. Ἡ μετά τοῦ καταλλήλου μηχανισμοῦ δικλείδα θὰ εἶναι εὐχερῶς εὐπρόσιτος καὶ ἐφωδιασμένη διὰ διατάξεως δεικνυούσης ἐδὺν ἡ δικλείδα εἶναι ἀνοικτὴ ἢ κλειστή. "Οταν τοιαῦται δικλείδες εἶναι στερεωμέναι ἐπὶ τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου, διὰ χυτοσίδηρος ὡς ὑλικὸν αὐτῶν ἀποκλείσται.

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

Ἐδάιαιοι προβλεπόμενοι εἰς ὑπερκατασκευάσματα μὴ ἐφωδιασμένα διὰ μέσων κλεισίματος τῆς κλάσεως 1, θὰ ἔχωσιν ἵκανὸν μέσα ἐμποδίζοντα τὴν τυχαίαν εἰσροήν ὑδατού εἰς τὸν ὑπὸ τὸ κατάστρωμα ἔξαλων χῶρον.

#### Κανὼν 28.

Παραφωτίδες

Αἱ παραφωτίδες χώρων κάτωθεν τοῦ καταστρώματος ἔξαλων ἢ χώρων κάτωθεν τοῦ καταστρώματος ὑπερκατασκευασμάτων, ἀτινα κλείσιμοι διὰ μέσων κλεισίματος τῆς κλάσεως 1 ἢ 2, θὰ ἐφοδιάζωνται δι’ ἵκανῶν ἐσωτερικῶν καλυμμάτων, μονίμως τοποθετημένων εἰς τὴν κατάλληλον θέσιν των, ὡστε νὰ δύνανται νὰ κλείσωνται ἀποτελεσματικῶς καὶ νὰ ἀσφαλίζωνται ὑδατοστεγῶς.

Οταν δημοσίεις τοιοῦτοι χῶροι ὑπερκατασκευασμάτων προορίζονται δι’ ἐπιβάτας, ἐντὸς τῶν ἐπιβατῶν καταστρώματος (τρίτης θέσεως) καὶ τοῦ πληρώματος, αἱ παραφωτίδες δύναται νὰ ἔχωσι φορητὰ καλύμματα, φυλαττόμενα ἐγγύς τῶν παραφωτίδων, ὑπὸ τὸν ὄρον ὅμως ὅτι ταῦτα θὰ εἶναι πάντοτε εὐχερῶς εὐπρόσιτα πρὸς χρήσιν.

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

#### Κανὼν 29.

Προφυλακτικὰ καὶ γκλίδωματα

Εἰς δλα τὰς ἔκτεινειμένα μέρη τοῦ καταστρώματος ἔξαλων ἢ τοιούτων ὑπερκατασκευασμάτων δέον νὰ ὑπάρχουσι ἰσχυρά προφυλακτικὰ κιγκλιδώματα ἢ δρύφακτα.

#### Κανὼν 30.

Θυρίδες Δρυφάκτου

Οταν τὰ δρύφακτα εἰς τὰς ἔκτεινειμένα μέρη τοῦ καταστρώματος ἔξαλων ἢ ὑπερκατασκευασμάτος σχηματίζουσι χάσματα (χαβούζες), δέον νὰ ὑπάρχῃ ἵκανὴ διάταξις διὰ τὴν ταχεῖαν ἐλευθέρωσιν ἀπὸ τοῦ ἐπερχομένου ὑδατού καὶ τὴν ἀποχέτευσιν αὐτοῦ.

Ἡ ἐλαχίστη ἐπιφάνεια τῶν ἐπὶ τούτῳ θυρίδων τοῦ δρυφάκτου εἰς ἐκάστην πλευράν τοῦ πλοίου καὶ δι’ ἔκαστον χάσμα ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἔξαλων καὶ τοῦ μερικῶν ἀνυψωμένων καταστρώματος δίδεται ὑπὸ τοῦ ἐπομένου πίνακος. Ἡ δι’ ἔκαστον χάσμα ἐπὶ οἰουδήποτε δικλείδου καταστρώματος ὑπερκατασκευασμάτος ἐλαχίστη ἐπιφάνεια ἔσεται τὸ ἦμισυ τῆς ὑπὸ τοῦ πίνακος διδούμενης.

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

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

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

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

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

#### Rule XXV.—Air Pipes.

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

#### Openings in the Sides of Ships.

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

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

#### Rule XXVII.—Scuppers and Sanitary Discharge Pipes

Discharges led through the ship's sides from spaces below the freeboard deck are to be fitted with efficient and accessible means for preventing water from

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

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

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

#### Rule XXVIII.—Side Scuttles.

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

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

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

#### Rule XXIX.—Guard Rails.

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

#### Rule XXX.—Freeing Ports.

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

Πίναξ ἐπιφανείας θυρίδων δρυφάκτου

Μῆκος δρυφάκτου εἰς τὸ χά-  
σμα, εἰς μέτρα.  
'Ἐπιφάνεια θυρίδος δρυφά-  
κτου εἰς ἑκάστην πλευράν  
εἰς τετραγωνικάς παλάμας  
(τετρ. ὑποδεκάμετρα).

4,57.....	74,3
6,40.....	79,0
7,62.....	83,6
9,14.....	88,3
10,67.....	92,90
12,19.....	97,5
13,72.....	102,20
15,24.....	106,8
16,76.....	111,5
18,29.....	116,1
19,81.....	120,8
ὑπὲρ τὰ	19,81.....
τετρ. παλάμας διὰ κάθε	1,52 μέτρα προστιθε-
μένου μήκους τοῦ δρυφάκτου.	9,3

\* Η κατωτέρω πλευρά τῶν θυρίδων δρυφάκτου ἔσται, κατὰ τὸ πρακτικῶς δυνατὸν ἐγγὺς τοῦ καταστρώματος καὶ κατὰ προτίμησην οὐχὶ ὑψηλότερον τῆς ἀκμῆς τῆς γωνίας τῆς μδρορρόης.

Τὰ δύο τρίτα τῆς ἀπαιτουμένης ἐπιφανείας τῆς θυρίδος θὰ προβλέπωνται εἰς τὸ περὶ τὸ μέσον ἡμίσου τοῦ χάσματος. Εἰς πλοῖα μὲ σιμότητα καταστρώματος μικροτέραν τῆς κανονικῆς ἢ ἐπιφάνεια τῶν θυρίδων θὰ αὐξάνεται καταλλήλως.

"Ολα τὰ ἀνοίγματα ταῦτα εἰς τὸ δρυφάκτον θὰ ἀσφαλίζωνται διὰ γωνίῶν ἢ ράβδων τὴ μεταξὺ των ἀπόστασιν περίπου 0,23 μέτρων. "Οταν διὰ τὰς θυρίδας δρυφάκτου προβλέπωνται, φράκται, πρέπει νὰ ὑπάρχῃ ἀρκετὴ ἑλευθερία ὥστε νὰ ἀποφεύγηται ἢ προσαρμογὴ (σφύξιμον) αὐτῶν. Οἱ γιγγλυσμοὶ θὰ φέρωσι δρειχαλκείνους πείρους.

### Κανάν 31.

#### Προστασία πληρώματος

Διὰ τὴν προστασίαν τοῦ πληρώματος κατὰ τὴν ἐπικοινωνίαν πρὸς ἢ ἀπὸ τῶν διαμερισμάτων τοῦ, δέον νὰ προβλέπωνται γέφυραι συγκοινωνίας, σχοίνινοι ὄδηγοι ἢ ἔτερον ἴκανον ποιητικὸν μέσον. \* Η ἀντοχὴ τῶν ὑπερστεγασμάτων δι' ἐνδιάίτησιν τοῦ πληρώματος ἐπὶ πλοίων ἀνευ ὑπερκατασκευασμάτων, ἔσται ἴσοδύναμος πρὸς τὴν ἀπαιτουμένην διὰ διαφράγματα πλεκτασκευασμάτων.

### ΜΕΡΟΣ ΙII

#### Γραμμή φορτώσεως δι' ἀτμόπλοια.

### Κανάν 32.

#### Μῆκος (L).

Τὸ εἰς τοὺς κανόνας καὶ τοὺς πίνακας ἔξαλων γρησιμοποιούμενον μῆκος, εἶναι τὸ εἰς μέτρα μῆκος τῆς ἴσαλου γραμμῆς φορτώσεως θέρους, μετροθὲν ἀπὸ τῆς ἐμπροσθίας κέψεως τῆς στείρας μέχρι τῆς διποιθίας κέψεως τοῦ ποδοστήματος. Εἰς πλοῖα ἀνευ ποδοστήματος τὸ μῆκος μετρεῖται ἀπὸ τῆς ἐμπροσθίας κέψεως τῆς στείρας μέχρι τοῦ ἀξονοῦ τοῦ κορμοῦ τοῦ πηδαλίου. Διὰ πλοῖα μὲ σχῆμα πορύμνης καταδρομικοῦ, τὸ μῆκος λαμβάνεται ἵσον πρὸς τὰ 96 ἑκατοστὰ τοῦ ὀλικοῦ μήκους τῆς προσδιορισθείσης ἴσαλου γραμμῆς φορτώσεως θέρους ἢ ἵσον μὲ τὸ ἀπὸ τῆς πρωραίας κέψεως τῆς στείρας μέχρι τοῦ ἀξονοῦ τοῦ κορμοῦ τοῦ πηδαλίου μετροθὲν μῆκος, ἐκν τοῦτο εἶναι μικράτερον.

### Κανάν 33.

#### Πλάτος (B).

Τὸ πλάτος εἶναι τὸ μέγιστον πλάτος εἰς μέτρα, τὸ μετρηθὲν εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου μεταξὺ τῶν ἔξωτερικῶν

κέψεων τῶν νομέων εἰς σιδηρᾶ ἢ χαλύβριδια πλοῖα, καὶ μεταξὺ τῶν ἔξωτερικῶν ἐπιφανειῶν τῶν ἐπιγκενίδων τοῦ περιβλήματος εἰς ἔχουνα ἢ ἀναμίκτου κατασκευῆς τοιαῦτα.

### Κανάν 34.

#### Πλευρικὸν ὑψος.

Τὸ πλευρικὸν ὑψος εἶναι ἢ εἰς μέτρα κάθετος ἀπόστασις, ἢ μετρηθεῖσα εἰς τὸ μέσον καὶ τὴν πλευρὰν τοῦ πλοίου, ἀπὸ τῆς ἀκμῆς τῆς τρόπιδος μέχρι τῆς ἀκμῆς τοῦ ζυγοῦ τοῦ καταστρώματος ἔξαλων. Εἰς ἔχουνα καὶ ἀναμίκτου κατασκευῆς πλοῖα ἢ ἀπόστασις μετρᾶται ἀπὸ τῆς κάτω ἀκμῆς τῆς συμβολῆς τῆς τρόπιδος. "Οταν τὸ σχῆμα τοῦ κατωτέρου μέρους τοῦ μεγίστου νομέως παρουσιάζει κοιλότητα ἢ διαν ἔχουσι χρησιμοποιηθῆ ἐπιστρόφια μεγάλου πάχους, τὸ ὑψος μετρᾶται ἀπὸ τοῦ σημείου ἔνθα, ἢ γραμμὴ τοῦ ἐπιπέδου πυθμένος, ἐσωτερικῶς συνεχομένη, τέμνει τὴν πλευρὰν τῆς τρόπιδος.

### Κανάν 35.

#### Ὑψος διὰ τὰ ἔξαλα (D).

Τὸ διὰ τὸν πίνακα τοῦ ὑψους ἔξαλων χρησιμοποιούμενον ὑψος εἶναι τὸ πλευρικὸν τοιοῦτον σὺν τῷ πάχει τοῦ ἐλάσ. σματος τῆς ὑδρορρόης ἢ σὺν  $\frac{T(L-S)}{L}$  ἐξ τὸ τελευταῖον τοῦτο εἶναι μικραλύτερον. ἔνθα:

Τ εἶναι τὸ μέσον πάχος τοῦ καταστρώματος εἰς περιοχὴν ἐκτὸς τῶν ἀνοιγμάτων τοῦ καταστρώματος. Σ εἶναι τὸ ὀλικὸν μῆκος τῶν ὑπερκατασκευασμάτων ὃς δρίζεται εἰς τὸν κανόνα 40.

"Οταν τὸ ἀνώτερον μέρος τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου εἶναι σχῆματος ἀσυνήθους, D εἶναι τὸ ὑψος ἐνὸς μεγίστου νομέως ἔχοντος καθέτους πλευράς, κανονικὸν κύρτωμα ζυγοῦ καὶ ἐπιφάνειαν τομῆς ἵσην πρὸς τὴν τοῦ προχρηματικοῦ μεγίστου νομέως. Ἐὰν εἰς τὸ ἀνώτερον μέρος τῶν πλευρῶν τοῦ σκάφους σχηματίζεται βαθμὸς ἢ γόνυ (ἄς λ.χ. εἰς τὰ πυργωγὰ πλοῖα), εἰς τὸν προσδιορισμὸν τῆς ὃς ἀνευδύναμου τομῆς θὰ συμπεριλαμβάνωνται μόνον τὰ 70 ἑκατοστὰ τῆς ὑπὲρ τὴν βαθμίδα ἢ τὸ γόνυ ἐπιφανείας.

Εἰς πλοῖον ἀνευ κλειστοῦ ὑπερκατασκευασμάτων καλύπτοντος τούλαχιστον τὰ 0,6L εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου, ἀνευ πλήρους πυργωτοῦ ὑπερκατασκευασμάτος ἢ ἀνευ συνδυασμοῦ κλειστῶν μερικῶν ὑπερκατασκευασμάτων καὶ πυργωτοῦ τοιούτου, ἔκτεινομένου πρὸς πρώραν καὶ πρύμνην διαν τὸ D εἶναι μικρότερον τοῦ  $\frac{L}{15}$ , τὸ διὰ τὸν πίνακα χρησιμοποιούμενον ὑψος δὲν θὰ λαμβάνεται μικρότερον τοῦ  $\frac{L}{15}$ .

### Κανάν 36.

#### Συντελεστὴς ἐκτοπίσματος (c)

"Ο εἰς τὸν πίνακα ἔξαλων χρησιμοποιούμενος συντελεστὴς ἐκτοπίσματος δίδεται ὑπὸ τοῦ τύπου  $c = \frac{\Delta}{1.025 L \cdot B \cdot d_1}$  ἔνθα Δ εἶναι τὸ (ἀνευ προεξοχῶν στηρίξεως τῶν ἀτράκτων) ἐκτόπισμα τοῦ πλοίου εἰς τόνους καὶ εἰς βύθισμα d1 λαμβανόμενον ἵσον πρὸς τὰ 0,85 τοῦ πλευρικοῦ ὑψους.

"Ο συντελεστὴς c δὲν θὰ λαμβάνεται μικρότερος τοῦ 0,68

### Κανάν 37.

#### Ἀντοχὴ

"Η προσδιορίζουσα Ἀρχὴ δέον νὰ μένῃ ἴκανον ποιημένη ἐκ τῆς ἀντοχῆς τῆς κατασκευῆς τῶν πλοίων διὰ τὰ ὅποια προσδιορίζεται τὸ ὑψος ἔξαλων.

Πλοῖα ἐκπληροῦνται τὰς ἀπαιτήσεις τῆς ἀνωτάτης κλάσεως τῶν κανόνων ἐνὸς Νηογνώμονος ἀνεγνωρισμένου μπὸ τῆς Ἀρχῆς, οὐδὲ θεωροῦνται ὃς ἔχοντας ἐπαρκῆ ἀντοχὴν διὰ τὸ ὑπὸ τῶν κανόνων ἐπιτρεπόμενον ἐλάχιστον ὑψος ἔξαλων.

Εἰς πλοῖα μὴ ἐκπληροῦντα τὰς ὃς ἀναπτήσεις ἐνὸς Νηογνώμονος ἀνεγνωρισμένου ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς οὐδὲ προσδιο-

## SCALE of Freeing Port Area.

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

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

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

## Rule XXXI.—Protection of Crew.

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

## Part III.—Load Line for Steamers.

## Rule XXXII.—Length (L).

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

## Rule XXXIII.—Breadth (B).

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

## Rule XXXIV.—Moulded Depth.

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

## Rule XXXV.—Depth for Freeboard (D).

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

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

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

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

In a ship without an enclosed superstructure covering at least 6 L amidships, without a complete trunk or without a combination of intact partial superstructures and trunk extending all fore and aft

where D is less than  $\frac{L}{15}$ , the depth used with the

Table is not to be taken as less than  $\frac{L}{15}$ .

## Rule XXXVI.—Coefficient of Fineness (c)

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

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

where  $\Delta$  is the ship's moulded displacement in tons (excluding bossing) at a mean moulded draught  $d_1$  which is 85 per cent. of the moulded depth.

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

## Rule XXXVII.—Strength.

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

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

ρίζεται ἐπηγέρμενον ύψος ἔξαλων, κατὰ ποσὸν δριζόμενον ὑπὸ τῆς προσδιορίζουσσες Ἀρχῆς. Πρὸς ὁδηγίαν διετυπώθησαν τὰ κάτωθι ὅρια ἀντοχῆς:

‘Γλικόν: Τὰ ὅρια ἀντοχῆς βασίζονται ἐπὶ τῆς προϋποθέσεως ὅτι ἡ κατασκευὴ εἶναι ἐκ μαλακοῦ χάλυβος, παραχθέντος εἰς αὐλίβανον Martin (δξινον ἢ βασικὸν) καὶ ἔχοντος ἀντοχὴν κατ’ ἐφελκυσμὸν 41 ἔως 50 χιλιογράμμων κατὰ τετραγωνικὸν χιλιοστόμετρον καὶ ἐπιμήκυνσιν τούλαχιστον 16 τοῖς ἑκατόν δι’ ἓν μῆκος 203 χιλιοστομέτρων.

Κατά στρῶμα καὶ ἀντοχῆς εἶναι τὸ ἀνώτατον κατάστρωμα, τὸ ὄποιον συμπεριλαμβάνεται εἰς τὸν διαμήκη σκελετὸν ἀντοχῆς, καὶ ἀποτελεῖ ἀναπόσπαστον ὑπὸ τοῦ μέρος καθ’ ὅλον τὸ περὶ τὸ μέσον τοῦ πλοίου ἥμισυ τοῦ μήκους.

‘Ψοις μέχρι τοῦ καταστρῶματος ἀντοχῆς εἶναι ἡ εἰς μέτρα καὶ εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου κάθετος ἀπόστασις ἀπὸ τῆς ἀνωμάλης τῆς τρόπιδος μέχρι τῆς ἀνωμάλης τοῦ ζυγοῦ τοῦ καταστρῶματος ἀντοχῆς, μετρηθεῖσα εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου καὶ τὴν πλευράν.

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

Διαμήκης ἀντοχῆς. Ή διὰ τὴν διαμήκην ἀντοχὴν ροπὴ ἀντιστάσεως  $\frac{I}{y}$  εἶναι ἡ περὶ τὸν οὐδετέρον ἀξονανταρία ροπὴ ἀδρανείας I τοῦ μεγίστου νομέως, διαιρεθεῖσα διὰ τῆς ἀπόστασεως για μετρηθεῖσης ἀπὸ τοῦ οὐδετέρου ἀξονος μέχρι τῆς εἰς τὴν πλευρὰν ἀνωμάλης τοῦ ζυγοῦ τοῦ καταστρῶματος ἀντοχῆς, καὶ ὑπολογιζομένη εἰς τὴν περιοχὴν τῶν ἀνοιγμάτων τοῦ καταστρῶματος ἀλλ’ ἀνεῳκτῶσεως δι’ ὅπας κοινωματίων. Αἱ ἐπιφάνειαι μετρῶνται εἰς τετραγωνικὰ χιλιοστόμετρα καὶ αἱ ἀπόστασεις εἰς μέτρα.

‘Υπὸ τὸ κατάστρωμα ἀντοχῆς συμπεριλαμβάνονται ὅλα τὰ συνεχῆ διαμήκη μέρη τοῦ σκελετοῦ, ἐκτὸς τῶν μερῶν ἐκείνων τῶν ὑπὸ τὸ κατάστρωμα δοκῶν, τῶν ἔξ οἱ ὀλοκλήρου διὰ στήριξ ἀπαιτουμένων. Υπὲρ τὸ κατάστρωμα ἀντοχῆς τὰ μόνα περιλαμβανόμενα μέρη εἶναι ἡ γωνία ὑδροφρόνης καὶ ἡ ὑπερεσχή τοῦ ζωστῆρος.

‘Η διὰ τὴν διαμήκην ἀντοχὴν ἀπαιτουμένη ροπὴ ἀντιστάσεως δι’ ἐπαρκεῖς ὑλικὸν ἐφαρμόζεται διὰ τοῦ τύπου f. d. Βένθα f εἶναι ὁ ἐκ τοῦ ἐπομένου πίνακος λαμβανόμενος συντελεστής.

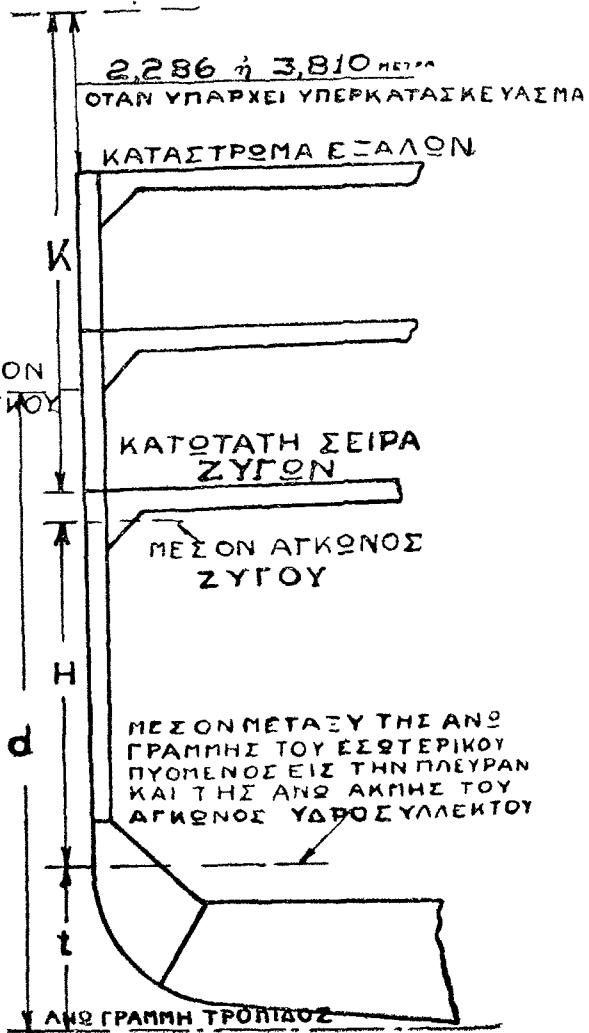
L	f	L	f
30,48	3810	109,73	19896
36,58	4233	115,82	21801
42,67	4974	121,92	23705
48,77	5715	128,02	25717
54,86	6667	134,11	27728
60,96	7620	140,21	29951
67,06	8890	146,30	32067
73,15	10160	152,40	34396
79,25	11535	158,50	36725
85,34	13123	164,59	39053
91,44	14710	170,69	41487
97,54	16298	176,78	44027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

Δι’ ἐνδιάμεσα μήκη ἡ τιμὴ τοῦ f καθορίζεται δι’ ἀναγωγῆς

‘Ο τύπος αὗτος ἐφαρμόζεται ὅταν: τὸ L δὲν ὑπερβαίνει τὰ 182,88 μέτρα, τὸ B εἶναι μεταξὺ  $\frac{L}{10} + 1,52$  καὶ  $\frac{L}{10} + 6,10$  ἀμφοτέρων συμπεριλαμβανομένων, καὶ τὸ  $\frac{L}{D_s}$  εἶναι μεταξὺ 10 καὶ 13,5 ἀμφοτέρων συμπεριλαμβανομένων.

Νομεύεται ἡ ροπὴ ἀντοχὴν ὁ νομέως θεωρεῖται ὡς ἀποτελούμενος ὅποιος μίαν γωνίαν νομέως καὶ μίαν ἀντινομέως, ἐκάστης τοῦ ὑπὸ τοῦ μεγίστου πάχους.

‘Εγκαρπία ἀντοχῆς. Ή διὰ τὴν ἐγκαρπίαν ἀντοχὴν ροπὴ ἀντιστάσεως  $\frac{I}{y}$  τοῦ εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου καὶ κάτωθι τῆς κατωτάτης σειρᾶς ζυγῶν νομέως, εἶναι ἡ περὶ τὸν οὐδετέρον ἀξονανταρία ροπὴ ἀδρανείας I τῆς τομῆς τοῦ νομέως, διαιρεθεῖσα διὰ τῆς ἀπόστασεως για μετρηθεῖσης ἀπὸ τοῦ οὐδετέρου ἀξονος μέχρι τοῦ δινωτάτου σημείου τῆς τομῆς τοῦ νομέως, ὑπολογιζομένη δὲ ἀνεῳκτῶσεως δι’ ὅπας κοινωματίων καὶ κοχλιῶν. Η ροπὴ μετρᾶται εἰς κυβικά ἑκατοστά.



Σχῆμα 2

‘Η διὰ τὴν ἐγκαρπίαν ἀντοχὴν ἀπαιτουμένη ροπὴ ἀντιστάσεως τοῦ νομέως ἐφαρμόζεται διὰ τοῦ τύπου  $s(d-t)(f_1+f_2)$

1000 εἴναι διαμήκης τῶν νομέων

εἰς μέτρα t, εἶναι διαμήκης κάθετος ἀπόστασις, διαμήκης ἐνὸς σημείου ὅπερ ἀποτελεῖ τὸ μέσον μεταξὺ τῆς ἀνωμάλης τοῦ ἐσωτερικοῦ πυθμένος εἰς τὴν πλευρὰν καὶ τῆς ἀνωτέρας ἀκμῆς τοῦ ἀγκώνος τοῦ ὑδροσυλλέκτου (Βλέπε σχῆμα 2). Ενθα δὲν ὑπάρχουσι διπύθμενα, τὸ t μετρᾶται μέχρι ἐνὸς σημείου ὅπερ ἀποτελεῖ τὸ μέσον μεταξὺ τῶν ἀνωτέρων ἀκμῶν τῆς ἔδρας εἰς τὸ κέντρον καὶ εἰς τὴν πλευράν.

f1 εἶναι εἰς συντελεστής ἐξαρτώμενος ἐκ τοῦ H, τὸ ὄποιον, εἰς πλοία μετὰ διπύθμενων, εἶναι διαμήκης τῶν πλοίων καὶ εἰς μέτρα κάθετος ἀπόστασις ἀπὸ τοῦ μέσου τοῦ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

For intermediate lengths, the value of  $f$  is determined by interpolation.

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

sive, and  $\frac{L}{D_s}$  is between 10 and 13.5, both inclusive

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

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

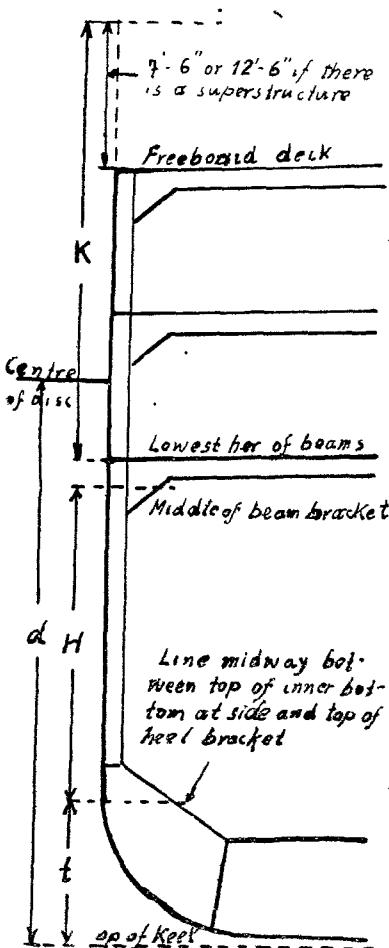


Figure 2.

The required frame modulus is expressed by  $s(d-t)(f_1+f_2)$  where—  

$$\frac{1,000}{L}$$

$s$  is the frame spacing in inches.

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

$f_1$  is a coefficient depending on  $H$ , which, in ships fitted with double bottoms, is the vertical distance in feet from the middle of the beam bracket of the lowest

ἀγκῶνος τοῦ ζυγοῦ τῆς κατωτάτης σειρᾶς ζυγῶν μέχρις ἐνὸς σημείου, ὅπερ ἀποτελεῖ τὸ μέσον μεταξὺ τῆς ἀνωγμῆς τοῦ ἐσωτερικοῦ πυθμένος εἰς τὴν πλευρὰν καὶ τῆς ἀνωτέρας ἀκμῆς τοῦ ἀγκῶνος τοῦ ὑδροσυλλέκτου (Βλέπε σχῆμα 2). "Ενθα δὲν ὑπάρχουσι διπύθμενα τὸ Η μετράται μέχρι ἐνὸς σημείου, ὅπερ ἀποτελεῖ τὸ μέσον μεταξὺ τῶν ἀνωτέρων ἀκμῶν τῆς ἔδρας εἰς τὸ κέντρον καὶ εἰς τὴν πλευράν." Οταν δὲ νομεῖς λαμβάνει πρόσθετον ἀντοχὴν ἐκ τοῦ σγήματος τοῦ πλοίου, θὰ γίνεται ἡ δέουσα ἔκπτωσις εἰς τὴν τιμὴν τοῦ f1.

f2 εἶναι εἰς συντελεστής ἔξαρτώμενος ἐκ τοῦ Κ τὸ δόπιον εἶναι ἡ εἰς μέτρα κάθετος ἀπόστασις ἀπὸ τῆς ἀνω ἀκμῆς τῆς κατωτάτης σειρᾶς ζυγῶν εἰς τὴν πλευράν μέχρι ἐνὸς σημείου κειμένου 2,286 μέτρα ὑπέρ τὸ κατάστρωμα ἔξαλων καὶ εἰς τὴν πλευράν, ἢ διτον ὑπάρχῃ ὑπερκατασκεύασμα μέχρι ἐνὸς σημείου κειμένου 3,81 μέτρα ὑπέρ τὸ κατάστρωμα ἔξαλων καὶ εἰς τὴν πλευράν. (Βλέπε σχῆμα 2).

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

H εἰς μέτρα	0	2,133	2,713	3,353	8,962	4,572	5,182	5,791	6,401	7,01	7,62
f1	19050	23285	26453	31750	40217	50800	62442	76200	91017	107950	124883

K εἰς μέτρα	0	1,524	3,043	4,572	6,096	7,62	9,144	10,669	12,192
f2	0	1058	2117	4233	6850	9525	13758	19050	25400

"Ἐνδιάμεσοι τιμαὶ λαμβάνονται δι' ἀναγωγῆς.  
Ο τύπος οὗτος ἐφαρμόζεται διτον τὸ D εἶναι μεταξὺ 4,57 καὶ 18,29 μέτρων ἀμφοτέρων συμπεριλαμβανομένων, τὸ B εἶναι μεταξὺ  $\frac{L}{10} + 1,52$  καὶ  $\frac{L}{10} + 6,10$ , ἀμφοτέρων συμπεριλαμβανομένων, τὸ  $\frac{L}{Ds}$  εἶναι μεταξὺ 10 καὶ 13,5 ἀμφοτέρων συμπεριλαμβανομένων, καὶ ἡ δριζοντία ἀπόστασις ἀπὸ τῆς ἔξωτερικῆς κόψεως τοῦ νομέως μέχρι τοῦ κέντρου τῆς πρώτης σειρᾶς τῶν κιόνων κύτους δὲν ὑπερβαίνει τὰ 6,10 μέτρα.

Εἰς πλοία συνήθους σγήματος μεθ' ἐνὸς καταστρώματος διτον τὸ Η δὲν ὑπερβαίνει τὰ 5,49 μέτρα ἡ διὰ τῆς ἀνωτέρω μεθόδου ὑπολογιζομένη ροπὴ ἀντιστάσεως τοῦ νομέως πολλαπλασιάζεται ἐπὶ τὸν παράγοντα f<sub>3</sub> ἔνθα

$$f_3 = 0,5 + 0,05 \left( \frac{H}{0,305} - 8 \right)$$

"Οταν ἡ δοιζοντία ἀπόστασις ἀπὸ τῆς ἔξωτερικῆς κόψεως τοῦ νομέως μέχρι τοῦ κέντρου τῆς πρώτης σειρᾶς τῶν κιόνων κύτους διπέρβαίνει τὰ 6,10 μέτρα, ἡ προσδιορίζουσα Ἀρχὴ δέον νὰ μένῃ ἕνανοποιημένη ἐκ προβλεφθησιμένης ἐπαρκοῦς προσθέτου ἀντοχῆς.

#### Τύπος ὑπερκατασκεύασμάτων

#### Κανὼν 38.

#### Τύπος ὑπερκατασκεύασμάτων

Τὸ ψύκος ἐνὸς ὑπερκατασκεύασμάτων εἶναι τὸ ἐλάχιστον κάθετον ψύκος, τὸ μετρηθὲν ἀπὸ τῆς ἀνω γραμμῆς τοῦ καταστρώματος ὑπερκατασκεύασμάτων μέχρι τῆς ἀνω κόψεως τῶν ζυγῶν τοῦ καταστρώματος ἔξαλων, πλὴν τὴν

διαφορὰν μεταξὺ τοῦ D καὶ τοῦ πλευρικοῦ ψύκους (Βλέπε κανόνας 34 καὶ 35).

#### Κανὼν 39.

#### Κανονικὸν ψύκος τοῦ ὑπερκατασκεύασμάτων

Τὸ κανονικὸν ψύκος ἐνὸς μερικῶς ἀνυψωμένου καταστρώματος εἶναι 0,91 μέτρα διὰ πλοϊα μήκους, μέχρι 30,5 μέτρων, συμπειριλαμβανομένων, 1,22 μέτρα διὰ πλοϊα μήκους 76,20 μέτρων καὶ 1,83 μέτρα διὰ πλοϊα μήκους 122 μέτρων καὶ ἀνω. Τὸ κανονικὸν ψύκος ἐνὸς οἰουδήποτε ἄλλου ὑπερκατασκεύασμάτος εἶναι 1,83 μέτρα διὰ πλοϊα μήκους μέχρι 76,20 μέτρων συμπειριλαμβανομένων καὶ 2,29 μέτρα διὰ πλοϊα μήκους 122 μέτρων καὶ ἀνω. Τὸ κανονικὸν ψύκος διὰ ἐνδιάμεσα μήκη πλοίου, λαμβάνεται δι' ἀναγωγῆς.

#### Κανὼν 40

#### Μῆκος ὑπερκατασκεύασμάτων (s)

Τὸ μῆκος ἐνὸς ὑπερκατασκεύασμάτος εἶναι τὸ μέσον κεκαλυμμένον μῆκος τῶν μερῶν τοῦ ὑπερκατασκεύασμάτος τῶν ἐκτεινομένων ἀπὸ πλευρᾶς εἰς πλευράν τοῦ πλοίου, καὶ εὑρίσκεται μεταξὺ γραμμῶν καθέτως ἀγομένων εἰς τὰ ἄκρα τῆς ισάλου γραμμῆς φορτώσεως θέρους, ὃς δρίζεται εἰς τὸν κανόνα 32.

#### Κανὼν 41.

#### Κλειστὸν ὑπερκατασκεύασμα

"Ἐν μεμονωμένον ὑπερκατασκεύασμα θεωρεῖται ὡς κλειστόν, μόνον ὅταν :

α') Τὰ ἐγκλείοντα αὐτὸ διαφράγματα εἶναι ἕκανης κατασκεῦς (βλέπε κανόνα 42).

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

γ') "Ολα τὰ ἄλλα ἀνοίγματα εἰς τὰς πλευρᾶς ἡ τὰ ἄκρα τοῦ ὑπερκατασκεύασμάτος εἶναι ἐφοδιασμένα μὲν ἕκανα στεγανὰ μέσα κλεισίματος καὶ

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

#### Κανὼν 42.

#### Διαφράγματα ὑπερκατασκεύασμάτων

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

Εἰς τὰ κανονικὰ ταῦτα διαφράγματα αἱ διαστάσεις τῶν ἐνισχύσεων καὶ ἐλασμάτων δίδονται εἰς τὸν πίνακα 3. Αἱ ἐνισχύσεις τοποθετοῦνται εἰς μεταξὺ τῶν ἀποστάσεων 0,76 μέτρων. Αἱ ἐνισχύσεις εἰς τὸ πρὸς πρώτων διαφράγματα τῶν ἐπιστέγων καὶ μεσοστέγων θὰ ἔχωσιν ἕκανας συνδεσεις τῶν ἄκρων των καὶ αἱ εἰς τὰ πρὸς πρύμνων διαφράγματα τῶν μεσοστέγων καὶ προστέγων θὰ ἔκτείνωνται καθ' ὅλην τὴν μεταξὺ τῆς ἀνω καὶ κάτω γωνίας πλαισίου τοῦ διαφράγματος ἀπόστασιν.

tier of beams at side to a point midway between the top of the inner bottom at side and the top of the heel bracket (see Figure 2). Where there is no double bottom,  $H$  is measured to a point midway between the top of the floor at centre and the top of the floor at side. Where the frame obtains additional strength from the form of the ship, due allowance is made in the value of  $f_1$ .

$f_2$  is a coefficient depending on  $K$ , which is the vertical distance in feet from the top of the lowest tier of beams at side to a point 7 feet 6 inches above the freeboard deck at side, or, if there is a superstructure, to a point 12 feet 6 inches above the freeboard deck at side (see Figure 2). The values of  $f_1$  and  $f_2$  are obtained from the following tables:—

H in feet . . . . .	0	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25
$f_1$ ..... . . . .	9	11	12.5	15	19	24	29.5	36	43	51	59
K in feet..... . . . .	0	5	10	15	20	25	30	35	40		
$f_2$ ..... . . . .	0	0.5	1.0	2.0	3.0	4.5	6.5	9.0	12.0		

Intermediate values are obtained by interpolation

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

In single deck ships of ordinary form, where  $H$  does not exceed 18 feet, the frame modulus determined by the preceding method is multiplied by the factor  $f_3$  where

$$f_3 = .50 + .05(H - 8)$$

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

#### Superstructures.

#### Rule XXXVIII.—Height of Superstructure.

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

#### Rule XXXIX.—Standard Height of Superstructure.

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

#### Rule XL.—Length of Superstructure (S).

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

#### Rule XLI.—Enclosed Superstructure.

A detached superstructure is regarded as enclosed only where—

- (a) the enclosing bulkheads are of efficient construction (see Rule XLII);
- (b) the access openings in these bulkheads are fitted with Class 1 or Class 2 closing appliances (see Rules XLIII and XLIV);
- (c) all other openings in sides or ends of the superstructure are fitted with efficient weathertight means of closing; and,
- (d) independent means of access to crew, machinery bunker and other working spaces within bridges and poops are at all times available when the bulkhead openings are closed.

#### Rule XLII.—Superstructure Bulkheads.

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

## Π Ι Ν Α Ζ 3.

## ΕΚΤΕΘΕΙΜΕΝΑ ΔΙΑΦΡΑΓΜΑΤΑ ΥΠΕΡΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΜΑΤΩΝ ΚΑΝΟΝΙΚΟΥ ΥΨΟΥΣ

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

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

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

#### Κανὼν 43.

Μέσα κλεισμάτος τῆς κλάσεως 1

Τὰ ἐκ σιδήρου ή γάλυβος μέσα ταῦτα θὰ εἶναι εἰς δλας, τὰς περιπτώσεις μονίμως καὶ ἴσχυρῶς ἐπὶ τοῦ διαφράγματος προσηγορισμένα, καταλλήλως πλαισιωμένα καὶ ἐνισχυμένα καὶ οὗτα πως ἐφηρμοσμένα, ὡστε ἡ δλη κατασκευὴ νὰ εἶναι ἰσοδυνάμου ἀντοχῆς πρός τὸ ἀδιάτρητον διάφραγμα, ἐπὶ πλέον δὲ στεγανὰ δταν εἶναι κλεισμένα. Τὰ μέσα διὰ τὴν στερέωσιν τῶν μέσων τοῦ κλεισμάτος θὰ εἶναι μονίμως προσηγορισμένα ἐπὶ τοῦ διαφράγματος ή ἐπὶ τῶν μέσων κλεισμάτος. Τὰ τελευταῖα δὲ ταῦτα θὰ εἶναι οὗτα πῶς διευθητήμενα διστονάντα νὰ κλείνωνται καὶ στερεώνωνται ἀπὸ τὰς δύο πλευράς τοῦ διαφράγματος ή καὶ ἀπὸ τὸ ερθρέν κατάστρωμα. Τὰ κατώφλια τῶν ἀνοίγματων εἰρίσκωνται εἰς ὑψος τούλαγχιστον 380 χιλιοστο-

ούχι μεγαλυτέρου τῶν 0,76 μέτρων καὶ πάχους οὐχὶ μικρότερου τῶν 50 χιλιοστομέτρων ή β') κινηταὶ ἐπηγκενίδες ἐφαρμοζόμεναι δι' δλον τὸ ὑψος τοῦ ἀνοίγματος ἐντὸς δοκῶν τομῆς U καρφωνομένων εἰς τὸ διάφραγμα. Αἱ ἐπηγκενίδες θὰ εἶναι πάχους τούλαγχιστον 50 χιλιοστομέτρων, ὅταν τὸ πλάτος τοῦ ἀνοίγματος εἶναι 0,76 μέτρα καὶ κάτω, ἐπαυξανομένου κατὰ 25 χιλιοστομέτρα δι' ἐκάστην ἐπαυξῆσην τοῦ πλάτους τοῦ ἀνοίγματος κατὰ 380 χιλιοστόμετρα ή γ')

φορητὰ ἐλάσματα ἵσης ίκανοτήτης.

Προσωρινὰ μέσα διὰ κλεισμού ἀνοίγματων εἰς κατέστρωμα ὑπερκατασκευασμάτων.

#### Κανὼν 45.

Τὰ μέσα προσωρινοῦ κλεισμάτος δι' ἀνοίγματα εἰς τὸν μέσον ἀξονα τοῦ καταστρώματος ἐνὸς κλειστοῦ ὑπερκατασκευάσματος, ἀποτελοῦνται:

α') ἐξ ἐνὸς χαλυβδίνου τοιχώματος ὑψους οὐχὶ κάτω τῶν 229 χιλιοστομέτρων ίκανῶς καρφωνομένου ἐπὶ τοῦ καταστρώματος.

β') ἐκ καλυμάτων κάτους δις ἀπαιτοῦνται ὑπὸ τοῦ κανόνος 10, ἀσφαλιζομένων δὲ διὰ καναθίνου στρογγίνου, καὶ

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

Τὸ ὑψος ἔνος ταστρέματος ὑπὲκτασμάτος τῆς κλάσεως 2.

#### Κανὼν 44.

Φεως τῶν ζυγῶν εἶναι: α') ἴσχυρῶς πλαισιωμένη ἐκ σκληροῦ, ἀνηρτημένη διὰ γιγγλούμων, πλάτους

TABLE 3.

## EXPOSED Bulkheads of Superstructures of Standard Height.

Bridge Front Bulkheads. Unprotected Bulkheads of Poops .4L or more in Length		Bulkheads of Poops Partially Protected or less in Length than .4L		After Bulkheads of Bridges and Forecastles.	
Length of Ship.	Bulb Angle Stiffeners.	Length of Ship.	Plain Angle Stiffeners.	Length of Ship.	Plain Angle Stiffeners.
Feet.	Inches.	Feet.	Inches.	Feet.	Inches.
Under 160	5 $\frac{1}{2}$ , X3 X.30	Under 150	3 X2 $\frac{1}{2}$ , X.30	Under 150	2 $\frac{1}{2}$ , X2 $\frac{1}{2}$ , X.26
160	6 X3 X.32	150	3 $\frac{1}{2}$ , X2 $\frac{1}{2}$ , X.32	150	3 X2 $\frac{1}{2}$ , X.28
200	6 $\frac{1}{2}$ , X3 X.34	200	4 X3 X.34	250	3 $\frac{1}{2}$ , X3 X.30
240	7 X3 X.36	250	4 $\frac{1}{2}$ , X3 X.36	350	4 X3 X.32
280	7 $\frac{1}{2}$ , X3 X.38	300	5 X3 X.38		
320	8 X3 X.40	350	5 $\frac{1}{2}$ , X3 X.42		
360	8 $\frac{1}{2}$ , X3 X.42	400	6 X3 X.44		
400	9 X3 X.44	450	6 $\frac{1}{2}$ , X3 $\frac{1}{2}$ , X.46		
440	9 $\frac{1}{2}$ , X3 $\frac{1}{2}$ , X.46	500	7 X3 $\frac{1}{2}$ , X.48		
480	10 X3 $\frac{1}{2}$ , X.48	550	7 X3 $\frac{1}{2}$ , X.50		
520	10 $\frac{1}{2}$ , X3 $\frac{1}{2}$ , X.50				
560	11 X3 $\frac{1}{2}$ , X.52				

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

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

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

## Rule XLIII.—Class 1 Closing Appliances

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

## Rule XLIV.—Class 2 Closing Appliances.

These appliances are (a) strongly framed hard wood hinged doors, which are not more than 30 inches wide nor less than 2 inches thick; or (b) shifting

boards fitted for the full height of the opening in channels riveted to the bulkhead, the shifting boards being at least 2 inches thick where the width of opening is 30 inches or less, and increased in thickness at the rate of 1 inch for each additional 15 inches of width, or (c) portable plates of equal efficiency.

## Temporary Appliances for Closing Openings in Superstructure Decks.

## Rule XLV.

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

- (a) a steel coaming not less than 9 inches in height efficiently riveted to the deck;
- (b) hatchway covers as required by Rule X, secured by hemp lashings; and
- (c) hatchway supports as required by Rules XI and XII and Table 1 or 2.

Ι. πραγματικὸν μῆκος τῶν μεμονωμένων ὑπερκατασκευασμάτων

#### Κανὼν 46.

Γενικά

"Οταν ἔκτεινεται διαφράγματα εἰς τὰ ἄκρα ἐπιστέγων μεσοστέγων καὶ προστέγων δὲν εἶναι ἵκανης κατασκευῆς (βλέπε κανόνα 42) θεωροῦνται ως μὴ ὑπάρχοντα.

"Οταν εἰς τὰ ἔλασματα τῶν πλευρῶν ἐνὸς ὑπερκατασκευασμάτων μέσων μέσων κλεισίματος, τὸ τμῆμα τοῦ ὑπερκατασκευασμάτων εἰς τὸ μέρος τοῦ ἀνοίγματος θεωρεῖται ως μὴ ἔχον πραγματικὸν μῆκος.

"Οταν τὸ ὕψος ἐνὸς ὑπερκατασκευασμάτων εἶναι μικρότερον τοῦ κανονικοῦ, τὸ μῆκος του μειοῦται κατὰ τὴν ἀναλογίαν τοῦ ὑπάρχοντος πρὸς τὸ κανονικὸν ὕψος: "Οταν τὸ ὕψος ὑπερβαίνει τὸ κανονικόν, οὐδεμίᾳ ἐπαύξησις γίνεται εἰς τὸ μῆκος τοῦ ὑπερκατασκευασμάτων.

#### Κανὼν 47.

Ἐπίστεγον

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

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

"Οταν ἔδόθη ἔγχρισις δι' ἓν τῷ ἐπιστέγῳ προσκολούμενον ἵκανὸν πυργωτὸν ὑπερκατασκεύασμα (βλέπε κανόνα 51), τὰ 90 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους μέχρι τοῦ διαφράγματος θὰ λαμβάνωνται ως πραγματικὸν μῆκος.

Τὰ 50 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους ἐνὸς ἀνοικτοῦ ἐπιστέγου ἢ μιᾶς ἀνοικτῆς προεκτάσεως αὐτοῦ πέροις ἐνὸς ἵκανον διάφραγματος, εἶναι πραγματικὸν μῆκος.

#### Κανὼν 48.

Μερικῶς ἀνυψωμένον κατάστρωμα

"Οταν ὑπάρχῃ ἓν ἀδιάτρητον ἵκανὸν διάφραγμα, τὸ μῆκος μέχρι τοῦ διαφράγματος εἶναι πραγματικόν.

"Οταν τὸ διάφραγμα δὲν εἴται ἀδιάτρητον, τὸ ὑπερκατασκεύασμα θεωρεῖται ως ἐν ἐπίστεγον ὕψους μικροτέρου τοῦ κανονικοῦ.

#### Κανὼν 49

Μεσόστεγον

"Οταν ὑπάρχῃ ἓν ἵκανὸν διάφραγμα εἰς ἔκαστον ἄκρον καὶ τὰ ἀνοίγματα εἰσόδου εἰς τὰ διαφράγματα εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ μέσων κλεισίματος τῆς κλάσεως 1, τὸ μῆκος μεταξὺ τῶν διαφράγμάτων εἶναι πραγματικόν.

"Οταν τὰ ἀνοίγματα εἰσόδου εἰς τὸ πρωραῖον διάφραγμα εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ μέσων κλεισίματος τῆς κλάσεως 1 καὶ τὰ ἀνοίγματα εἰσόδου εἰς τὸ πρυμναῖον διάφραγμα διὰ μέσων κλεισίματος τῆς κλάσεως 2, τὸ μῆκος μεταξὺ τῶν διαφράγμάτων εἶναι πραγματικόν. "Οταν ἔδόθη ἔγχρισις δι' ἓν τῷ πρυμναῖῳ διαφράγματι προσκολούμενον ἵκανὸν πυργωτὸν ὑπερκατασκεύασμα (βλέπε κανόνα 51), τὰ 90 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους εἶναι πραγματικόν.

· "Οταν τὰ ἀνοίγματα εἰσόδου εἰς ἀμφότερα τὰ διαφράγματα εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ μέσων κλεισίματος τῆς κλάσεως 2 τὰ 90 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μεταξὺ τῶν διαφράγμάτων μήκους εἶναι πραγματικόν.

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

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

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

#### Κανὼν 50.

Πρόστεγον

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

"Οταν δὲν ὑπάρχουσι μέσα κλεισίματος καὶ ἡ σιμότης καταστρώματος πρώραθεν τοῦ μέσου τοῦ πλοίου δὲν εἶναι μικροτέρα τῆς κανονικῆς 100 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τοῦ προστέγου ἀπὸ τῆς πρωραίας ὁρθίας μέχρι τοῦ 0, 1 L πρὸς πρύμναν εἶναι πραγματικόν· καὶ ὅταν ἡ πρωραία σιμότης καταστρώματος εἶναι τὸ ἥμισυ ἢ διλιγόντερον τῆς κανονικῆς τὰ 50 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους ἔκεινου εἶναι πραγματικόν. "Οταν δὲ τέλος ἡ πρωραία σιμότης καταστρώματος εἶναι μεταξὺ τοῦ ὁλοκλήρου καὶ τοῦ ἡμίσεος τῆς κανονικῆς, ἐν ἐνδιάμεσον ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους ἔκεινου εἶναι πραγματικόν.

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

#### Κανὼν 51.

Πυργωτὸν ὑπερκατασκεύασμα

"Ἐν πυργωτὸν ὑπερκατασκεύασμα ἢ παρομοίᾳ κατασκευή, ἡ ὅποια δὲν ἔκτεινεται ἀπὸ πλευρᾶς εἰς πλευρὰν τοῦ πλοίου, θεωρεῖται ως ἵκανὸν, ὅταν

α') τὸ πυργωτὸν ὑπερκατασκεύασμα εἶναι ἰσχυρὸν τούλαχιστον ὅσον καὶ ἐν σύνθετες ὑπερκατασκεύασμα.

β') τὰ στόμα εἶναι ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τοῦ πυργωτοῦ ὑπερκατασκεύασματος, τηροῦσι τὰς ἀπαιτήσεις τῶν κανόνων 8 ἔως 16, καὶ τὸ πλάτος τοῦ ἔλασματος τῆς ὑδρορρόης τοῦ καταστρώματος τοῦ πυργωτοῦ ὑπερκατασκεύασματος προβλέπει ἐπαρκῆ δίοδον καὶ ἐπαρκῆ πλευρικῆν ἀντοχῆν.

γ') προβλέπεται μόνιμον δάπεδον ἐργασίας (πλατφόρμα) ἐφωδιασμένον διὰ προφυλακτικοῦ κιγκλιδώματος ἀπὸ πρώρας πρὸς πρύμναν καθ' ὅλον τὸ καταστρώμα τοῦ πυργωτοῦ ὑπερκατασκεύασματος, ἢ εἰς περίπτωσιν μεμονώμενων πυργωτῶν ὑπερκατασκεύασμάτων ἐν συνδυασμῷ μὲ ετερα κοινὰ ὑπερκατασκεύασμάτων προβλέπονται ἐπαρκεῖς μόνιμοι γέφυραι συγκοινωνίας.

δ') Οἱ διὰ τοῦ πυργωτοῦ ὑπερκατασκεύασματος διερχόμενοι ἀνεμοδόχοι προστατεύονται διὰ ὑδατοστεγῶν καλυμμάτων ἢ διὰ ἴσοδυνάμων μέσων.

ε') Διὰ τὸ ἥμισυ τούλαχιστον τοῦ μήκους τῶν ἔκτεινετων μερῶν τοῦ καταστρώματος ἔξδλων εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ πυργωτοῦ ὑπερκατασκεύασματος προβλέπονται ἀνοικτὰ κιγκλιδώματα.

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

## Effective Length of Detached Superstructures.

## Rule XLVI.—General.

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

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

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

## Rule XLVII.—Poop.

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

## Rule XLVIII. Raised Quarter Deck.

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

## Rule XLIX.—Bridge.

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

Where the access openings in the forward bulkhead are fitted with Class 1 closing appliances and the access openings in the after bulkhead with Class 2 closing appliances, the length between the bulkheads is effective; where an allowance is given for an efficient trunk, adjacent to the after bulkhead (see Rule LI), 90 per cent. of the length is effective. Where the access openings in both bulkheads are fitted with Class 2 closing ap-

pliances, 90 percent. of the length between the bulkheads is effective. Where the access openings in the forward bulkhead are fitted with Class 1 or Class 2 closing appliances and the access openings in the after bulkhead have no closing appliances, 75 per cent. of the length between the bulkheads is effective. Where the access openings in both bulkheads have no closing appliances, 50 per cent. of the length is effective. 75 per cent. of the length of an open extension beyond the after bulkhead, and 50 per cent. of that beyond the forward bulkhead are effective.

## Rule L.—Forecastle.

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

## Rule LI.—Trunk.

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

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

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

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

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

(e) open rails are fitted on the weather portions of the freeboard deck in way of the trunk for at least half their length ;

(f) the machinery casings are protected by the trunk, by a superstructure of standard height, or by a deck house of the same height and of equivalent strength

ται δι' ένδος υπερκατασκευάσματος κανονικού ψήφους ή διά μιᾶς υπερκατασκευῆς τοῦ ίδιου ψήφους καὶ ισοδυνάμου ἀντοχῆς.

"Οταν τὰ ἀνοίγματα εἰσόδου εἰς διαφράγματα ἐπιστέγουν καὶ μεσοστέγου εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ μέσων κλεισμάτων τῆς κλάσεως 1, προστίθενται εἰς τὸ πραγματικὸν μῆκος τῶν υπερκατασκευάσμάτων 100 ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους ένδος ἵκανος πυργωτοῦ υπερκατασκευάσματος, μειωμένον διμως κατὰ τὴν ἀναλογίαν τοῦ μέσου πλάτους τοῦ πυργωτοῦ υπερκατασκευάσματος πρὸς τὸ πλάτος τοῦ πλοίου Β. "Οταν τὰ ἀνοίγματα εἰσόδου εἰς τὰ διαφράγματα ταῦτα δὲν εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ μέσων κλεισμάτων τῆς κλάσεως 1, προστίθενται τὰ 90 τοῖς ἑκατόν.

Τὸ κανονικὸν ψῆφος ένδος πυργωτοῦ υπερκατασκευάσματος εἶναι τὸ κανονικὸν ψῆφος ένδος μεσοστέγου.

"Οταν τὸ ψῆφος τοῦ κανονικοῦ ψήφους ένδος μεσοστέγου εἶναι μικρότερον τοῦ κανονικοῦ ψήφους ένδος μεσοστέγου, ἢ πρόσθεις (εἰς τὸ πραγματικὸν μῆκος) μειοῦται κατὰ τὴν ἀναλογίαν τοῦ υπάρχοντος πρὸς τὸ κανονικὸν ψῆφος. "Οταν τὸ ψῆφος τῶν τοιχωμάτων τῶν στομάτων τοῦ πυργωτοῦ υπερκατασκευάσματος εἶναι μικρότερον τοῦ κανονικοῦ ψῆφους τῶν τοιχωμάτων στομάτων (βλέπε κανόνα 9), θὰ μειοῦται τὸ υπάρχον ψῆφος τοῦ πυργωτοῦ υπερκατασκευάσματος κατὰ τὴν διαφορὰν μεταξὺ τοῦ υπάρχοντος καὶ τοῦ κανονικοῦ ψῆφους τῶν τοιχωμάτων.

Πραγματικὸν μῆκος κλειστῶν υπερκατασκευάσμάτων μετὰ ἀνοίγματων εἰς τὸν μέσον ἀξόνα

### Κανὼν 52

Κλειστὰ υπερκατασκευάσματα μετ' ἀνοίγματων εἰς τὸν μέσον ἀξόνα τοῦ καταστρώματος, μὴ ἐφωδιασμένων διὰ μονίμων μέσων κλεισμάτων.

"Οταν υπάρχῃ ἐν κλειστὸν υπερκατασκεύασμα μεθ' ένδος ή περισσοτέρων ἀνοίγματων εἰς τὸν μέσον ἀξόνα τοῦ καταστρώματος, μὴ προβλεπομένων διὰ μονίμων μέσων κλεισμάτων (βλέπε κανόνα 8 ἔως 16) τὸ πραγματικὸν μῆκος τοῦ υπερκατασκευάσματος δρίζεται ὡς ἔξης:

1. "Οταν διὰ τὰ εἰς τὸν μέσον ἀξόνα τοῦ καταστρώματος ἀνοίγματα δὲν προβλέπονται ἵκανὰ μέσα προσωρινοῦ κλεισμάτων (βλέπε κανόνα 45) ή τὸ πλάτος τῶν ἀνοίγματων εἶναι 80 τοῖς ἑκατόν ή περισσότερον τοῦ εἰς τὸ μέσον τοῦ ἀνοίγματος πλάτους τοῦ καταστρώματος υπερκατασκευάσματος Β1, τὸ πλοῖον θὰ θεωρεῖται ὡς ἔχον ἐν ἀνοικτὸν χάσμα εἰς τὴν περιοχὴν ἑκάστου ἀνοίγματος καὶ εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ χάσματος δέον νὰ προβλέπονται θυρίδες δρυφάκτου. Τὸ πραγματικὸν μῆκος τοῦ υπερκατασκευάσματος μεταξὺ τῶν ἀνοίγματων διέπεται ὑπὸ τῶν κανόνων 47, 49 καὶ 50.

2. "Οταν διὰ τὰ εἰς τὸν μέσον ἀξόνα τοῦ καταστρώματος ἀνοίγματα προβλέπονται ἵκανὰ μέσα προσωρινοῦ κλεισμάτως καὶ τὸ πλάτος τοῦ ἀνοίγματος εἶναι μικρότερον τῶν 0, 8 Β1, τὸ πραγματικὸν μῆκος διέπεται ὑπὸ τῶν κανόνων 47, 49 καὶ 50, ἐξαιρέσει τοῦ ὅπει: ὅταν ἀνοίγματα εἰσόδου εἰς τὰ διαφράγματα τοῦ υποφράγματος κλείνονται διὰ μέσων κλεισμάτων τῆς κλάσεως 2, οὐδὲ θεωροῦνται διὰ τὸν προσδιορισμὸν τοῦ πραγματικοῦ μήκους, ὡς κλεισμένα διὰ μέσων κλεισμάτων τῆς κλάσεως 1.

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

$$\frac{B1-b}{B1} \text{ ἔνθα } b = \text{ πλάτος τοῦ ἀνοίγματος τοῦ καταστρώματος.}$$

Οταν τὸ  $\frac{B1-b}{B1}$  εἶναι μεγαλύτερον τοῦ 0, 5 ζὴ λαμβάνεται ὡς 0, 5.

'Εκπτώσεις δι' υπερκατασκευάσματα

### Κανὼν 53.

'Εκπτώσεις δι' υπερκατασκευάσματα

"Οταν τὸ πραγματικὸν μῆκος υπερκατασκευάσματων εἶναι 1,OL ή ἐκ τοῦ ψήφους ἔξαλων ἔκπτωσις εἶναι 356 χιλιοστόμετρα διὰ μῆκος πλοίου 24,4 μέτρων, 864 χιλιοστόμετρα διὰ μῆκος 85,30 μέτρων καὶ 1067 χιλιοστόμετρα διὰ μῆκος 122 μέτρων καὶ ἄνω. 'Εκπτώσεις δι' ἐνδιάμεσα μήκη λαμβάνονται δι' ἀναγωγῆς. "Οταν τὸ δύλικὸν πραγματικὸν μῆκος τῶν υπερκατασκευάσμάτων εἶναι μικρότερον τοῦ 1,OL ή ἔκπτωσις εἶναι ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν ποσοστόν, λαμβανόμενον ἐκ τοῦ ἀκολούθου πίνακος:

'Υπερκατασκευάσματα	'Όλικὸν πραγματικὸν μῆκος υπερκατασκευάσματος (E)										Σειρά
	0	0,1L	0,2L	0,3L	0,4L	0,5L	0,6L	0,7L	0,8L	0,9L	
"Ολοι οἱ τύποι δε τὰ προστέγου καὶ ἄνευ μεμονωμένου μεσοστέγου.	0	5	10	15	23,5	32	46	63	75,3	87,7	A
"Ολοι οἱ τύποι με τὰ προστέγου καὶ μεμονωμένου μεσοστέγου.*	0	6,3	12,7	19	27,5	36	46	63	75,3	87,7	B

### Σιμότης καταστρώματος

### Κανὼν 54.

#### Γενικά

"Η σιμότης καταστρώματος μετρᾶται, ἀπὸ τοῦ καταστρώματος εἰς τὴν πλευράν μέχρι μιᾶς γραμμῆς, πρὸτοῦ παραλήλως πρὸς τὴν τρόπιδα ἀγομένης καὶ διερς χομένης διὰ τῆς εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου γραμμῆς σιμότητος.

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

Εἰς δύνευ υπερκατασκευάσμάτων πλοῖα καὶ εἰς τοιαῦτα μετὰ μεμονωμένων υπερκατασκευάσμάτων, ἡ σιμότης καταστρώματος μετρᾶται εἰς τὸ κατάστρωμα καὶ ἔξαλων.

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

Εἰς πλοῖα μεθ' ένδος υπερκατασκευάσματος κανονικοῦ ψήφους καὶ ἐκτεινομένου καθ' ὅλον τὸ μῆκος τοῦ καταστρώματος ἔξαλων, ἡ σιμότης καταστρώματος μετρᾶται εἰς τὸ κατάστρωμα υπερκατασκευάσματος. "Οταν τὸ ψῆφος υπερβαίνει τὸ κανονικόν, ἡ σιμότης καταστρώματος δύναται νὰ λογίζεται ἐν σχέσει πρὸς τὸ κανονικὸν ψῆφος.

(\*) "Οταν τὸ πραγματικὸν μῆκος ένδος μεμονωμένου μεσοστέγου εἶναι μικρότερον τῶν 0,2L τὰ ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν ποσοστά λαμβάνονται δι' ἀναγωγῆς μεταξὺ τῶν σειρῶν A καὶ B.

"Οταν δύνευ υπάρχῃ πρόστεγον τὰ ἄνωτέρω ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν ποσοστά μειοῦνται κατὰ 5.

"Ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν ποσοστά δι' ἐνδιάμεσα μήκη υπερκατασκευάσμάτων λαμβάνονται δι' ἀναγωγῆς.

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

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

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

#### Effective Length of Enclosed Superstructures with Middle Line Openings.

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

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

(1) Where efficient temporary closing appliances are not provided for the middle line deck openings (see Rule XLV), or the breadth of opening is 80 per cent, or more of the breadth B<sub>1</sub>, of the superstructure

deck at the middle of the opening, the ship is considered as having an open well in way of each opening, and freeing ports are to be provided in way of this well. The effective length of superstructure between openings is governed by Rules XLVII, XLIX, and L.

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

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

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

#### Deductions for Superstructures.

**Rule LIII.**—Deductions for Superstructures.

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

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

#### Sheer.

**Rule LIV.**—General.

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

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

In flush deck ships and in ships with detached

superstructures the sheer is measured at the freeboard deck.

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

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

\* Where the effective length of a detached bridge is less than .2L, the percentages are obtained by interpolation between lines B and A.

Where no forecastle is fitted the above percentages are reduced by 5.

Percentages for intermediate lengths of superstructures are obtained by interpolation.

"Οταν ἔν διπερκατασκεύασμα είναι ἀδιάτρητον ἢ τὰ ἀνοίγματα εἰσόδου εἰς τὰ ἐγκλείοντα αὐτὸν διαφράγματα είναι ἐφεδικούμενα διὰ μέσων κλεισμάτων τῆς οικάσεως 1, καὶ τὸ κατάστρωμα τοῦ ὑπερκατασκεύασματος ἔχει τούλαχιστον τὴν αὐτὴν πρὸς τὸ ἐκτείνειμένον κατάστρωμα ἐξάλων σιμότητα δὲν θὰ ὑπολογίζεται ἡ σιμότητης τῶν κεκαλυμμένων μερῶν τοῦ καταστρώματος ἐξάλων.

## Κανὼν 55.

## Κανονική καμπυλότης καταστρώματος

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

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

## Κανὼν 56.

## Μέτρησις παρεκκλίσεων ἐκ τῆς κανονικῆς σιμότητος καταστρώματος

"Οταν ἡ σιμότης καταστρώματος διαφέρει τῆς κανονικῆς αἱ ἐπτὰ τεταγμέναι πολλαπλασιάζονται ἐπὶ τοὺς καταλλήλους παράγοντας τοὺς διδομένους εἰς τὸν πίνακα τῶν τεταγμένων. Ἡ διαφορὰ μεταξὺ τῶν ἀθροισμάτων τῶν σχετικῶν γινομένων, διαιρεθεῖσα διὰ 18, δίδει τὸ ἔλλειμμα ἢ τὴν περίσσειαν τῆς σιμότητος. "Οταν τὸ πρυμναῖον ἥμισυ τῆς σιμότητος είναι μεγαλύτερον τοῦ κανονικοῦ καὶ τὸ πρωραῖον ἥμισυ μικρότερον τοῦ κανονικοῦ, δὲν λαμβάνεται ὑπ' ὅψιν ἡ περίσσεια τοῦ πρυμναῖον, ἀλλὰ μετρᾶται μόνον τὸ ἔλλειμμα τοῦ πρωραίου. "Οταν τὸ πρωραῖον ἥμισυ τῆς σιμότητος ὑπερβαίνει τὸ κανονικὸν καὶ τὸ πρυμναῖον μέρος αὐτῆς δὲν είναι μικρότερον τῶν 75 o) τοῦ κανονικοῦ, λαμβάνεται ὑπ' ὅψιν ἡ περίσσεια τοῦ πρωραίου μέρους. "Οταν ὅμως τὸ πρυμναῖον μέρος τῆς σιμότητος είναι μικρότερον τῶν 50 o) τοῦ κανονικοῦ δὲν λαμβάνεται ὑπ' ὅψιν ἡ περίσσεια τοῦ πρωραίου. "Οταν τὸ πρυμναῖον μέρος τῆς σιμότητος είναι μεταξὺ τῶν 50 o) καὶ 75 o) λαμβάνεται ὑπ' ὅψιν ἐνδιάμενος τίμη τῆς περισσίας τοῦ πρωραίου.

## Κανὼν 57.

## Διόρθωσις διὰ παρεκκλίσεις ἐκ τῆς κανονικῆς σιμότητος καταστρώματος

"Ἡ διόρθωσις διὰ σιμότητα καταστρώματος είναι τὸ ἔλλειμμα ἢ ἡ περίσσεια τῆς σιμότητος (βλέπε κανόνα 56) πολλαπλασιασθείσα ἐπὶ 0,75— $\frac{s}{2L}$  ἔνθα s είναι τὸ διλαχόν μῆκος τῶν ὑπερκατασκεύασμάτων, ὡς ὁρίζεται εἰς τὸν κανόνα 40.

## Κανὼν 58.

## Πρέσθεσις δι' ἔλλειμμα τῆς σιμότητος καταστρώματος

"Οταν ἡ σιμότης είναι μικροτέρα τῆς κανονικῆς, ἡ διόρθωσις δι' ἔλλειμμα αὐτῆς (βλέπε κανόνα 57) προστίθεται εἰς τὸ ὄψις ἐξάλων.

1) A. P.=Πρωμαῖον δικροντῆς ἰσάλου γραμμῆς φορτώσεως θέρους.  
2) F. P.=Πρωραῖον δικρον-ῆς ἰσάλου γραμμῆς φορτώσεως θέρους.

## Κανὼν 59.

## Ἐκπτωσις διὰ περίσσειαν σιμότητος καταστρώματος

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

Εἰς πλοῖα μετὸν μεμονωμένων ὑπερκατασκεύασμάτων, εἰς τὰ δόποια οὐδὲν κλειστὸν ὑπερκατασκεύασμα ἐκτείνεται εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου, οὐδεμίᾳ ἐκπτωσις γίνεται εἰς τὸ ὄψιος τῶν ἐξάλων. "Οταν ἔν κλειστὸν ὑπερκατασκεύασμα ἐκτείνεται ὀλιγώτερον τοῦ 0,1L ἀπὸ τοῦ μέσου τοῦ πλοίου πρὸς πρώραν ἢ πρύμναν, ἡ ἐκπτωσις λαμβάνεται δι' ἀναγωγῆς.

"Ἡ μεγίστη ἐκπτωσις διὰ περίσσειαν σιμότητος είναι 38 χιλιοστόμετρα διὰ 30,5 μέτρα μῆκος καὶ αὐξάνεται κατὰ 38 χιλιοστόμετρα δι' ἔκαστον πρόσθετον μῆκος πλοίου 30,5 μέτρων.

## Κύρτωμα ζυγοῦ

## Κανὼν 60.

## Κανονικὸν κύρτωμα ζυγοῦ

Τὸ κανονικὸν κύρτωμα ζυγοῦ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων είναι ἔν πεντηκοστὸν τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου.

## Κανὼν 61.

## Διόρθωσις διὰ κύρτωμα ζυγοῦ

"Οταν τὸ κύρτωμα ζυγοῦ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων είναι μεγαλύτερον ἢ μικρότερον τοῦ κανονικοῦ, τὸ ὄψιος ἐξάλων μειοῦται ἢ ἐποιεῖται κατὰ τὸ ἔν τέταρτον τῆς διαφορᾶς μεταξὺ τοῦ ὑπάρχοντος καὶ τοῦ κανονικοῦ κυρτώματος ζυγοῦ, πολλαπλασιασθείσης ἐπὶ τὸ κλᾶσμα τοῦ μῆκους τοῦ καταστρώματος ἐξάλων, τοῦ μὴ κεκαλυμμένου διὰ κλειστὸν ὑπερκατασκεύασμάτων.

Τὸ διπλάσιον τοῦ κανονικοῦ κυρτώματος ζυγοῦ είναι τὸ μέγιστον δριον, διὰ τὸ δόποιον ἐπιτρέπεται ἡ διόρθωσις.

## Ἐλάχιστον ὄψιος ἐξάλων

## Κανὼν 62.

## Τύψος ἐξάλων θέρους

Τὸ ἐλάχιστον ὄψιος ἐξάλων διὰ τὸ θέρος είναι τὸ ὄψιος ἐξάλων τὸ ἐκ τοῦ πίνακος ἐξαγόμενον, μετὰ τὰς διορθώσεις διὰ παρεκκλίσεις ἀπὸ τὰ κανονικὰ καὶ μετὰ τὴν ἐκπτωσιν δι' ὑπερκατασκεύασμάτων.

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

## Κανὼν 63.

## Τροπικὸν ὄψιος ἐξάλων

Τὸ ἐλάχιστον ὄψιος ἐξάλων εἰς τὴν Τροπικὴν Ζώνην είναι τὸ ὄψιος ἐξάλων, τὸ λαμβανόμενον δι' ἐκπτώσεως ἀπὸ τοῦ ὄψιος ἐξάλων θέρους τοῦ 1]48 τοῦ βυθίσματος θέρους. Τὸ τελευταῖον μετρᾶται ἀπὸ τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς τῆς τρόπιδες μέχρι τοῦ κέντρου τοῦ δίσκου.

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

## Κανὼν 64.

## Τύψος ἐξάλων χειμῶνος.

Τὸ ἐλάχιστον ὄψιος ἐξάλων διὰ τὸν χειμῶνα είναι τὸ ὄψιος ἐξάλων, τὸ λαμβανόμενον διὰ προσθέσεως εἰς τὸ ὄψιος

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

#### Rule LV.—Standard Sheer Profile.

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

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

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

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

Where the forward half of the sheer profile exceeds the standard, and the after portion of the sheer profile is not less than 75 per cent. of the standard, credit is allowed for the part in excess; where the after part is less than 50 per cent. of the standard no credit is given for the excess sheer forward. Where the after sheer is between 50 per cent. and 75 per cent. of the standard, intermediate allowances may be granted for excess sheer forward.

#### Rule LVII.—Correction for Variations from Standard Sheer Profile.

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

#### Rule LVIII.—Addition for Deficiency in Sheer.

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

<sup>1</sup>A. P.=After end of Summer load water-line. <sup>2</sup>F.P.=Fore end of Summer load water-line.

#### Rule LIX.—Deduction for Excess Sheer.

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

#### Round of Beam.

#### Rule LX.—Standard Round of Beam.

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

#### Rule LXI.—Round of Beam Correction.

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

#### Minimum Freeboards.

#### Rule LXII.—Summer Freeboard.

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

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

#### Rule LXIII.—Tropical Freeboard.

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

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

#### Rule LXIV.—Winter Freeboard.

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

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

Κανὼν 65.

"Ψύς έξάλων χειμῶνος Βορείου Ἀτλαντικοῦ

Τὸ ἐλάχιστον ψύς έξάλων διὰ πλοῖα μήκους μὴ ὑπερβαίνοντος 100,58 μέτρων καὶ εἰς ταξιδία διὰ μέσου τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, βορείως πλάτους 360 B, κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν μηνῶν τοῦ χειμῶνος, εἶναι τὸ ψύς έξάλων χειμῶνος ἐπειγόντος κατὰ 51 χιλιοστόμετρα. Διὰ πλοῖα μήκους ὑπὲρ τὰ 100,58 μέτρα, τοῦτο εἶναι τὸ ψύς έξάλων χειμῶνος.

Κανὼν 66.

"Ψύς έξάλων εἰς γλυκὺν ὕδωρ.

Τὸ ἐλάχιστον ψύς έξάλων εἰς γλυκὺν ὕδωρ πυκνότητος 1, εἶναι τὸ ψύς έξάλων τὸ λαχμβανόμενον δι' ἐκπτώσεως ἀπὸ τὸ ἐλάχιστον ψύς έξάλων εἰς θαλάσσιον ὕδωρ =  $\frac{\Delta}{40T}$  ἔκατοστομέτρων, ἔνθα

$\Delta$ =ἐκτόπισμα εἰς τόννους μετρικούς καὶ εἰς τὴν ἴσαλον γραμμὴν φορτώσεως θέρους.

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

"Οταν τὸ ἐκτόπισμα εἰς τὴν ἴσαλον γραμμὴν φορτώσεως θέρους δὲν δύναται νὰ πιστοποιηθῇ ἢ ἐκπτώσις εἶναι τὸ 1)48 τοῦ βυθίσματος θέρους. Τὸ τελευταῖον μετρᾶται ἀπὸ τῆς ἀνω γραμμῆς τῆς τρόπιδος μέχρι τοῦ κέντρου τοῦ δίσκου

Κανὼν 67.

### ΠΙΝΑΞ ΥΨΟΥΣ ΕΞΑΛΩΝ ΔΓ' ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

Βασικόν, ἐλάχιστον ψύς έξάλων θέρους δι' ἀτμόπλοια πληροῦντα τὰ κανονικά μέτρα τὰ δρισθέντα ὑπὸ τῶν κανόνων.

L	ψύς έξάλων	L	ψύς έξάλων	L	ψύς έξάλων	L	ψύς έξάλων
Μέτρα	χιλιοστομ.	Μέτρα	χιλιοστομ.	Μέτρα	χιλιοστομ.	Μέτρα	χιλιοστομ.
24,38	203	76,20	820	128,02	1976	179,83	3226
27,43	229	79,25	874	131,06	2055	182,88	3289
30,48	254	82,30	927	134,11	2134	185,93	3353
33,53	279	85,34	983	137,16	2242	188,98	3414
36,58	305	88,39	1041	140,21	2291	192,02	3475
39,62	330	91,44	1102	143,26	2370	195,07	3533
42,67	361	94,49	1166	146,30	2446	198,12	3592
45,72	394	97,54	1229	149,35	2522	201,17	3650
48,77	429	100,58	1295	152,40	2598	204,22	3706
51,82	465	103,63	1364	155,45	2672	207,26	3762
54,86	503	106,68	1435	158,50	2746	210,31	3815
57,91	544	109,73	1509	161,54	2817	213,36	3868
60,96	587	112,78	1585	164,59	2888	216,41	3922
64,01	630	115,82	1661	167,64	2957	219,46	3973
67,06	676	118,87	1737	170,69	3025	222,50	4026
70,10	724	121,92	1816	173,74	3094	225,55	4077
73,15	770	124,97	1895	176,78	3160	228,60	4127

α') τὸ ἐλάχιστον ψύς έξάλων δι' ἀτμόπλοια ἀνεῳ τὸ περικατασκευασμάτων λαμβάνεται διὰ προσθέσεως εἰς τὰς ἀνωτέρω τιμάς 38 χιλιοστομέτρων ἀνὰ 30,50 μέτρα μήκους.

β') τὸ ψύς έξάλων δι' ἐγδιάμεσα μήκη λαμβάνεται δι' ἀναγωγῆς.

γ') ὅταν τὸ Δ ὑπερβαίνει τὰ 0,68 τὸ ψύς έξάλων πολλαπλασιάζεται ἐπὶ  $\frac{e+0,68}{1,86}$ .

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

Εἰς πλοῖα μετὰ κλειστοῦ ὑπερκατασκευασμάτος ἐκτενούντος τοῦ ἀχιστον κατὰ 0,6 L εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου μετὰ πλήρους πυργωτοῦ ὑπερκατασκευασμάτος η μετὰ συνδυασμοῦ ἀδιατρήτων μερικῶν ὑπερκατασκευασμάτων

καὶ πυργωτοῦ τοιούτου ἐκτενούμένου πρὸς πρώραν καὶ πρύμνην, δταν τὸ D εἶναι μικρότερον τοῦ  $\frac{L}{15}$  τὸ ψύς έξάλων μειοῦται κατὰ τὴν ἀνωτέρω τιμήν. "Οταν τὸ ψύς τῶν ὑπερκατασκευασμάτων η τοῦ πυργωτοῦ τοιούτου εἶναι μικρότερον τοῦ κανονικοῦ, η μείωσις γίνεται κατὰ τὴν ἀναλογίαν τοῦ ὑπάρχοντος πρὸς τὸ κανονικὸν ψύς.

ε') "Οταν τὸ πραγματικὸν ψύς μέχρι τῆς ἐπιφανείας τοῦ καταστρώματος έξάλων εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου εἶναι μεγαλύτερον η μικρότερον τοῦ D, η διαφορὰ μεταξὺ τῶν ψύν τούτων εἰς χιλιοστόμετρα προστίθεται η ἀφαιρεῖται ἀπὸ τὸ ψύς τῶν έξάλων.

ΜΕΡΟΣ IV

### ΓΡΑΜΜΑΙ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΔΓ' ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ

Κανὼν 68.

Χρησιμοποιούμεναι γραμμαὶ ἐν συνδυασμῷ μὲ τὸν δίσκον.

· Η τροπικὴ γραμμὴ φορτώσεως καὶ η τοῦ χειμῶνος δὲν

board of  $1\frac{1}{4}$  inch per foot of Summer draught, measured from the top of the keel to the centre of the disc.

#### Rule LXV.—Winter North Atlantic Freeboard.

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

#### Rule LXVI.—Fresh Water Freeboard.

The minimum freeboard in fresh water of unit density is the freeboard obtained by deducting from the minimum freeboard in salt water  $\frac{\Delta}{40T}$  inches where  $\Delta$ =displacement in salt water in tons at the Summer load water-line, and

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

Where the displacement at the Summer load water-line cannot be certified, the deduction is to be  $1\frac{1}{4}$  inch per foot of Summer draught, measured from the top of the keel to the centre of the disc.

#### Rule LXVII.—Freeboard Table for Steamers.

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

L.	Freeboard.	L.	Freeboard.	L.	Freeboard.	L.	Freeboard.
Feet.	Inches.	Feet.	Inches.	Feet.	Inches.	Feet.	Inches.
80	8.0	250	32.3	420	77.8	590	127.0
90	9.0	260	34.4	430	80.9	600	129.5
100	10.0	270	36.5	440	84.0	610	132.0
110	11.0	280	38.7	450	87.1	620	134.4
120	12.0	290	41.0	460	90.2	630	136.8
130	13.0	300	43.4	470	93.3	640	139.1
140	14.2	310	45.9	480	96.3	650	141.4
150	15.5	320	48.4	490	99.3	660	143.7
160	16.9	330	51.0	500	102.3	670	145.9
170	18.3	340	53.7	510	105.2	680	148.1
180	19.8	350	56.5	520	108.1	690	150.2
190	21.4	360	59.4	530	110.9	700	152.3
200	23.1	370	62.4	540	113.7	710	154.4
210	24.8	380	65.4	550	116.4	720	156.4
220	26.6	390	68.4	560	119.1	730	158.5
230	28.5	400	71.5	570	121.8	740	160.5
240	30.3	410	74.6	580	124.1	750	162.5

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

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

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

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

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

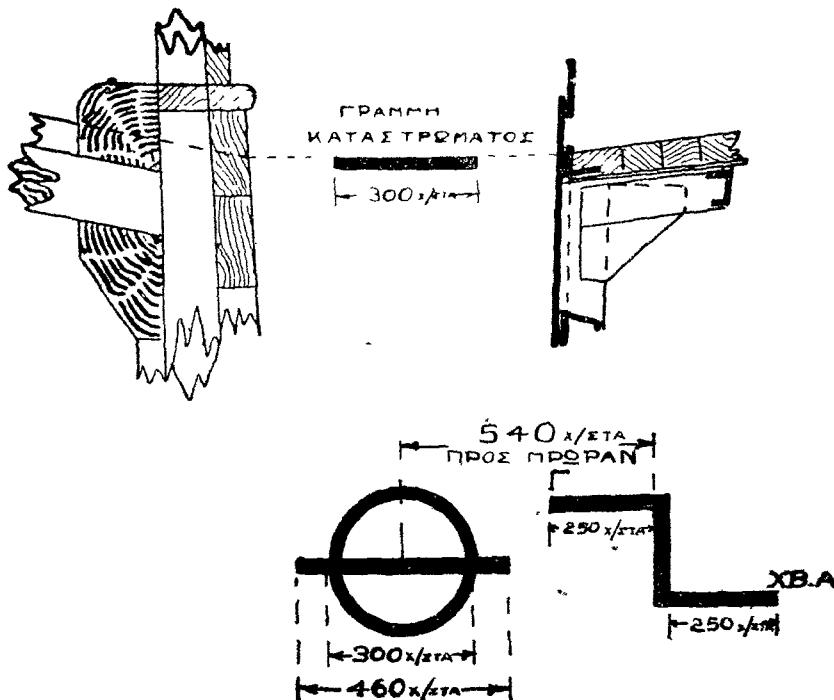
(v) Where the actual depth to the surface of the freeboard deck amidships is greater or less than  $D$ , the difference between the depths (in inches) is added to or deducted from the freeboard.

#### PART IV.—LOAD LINES FOR SAILING SHIPS

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

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

χαράσσονται εἰς ίστιοφόρα. Η ἀνωτάτη γραμμή φορτώσεως λάσσιον ύδωρ κατά τὸν χειρῶνα καὶ τὴν τροπικὴν ζῶναν εἶναι τὸ κέντρον τοῦ δίσκου (βλέπε σχῆμα 3).



Σχῆμα 3

## Κανὼν 69.

Συνθῆκαι προσδιορισμοῦ γραμμῆς φορτώσεως οἱ συνθῆκαι προσδιορισμοῦ εἶναι αἱ περιεχόμεναι εἰς τὸ μέρος II. τῶν κανόνων τούτων.

## Κανὼν 70.

Τὸ ψῆφος ἔξαλων ὑπολογίζεται ἐκ τοῦ πίνακος ψήφους ἔξαλων δι'*ίστιοφόρα*, καθ' ὅμοιον τρόπον καθ' ὃν τὸ ψῆφος ἔξαλων δι'*ἀτμόπλοια* ὑπολογίζεται ἐκ τοῦ πίνακος ψήφους ἔξαλων δι'*ἀτμόπλοια*, ἔξαιρεσε τῶν ἔξης:

## Κανὼν 71.

"Ψῆφος διὰ τὰ ἔξαλα (D)

Εἰς ίστιοφόρα ἔχοντα πλευρικὴν ψήφων πυθμένος μεγαλυτέραν τῶν 135 χιλιοστομέτρων ὥντα μέτρον, ἡ κάθετος ἀπόστασις ἀπὸ τῆς ἄνω γραμμῆς τῆς τρόπιδος (βλέπε κανόνα 34), μειοῦται κατὰ τὸ ἥμισυ τῆς διαφορᾶς μεταξὺ τῆς ὀλικῆς πλευρικῆς ψήφωσεως διὰ τὸ ἥμισυ πλάτος τοῦ πλοίου καὶ τῆς ὀλικῆς πλευρικῆς ψήφωσεως διὰ 125 χιλιοστόμετρα ὥντα μέτρον. Η μεγίστη πλευρικὴ ψήφωσις διὰ τὴν ὅποιαν ἐπιτρέπεται ἐκπτωσις εἶναι 208 χιλιοστόμετρα ὥντα μέτρον τοῦ ἥμισεος πλάτους τοῦ πλοίου.

"Οταν τὸ σχῆμα τοῦ κατωτέρου μέρους τοῦ μεγίστου νομέως παρουσιάζει κοιλότητα ἢ ἔχουσι χρησιμοποιηθῆ ἐπιστρόφια μεγάλου πάχους, τὸ ψῆφος μετράται ἀπὸ τοῦ σημείου ἔνθα ἡ γραμμὴ τοῦ ἐπιπέδου πυθμένος, ἐσωτερικῶς συνεχιζομένη, τέμνει τὴν πλευρὰν τῆς τρόπιδος.

Τὸ διὰ τὸν πίνακα ψήφος ἔξαλων χρησιμοποιούμενον ψῆφος δὲν θὰ λαμβάνεται μικρότερον τοῦ  $\frac{L}{12}$

## Κανὼν 72.

Συντελεστής ἐκτοπίσματος (e)

Ο διὰ τὸν πίνακα ψήφος ἔξαλων χρησιμοποιούμενος συντελεστής δὲν θὰ λαμβάνεται μικρότερος τῶν 0, 62 καὶ μεγαλύτερος τῶν 0,72.

## Κανὼν 73.

Τὸ περικατασκευάσματα εἰς ξύλινα πλοῖα

Η κατασκευὴ καὶ αἱ διατάξεις κλεισμάτος τῶν εἰς ξύλινα πλοῖα ὑπερκατασκευασμάτων διὰ τὰ ὅποια γίνονται ἐκπτώσεις ἐκ τοῦ ψήφους ἔξαλων, ἔσονται τῆς ἴκανοποιῆσεως τῆς προσδιοριζούσης Αρχῆς.

## Κανὼν 74.

Ἐκπτώσεις δὲ ὑπερκατασκευασμάτα

"Οταν τὸ πραγματικὸν μῆκος τῶν ὑπερκατασκευασμάτων εἶναι 1,0 L ἢ ἐκ τοῦ ψήφους ἔξαλων ἐκπτωσις εἶναι 76 χιλιοστόμετρα διὰ πλοῖα μήκους 24,40 μέτρων καὶ 771 χιλιοστόμετρα διὰ μῆκος 100,58 μέτρων καὶ ἄνω. Ἐκπτώσεις δὲ ἐνδιάμεσα μήκη λαμβάνονται δι'*ἀναγωγῆς*. Οταν τὸ δλικὸν πραγματικὸν μῆκος τῶν ὑπερκατασκευασμάτων εἶναι μικρότερον 1,0 L, ἢ ἐκπτωσις εἶναι ἐπὶ τοῦ ἐκατὸν ποσοστὸν λαμβανόμενον ἐκ τοῦ ἀκολούθου πίνακος

Τύπος τῶν ὑπερκατασκευασμάτων	δλικὸν πραγματικὸν μῆκος ὑπερκατασκευασμάτων (E)										Σημ.
	0	0,1L	0,2L	0,3L	0,4L	0,5L	0,6L	0,7L	0,8L	0,9L	
ὅλοι οἱ τύποι ἀγενούς μεσοστέγου	0	0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	A
ὅλοι οἱ τύποι μετά μεσοστέγου (*)	0	7	13	17	23,5	30	47,5	70	80	90	100

(\*) "Οταν τὸ πραγματικὸν μῆκος μεσοστέγου εἶναι μικρότερον 0,2 L, τὸ ἐπὶ τοῖς ἐκατὸν ποσοστὰ λαμβάνονται δι'*ἀναγωγῆς* μεταξὺ τῶν σειρῶν Α καὶ Β. Ἐπὶ τοῖς ἐκατὸν ποσοστὰ δι'*ἐνδιάμεσα* μεταξὺ μήκη ὑπερκατασκευασμάτων λαμβάνονται δι'*ἀναγωγῆς*.

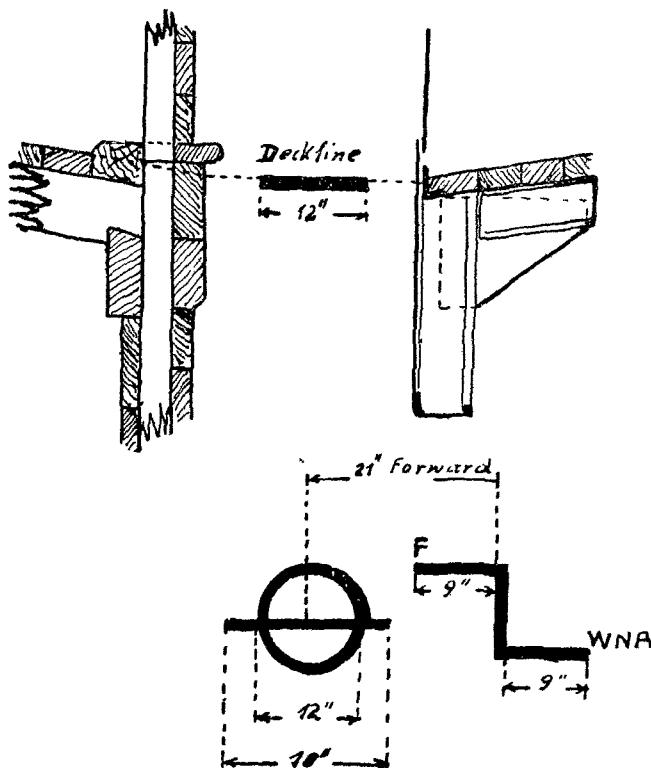


Figure 3.

**Rule LXIX.—Conditions of Assignment of Load Line.**

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

**Rule LXX.—Computation of Freeboard.**

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

**Rule LXXI.—Depth for Freeboard (D).**

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

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

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

**Rule LXXII.—Coefficient of Fineness (c).**

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

**Rule LXXIII.—Superstructures in Wood Ships.**

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

**Rule LXXIV.—Deductions for Superstructures.**

Where the effective length of superstructures is 1.0 L, the deduction from the freeboard is 3 inches at 80 feet length of ship, and 28 inches at 330 feet length and above; deductions at intermediate lengths are obtained by interpolation. Where the total effective length of superstructures is less than 1.0 L, the deduction is a percentage obtained from the following Table :—

Type of Superstructures.	Total Effective Length of Superstructures (E).											Line.
	0	.1 L	.2 L	.3 L	.4 L	.5 L	.6 L	.7 L	.8 L	.9 L	1.0 L	
All types without Bridge.....	0	7	13	17	23.5	30	47 1/2	70	80	90	100	A
All types with Bridge *.....	0	7	14.7	22	32	42	56	70	80	90	100	B

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

## Κανάν 75.

Ἐλάχιστον ὑψος ἔξαλων

Οὐδεμίκα ἐπαύξησις ἀπαιτεῖται εἰς τὸ ὑψος ἔξαλων διὰ τοιοῦτον τοῦ γειμῶνος, οὐδὲ ἐπιτρέπεται μείωσις διὰ τροπικὸν τοιοῦτον.

Διὰ ταξιδία διὰ μέσου τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, βορείως πλάτους 36° B, κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν μηνῶν τοῦ γειμῶνος, γίνεται ἐπαύξησις ὑψους ἔξαλων κατὰ 76 χιλιοστόμετρα.

Κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ ὑψους ἔξαλων εἰς γλυκὺ ὕδωρ δι' ἓν ἔβλαπτον πλοῖον, τὸ βύθισμα μετράται ἀπὸ τῆς κάτω ἀκμῆς τῆς συμβολῆς τῆς τρόπιδος μέχρι τοῦ κέντρου τοῦ δίσκου.

## Κανάν 76.

Πίναξ ὑψους ἔξαλων δι' ἰστιοφόρα,

Ἐλάχιστον ὑψος ἔξαλων θέρους, γειμῶνος καὶ τροπικὸν διὰ σιδηρᾶ καὶ γαλύβδινα ὅνει ὑπερκατασκευασμάτων ἰστιοφόρα, πληροῦντα τὰ κανονικὰ μέτρα τὰ διὰ τῶν κανόνων δριαθέντα.

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

α') Τὸ ὑψος ἔξαλων δι' ἐνδιάμεσα μήκη λαμβάνεται δι' ἀναγωγῆς.

β') "Οταν τὸ εὑπερβαίνει τὰ 0,62, τὸ ὑψος ἔξαλων πολλαπλασιάζεται ἐπὶ  $\frac{c+0,62}{1,24}$

γ') "Οταν τὸ D ὑπερβαίνει τὰ  $\frac{L}{12}$  τὸ ὑψος ἔξαλων αὔξενται κατὰ 8,33  $(D - \frac{L}{12}) \times (10 + \frac{L}{7,62})$  χιλιοστόμετρα.

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

## Κανάν 77.

"Ὑψος ἔξαλων εἰς έβλαπτα ἰστιοφόρα

Τὸ ὑψος ἔξαλων δι' ἓν έβλαπτον ἰστιοφόρον εἶναι τὸ τελικὸν ὑψος ἔξαλων τὸ ὄποιον τὸ πλοῖον τὸ θέρος δείκνυται ὑπὸ τῆς σιδηρούς ἢ γαλύβδινον ἐπηγέρμένον κατὰ τὸ πρόσθετον ἔκεινον, τὸ ὄποιον ἡ Ἀρχή, ἔργουσα ὑπὸ ὅψιν τὴν κλάσιν, τὴν κατασκευήν, τὴν ἡλικίαν καὶ τὴν κατάστασιν τοῦ πλοίου, δύναται γὰρ ὁρίσην. Εἴλινε πλοῖα πρωτογενοῦς κατασκευῆς ὡς dhows junks, prahis κ.τ.λ. Θά πραγματεύωνται ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς συμφώνως πρὸς τοὺς κανόνας διὰ έβλαπτα πλοῖα, ἦρ, ὄνος τοῦτο εἶναι πρακτικὸν καὶ εὐλογον.

## ΜΕΡΟΣ Ζ

Γραμματικοὶ φορτώσεως δι' ἀτμόπλοιοι μεταφέροντα φορτία ξυλείας ἐπὶ τοῦ καταστρώματος.

Ορισμοί.

Φυρτίον ξυλείας ἐπὶ τοῦ καταστρώματος. Ὁ δρός "φορτίον ξυλείας μεταφέρομενον ἐπὶ ἐνδές ἀκαλύπτου μέρη να ἐνδές καταστρώματος ἔξαλων ἢ ἐνδές καταστρώματος ὑπὲρ κατασκευάσματος. Ὁ δρός δὲν περιλαμβάνει πολτὸν ξυλείας ἢ παρόμοιον φορτίον.

Γραμματικοὶ φορτώσεως ξυλείας εἶναι μία εἰδικὴ γραμμή φορτώσεως, χρησιμοποιούμενη μόνον ὅταν τὸ πλοῖον μεταφέρει φορτίον ξυλείας ἐπὶ τοῦ καταστρώματος συμφώνως πρὸς τὰς κάτωθι συνθήκας καὶ κανονισμούς.

## Κανάν 78.

Σήματα εἰς τὰς πλευράς τοῦ πλοίου.

Γραμματικοὶ φορτώσεως ξυλείας οἱ γραμματικοὶ φορτώσεως ξυλείας εἰς διαφόρους περιπτώσεις καὶ διὰ διαφόρους ἐποχάς θά εἶναι δριζόντιοι γραμματικοί, μήκους 250 καὶ πλάτους 25 χιλιοστομέτρων, αἵτινες ἐκτείνονται ἀπό, καὶ εἶναι κάθετοι ἐπὶ μιᾶς καθέτου γραμμῆς κεχαραγμένης εἰς ἀπόστασιν 540 χιλιοστομέτρων πρὸς πρύμναν ἀπὸ τοῦ κέντρου τοῦ δίσκου (βλέπε σχῆμα 4). Θά χαράσσονται καὶ θά ἐπαληθεύονται καθ' ὅμοιον τρόπον πρὸς τὰς κοινὰς γραμματικοὺς φορτώσεως (βλέπε κανόνας 5 ἔως 7).

Ἡ γραμματικοὶ φορτώσεως ξυλείας θέρος, δείκνυται ὑπὸ τῆς ἀνωτέρας ἀκμῆς μιᾶς γραμμῆς σημειουμένης διὰ τῶν γραμμάτων Ε.Θ.

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

Ἡ γραμματικοὶ φορτώσεως ξυλείας χειμῶνος βορείου, δείκνυται ὑπὸ τῆς ἀνωτέρας ἀκμῆς μιᾶς γραμμῆς σημειουμένης διὰ τῶν γραμμάτων Ε.Χ.Β.Α.

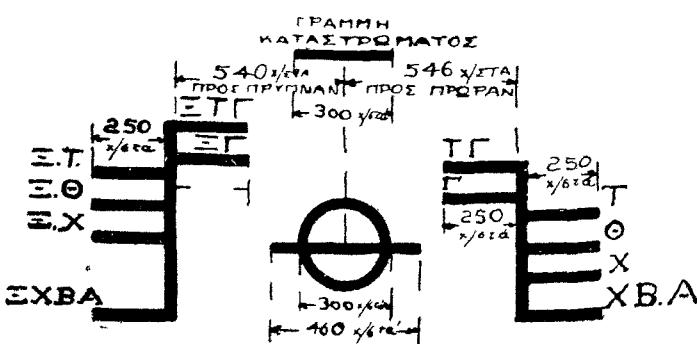
Ἡ τροπικὴ γραμματικοὶ φορτώσεως ξυλείας, δείκνυται ὑπὸ τῆς ἀνωτέρας ἀκμῆς μιᾶς γραμμῆς σημειουμένης διὰ τῶν γραμμάτων Ε.Τ.

Ἡ γραμματικοὶ φορτώσεως ξυλείας εἰς γλυκὺ ὕδωρ, κατὰ τὸ θέρος δείκνυται ὑπὸ τῆς ἀνωτέρας ἀκμῆς μιᾶς γραμμῆς σημειουμένης διὰ τῶν γραμμάτων Ε.Γ..

Ἡ διαφορὰ μεταξύ τῆς γραμμῆς φορτώσεως ξυλείας εἰς γλυκὺ ὕδωρ κατὰ τὸ θέρος καὶ τῆς γραμμῆς φορτώσεως ξυλείας εἰς θέρος δείκνυται ὑπὸ τῆς ἀνωτέρας ἀκμῆς μιᾶς γραμμῆς σημειουμένης διὰ τῶν γραμμάτων Ε.Τ.

Ἡ γραμματικοὶ φορτώσεως ξυλείας εἰς γλυκύ θέρος δείκνυται ὑπὸ τῆς θέρος δείκνυται ὑπὸ τῆς ἀνωτέρας ἀκμῆς μιᾶς γραμμῆς σημειουμένης διὰ τῶν γραμμάτων Ε.Θ.

Ἡ διαφορὰ μεταξύ τῆς γραμμῆς φορτώσεως ξυλείας εἰς γλυκύ θέρος δείκνυται ὑπὸ τῆς θέρος δείκνυται ὑπὸ τῆς ἀνωτέρας ἀκμῆς μιᾶς γραμμῆς σημειουμένης διὰ τῶν γραμμάτων Ε.Γ..



Σχῆμα 4

## Rule LXXV.--Minimum Freeboards.

No addition to the freeboard is required for Winter freeboard, nor is a deduction permitted for Tropical freeboard.

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

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

## Rule LXXVI.—Freeboard Table for Sailing Ships.

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

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

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

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

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

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

## Rule LXXVII.—Freeboard for Wood Sailing Ship

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

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

## Part V.—Load Lines for Steamers carrying Timber

## Deck Cargoes.

## Definitions.

**Timber Deck Cargo.**—The term »timber deck cargo» means a cargo of timber carried on an uncovered part of a freeboard or superstructure deck. The term does not include wood pulp or similar cargo.

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

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

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

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

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

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

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

The Fresh Water Timber Load Line in Summer is indicated by the upper edge of a line marked LF. The difference between the Fresh Water Timber load line in Summer and the Summer Timber load line is the allowance to be made for loading in fresh water at the other Timber load lines. The Fresh Water Timber load line in the Tropical Zone is indicated by the upper edge of a line marked LFT.\*

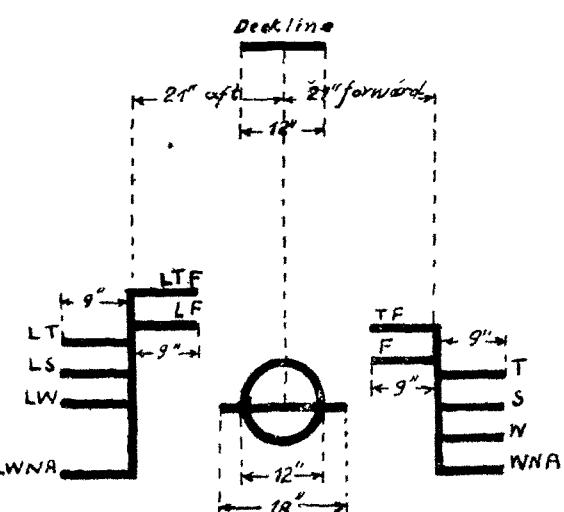


Figure 4.

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

σεως ξυλείας θέρους, είναι ή ἐπιτρεπομένη νὰ γίνεται διὰ φόρτωσιν εἰς γλυκὺ ὑδωρ καὶ διὰ τὰς ἀλλας γραμμάς φορτώσεως ξυλείας. Ἡ τροπικὴ γραμμὴ φορτώσεως ξυλείας εἰς γλυκὺ ὑδωρ δείχνυται υπὸ τῆς ἀνωτέρας ἀκμῆς μιᾶς γραμμῆς σημειουμένης διὰ τῶν γραμμάτων Ε.Τ.Γ. (\*).

Συμπληρωματικαὶ συνθῆκαι προσδιορισμοῦ διὰ φόρτωσιν εἰς ἐπὶ πλέον βύθισμα

#### Κανὼν 79.

#### Κατασκευὴ τοῦ πλοίου

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

#### Κανὼν 80.

#### Ὑπερκατασκευάσματα

Τὸ πλοῖον θὰ ἔχῃ ἐν πρόστεγον τούλαχιστον τοῦ κανονικοῦ ὑψους καὶ μήκους τούλαχιστον τὰ 70)ο τοῦ μήκους τοῦ πλοίου, ἐπιπροσθέτως δὲ ἐν ἐπίστεγον ἢ ἐν μερικῶς ἀνυψωμένον κατάστρωμα μεθ' ἐνὸς ἰσχυροῦ χαλυβδίνου οἰκίσκου πηδαλίου ἢ ἐτέρου ὑπερκατασκευάσματος εἰς τὴν πρύμναν

#### Κανὼν 81.

#### Τοιχώματα φωταγωγοῦ μηχανοστασίου

Τὰ τοιχώματα φωταγωγοῦ τοῦ μηχανοστασίου, ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἔξαλων θὰ προστατεύωνται υφ' ἐνὸς ὑπερκατασκευάσματος τοῦ κανονικοῦ τούλαχιστον ὑψους, ἐκτὸς ἐὰν τὰ τοιχώματα ταῦτα εἴναι ἐπαρκοῦς ἀντοχῆς καὶ ὑψους καὶ ἐπιτρέπουσι τὴν μεταφορὰν ξυλείας κατὰ μῆκος τῶν πλευρῶν των.

#### Κανὼν 82.

#### Δεξαμεναὶ διπυθμένων.

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

#### Κανὼν 83.

#### Δρύφακτα

Τὸ πλοῖον δέοντας διὰ εἴναι ἐφωδιασμένον : εἴτε διὰ μονίμου δρυφάκτου ὑψους τούλαχιστον 990 χιλιοστομέτρων, ἴδιαιτέρως ἐνισχυμένου εἰς τὴν ἀνωτέραν ἀντοχῆς καὶ ὑποστηρίζομένου δι' ἰσχυρῶν στηλιδίων δρυφάκτου προσηγροσμένων ἐπὶ τοῦ καταστρώματος εἰς τὴν περιοχήν τῶν ζυγῶν, ἐπιπροσθέτως δὲ καὶ φέροντος τὰς ἀναγκαιούσας θυρίδας δρυφάκτου, εἴτε δι' ἱκανοῦ κιγλιδώματος τοῦ αὐτοῦ ὡς ἀνωτέρω ὑψους καὶ ἴδιαιτέρως ἰσχυρᾶς κατασκευῆς.

#### Κανὼν 84.

#### Ἀνοίγματα καταστρώματος καλυπτόμενα υπὸ τοῦ φορτίου ξυλείας

Ἀνοίγματα διὰ χώρους κάτωθεν τοῦ καταστρώματος ἔξαλων θὰ κλείνονται καὶ περιένονται ἀσφαλῶς. "Ολα τὰ ἔξαρτήματα, ὡς τὰ μεσόγυα, διάξυγα καὶ καλύμματα θὰ τοποθετοῦνται εἰς τὰς θέσεις των." Ὁταν ἀποτελεῖται ἀερισμός τοῦ κύτους, οἱ ἀνεμοδόγοι θὰ εἴναι ἱκανῶς προστατευμένοι.

<sup>1\*</sup> <sup>1\*)</sup> ταχ. θαλασσοπρωτεύοντας ἀτμόπλοια πέρασιν εἰς ποτικὸν ἢ μεταξύ των ύδων τὰς ἐπιτρέποντας υπερφρέτωσις ἀνταποκρινούσενται εἰς τὸ θαρρός τοῦ καυσίμου κ.τ.λ., τὸ ἀπειτούμενον διὰ τὴν κυτανήλωσιν μεταξύ τ.ο. σημείου τῆς θυγατρήτεως καὶ τῆς θυγατρήτης οχλάστης

#### Κανὼν 85.

#### Στοιβασία

Τὰ χάσματα ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἔξαλων θὰ πληροῦνται διὰ ξυλείας ἐστοιβαγμένης δύσον τὸ δυνατόν στερεώτερον, μέχρι τούλαχιστον τοῦ κανονικοῦ ὑψους ἐνὸς μεσοστέγου.

Κατὰ τὸν χειμῶνα, ἐντὸς μιᾶς περιοχῆς ζώνης χειμῶνος, τὸ ὑψός τοῦ καταστρώματος ἐνὸς πλοίου φορτίου ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα ἔξαλων, δὲν θὰ ὑπερβαίνῃ τὸ ἐν τρίτον τοῦ μεγαλειτέρου πλάτους τοῦ πλοίου.

Πᾶν φορτίον ξυλείας ἐπὶ τοῦ καταστρώματος θὰ εἴναι στερεῶς καὶ παγίως ἐστοιβαγμένον, περιεσφιγμένον καὶ ἔξησφαλισμένον. Κατ' οὐδένα δὲ τρόπον δέοντας νὰ παρεμποδίζῃ τὴν ναυσιπλοΐαν καὶ τὰς ἐπὶ τοῦ πλοίου ἀναγκαίας ἐργασίας ἢ τὴν πρόβλεψιν ἐνὸς ἀσφαλοῦς δρίσου εὐσταθείας καθ' ὅλην τὴν περίοδον τοῦ ταξειδίου, λαμβανομένων ὑπὸ ὅψιν : τῆς προσθέσεως βάρους ὡς ἐκείνης τῆς δρειλοιμένης εἰς τὴν ἀπορρόφησιν ὑδάτος ὑπὸ τῆς ξυλείας καὶ τῆς ἀπωλείας βάρους, ὡς ἐκείνης τῆς δρειλοιμένης εἰς τὴν κατανάλωσιν καυσίμου καὶ ὑλικῶν.

#### Κανὼν 86.

#### Προστασία τοῦ πληρώματος, εἰσόδου εἰς Μηχανοστάσιον κτλ.

Δέοντας νὰ εἴναι πάντοτε εὐχερής ἢ ἀσφαλής καὶ ἵκανοποιητική εἰσοδος εἰς τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος, εἰς τὰ μηχανοστάσιον καὶ εἰς ὅλα τὰ λοιπὰ μέρη τὰ χρησιμοποιούμενα διὰ τὰς ἀναγκαίας ἐργασίας τοῦ πλοίου. Τὸ εἰς τὴν περιοχὴν ἀνοιγμάτων δι' ὧν γίνεται ἡ εἰσοδος εἰς τοιούτους χώρους φορτίου τοῦ καταστρώματος, δέοντας νὰ στοιβάζεται οὕτως δύστε νὰ δύνανται καὶ κλείνονται καταλλήλως τὰ ἀνοιγμάτα ταῦτα καὶ νὰ ἀσφαλίζωνται ἐναντίον τῆς εἰσροῆς ὕδατος.

Ίκανη προστασία διὰ τὸ πλήρωμα ὑπὸ μορφὴν προφυλακτικῶν κιγκλιδωμάτων ἢ σχοινίνων δόηγῶν, καθέτον μεταξύ των ἀποστάσεως οὐχὶ μεγαλυτέρας τοῦ 0,30 μέτρων, δέοντας προβλέπεται εἰς ἐκάστην πλευρὰν τοῦ φορτίου καταστρώματος μέχρι ἐνὸς ὑψους, τούλαχιστον 1,20 μέτρων ὑπὲρ τὸ φορτίον. Τὸ φορτίον θὰ διευθετῆται ἐπιπέδως πρὸς ἔξυπρέτησιν τῆς διόδου.

#### Κανὼν 87.

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

#### Κανὼν 88.

#### Ορθοστάται

Οταν τὸ εἶδος τῆς ξυλείας ἀπαιτεῖ δροθοστάτας, οὗτοι θὰ εἴναι καταλλήλου ἀντοχῆς καὶ εἴτε ἐξ ξύλου εἴτε ἐκ μετάλλου, ἢ μεταξύ των ἀπόστασις θὰ εἴναι ἡ ἀρμόζουσα εἰς τὸ μῆκος καὶ τὸ εἶδος τῆς ξυλείας, ἀλλὰ δὲν θὰ ὑπερβαίνει τὰ 3,05 μέτρα.

Διὰ τὴν στερέωσιν τῶν δροθοστάτων θὰ προβλέπωνται ισχυραὶ γωνίαι ἢ μεταλλικὰ βάθρα ἵκανῶς στερεωμένα μετὰ τοῦ ἐλάσματος ὑδρορρόης τοῦ καταστρώματος, ἢ καὶ ἐπερ ίσοδύναμον μέσον στερεώσεως.

#### Κανὼν 89.

#### Πρόσδεσις

Φορτίον ξυλείας ἐπὶ τοῦ καταστρώματος θὰ ἀσφαλίζεται ἵκανῶς καθ' ὅλην αὐτοῦ τὸ μῆκος δι' ἀνεξαρτήτων ἀπ' ἀλλήλων μέσων ἐγκαρπίας προσθέσεως, ἀπεχόντων μεταξύ των οὐχὶ περισσότερον τῶν 3,05 μέτρων.

Supplementary Conditions of Assignment and Regulations for Deeper Loading.

Rule LXXIX.—Construction of Ship.

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

Rule LXXX.—Superstructures.

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

Rule LXXXI.—Machinery Casings.

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

Rule LXXXII.—Double Bottom Tanks.

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

Rule LXXXIII.—Bulwarks.

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

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

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

Rule LXXXV.—Stowage.

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

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

All timber deck cargo is to be compactly stowed, lashed, and secured. It must not interfere in any way with the navigation and necessary work of the ship, or with the provision of a safe margin of stability at all stages of the voyage, regard being given to additions of weight, such as those due to absorption of water and to losses of weight such as those due to consumption of fuel and stores.

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

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

Rule LXXXVII.—Steering Arrangements.

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

Rule LXXXVIII.—Uprights.

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

Rule LXXXIX.—Lashings.

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

Διὰ τὰ ἀνωτέρω μέσα προσδέσεως θὰ καρφώνονται εἰς τὸν ζωστήρα τοῦ περιβλήματος πόρπαι (μάπες) εἰς μεταξύ των ἀποστάσεις οὐχὶ πλέον τῶν 3,05 μέτρων. Η ἀπόστασις τῆς πρώτης πόρπης ἀπὸ τοῦ ἀκραίου διαφράγματος ἐνὸς ὑπερκατασκευάσματος δὲν θὰ εἴναι μεγαλυτέρα τῶν 1,98 μέτρων. Ἐπιπρόσθετοι πόρπαι δύνανται νὰ τοποθετηθοῦν καὶ ἐπὶ τοῦ ἔξαρτου τῆς ὑδρορόργης.

Τὰ μέσα ἐγκαρπίας προσδέσεως θὰ εἰνίσκονται εἰς καλὴν κατάστασιν καὶ θὰ εἴναι : εἴτε ἀλυσσοῖς βραχέων κρίκων διαμέτρου οὐχὶ μικροτέρας τῶν 19 χιλιοστομέτρων, εἴτε εὔκαμπτον συρματόσχοινον ἵσης ἀντοχῆς, ἐφωδιασμένον διὰ διπλοῦ κόρακος καὶ ἐντατήρων πάντοτε εὐπροσίτων. Μέσα προσδέσεως ἐκ συρματοσχίνου δέον νὰ ἔχωσι εἰς τὸ δάκρον καὶ μικρὸν τυγχανὰ ἀλύσσου μακρῶν κρίκων διὰ νὰ εἴναι δυνατὴ ἡ ρύθμισις τοῦ μήκους τοῦ σχοινίου.

Οταν ἡ ἕυλεία ἀποτελεῖται ἀπὸ τεμάχια μήκους μικροτέρου τῶν 3,66 μέτρων, ἡ ἀπὸ ἀλλήλων ἀπόστασις τῶν μέσων προσδέσεως δέον νὰ προσαρμόζεται εἰς τὸ μῆκος τῆς ἕυλείας ἢ νὰ λαμβάνεται ἔτερα κατάλληλος φροντὶς ἀσφαλίσεως τοῦ φορτίου.

Οταν ἡ ἀπὸ ἀλλήλων ἀπόστασις τῶν μέσων προσδέσεως εἴναι 1,52 μέτρα ἢ καὶ μικροτέρα, αἱ διαστάσεις τῶν μέσων δύνανται νὰ ἐλαττωθῶσι, πάντως δύμας δὲν θὰ χρησιμοποιῆται ἀλυσσοῖς μικροτέρας διαμέτρου τῶν 12,7 χιλιοστομέτρων ἢ ἰσοδύναμον συρματόσχοινον.

Ολα τὰ ἔξαρτήματα, τὰ ἀπαιτούμενα διὰ τὴν στερέωσιν τῶν μέσων προσδέσεως, θὰ εἴναι ἀντοχῆς ἀνταποκρινομένης πρὸς τὴν τῶν μέσων τούτων.

Οταν ἐπὶ καταστρωμάτων ὑπερκατασκευασμάτων προβλέπωνται δροιστάται, οὗτοι θὰ ἀπέχωσιν ἀλλήλων περὶ 3,05 μέτρα καὶ θὰ στερεώνωνται ἐγκαρπίας διὰ μέσων προσδέσεως πλήρους ἀντοχῆς.

#### Κανὼν 90.

##### Σχέδια

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

##### Τύπος ἔξαλων

#### Κανὼν 91.

##### Τύποις τοῦ ὑψους ἔξαλων

Οταν ἡ προσδιορίζουσα Ἀρχὴ μείνῃ ἵκανον ποιημένη ἐκ τοῦ δτι τὸ πλοϊον εἴναι κατάλληλον καὶ δτι αἱ συνθῆκαι καὶ αἱ διατάξεις εἴναι τούλαχιστον ἰσοδύναμοι πρὸς τὰ ἀνωτέρω ἀπαιτούμενα, διὰ τὴν φόρτωσιν ἕυλείας ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, τὸ ὑψος ἔξαλων θέρους, τὸ ὑπολογισθὲν συμφώνως πρὸς τοὺς κανόνας καὶ τοὺς πίνακας τοῦ μέρους III, δύνανται νὰ τροποποιηθῇ πρὸς προσδιορισμὸν εἰδικοῦ ὑψους ἔξαλων ἕυλείας, δι᾽ ἀντικαταστάσεως τῶν τιμῶν τοῦ κανόνος 53 διὰ τῶν κάτωθι ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν ποσοστῶν. Ολικὸν πραγματικὸν μῆκος τῶν ὑπερκατασκευασμάτων

	0	0,1	1	0,2	1	0,3	1	0,4	1	0,5	1	0,6	1	0,7	1	0,8	1	0,9	1	1,0
Όλοι οι τύποι	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	
“Όλοι οι τύποι”	20	30,75	41,5	52,25	63	69,25	75,5	81,5	87,5	93,75	100									

Τὸ ὑψος ἔξαλων ἕυλείας χειμῶνος λαμβάνεται διὰ προσθέσεως εἰς τὸ ὑψος ἔξαλων ἕυλείας θέρους του 1,736 τοῦ βυθίσματος ἕυλείας θέρους.

Τὸ ὑψος ἔξαλων ἕυλείας χειμῶνος βορείου Ἀτλαντικοῦ

εἴναι τὸ ὑψος ἔξαλων χειμῶνος Βορείου Ἀτλαντικοῦ τὸ δρὶς ζόμενον εἰς τὸν κανόνα (65).

Τὸ τροπικὸν ὑψος ἔξαλων χυλείας λαμβάνεται δι᾽ ἐκπτώσεως ἐκ τοῦ ὑψους ἔξαλων χυλείας θέρους του 1/48 τοῦ βυθίσματος χυλείας θέρους.

#### ΜΕΡΟΣ VI

##### Γραμμοὶ φορτώσεως διὰ δεξαμενόπλοια

‘Ορισμοὶ

Δεξιαὶ μεν ὅπλοι αἱ : ‘Ο δρὸς «δεξαμενόπλοια» περιλαμβάνει ὅλα τὰ ἀτμόπλοια τὰ εἰδικῶς κατασκευασμένα διὰ μεταφορὰν ὑγρῶν φορτίων εἰς γῦμα.

#### Κανὼν 92.

Σήματα εἰς τὰς πλευρὰς τοῦ πλοίου

Τὰ εἰς τὰς πλευρὰς τοῦ πλοίου σήματα θὰ εἴναι τὰ προβλεπόμενα εἰς τὸ σχῆμα τοῦ κανόνος 4.

Συμπληρωματικαὶ συνθῆκαι προδιοιρισμοῦ διὰ φόρτωσιν εἰς ἐπὶ πλέον βύθισμα

#### Κανὼν 93.

Κατασκευὴ τοῦ πλοίου

‘Η κατασκευὴ τοῦ πλοίου θὰ εἴναι ἐπαρκοῦς ἀντοχῆς διὰ τὸ εἰς τὸ προσδιοριζόμενον ὑψος ἔξαλων ἀνταποκρινόμενον ἐπηγημένον βύθισμα.

#### Κανὼν 94.

Πρόστεγον

Τὸ πλοϊον θὰ ἔχῃ ἐν πρόστεγον, τοῦ δροίου τὸ μῆκος δὲν θὰ εἴναι μικρότερον τῶν 7 ἑκατοστῶν τοῦ μήκους τοῦ πλοίου καὶ τὸ ὑψος οὐχὶ μικρότερον τοῦ κανονικοῦ.

#### Κανὼν 95.

Τοιχώματα φωταγωγοῦ Μηχανοστασίου..

Τὰ ἀνοίγματα εἰς τὰ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἔξαλων τοιχώματα τῶν φωταγωγῶν τοῦ μηχανοστασίου θὰ ἐφοδιάζωνται διὰ χαλυβδίνων θυρῶν. Τὰ τοιχώματα θὰ προστεύωνται ὑφ' ἐνὸς κλειστοῦ ἐπιστέγου η μεσοστέγου τοῦ κανονικοῦ τούλαχιστον ὑψους, η ὑφ' ἐνὸς ὑπερστεγάσματος ἵσου ὑψους καὶ ἰσοδυνάμου ἀντοχῆς.

Τὰ διαφράγματα εἰς τὰ δάκρα τῶν κατασκευῶν τούτων ἔσονται τῶν διὰ τὰ πρὸς πρώταν διαφράγματα τῶν μεσοστέγων, ἀπαιτουμένων διαστάσεων. ‘Ολαι αἱ ὑπὸ τοῦ καταστρώματος ἔξαλων εἰσοδοὶ εἰς τὰς κατασκευὰς ταύτας, θὰ εἴναι ἐφοδιασμέναι δι᾽ ἵκανῶν μέσων κλειστίκτος καὶ τὰ κατώφλια αὐτῶν θὰ εὑρίσκωνται εἰς ὑψος τούλαχιστον 457 χιλιοστομέτρων ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα.

Ἐκτεθειμένα τοιχώματα φωταγωγῶν μηχανοστασίου ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ὑπερκατασκευασμάτων θὰ εἴναι στερεᾶς κατασκευῆς καὶ ὅλα τὰ ἐν αὐτοῖς ἀνοίγματα θὰ ἐφοδιάζωνται διὰ χαλυβδίνων μέσων κλειστίκτος, μονίμως ἐπὶ τῶν τοιχωμάτων προσηρμοσμένων καὶ ἴκανῶν νὰ κλείνονται καὶ ἀσφαλίζωνται καὶ ἀπὸ τὰς δύο πλευράς. Τὰ κατώφλια τοιούτων ἀνοίγματων θὰ εὑρίσκωνται εἰς ὑψος τούλαχιστον 380 χιλιοστομέτρων ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα.

Τὸ ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα υπερκατασκευασμάτος ὑψος τῶν τοιχωμάτων τοῦ ἀνοίγματος τῶν ἀεραγωγῶν τοῦ λεβητοστασίου θὰ εἴναι τὸ δυνατὸν πρακτικὸν καὶ εὐλογον. Τὸ ἀνοίγμα θὰ ἔχῃ ἴσχυρὰ χαλύβδινα καλύμματα, μονίμως προσηρμοσμένα εἰς τὴν κατάλληλον θέσιν των.

#### Κανὼν 96.

Γέφυρα συγκοινωνίας

Μία ἴκανῶς κατασκευασμένη γέφυρα συγκοινωνίας ἐπαρκοῦς ἀντοχῆς διὰ τὴν ἐκτεθειμένην θέσιν τῆς, δέον νὰ τοποθετεῖται εἰς τὸ ὑψος τοῦ καταστρώματος υπερκατ-

Eye plates for these lashings are to be riveted to the sheerstrake at intervals of not more than 10 feet, the distance from an end bulkhead of a superstructure to the first eye plate being not more than 6 feet 9 inches. Additional eye plates may be fitted on the stringer plate.

Overall lashings are to be in good condition and are to be not less than 3)4 inch close link chain or flexible wire rope of equivalent strength, fitted with sliphooks and stretching screws, which are to be accessible at all times. Wire rope lashings are to have a short length of long link chain to permit the length of lashings to be regulated.

When timber is in lengths less than 12 feet, the spacing of the lashings is to be reduced to suit the length of timber or other suitable provision made.

When the spacing of the lashings is 5 feet or less the size of the lashing may be reduced, but not less than 1)2 inch chain or equivalent wire rope is to be used.

All fittings required for securing the lashings are to be of strength corresponding to the strength of the lashings.

On superstructure decks, uprights, where fitted, are to be about 10 feet apart and are to be secured by athwartship lashings of ample strength.

#### Rule XC.—Plans.

Plans showing the fittings and arrangements for stowing and securing timber deck cargoes in compliance with the foregoing conditions and regulations are to be submitted to the Assigning Authority.

#### Freeboard.

##### Rule XCI.—Computation of Freeboard.

Where the Assigning Authority is satisfied that the ship is suitable and that the conditions and arrangements are at least equal to the foregoing requirements for the carriage of timber deck cargo, the Summer freeboards computed in accordance with the Rules and Tables in Part III may be modified to give special timber freeboards, by substituting the following percentages for those in Rule LIII :—

#### Total Effective Length of Superstructures.

	0	'1 L	'2 L	'3 L	'4 L	'5 L	'6 L	'7 L	'8 L	'9 L	10 L
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
All types.	20	30.75	41.5	52.25	63	69.25	75.5	81.5	87.5	93.75	100

The Winter Timber freeboard is to be obtained by adding to the Summer Timber freeboard one-third of an inch per foot of the moulded Summer Timber draught

The Winter North Atlantic Timber freeboards

are the Winter North Atlantic freeboards prescribed in Rule LXV.

The Tropical Timber freeboard is to be obtained by deducting from the Summer Timber freeboard one-quarter of an inch per foot of the moulded Summer Timber draught.

#### Part VI.—Load Lines for Tankers.

##### Definition.

Tanker.—The term »tanker» includes all steamers specially constructed for the carriage of liquid cargoes in bulk.

#### Rule XCII.—Marks on the Ship's Sides.

The marks on the ship's sides are to be as provided in the figure in Rule IV.

#### Supplementary Conditions of Assignment for Deeper Loading.

#### Rule XCIII.—Construction of Ship.

The structure of the ship is to be of sufficient strength for the increased draught corresponding to the freeboard assigned.

#### Rule XCIV.—Forecastle.

The ship is to have a forecastle of which the length is not less than 7 per cent. of the length of the ship and the height is not less than the standard height.

#### Rule XCV.—Machinery Casings.

The openings in machinery casings on the freeboard deck are to be fitted with steel doors. The casings are to be protected by an enclosed poop or bridge of at least standard height, or by a deck house of equal height and of equivalent strength. The bulkheads at the ends of these structures are to be of the scantlings required for bridge front bulkheads. All entrances to the structures from the freeboard deck are to be fitted with effective closing appliances and the sills are to be at least 18 inches above the deck. Exposed machinery casings on the superstructure deck are to be of substantial construction, and all openings in them are to be fitted with steel closing appliances permanently attached to the casings and capable of being closed and secured from both sides; the sills of such openings are to be at least 15 inches above the deck. Fiddley openings are to be as high above the superstructure deck as is reasonable and practicable and are to have strong steel covers permanently attached in their proper positions.

#### Rule XCVI.—Gangway.

An efficiently constructed permanent gangway of sufficient strength for its exposed position is to be fitted fore and aft at the level of the superstructure deck between the poop and midship bridge, and when crew

σκευάσματος και καθ' όλον τὸ μεταξὺ τοῦ ἐπιστέγου καὶ τοῦ εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου μεσοστέγου διάστημα ἢ δύο τὸ πλήρωμα ἐνδιατάξαι εἰς τὴν πρώραν ἀπὸ τοῦ μεσοστέγου μέχρι τοῦ προστέγου.

Πρὸς ἔξυπηρέτησιν τοῦ σκοποῦ τῆς γεφύρας συγκοινωνίας δύναται ἀντ' αὐτῆς νὰ προβλέπεται ἔτερον ἴσοδύναμον μέσον εἰσόδου, ὡς ἐπὶ παραδείγματι διάδρομοι ὑπὸ τὸ κατάστρωμα.

### Κανὼν 97.

Προστασία τοῦ πληρώματος, εἴσοδος εἰς τὸ μηχανοστάσιον κλπ.

Δέον νὰ εἶναι πάντοτε εὐχερής ἡ ἀσφαλής καὶ ἵκανο ποιητικὴ εἰσοδος ἀπὸ τοῦ ψύους τῆς γεφύρας συγκοινωνίας εἰς τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος, τὸ μηχανοστάσιον καὶ εἰς ὅλα τὰ λοιπὰ μέρη τὸ χρησιμοποιούμενα διὰ τὰς ἀναγκαῖας ἔργασίας τοῦ πλοίου. Ο κανὼν οὗτος δὲν ἐφαρμόζεται διὰ τὰ ἀπὸ τοῦ καταστρώματος ἔξαλων προσιτὰ ἀντλιοστάσια, δύον προβλέπωνται πρὸς τοῦτο μέσα κλεισμάτος τῆς κλάσεως 1.

### Κανὼν 98.

#### Στόμια κύτους

"Ολα τὰ στόμια κύτους ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἔξαλων καὶ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τῶν πυργωτῶν ὑπερκατασκευασμάτων ἐκτονώσεως θὰ κλείνονται ὑδατοστεγῶς διὰ τοῦτον τοῦ χαλυβδίνων καλυμμάτων.

### Κανὼν 99.

#### Ανεμοδόχοι

Οἱ ἀνεμοδόχοι διὰ τοὺς κάτωθεν τοῦ καταστρώματος ἔξαλων χώρους θὰ εἶναι ἀρκετῆς ἀντοχῆς, ἢ θὰ προστατεύονται ὑπὸ ὑπερκατασκευασμάτων ἢ ἐπέρων ἐξ ἵσου ἵκανῶν μέσων.

### Κανὼν 100.

#### Διατάξεις ἐκροῆς τοῦ ἐπερχομένου ὕδατος.

Πλοῖα μετὰ δρυφάκτων θὰ ἔχωσιν ἀνοικτὰ κιγκλιδώματα τούλαχιστον διὰ τὸ ἥμισυ τοῦ μήκους τοῦ ἐκτεθειμένου μέρους τοῦ καταστρώματος ἢ ἐπέρων ἀποτελεσματικὴν διάταξιν ἐκροῆς τοῦ ἐπερχομένου ὕδατος. Η ἀνωτέρα ἀκμὴ τοῦ ζωστήρος τοῦ περιβλήματος θὰ τηρηται ὅσον τὸ δυνατὸν χαμηλότερον καὶ κατὰ προτίμησιν οὐχὶ ἀνωθεν τῆς ἀνωτέρας ἀκμῆς τῆς γωνίας τῆς ὑδρορρόης.

"Οταν ὑπερκατασκευασμάτα συνδέονται διὰ πυργωτῶν τοιούτων, θὰ προβλέπωνται ἀνοικτὰ κιγκλιδώματα διὰ διάκληρον τὸ μῆκος τῶν ἐκτεθειμένων μερῶν τοῦ καταστρώματος ἔξαλων.

### Κανὼν 101.

#### Σχέδια

Εἰς τὴν προσδιορίζουσαν Ἀρχὴν θὰ ὑποβάλλονται πρὸς ἔγκρισιν σχέδια δεικνύοντα τὰς προτεινομένας διατάξεις καὶ τὰ ἔξαρτήματα.

#### "Ψύος ἔξαλων

### Κανὼν 102.

#### Τύπολογισμὸς τοῦ ψύους ἔξαλων

"Οταν ἡ προσδιορίζουσα Ἀρχὴ μείνῃ ἱκονοποιημένη ἐκ τοῦ ὅτι ἔξεπληγράθησαν πλήρως αἱ ἀνωτέρω ἀπαιτήσεις, τὸ ψύος ἔξαλων θέρους δύναται νὰ ὑπολογισθῇ ἐκ τοῦ πίνακος διὰ δεξαμενόπλοια. "Ολαι αἱ διορθώσεις (ἔξαρτεσι, τῶν διὰ πλοία ἀνευ ὑπερκατασκευασμάτων), διὰ μεμονωμένα ὑπερκατασκευασμάτα, διὰ ὑπέρβασιν τῆς καμπυλότητος καταστρώματος καὶ διὰ ταξείδια ψειμῶνος διὰ μέσου τοῦ βονέου Ἀτλαντικοῦ, θὰ γίνωνται συμφώνως πρὸς τοὺς κανόνες τοῦ μέρους III.

### Κανὼν 103.

#### "Ἐκπτωσίς διὰ μεμονωμένα ὑπερκατασκευασμάτα

"Οταν τὸ διακλήρωμα πραγματικὸν μῆκος τῶν ὑπερκατασκευασμάτων εἶναι μικρότερον τοῦ 1,0L ἡ ἐκπτωσίς εἶναι.

ἐν ποσοστὸν τῆς διὰ τὸ ὑπερκατασκευασμα μήκους 1,0L καὶ λαμβάνεται ἐκ τοῦ ἐπομένου πίνακος.

#### "Ολικὸν πραγματικὸν μῆκος τῶν ὑπερκατασκευασμάτων

	0	0,1L	0,2L	0,3L	0,4L	0,5L	0,6L	0,7L	0,8L	0,9L	1,0L
	1/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
"Ολοι οι τύποι	0	7	14	21	31	41	52	63	75,3	87,7	100

### Κανὼν 104.

"Ἐκπτωσίς διὰ περίσσειαν καμπυλότητος καταστρώματος

"Οταν ἡ καμπυλότης καταστρώματος εἶναι μεγαλυτέρα τῆς κανονικῆς, ἢ διόρθωσίς διὰ περίσσειαν ταύτης, (βλέπε κανόνα 57 τοῦ μέρους III, γραμμαὶ φορτώσεως διὰ ἀτμόπλοια) ἐκπίπτει ἐκ τοῦ ψύους ἔξαλων διὰ ὅλα τὰ δεξαμενόπλοια.

Ο κανὼν 59 τοῦ μέρους III δὲν ἐφαρμόζεται, ἔξιτρεσει τοῦ ὅτι ἡ μεγίστη ἐκπτωσίς διὰ περίσσειαν καμπυλότητος εἶναι 38 χιλιοστόμετρα διὰ 30,5 μέτρα μῆκος καὶ αὐξάνεται κατὰ 38 χιλιοστόμετρα διὰ ἐκαστον πρόσθετον μῆκος πλοίου 30,5 μέτρων.

### Κανὼν 105.

"Ψύος ἔξαλων χειμῶνος Βορείου - Ατλαντικοῦ

Τὸ ἐλάχιστον ψύος ἔξαλων διὰ ταξείδια διὰ μέσου τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, βορείου πλάτους 36° B, κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν μηνῶν τοῦ χειμῶνος εἶναι τὸ ψύος ἔξαλων χειμῶνος σὺν τῇ προσθέσει 25,4 χιλιοστόμετρων ἀνὰ 30,5 μέτρα μήκους.

### Κανὼν 106.

Πίναξ ψύους ἔξαλων διὰ δεξαμενόπλοια.

L	"Ψύος ἔξαλων	L	"Ψύος ἔξαλων
Μέτρα	Χιλιοστόμετ.	Μέτρα	Χιλιοστόμετ.
57,91	546	121,92	1587
60,96	587	124,97	1648
64,01	627	128,02	1712
67,06	668	131,06	1775
70,10	711	134,11	1841
73,15	754	137,16	1908
76,20	800	140,24	1974
79,25	846	143,26	2037
82,30	894	146,30	2101
85,34	942	149,35	2162
88,39	993	152,40	2222
91,44	1044	155,45	2281
94,49	1095	158,50	2339
97,54	1145	161,54	2395
100,58	1196	164,59	2451
103,63	1250	167,64	2504
106,68	1303	170,69	2558
109,73	1359	173,74	2609
112,78	1416	176,78	2657
115,82	1471	179,83	2705
118,87	1529	182,88	2753

Πλοῖα μήκους μεγαλυτέρου τῶν 182,88 μέτρων θὰ πραγματεύονται ὑπὸ τῆς προσδιορίζουσης Ἀρχῆς.

are berthed forward, from the bridge to the forecastle, or other equivalent means of access may be provided to carry out the purpose of the gangway, such as passages below deck.

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

Safe and satisfactory access from the gangway level to the quarters of the crew, the machinery space and all other parts used in the necessary work of the ship, is to be available at all times. This rule does not apply to pump rooms entered from the freeboard deck, when fitted with Class 1 closing appliances.

**Rule XCVIII.—Hatchways.**

All hatchways on the freeboard deck and on the deck of expansion trunks are to be closed watertight by efficient steel covers.

**Rule XCIX.—Ventilators.**

Ventilators to spaces below the freeboard deck are to be of ample strength or are to be protected by superstructures or equally efficient means.

**Rule C.—Freeing Arrangements.**

Ships with bulwarks are to have open rails fitted for at least half the length of the exposed portion of the weather deck or other effective freeing arrangements. The upper edge of the sheerstrake is to be kept as low as practicable, and preferably not higher than the upper edge of the gunwale bar.

Where superstructures are connected by trunks open rails are to be fitted for the whole length of the weather portions of the freeboard deck.

**Rule CI.—Plans.**

Plans showing proposed fittings and arrangements are to be submitted to the Assigning Authority for approval.

**Freeboards.**

**Rule CII.—Computation of Freeboard.**

When the Assigning Authority is satisfied that the foregoing requirements are fulfilled, the Summer freeboard may be computed from the Table for Tankers; all corrections except those for flush-deck steamers, detached superstructures, excess sheer, and winter voyages across the North Atlantic are to be made in accordance with Part III of the Rules.

**Rule CIII.—Deduction for Detached Superstructures.**

When the total effective length of superstructure is less than 1.0 L, the deduction is a percentage of that for a superstructure of length 1.0 L, and is obtained from the following table :—

**Total Effective Length of Superstructures.**

	0	·1 L	·2 L	·3 L	·4 L	·5 L	·6 L	·7 L	·8 L	·9 L	1.0 L
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
All types.	0	7	14	21	31	41	52	63	75.3	87.7	100

**Rule CIV.—Deduction for Excess Sheer.**

Where the sheer is greater than the standard, the correction for excess sheer (see Rule LVII of Part III, Load Lines for Steamers) is deducted from the freeboard for all tankers. Rule LIX of Part III does not apply except that the maximum deduction for excess sheer is 1 1/2 inches at 100 feet and increases at the rate of 1 1/2 inches for each additional 100 feet in the length of the ship.

**Rule CV.—Winter North Atlantic Freeboard.**

The minimum freeboard for voyages across the North Atlantic, north of latitude 36° N., during the winter months, is the Winter Freeboard plus an addition at a rate of 1 inch per 100 feet in length.

**Rule CVI.—Freeboard Table for Tankers.**

Lin Feet	Freeboard in Inc.	Lin Feet.	Freeboard
190	21.5	400	62.5
200	23.4	410	64.9
210	24.7	420	67.4
220	26.3	430	69.9
230	28.0	440	72.5
240	29.7	450	75.1
250	31.5	460	77.7
260	33.3	470	80.2
270	35.2	480	82.7
280	37.1	490	85.1
290	39.1	500	87.5
300	41.1	510	89.8
310	43.1	520	92.1
320	45.1	530	94.3
330	47.1	540	96.5
340	49.2	550	98.6
350	51.3	560	100.7
360	53.5	570	102.7
370	55.7	580	104.6
380	57.9	590	106.5
390	60.2	600	108.4

Ships above 600 feet are to be dealt with by the Administration.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II.

«Ορια τῶν ζωνῶν καὶ τῶν περιοχῶν τῶν ἐποχῶν

## Ζῶναι

Τὸ πρὸς νότον δριον τῆς βορείου ζώνης, »Χειμερικής κατ' ἐποχὴν« εἶναι μία γραμμὴ ἀγορμένη: ἀπὸ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Βορείου Αμερικῆς κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 35°. Β. μέχρι τῆς Ταρίφας τῆς Ισπανίας: ἀπὸ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Κορέας κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 35°. Β. μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Χονδρᾶ ή Χονσού τῆς Ιαπωνίας, ἀπὸ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς Χονδρᾶ κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 35°. Β. μέχρι μῆκος 150°. Δ. καὶ ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος μᾶς εὐθείας γραμμῆς μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς νήσου Βανκούβερ εἰς πλάτους 50°. Β. Τὸ Φουσάν (Κορέα) καὶ ἡ Υγοκάμα θάθεωροινται ὡς κείμενα ἐπὶ τῶν ὄρων μεταξὺ τῶν ζωνῶν βορείου «χειμερινῆς περιοχῆς» καὶ θέρους.

Τὸ πρὸς βορρᾶν δριον τῆς «Τροπικῆς» ζώνης εἶναι μία γραμμὴ ἀγορμένη: ἀπὸ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Νοτίου Αμερικῆς εἰς πλάτους 10°. Β. κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 10°. Β. μέχρι μῆκος 20°. Δ. καὶ ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 20°. Β. μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Μαλαϊκῆς Χερσόνησου, ἀκολουθοῦντα ἐκεῖθεν τὴν ἀκτὴν τῆς Μαλάκας καὶ τοῦ Σιάμ μέχρι τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Κοχινικίνας εἰς πλάτους 10°. Β. ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 10°. Β. μέχρι τοῦ μῆκος 145°. Α. ἐκεῖθεν πρὸς Βορρᾶν μέχρι πλάτους 130°. Β. καὶ ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 130°. Β. μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Κεντρώας Αμερικῆς. Τὸ Σαιγκόν θάθεωρῆται ὡς κείμενον ἐπὶ τοῦ δρίου μεταξὺ τῆς τροπικῆς ζώνης καὶ τῆς «Τροπικῆς κατ' ἐποχὰς» περιοχῆς (4).

Τὸ πρὸς Νότον δριον τῆς ζώνης, »Ζωνής«, εἶναι μία γραμμὴ ἀγορμένη ἀπὸ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Νοτίου Αμερικῆς κατὰ μῆκος τοῦ τροπικοῦ τοῦ Αἰγαίου περιβορᾶ μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Αφρικῆς, ἀπὸ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Αφρικῆς κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 20°. Β. μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Μαδαγασκάρης, ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος τῆς δυτικῆς καὶ βορείου ἀκτῆς τῆς Μαδαγασκάρης μέχρι μῆκος 50°. Α. ἐκεῖθεν πρὸς βορρᾶν μέχρι πλάτους 10°. Β. μέχρι μῆκος 110°. Α. ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος μᾶς εὐθείας γραμμῆς μέχρι τοῦ λιμένος τοῦ Δαρβίνου τῆς Αὐστραλίας, ἐκεῖθεν πρὸς ἀνατολὰς κατὰ μῆκος τῆς ἀκτῆς τῆς Αὐστραλίας καὶ τῆς νήσου Ούνεσσελ μέχρι τοῦ ἀκρωτηρίου Ούνεσσελ, ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 110°. Β. μέχρι τῆς δυτικῆς πλευρᾶς τοῦ ἀκρωτηρίου τῆς Ύρκης ἀπὸ τῆς ἀνατολικῆς πλευρᾶς τοῦ ἀκρωτηρίου τῆς Ύρκης εἰς πλάτους 110°. Β. κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 110°. Β. μέχρις μῆκος 150°. Δ. ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος μᾶς εὐθείας γραμμῆς μέχρι ἔνδος σημείου πλάτους 26°. Β. καὶ μῆκος 75°. Δ. καὶ ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος μᾶς εὐθείας γραμμῆς μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Νοτίου Αμερικῆς εἰς πλάτους 30°. Β. Τὸ Κοκίμβο (Cochimbo), τὸ Ρίον Ιανέριον καὶ δὲ λιμὴν τοῦ Δαρβίνου θάθεωροινται ὡς κείμενα ἐπὶ τοῦ δρίου μεταξὺ τῶν ζωνῶν «Τροπική» καὶ θέρους. Οἱ ἐπέμενοι τόποι θάθεωροινται εἰς τὴν «Τροπικὴν ζώνην» :

1) «Η διάρωξ τοῦ Σουέζ, ἡ ἐρυθρὰ θάλασσα καὶ δὲ κόλπος τοῦ Αδεν, ἀπὸ τοῦ Πόρτ-Σάιδ μέχρι τοῦ μεσημβρίου 45°. Α. Τὸ Αδεν καὶ ἡ Βερβέρα θάθεωροινται ὡς κείμενα ἐπὶ τοῦ δρίου μεταξὺ τῆς «Τροπικῆς κατ' ἐποχὰς» περιοχῆς (2β) καὶ

2) «Ο Ηερσικός Κόλπος μέχρι τοῦ μεσημβρίου 59°. Α.

Τὸ πρὸς βορρᾶν δριον τῆς Νοτίου ζώνης, »Χειμερικής περιοχῆς ηγησίας«, εἶναι μία γραμμὴ ἀγορμένη ἀπὸ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Νοτίου Αμερικῆς

κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 40°. Ν. μέχρι μῆκος 56°. Δ. ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος μᾶς εὐθείας γραμμῆς μέχρι ἔνδος σημείου πλάτους 34°. Ν. καὶ μῆκος 50°. Δ. ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 34°. Ν. μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Νοτίου Αφρικῆς, ἀπὸ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Νοτίου Αφρικῆς εἰς πλάτος 30°. Ν. κατὰ μῆκος μᾶς εὐθείας γραμμῆς μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Αὔστραλίας εἰς πλάτος 35° Ν. ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος τῆς Νοτίου ἀκτῆς τῆς Αὔστραλίας μέχρι τοῦ ἀκρωτηρίου Αρίδ, ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος μᾶς γραμμῆς μέχρι τοῦ ἀκρωτηρίου Γκριμ τῆς Τασμανίας, ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος τῆς βορείου ἀκτῆς τῆς Τασμανίας μέχρι τῆς Ακρας τοῦ Eddystone ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος μᾶς εὐθείας γραμμῆς μέχρι τῆς δυτικῆς τῆς Νοτίου Νήσου τῆς Νέας Ζηλανδίας εἰς μῆκος 170°. Α. ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος τῆς δυτικῆς, νοτίου καὶ ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Νοτίου Νήσου μέχρι τοῦ ἀκρωτηρίου Σάουνδερς, ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος μᾶς εὐθείας γραμμῆς μέχρι ἔνδος σημείου πλάτους 33°. Ν. καὶ μῆκος 170° Δ. καὶ ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 33°. Ν. μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Νοτίου Αμερικῆς. Τὸ Βαλπαραΐσον, ἡ Πόλις τοῦ Ακρωτηρίου καὶ τὸ Ιουρβάν θάθεωροινται ὡς κείμενα ἐπὶ τοῦ δρίου μεταξὺ τῆς Νοτίου Χειμερινῆς περιοχῆς» καὶ τῆς ζώνης «Θέρους».

Ζῶναι θέρους.

Αἱ ἀκόλουθοι περιοχαὶ εἶναι τροπικαὶ κατ' ἐποχὴν περιοχαὶ.

1. Εἰς τὸν Βόρειον Ατλαντικὸν Ωκεανόν.

Μία περιοχὴ δριζομένη: πρὸς βορρᾶν ὑπὸ μᾶς γραμμῆς ἀπὸ τοῦ ἀκρωτηρίου Κατοχὴ τῆς Γιουνάταν μέχρι τοῦ ἀκρωτηρίου τοῦ Αγίου Αντωνίου τῆς Κούβας, ὑπὸ τῆς νοτίου ἀκτῆς τῆς Κούβας μέχρι πλάτους 20°. Β. καὶ ὑπὸ τοῦ παραλλήλου πλάτους 20°. Β. μέχρι ἔνδος σημείου πλάτους 20°. Β. καὶ μῆκος 20°. Δ. Πρὸς δυσμὰς ὑπὸ τῆς ἀκτῆς τῆς Κεντρώας Αμερικῆς, πρὸς Νότον ὑπὸ τῆς βορείου ἀκτῆς τῆς Νοτίου Αμερικῆς καὶ ὑπὸ τοῦ παραλλήλου πλάτους 10°. Β. καὶ πρὸς ἀνατολὰς ὑπὸ τοῦ μεσημβρίου 20°. Δ.

Τροπικὴ: ἀπὸ 1ης Νοεμβρίου μέχρι 15ης Ιουλίου Θέρους: ἀπὸ 16ης Ιουλίου μέχρι 31ης Οκτωβρίου

2. Αρβικὸν πέλας αγοράς.

α') Βορείως πλάτους 240. Β.

«Η Καράτσκη θάθεωρεῖται ὡς εὐρισκομένη ἐπὶ τοῦ δρίου μεταξὺ τῆς περιοχῆς ταύτης καὶ τῆς κατωτέρω ὑπὸ στοιχείου β τροπικῆς κατ' ἐποχὴν ἐποχῆς.

Τροπικὴ: ἀπὸ 1ης Αύγουστου μέχρι 20ης Μαΐου Θέρους: ἀπὸ 21ης Μαΐου μέχρι 31ης Ιουλίου

β') Νοτίως πλάτους 240. Β.

Τροπικὴ: ἀπὸ 1ης Δεκεμβρίου μέχρι 20ης Μαΐου καὶ ἀπὸ 16ης Σεπτεμβρίου μέχρι 15ης Οκτωβρίου.

Θέρους: ἀπὸ 21ης Μαΐου μέχρι 15ης Σεπτεμβρίου καὶ ἀπὸ 16ης Οκτωβρίου μέχρι 30ης Νοεμβρίου.

3. Κόλπος τῆς Βεγγάλης

Τροπικὴ: ἀπὸ 16ης Δεκεμβρίου μέχρι 15ης Απριλίου Θέρους: ἀπὸ 16ης Απριλίου μέχρι 15ης Δεκεμβρίου.

4. Εἰς τὴν Σινικὴν Θάλασσαν.

Μία περιοχὴ δριζομένη: πρὸς δυσμὰς καὶ βορρᾶν ὑπὸ τῆς ἀκτῆς τῆς Ινδοκίνας καὶ Κίνας μέχρι τοῦ Χόγγκούγγη, πρὸς ἀνατολὰς ὑπὸ μᾶς εὐθείας μέχρι τοῦ λιμένος τοῦ Σουάλ τῆς νήσου Λουσῶν καὶ ὑπὸ τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῶν νήσων Λουσῶν, Σαμάρας καὶ Λείτης μέχρι τοῦ παραλλήλου 10°. Β. καὶ πρὸς νότον ὑπὸ τοῦ παραλλήλου πλάτους 10°. Β.

Τὸ Χόγγκούγγη καὶ τὸ Σουάλ θάθεωροινται ὡς εύρισκομενα ἐπὶ τοῦ δρίου μεταξὺ τῶν ζωνῶν «Τροπικῆς κατ' ἐποχὴν» καὶ «Θέρους».

## ANNEX II.

Boundaries of the Zones and Seasonal Areas.  
Zones.

The southern boundary of the northern «Winter Seasonal» zone is a line drawn from the east coast of North America along the parallel of lat. 36° N. to Tarifa in Spain; from the east coast of Korea along the parallel of lat. 35° N. to the west coast of Honshiu, Japan; from the east coast of Honshiu along the parallel of lat. 35° N. to long. 150° W., and thence along a rhumb line to the west coast of Vancouver Island at lat. 50° N., Fusan (Korea) and Yokohama to be considered as being on the boundary line of the northern »Winter Seasonal» zone and the »Summer» zone.

The northern boundary of the »Tropical» zone is a line drawn from the east coast of South America at lat. 10° N. along the parallel of lat. 10° N., to long 20° W. thence north to lat. 20° N. and thence along the parallel of lat. 20° N. to the west coast of Africa; a line from the east coast of Africa along the parallel of lat. 80° N. to the west coast of the Malay Peninsula, following thence the coast of Malay and Siam to the east coast of Cochin China at lat. 10° N., thence along the parallel of lat. 10° N. to long. 145° E., thence north to lat. 13° N. and thence along the parallel of lat. 13° N. to the west coast of Central America, Saigon to be considered as being on the boundary line of the »Tropical» zone and the »Seasonal Tropical» area (4).

The southern boundary of the »Tropical» zone is a line drawn from the east coast of South America along the Tropic of Capricorn to the west coast of Africa; from the east coast of Africa along the parallel of lat. 20° S. to the west coast of Madagascar, thence along the west and north coast of Madagascar to long. 50° E., thence north to lat. 10° S., thence along the parallel of lat. 10° S. to long. 110° E., thence along a rhumb line to Port Darwin, Australia, thence eastwards along the coast of Australia and Wessel Island to Cape Wessel, thence along the parallel of lat. 11° S. to the west side of Cape York, from the east side of Cape York at lat. 11° S. along the parallel of lat. 11° S. to long. 150° W., thence along a rhumb line to the point lat. 26° S. long. 75° W., and thence along a rhumb line to the west coast of South America at lat. 30° S., Coquimbo, Rio de Janeiro and Port Darwin to be considered as being on the boundary line of the »Tropical» and »Summer» zones.

The following regions are to be included in the »Tropical» zone :—

(1) The Suez Canal, the Red Sea and the Gulf of Aden, from Port Said to the meridian of 45° E., Aden and Berbera to be considered as being on the boundary line of the »Tropical» zone and the »Seasonal Tropical» area 2 (b).

(2) The Persian Gulf to the meridian of 59° E.

The northern boundary of the southern »Winter Seasonal» zone is a line drawn from the east coast of South America along the parallel of lat. 40° S. to long

56° W., thence along a rhumb line to the point lat. 34° S., long. 50° W., thence along the parallel of lat. 34° S. to the west coast of South Africa; from the east coast of South Africa at lat. 30° S. along a rhumb line to the west coast of Australia at lat. 35° S., thence along the south coast of Australia to Cape Arid, thence along a rhumb line to Cape Grim, Tasmania, thence along the north coast of Tasmania to Eddystone Point, thence along a rhumb line to the west coast of South Island, New Zealand, at long. 170° E., thence along the west, south and east coasts of South Island to Cape Saunders, thence along a rhumb line to the point lat. 33° S. long. 170° W.; and thence along the parallel of lat. 33° S. to the west coast of South America, Valparaiso, Cape Town and Durban to be considered as being on the boundary line of the southern »Seasonal Winter» and »Summer» zones.

## Summer Zones.

The remaining areas constitute the »Summer» Zones.

## Seasonal Areas.

The following areas are Seasonal Tropical Areas:—

## (1) In the North Atlantic Ocean.

An area bounded on the north by a line from Cape Catoche in Yucatan to Cape San Antonio in Cuba, by the South Cuban Coast to lat. 20° N. and by the parallel of lat. 20° N. to the point lat. 20° N. long. 20° W., on the west by the coast of Central America; on the south by the north coast of South America and by parallel of lat. 10° N., and on the east by the meridian of 20° W.

Tropical : 1st November to 15th July.

Summer : 16th July to 31st October.

## (2) Arabian Sea.

## (a) North of lat. 24° N.

Karachi is to be considered as being on the boundary line of this area and the seasonal Tropical area (b) below.

Tropical : 1st August to 20th May.

Summer : 21st May to 31st July.

## (b) South of lat. 24° N.

Tropical : 1st December to 20th May, and 16th September to 15th October.

Summer : 21st May to 15th September and 16th October to 30th November.

## (3) Bay of Bengal.

Tropical : 16th December to 15th April.

Summer : 16th April to 15th December.

## (4) In the China Sea.

An area bounded on the west and north by coast of Indo-China and China to Hong Kong, on the east by a rhumb line to the port of Suai (Luzon Island), and by the west coast of the Islands of Luzon, Samar and Leyte to the parallel of 10° N., and on the south by the parallel of lat. 10° N.

Hong Kong and Suai to be considered as being on the boundary of the »Seasonal Tropical» and »Summer» zones.

Τροπική: από 21ης Ιανουαρίου μέχρι 30ης Απριλίου.  
Θέρους: από 1ης Μαΐου μέχρι 20ης Ιανουαρίου.

5. Εἰς τὸν Βόρειον Εἰρηνικὸν Ωκεανόν παραλλήλου πλάτους 25°. Β πρὸς βορρᾶν ὑπὸ τοῦ μεσημβρινοῦ 160°. Α, πρὸς νότον ὑπὸ τοῦ παραλλήλου πλάτους 130°. Β καὶ πρὸς ἀνατολὰς ὑπὸ τοῦ μεσημβρινοῦ 130°. Δ.

Τροπική: από 1ης Απριλίου μέχρι 31ης Οκτωβρίου.

Θέρους: από 1ης Νοεμβρίου μέχρι 31ης Μαρτίου  
β') Μία περιοχὴ δριζομένη: πρὸς βορρᾶν καὶ ἀνατολὰς ὑπὸ τῆς ἀκτῆς τῆς Καλλιφορίας τοῦ Μεξικοῦ καὶ τῆς Κεντρικῆς Αμερικῆς πρὸς δυσμάς ὑπὸ τοῦ μεσημβρινοῦ 120°. Δ καὶ ὑπὸ μιᾶς εὐθείας ἀπὸ τοῦ σημείου πλάτους 30°. Β καὶ μήκους 120°. Δ, μέχρι τοῦ σημείου πλάτους 130°. Β καὶ μήκους 105°. Δ, καὶ πρὸς νότον ὑπὸ τοῦ παραλλήλου πλάτους 13°. Β

Τροπική: από 1ης Μαρτίου μέχρι 30ης Ιουνίου καὶ από 1ης μέχρι 30ης Νοεμβρίου.

Θέρους: από 1ης Ιουλίου μέχρι 31ης Οκτωβρίου καὶ από 1ης Δεκεμβρίου μέχρι 28ης Ιανουαρίου.

6. Εἰς τὸν Νότιον Εἰρηνικὸν Ωκεανὸν

α') Μία περιοχὴ δριζομένη: πρὸς βορρᾶν ὑπὸ τοῦ παραλλήλου πλάτους 11° N, πρὸς δυσμάς ὑπὸ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς Αὐστραλίας, πρὸς νότον ὑπὸ τοῦ παραλλήλου πλάτους 20° N καὶ πρὸς ἀνατολὰς ὑπὸ τοῦ μεσημβρινοῦ 175° A δύμοις μετὰ τοῦ κόλπου τῆς Καρπενταρίας νοτίως πλάτους 11° N.

Τροπική: από 1ης Απριλίου μέχρι 30ης Νοεμβρίου.

Θέρους: από 1ης Δεκεμβρίου μέχρι 31ης Μαρτίου.

β') Μία περιοχὴ δριζομένη: πρὸς δυσμάς ὑπὸ τοῦ μεσημβρινοῦ 150° Δ, πρὸς νότον ὑπὸ τοῦ παραλλήλου πλάτους 20° N καὶ πρὸς βορρᾶν καὶ ἀνατολὰς ὑπὸ τῆς εὐθείας γραμμῆς τῆς σχηματίζομένης τὸ νότιον διον τῆς «Τροπικῆς» ζώνης.

Τροπική: από 1ης Μαρτίου μέχρι 30ης Νοεμβρίου

Θέρους: από 1ης Δεκεμβρίου μέχρι 28ης Ιανουαρίου.

Αἱ ἀκόλουθοι εἶναι περιοχαὶ «χειμῶνος καὶ ἐποχῆν» (Βορεῖα ζώνη) «X εἰ μῶνος καὶ τ' ἐποχὴν» μεταξὺ τῆς βορείου Αμερικῆς καὶ τῆς Εὐρώπης).

α') Εντὸς τῆς περιοχῆς καὶ πρὸς βορρᾶν τῆς ἔξης γραμμῆς.

Μία γραμμὴ ἀγομένη πρὸς νότον ἀπὸ τῆς ἀκτῆς τῆς Γροιλανδίας εἰς μῆκος 50° Δ μέχρι πλάτους 45°. Β ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 45° Β μέχρι τοῦ μεσημβρινοῦ 15° Δ, ἐκεῖθεν πρὸς βορρᾶν μέχρι πλάτους 60° Β, ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 60° Β μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Νορβηγίας. Τὸ Μπέργκεν θάλασσαὶ ως κείμενον ἐπὶ τοῦ δρίου μεταξὺ τῆς περιοχῆς ταύτης καὶ τῆς κατωτέρω ὑπὸ στοιχείον β περιοχῆς.

Χειμῶνας ἀπὸ 16ης Οκτωβρίου μέχρι 15ης Απριλίου Θέρος ἀπὸ 16ης Απριλίου μέχρι 15ης Οκτωβρίου.

β') Μία περιοχὴ ἐκτὸς τῆς ὑπὸ στοιχείον α περιοχῆς, ἐπὶ καὶ βορείως τοῦ παραλλήλου πλάτους 36° Β

Χειμῶνας ἀπὸ 1ης Νοεμβρίου μέχρι 31ης Μαρτίου

Θέρος ἀπὸ 1ης Απριλίου μέχρι 31ης Οκτωβρίου.

Β α λ τ ι κ ή θ α λ α σ σ α κ α ί Ε δ ξ ε ι ν ο ί Π ά ν τ ο ί ο ί .

Χειμῶνας ἀπὸ 1ης Νοεμβρίου μέχρι 31ης Μαρτίου.

Θέρος ἀπὸ 1ης Απριλίου μέχρι 31ης Οκτωβρίου.

Μ ε σ σ ό γ ε ι ο ί θ α λ α σ σ α κ α ί Ε δ ξ ε ι ν ο ί Π ά ν τ ο ί ο ί .

Χειμῶνας ἀπὸ 16ης Δεκεμβρίου μέχρι 15ης Μαρτίου.

Θέρος ἀπὸ 16ης Μαρτίου μέχρι 15ης Δεκεμβρίου.

Βορεῖα ζώνη «X εἰ μῶνος καὶ τ' ἐποχὴν» (Μεταξὺ τῆς Ασίας καὶ τῆς Βορείου Αμερικῆς, ἐξαιρέσει τῆς Ιαπωνικῆς θαλάσσης φορτώντων 50° Β).

Χειμῶνας ἀπὸ 16ης Οκτωβρίου μέχρι 15ης Απριλίου Θέρος ἀπὸ 16ης Απριλίου μέχρι 15ης Οκτωβρίου.

'Ια πωνικὴ θάλασσα μεταξὺ τῶν παραλήγων πλάτων 35° καὶ 50° N.

Χειμῶνας ἀπὸ 1ης Δεκεμβρίου μέχρι 28ης Φεβρουαρίου.

Θέρος ἀπὸ 1ης Μαρτίου μέχρι 30ης Νοεμβρίου.

Νότιος Ζώνη «X εἰ μῶνος καὶ τ' ἐποχὴν» Χειμῶνας ἀπὸ 16ης Απριλίου μέχρι 15ης Οκτωβρίου Θέρος ἀπὸ 16ης Οκτωβρίου μέχρι 15ης Απριλίου.

### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

Πιστοποιητικὸν διεθνῆς γραμμῆς φορτώσεως.

Ἐκδοθὲν κατ' ἔξουσιον δικαιολογίαν τῆς Κυβερνήσεως.....  
συμφώνως πρὸς τὰς δικαιολογίας τῆς Διεθνῆς Συμβάσεως γραμμῆς φορτώσεως τοῦ 1930.

Πλοῖον..... Διακριτικὸς ἀριθμὸς ἢ ψηφία τοῦ πλοίου.....

Λιμὴν νηολογήσεως.....

Όλων ἡ χωρητικότης.....

"Ψύσης ἔξαλων ἀπὸ τῆς γραμμῆς καταστρώματος

Γραμμὴ φορτώσεως

Τροπικὸν..... (α) ..... ἀνωθεν τοῦ (β)  
Θέρους..... (β) 'Η ἀνωτέρα ἀκμὴ τῆς διὰ τοῦ κέντρου τοῦ

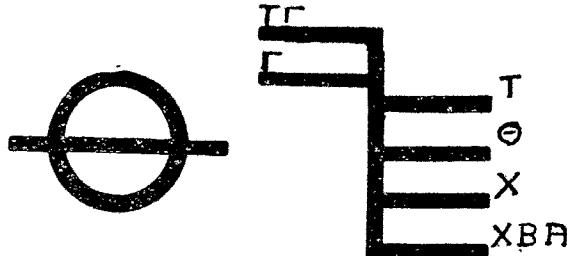
δίσκου δριζοντίας γραμμῆς

Χειμῶνος..... (γ) ..... κάτωθεν τοῦ (δ)

Χειμῶνος εἰς βορ. Απλαντικὸν... (δ) ..... κάτωθεν τοῦ (ε)

"Εκπτωτικὸς διὰ γλυκού διδωρὸς δι' ὅλα τὰ ὑψη ἔξαλων.....

'Η ἀνωτέρα ἀκμὴ τῆς γραμμῆς καταστρώματος ἀπὸ τῆς δόποιας ἐμετρήθησαν τὰ ἀνωτέρω ὑψη τῶν ἔξαλων εὑρίσκεται..... ἀνωθεν τῆς εἰς τὴν πλευρὰν ἀνωτάτης ἐπιφανείας τοῦ καταστρώματος.



Σχῆμα 5.

Πιστοποιεῖται διὰ τοῦ παρόντος ὅτι τὸ πλοῖον ἐπεθεωρήθη καὶ τὰ ἀνωτέρω ὑψη ἔξαλων καὶ αἱ γραμμαὶ φορτώσεως προσδιωρίσθησαν, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς Συμβάσεως.

Τὸ παρόν πιστοποιητικὸν ἴσχυει μέχρι τῆς.....  
Ἐξεδόθη ἐν.....

\*Σημείωσις. "Οταν θαλασσοποροῦντα ἀτμόπλοια πλέωσιν εἰς ποταμούς η μεσόγεια διατάσσεται ὑπερφόρτωσις ἀνταποκρινομένη εἰς τὸ βάρος τοῦ καυσίμου κ.τ.λ., η ἀπαιτούμενη διὰ τὴν κατανάλωσιν μεταξὺ τοῦ σημείου τῆς ἀναχωρήσεως καὶ τῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης.

Tropical : 21st January to 30th April.  
Summer : 1st May to 20th January.

## (5) In the North Pacific Ocean.

(a) An area bounded on the north by the parallel of lat. 25 N., on the west by the meridian of 160° E., on the south by the parallel of lat 13 N., and on the east by the meridian of 130° W.

Tropical : 1st April to 31st October.

Summer : 1st November to 31st March.

(b) An area bounded on the north and east by the coast of California, Mexico and Central America, on the west by the meridian of 120° W. and by a rhumb line from the point lat. 30° N., long 120° W., to the point lat 13° N., long 105° W., and on the south by the parallel of lat. 13° N.

Tropical : 1st March to 30th June and 1st to 30th November.

Summer : 1st July to 31st October and 1st December to 28th)29th February.

## (6) In the South Pacific Ocean.

(a) An area bounded on the north by the parallel of lat. 11° S., on the west by the coast of Australia, on the south by the parallel of lat. 20° S., and on the east by the meridian of 175° E., together with the Gulf of Carpentaria south of lat 11° S.

Tropical : 1st April to 30th November.

Summer : 1st December to 31st March.

(b) An area bounded on the west by the meridian of 150° W., on the south by the parallel of lat 20° S., and on the north and east by the rhumb line forming the southern boundary of the »Tropical» zone.

Tropical : from 1st March to 30th November.

Summer : from 1st December to 28th)29th February.

The following are «Seasonal Winter» areas :  
Northern «Seasonal Winter» Zone (between North America and Europe).

(a) In the area within and to the Northwards of the following line :—

A line drawn south from the coast of Greenland at long 50° W., to lat 45° N., thence along the parallel of lat 45° N. to the meridian of 15° W., thence north to lat 60° N., thence along the parallel of lat 60° N., to the west coast of Norway, Bergen to be considered as being on the boundary line of this area and area(b) below.

Winter from 16th October to 15th April.

Summer from 16th April to 15th October.

(b) An area outside area (a) above and north of the parallel of lat. 36° N.

Winter from 1st November to 31st March.

Summer from 1st April to 31st October.

Baltic (bounded by the parallel of latitude of the Skaw)

Winter from 1st November to 31st March.

Summer from 1st April to 31st October.

Mediterranean and Black Sea.

Winter from 16th December to 15th March.

Summer from 16th March to 15th December.

Northern »Seasonal Winter» Zone (between Asia and North America, except Sea of Japan, South of 50° N.).

Winter from 16th October to 15th April.

Summer from 16th April to 15th October.

Sea of Japan between the parallels of lat 35° N. and 50° N.

Winter from 1st December to 28th)29th February  
Summer from 1st March to 30th November.  
Southern »Seasonal Winter» Zone.  
Winter from 16th April to 15th October.  
Summer from 16th October to 15th April.

## ANNEX III.

## International Load Line Certificate.

Issued under the authority of the Government of .....under the provisions of the International Load Line Convention, 1930. —

Distinctive Number  
or Letters.....

Ship.....

Port of Registry.....

Gross Tonnage.....

Freeboard  
from deck line      Load Linee

Tropical.....(a).....above (b)  
Summer .....(b) Upper edge of line

through centre of  
disc.

Winter.....(c).....below (b).

Winter in North Atlantic .(d).....below(b).

Allowance for fresh water for all freeboards .....

The upper edge of the deck line from which these freeboards are measured is.....inches above the top of the.....deck at side.

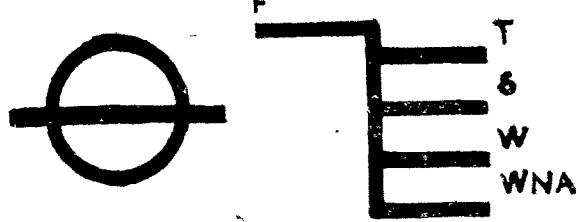


figure 5

This is to Certify that this ship has been surveyed and the freeboards and load lines shown above have been assigned in accordance with the Convention.

This certificate remains in force until.....\*

Issued at.....on the .....  
day of .....

\* See back.

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

Ἐνταῦθα τίθεται ἡ ὑπογραφὴ ἡ ἡ σφραγὶς καὶ ἡ ἴδιότης τῆς Ἀρχῆς τῆς ἔκδιδούσης τὸ πιστοποιητικόν.  
Τοῦ πλοίου ἐκπληροῦντος πλήρως τὰς διατάξεις τῆς Συμβάσεως, τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἀνανεοῦται μέχρι....

Ἐν ..... τῇ .....  
(Ὑπογραφὴ ἡ σφραγὶς καὶ ἴδιότης τῆς Ἀρχῆς)

Τοῦ πλοίου ἐκπληροῦντος πλήρως τὰς διατάξεις τῆς Συμβάσεως, τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἀνανεοῦται μέχρι.....

Ἐν ..... τῇ .....  
(Ὑπογραφὴ ἡ σφραγὶς καὶ ἴδιότης τῆς Ἀρχῆς)  
Τοῦ πλοίου ἐκπληροῦντος πλήρως τὰς διατάξεις τῆς Συμβάσεως, τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἀνανεοῦται μέχρι.....  
Ἐν ..... τῇ .....  
(Ὑπογραφὴ ἡ σφραγὶς καὶ ἴδιότης τῆς Ἀρχῆς)

#### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV.

Κατάλογος τῶν νόμων καὶ κανονισμῶν γραμμῶν φορτώσεως τῶν θεωρουμένων ως ισοδυνάμων πρὸς τοὺς Βρεττανικοὺς κανόνας 1906 τοῦ Board of Trade

#### ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ :

Part IV of the Navigation Act, 1912–1920, and Navigation (Load Line) Regulations of the 17th December, 1924.

#### ΒΕΛΓΙΟΝ :

Loi sur la sécurité des navires (7 Decembre 1920)

#### ΧΙΔΗ :

Reglamento para el trazato del disce marcas y linea oficial de cargue de las naves mercantes (Decree No 1896 of the 12th November, 1919).

#### ΔΑΝΙΑ :

Merchant Shipping (Inspection of Ships) Act of the 29th March, 1920, with later amendments.

Rules and Tables of Freeboard for ships, dated the 30th September 1909 as amended by Notification of the 25th July, 1918.

#### ΓΑΛΛΙΑ :

Loi du 17 avril 1907, arrêté du 5 septembre 1908. Décret du 21 Septembre 1908. Autre décret du 21 septembre 1908 modifié par le décret du 1er Septembre 1925. Décret du 12 Mai 1927. Décret du 17 Janvier 1928.

#### ΓΕΡΜΑΝΙΑ :

Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft über den Freibord für Dampfer und Segelschiffe, Ausgabe 1908.

#### ХОГТ-КОГГ :

Merchant Shipping Consolidation Ordinance (No. 10 of 1899) as amended by Ordinances Nos 31 of 1901, 2 of 1903, 5 af 1905, 16 of 1906, 9 of 1909, and 6 of 1910.

#### ΙΣΛΑΝΔΙΑ :

Law No. 58 of the 14th June, 1929, Sections 25–26.

#### ΙΝΔΙΑΙΑ :

Indian Merchant Shipping Act. 1923.

#### ΙΤΑΛΙΑ :

Regole e Tavole per assignazione del «Bordo Libero» approved by decree dated the 1st February, 1929—VII fo the Italian Minister for Communications.

Prior to 1929—British Board of Trade Rule es. 1906.

#### ΙΑΠΩΝΙΑ :

Ship Load Line Law (Law N. 2 of the 10th year of Taisho (1921) and the Rules and Regulations relating thereto.

#### ΟΛΑΝΔΙΑ :

Decree of the 22nd September, 1909 (Official Journal N. 315).

#### ΟΛΑΝΔΙΚΑΙ ΙΝΔΙΑΙ :

Netherlands Decree of the 22nd September, 1909 (Official Journal No. 315).

#### ΝΕΑ ΖΗΛΑΝΔΙΑ :

British Board of Trade Rules, 1906.

#### ΝΟΡΒΗΓΙΑ :

Norwegian Freeboard Rules and Tables of 1909.

#### ΠΟΡΤΟΓΑΛΛΙΑ :

Decree No. 11, 210 of the 18th July, 1925, and Regulations and Instructions relating thereto.

#### ΙΣΠΑΝΙΑ :

Reglamente para el Trazato del Disco y Marcas de Maxima Carga de les buques marchantes, 1914.

British Board of Trade Rules, 1906.

#### ΣΟΥΗΔΙΑ :

Rules and Tables of Freeboard approved by decree of the 21st May, 1910.

#### ΗΝΩΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ :

Board of Trade Rules, 1906.

#### ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ :

British Board of Trade Rules, 1906.

#### ΕΝΩΣΙΣ ΤΩΝ ΣΟΒΙΕΤΙΚΩΝ ΣΟΣΙΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΩΝ :

Rules and Regulations relating to the Load Lines of seagoing merchant vessels, published by Register of the Union of Soviet Socialist Republics, 1928.

#### ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΑΞΙΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ

#### ΔΙΑΣΚΕΨΕΩΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ

Αἱ κυβερνήσεις τῶν : Γερμανίας, Αὐστραλίας, Βελγίου Καναδᾶ, Χιλῆς, Κούβας, Δανίας, Ἐλευθέρας πόλεως τοῦ Δάντσιγχ, Ἰσπανίας, Ἐλευθέρου κράτους τῆς Ἰρλανδίας, Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς, Φινλανδίας, Γαλλίας, Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρεττανίας καὶ Βορείου Ιρλανδίας, Ἐλλάδος, Ἰνδιῶν, Ἰσλανδίας, Ἰταλίας, Ἰαπωνίας, Λεττονίας, Μεξικοῦ, Νορβηγίας, Νέας Ζηλανδίας, Παραγουάνης, Ὀλλανδίας, Περού, Πολωνίας, Πορτογαλίας, Σουηδίας καὶ τῆς Ἐνώσεως τῶν Σοβιετικῶν Σοσιαλιστικῶν Δημοκρατιῶν.

Ἐπιθυμοῦσαι νὰ προστατεύσωσι τὴν ἀσφάλειαν τῆς ζωῆς καὶ τῆς ἴδιοκτησίας ἐνθαλάσσῃ, διὰ καθιερώσεως ἀπὸ συμφώνου ὅμοιομόρφων ἀρχῶν καὶ κανόνων ἀναφορικῶν πρὸς τὰ δρια μέχρι τῶν δοπίων δύνανται νὰ φορτώνωνται πλοῖα ἐκτελοῦντα διεθνεῖς πλόαις, καὶ

Ἀποφασίσασι νὰ συμμετάσχωσι εἰς μίαν διεθνῆ διάσκεψιν ἷτις, προσκλήσει τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρεττανίας καὶ Βορείου Ιρλανδίας, συνεκήθη ἐν Λογδίνῳ.

“Ωρισαν τὰς κάτωθι πληρεξουσιότητας.

#### ΓΕΡΜΑΝΙΑ

#### Πληρεξούσιοι

#### Κος Γε: stav KOENIGS

‘Ὑπουργικὸς Διευθυντὴς παρὰ τῷ ‘Ὑπουργείῳ Συγκοινωνίας, Μυστικοσύμβουλος Βερολίνου.

#### Κος Arthur WERNER

‘Ὑπουργικὸς Σύμβουλος παρὰ τῷ ‘Ὑπουργείῳ Συγκοινωνίας, Δικαστικὸς Σύμβουλος Βερολίνου.

Here follows the signature or seal and the description of the authority issuing the certificate.

The provisions of the Convention being fully complied with by this ship, this certificate is renewed till...

Place..... Date.....

Signature or Seal and description of authority.

The provisions of the Convention being fully complied with by this ship, this certificate is renewed till....

Place..... Date.....

Signature or Seal and description of authority.

The provisions of the Convention being fully complied with by this ship, this certificate is renewed till..

Place..... Date.....

Signature or Seal and description of authority.

#### ANNEX IV.

**Titles of Load Line Laws and Rules regarded as Equivalent to the British Board of Trade Rules, 1906.**

##### Australia :

Part IV of the Navigation Act., 1912-1920, and Navigation (Load Line) Regulations of the 17th December, 1924.

##### Belgium :

Loi sur la sécurité de navires (7 decembre 1920).

##### Chile :

Reglamento para et trazato del disco marcas y linea oficial de cargo de las naves mercantes (Decree No 1896 of the 12th November, 1919).

##### Denmark :

Merchant Shipping (Inspection of Ships) Act of the 29th March, 1920 with later amendments.

Rules and Tables of Freeboard for Ships, dated the 30th September, 1909, as amended by Notification of the 25th July, 1918.

##### France :

Loi du 17 avril 1907, arrêté du 5 septembre 1908. Décret du 21 septembre 1908. Autre décret du 21 septembre 1908 modifié par le décret du 1er septembre 1925. Décret du 12 mai 1927 Décret du 17 janvier 1928.

##### Germany :

Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft über den Freibord für Dampfer und Segelschiffe, Ausgabe 1908.

##### Hong Kong :

Merchant shipping Consolidation Ordinance (No 10 of 1899), as amended by Ordinances Nos 31 of 1901, 2 of 1903, 5 of 1905, 16 of 1906, 9 of 1909, and 6 of 1910.

##### Iceland :

Law No 58 of the 14th June, 1929, Sections 25-26.

##### India :

Indian Merchant Shipping Act., 1923.

##### Italy :

Regole e tavole per assignazione del »Bordo Libero» approved by decree dated the 1st February, 1929—VII of the Italian Minister for Communications.

Prior to 1929—British Board of Trade Rules, 1906.

##### Japan :

Ship Load Line Law [Law No 2 of the 10th year

of Taisho (1921)] and the Rules and Regulations relating thereto.

##### Netherlands :

Decree of the 22nd September, 1909 (Official Journal No. 315).

##### Netherlands Indies :

Netherlands Decree of the 22nd September, 1909 (Official Journal No 315).

##### New Zealand :

British Board of Trade Rules, 1906.

##### Norway :

Norwegian Freeboard Rules and Tables of 1909.

##### Portugal :

Decree No 11,210 of the 18th July, 1925, and Regulations and Instructions relating thereto.

##### Spain :

Reglamento para el Trazado del Disco y Marcas de Maxima Carga de los buques marchantes, 1914.

##### Straits Settlements :

British Board of Trade Rules, 1906.

##### Sweden :

Rules and Tables of Freeboard approved by decree of the 21st May, 1910.

##### United Kingdom :

Board of Trade Rules, 1906.

##### United States of America :

British Board of Trade Rules, 1906.

##### Union of Soviet Socialist Republics :

Rules and Regulations relating to the Load Lines of seagoing merchant vessels, published by Register of the Union of Soviet Socialist Republics, 1928.

#### FINAL ACT OF THE INTERNATIONAL LOAD LINE CONFERENCE, 1930.

The Governments of Germany, the Commonwealth of Australia, Belgium, Canada, Chile, Cuba, Denmark, the free City of Danzig, Spain, the Irish Free State, the United States of America, Finland, France, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, Greece, India, Iceland, Italy, Japan, Latvia, Mexico, Norway, New Zealand, Paraguay, the Netherlands, Peru, Poland, Portugal, Sweden and the Union of Soviet Socialist Republics;

Desiring to promote safety of life and property at sea by establishing in common agreement uniform principles and rules with regard to the limits to which ships on international voyages may be loaded;

Having decided to participate in an international conference which, upon the invitation of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, was held in London;

Appointed the following delegations :—

#### GERMANY.

##### Delegates.

##### Mr. Gustav KOENIGS.

Ministerialdirigent in the Reichs-verkehrsministerium, Geheimer Regierungsrat, Berlin.

##### Mr. Arthur WERNER.

Ministerialrat in the Reichs-verkehrsministerium, Geheimer Justizrat, Berlin.

## Καθηγητής Walter LAAS

Διευθυντής τοῦ Νηογνώμονος «Germanisher Lloyd»  
Βερολίνον.

## Κος Karl STURM

Διευθυντής τῆς «Seeberufsgenossenschaft» Ἀμβούργον.

## Πραγματογνώμονες

## Πλοιάρχος A. N. ELINGIUS

Ἐπιθεωρητής τῆς Hamburg Südamerika Linie. Ἀμβούργον.

## Κος Wilhelm HEBERLING

Διπλωματοῦχος Μηχανικὸς, τοῦ Νηογνώμονος Germanisher Lloyd Βερολίνον.

## Πλοιάρχος Ernest KNUTZEN

Ἐπιθεωρητής τῆς »Atlantik Tank—Rhederei διὰ τὴν ἔνωσιν τῶν Γερμανῶν Πλοιάρχων καὶ Ἀξιωματικῶν τῶν πλοίων» Ἀμβούργον.

## Κος Franz KÖHLER

Cesamtverband Τμῆμα Seeleute Βερολίνον.

## Πλοιάρχος Ludwig SCHMIDT

Ἐπιθεωρητής τῆς «Hansa Linie» Βρέμη.

## Πλοιάρχος Conrad SOERENSEN

Ἐπιθεωρητής τῆς »Dampfschiffarts Gesellschaft 1869 Φλένσμπουργοῦ.

## Κος Johann WINTER

Ἀρχιμηχανικὸς καὶ Ἀρχιεπιθεωρητής πλοίων, τῆς Seeberufsgenossenschaft Ἀμβούργον.

## Πλοιάρχος Ludwig SCHUBART

Κυβερνητικὸς Σύμβουλος τῆς »Deutsche Seewarte» Ἀμβούργον.

## ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

## Πληρεξόδιοι

## Πλοιάρχος Henry Priaulx CAYLEY

Τοῦ Βασιλικοῦ Αὐστραλιακοῦ Ναυτικοῦ, Ναυτικὸς Ἀκόλουθος παρὰ τῇ ἐν Λονδίνῳ ἀντιπροσωπείᾳ τῆς Αὐστραλίας.

## Κος Vincent Cyril DUFFY

Australia House

## Γραμματεὺς

Ὑποπλοιάρχος Οἰκονομικὸς A. FREYER  
Βασιλικὸν Αὐστραλιακὸν Ναυτικόν.

## ΒΕΛΓΙΟΝ

## Πληρεξόδιοι

## Κος Raoul F. GRIMARD

Μηχανικὸς, Τεχνικὸς Σύμβουλος παρὰ τῇ Κεντρικῇ Διοικήσει τοῦ Ναυτικοῦ.

## ΚΑΝΑΔΑΣ

## Πληρεξόδιοι

## Κος Alexander JOHNSTON

Τυφουργὸς Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

## Πραγματογνώμονες

## Κος C. F. M. DUGUID

Ἀρχιαναπτηγός.

## Πλοιάρχος E.N. J. GILLIES

Canadian Pacific Steamships Ltd.

## Κος Frank Mc DONNELL

Πρόεδρος τῆς Ἐπιτροπῆς Ἐπιθεωρήσεως τῶν πλοίων.

## Πλοιάρχος E.N. H. E. NEDDEN

Canadian National Steamship Co

## Πλοιάρχος E.N. R. A. GOUDAY

Canadian National Steamship Co

Miss EDNA STOWE (Γραμματεὺς)

## ΧΙΛΗ

## Πληρεξόδιοι

Ὑποπλοιάρχος Ναυπηγὸς Oscar BUNSTER  
Μέλος τῆς Χιλιανῆς Ναυτικῆς Ἀποστολῆς ἐν Λονδίνῳ.

## ΚΟΥΒΑ

## Πληρεξόδιοι

Κος Guillermo PATTERSON  
Ἐπιτετραμμένος ἐν Λονδίνῳ.

## ΔΑΝΙΑ

## Πληρεξόδιοι

## Κος Emil KROGH

Διευθυντής παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Ναυτιλίας καὶ Ἀλιείας.

## Κος Aage H. LARSEN

Ναυπηγὸς καὶ Ἀρχιμηχανικὸς παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Ναυτιλίας καὶ Ἀλιείας.

## Κος J. A. KÖRBING

Διευθυντής τῆς »Forenede Dampskeibsselskab», Κοπεγχάγη.

## Πλοιάρχος E.N. H. P. HAGELBERG

Πρόεδρος τῆς ἐνώσεως Δανῶν Πλοιάρχων.

## Κος Erik JACOBSEN

Trade Union Manager

## Πραγματογνώμονες

## Κος P. VILLADSEN

Ὑποδιευθυντής παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Ναυτιλίας καὶ Ἀλιείας.

## Κος Peder FISCHER

Ναυπηγός.

## ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΠΟΛΙΣ ΔΑΝΤΣΙΓΧ

## Πληρεξόδιοι

## Κος Alphonse POKLEWSKI—KOZIELL

Ἐμπορικὸς Σύμβουλος τῆς ἐν Λονδίνῳ Πολωνικῆς Πρεσβείας.

## Κος Waldemar SIEG

Ἐμπορικὸς Σύμβουλος.

## ΙΣΠΑΝΙΑ

## Πληρεξόδιοι

## Κος Octaviano MARTINEZ—BARCA

Μηχανικὸς Ἰσπανικοῦ Ναυτικοῦ.

## ΕΛΕΥΘΕΡΟΝ ΙΡΑΝΑΔΙΚΟΝ ΚΡΑΤΟΣ

## Πληρεξόδιοι

## Κος J. W. DULANTY

Ἐμπορικὸς Ἀπεσταλμένος Ἐλευθέρου Ιρλανδικοῦ Κράτους ἐν Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ.

## Κος T. J. HEGARTY

Ἐπιθεωρητής πλοίων παρὰ τῇ Ὑπηρεσίᾳ μεταφορῶν καὶ Ναυτιλίας τοῦ Ὑπουργείου Βιομηχανίας καὶ Ἐμπορίου.

## ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

## Πληρεξόδιοι

## Κος HERBERT B. WALKER

Πρόεδρος τῆς ἐνώσεως τῶν Ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν ἀτμοπλοίων.

## Κος DAVID ARNOTT

Ἐπιθεωρητής πλοίων τοῦ American Bureau of Shipping.

## Κος LAURENS PRIOR

Γραφεῖον Ναυτιλίας τῆς Ὑπηρεσίας ἐμπορίου.

## Κος HOWARD C. TOWLE

Ἐθνικὸν Συμβούλιον τῶν Ἀμερικανῶν Ναυπηγῶν.

## Κος SAMUEL D. Mc COMB

**Professor Walter LAAS.**

Director of the »Germanischer Lloyd» Classification Society, Berlin.

**Mr. Karl STURM.**

Verwaltungsdirektor of the See-Berufsgenossenschaft, Hamburg.

Experts.

**Captain A. N. ELINGIUS.**

Inspector of the »Hamburg--Südamerika-Line», Hamburg.

**Mr. Wilhelm HEBERLING.**

Diplom-Ingenieur, »Germanischer Lloyd» Classification Society, Berlin.

**Captain Ernest KNUTZEN**

Inspector of the «Atlantic Tank-Rhederei for Verband deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere», Hamburg.

**Mr. Franz KOHLER.**

Gesamtverband Abteilung Seeleute, Berlin.

**Captain Ludwig SCHMIDT.**

Inspector of the «Hansa-Line», Bremen.

**Captain Ludwig SCHUBART.**

Oberregierungsrat in the «Deutsche Seewarte», Hamburg.

**Captain Conrad SOERENSEN.**

Inspector of the «Dampfschiffahrtsgesellschaft 1869», Flensburg.

**Mr. Johann WINTER**

Chief Engineer, First Ship Surveyor, See-Berufsgenossenschaft, Hamburg.

### THE COMMONWEALTH OF AUSTRALIA.

Delegates

**Captain Henry Priaulx CAYLEY**

Royal Australian Navy, Commonwealth Naval Representative in London.

**Mr. Vincent Cyril DUFFY.**

Australia House.

Secretary.

**Paymaster Lieut-Com. A. FREYER.**

Royal Australian Navy.

### BELGIUM.

Delegate.

**Mr. Raoul F. GRIMARD.**

Naval Engineer, Technical Adviser to the Central Naval Department.

### CANADA.

Delegate.

**Mr. Alexander JOHNSTON.**

Deputy Minister of Marine.

Experts.

**Mr. C. F. M. DUCUID.**

Chief Naval Architect.

**Captain J. GILLIES.**

Canadian Pacific Steamships, Ltd.

**Mr. Frank Mc DONNELL**

Chairman, Board of Steamship Inspection

**Captain H. E. NEDDEN**

Canadian National Steamship Co.

**Captain R. A. GOODEY**

Canadian National Steamship Co  
Secretary

Miss Edna STOWE

### CHILE

Delegate

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

### CUBA.

Delegate

Mr. Guillermo PATTERSON  
Cuban Minstre in London.

### DENMARK

Delegates

Mr. Emil KROGH  
Assistant Secretary in the Ministry of Shipping and Fisheries.

Mr. Aage H. LARSEN

Naval Architect and Engineer-in-Chief to the Ministry of Shipping and Fisheries.

Mr. J. A. KÖRNING

Director of the »Forenede Dampskebsselskab», Copenhagen.

Captain H. P. HAGELBERG

Chairman of the Association of Danish Shipmasters.

Mr. Erik JACOBSEN

Trade Union Manger.

Experts

Mr. P. VILLADSEN.

Principal in the Ministry of Shipping and Fisheries.

Mr. Peder FISCHER

Naval Architect.

### THE FREE CITY OF DANZIG

Delegates.

Mr. Alphonse POKLEWSKI-KOZIELL

Commercial Counsellor, Polish Legation, London.

Mr. Waldemar SIEG

Commercial Counsellor.

### SPAIN

Delegate.

Mr. Octaviano MARTINEZ-BARCA

Engineer, Spanish Navy

### IRISH FREE STATE

Delegates

Mr. J. W. DULANTY

Commissioner for Trade for the Irish Free State in Great Britain.

Mr. T. J. HEGARTY

Ship Surveyor, Transport and Marine Branch department of Industry and Commerce.

### UNITED STATES OF AMERICA

Delegates.

Mr. Hebert B. WALKER

President of the American Steamship Owners, Association.

Mr. David ARNOTT

Chief Surveyor, American Bureau of Shipping.

Mr. Laurens PRIOR

Bureau of Navigation, Department of Commerce.

Mr. Howard C. TOWLE

National Council of America Shipbuilders.

Mr. Samuel D. McCOMB

Marine Office of America.

Πλοίαρχος E.N. ALBERT F. PILLSBURY  
Του οίκου Pillsbury and Curtis "Άγιος Φραγκίσκος."

Κος ROBERT F. HAND

'Αντιπρόεδρος της Standard Shipping Co. Νέα Υόρκη.  
Κος H. W. WARLEY

'Αντιπρόεδρος της Ore Steamship Corporation Νέα Υόρκη.

Κος JAMES KENNEDY

Γενικός Διευθυντής Ναυτικὸν Τμῆμα, Gulf Refining Co. Νέα Υόρκη.

'Υποναύαρχος JOHN. G. TAWRESEY  
C. C. τοῦ 'Αμερικανικοῦ Π. Ναυτικοῦ ἐν ἀποστρατείᾳ.

Τεχνικοὶ Σύμβουλοι

Κος DAVID W. DICKIE

Μηχανικὸς-Ναυπηγὸς ἐπίσημος ἐμπειρογνώμων, "Άγιος Φραγκίσκος."

Πλοίαρχος P. C. GRENING

Διευθυντής διὰ τὴν Εὐρώπην, United States Shipping Board merchant fleet Corporation.

Κος G. A. SMITH

American Bureau of shipping.

ΦΙΛΑΝΔΙΑ

Πληρεξούσιοι

Κος A. H. SAASTAMOINE N

'Επιτετραμμένος ἐν Λονδίνῳ

Πλωτάρχης Birger BRANDT.

"Ενωσις τῶν Φινλανδῶν Πλοιάρχων E. N.

Βοηθὸς

Κος E. WÄLIKANGAS

Φινλανδικὴ Πρεσβεία ἐν Λονδίνῳ

ΓΑΛΛΙΑ

Πληρεξούσιοι.

Κος André Maurice HAARBLEICHER

'Ανώτερος Αρχιναυπηγὸς, Διευθυντής τῶν 'Υπηρεσιῶν τοῦ 'Εμπορικοῦ Στόλου καὶ τοῦ Ναυτικοῦ ὄλικοῦ παρὰ τῷ 'Υπουργείῳ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Κος René Hippolyte Joseph LINDEMANN

Βοηθὸς Διευθυντής τῶν ὑπηρεσιῶν Ναυτικῆς ἐργασίας καὶ τοῦ Αριστηρίου παρὰ τῷ 'Υπουργείῳ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Κος Jean Henri Theophile MARIE

'Αρχιναυπηγὸς, Βοηθὸς Διευθυντοῦ τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Εμπορικοῦ Στόλου καὶ τοῦ Ναυτικοῦ ὄλικοῦ, παρὰ τῷ 'Υπουργείῳ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Κος A. H. A de BERLHE

Πληρεξούσιος Διευθυντής τοῦ Bureau Veritas.

Βοηθὸς Πληρεξούσιον

Κος J. VOLMAT

'Υδρογράφος, ἀντιπροσωπεύων τὸ Γαλλικὸν Ναυαρχεῖον.

Πραγματογνώμονες

Κος Jacques de BERLHE

Μηχανικὸς τοῦ Bureau Veritas.

Κος BRILLIE

'Αρχιμηχανικὸς Σύμβουλος τῆς Compagnie Générale Transatlantique.

Κος J. R. L. DUBOIS

'Αρχιεπόπτης τῆς Cie Messageries Maritimes.

Κος M. A. R de CATALANO

Ναυτικὸς ἀρχιεπόπτης τῆς Compagnie générale Transatlantique.

Κος Ch. le PELLETIER

'Αρχιμηχανικὸς τῆς Compagnie des Chargeurs Réunis.

Κος G. FALCOZ

'Αρχιμηχανικὸς τῆς Compagnie des Messageries Maritimes.

Κος A. NIZERY

Διευθυντής τῆς Compagnie des chargeurs Réunis.

Κος PATRY

'Αρχιμηχανικὸς τοῦ Bureau Veritas.

Κος J. PERRACHON

'Υποδιευθυντής τῆς Compagnie Auxiliaire de Navigation.

Κος Julles M.A.T. PINCZON

'Αρχιμηχανικὸς Σύμβουλος τῶν chantiers de Saint-Nazaire.

Κος R. ROSSIGNEUX

Διευθυντής τῶν Τεχνιῶν 'Υπηρεσιῶν τῆς Κεντρικῆς Επιτροπῆς τῶν Γάλλων 'Εφοπλίστων.

Γραμματεὺς

Πλοίαρχος E.N. G. F. J. DILLY

'Επιθεωρητής Ναυτιλίας παρὰ τῷ 'Υπουργείῳ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

HNOMENON ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΜΕΓΑΛΗΣ ΒΡΕΤΤΑΝΙΑΣ  
ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΥ ΙΡΛΑΝΔΙΑΣ .

Πληρεξούσιοι

Sir Henry F. OLIVER

Ναύαρχος τοῦ Βρεττανικοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ.

Πλοίαρχος F. W. BATE

Ναυτικὸς Σύμβουλος τῆς ὑπηρεσίας 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Πλοίαρχος E.N. J. T. EDWARDS

Πλοίαρχος Ωκεανοπλοῖας ἐν ἐφεδρείᾳ.

Κος A.J. DANIEL

'Αρχιεπιθεωρητής πλοίων, Board of Trade.

Sir Ernest W. GLOVER

Chamber of shipping τοῦ 'Ηνωμένου Βασιλείου.

Sir Norman HILL

Πρόεδρος τῆς Merchant shipping Advisory Committee, Board of Trade.

Sir Charles HIPWOOD

Board of Trade.

Κος J. Forster KING

'Αρχιεπιθεωρητής παρὰ τῷ British Corporation Register of shipping and Aircraft.

Δρ. J. MONTGOMERIE

'Αρχιεπιθεωρητής πλοίων τοῦ Lloyd's Register of shipping.

Sir Charles J. O. SANDERS

Πρόεδρος, Load Line Committee, 1927-1929.

Κος Willian Robert SPENCE

Γενικὸς Γραμματεὺς τῆς 'Εθνικῆς 'Ενώσεως τῶν Ναυτικῶν.

Πλοίαρχος A. SPENSER

Πλοίαρχος Ωκεανοπλοῖας ἐν ἐφεδρείᾳ.

Γραμματεὺς

Κος A. E. LEE

Board of Trade.

Βοηθὸς Γραμματεὺς

Κος G. C. AGER

Board of Trade.

## UNITED STATES OF AMERICA—(continued).

- Marine Office of America.  
 Captain Albert E. PILLSBURY  
 Pillsbury and Curtis, San Francisco.  
 Mr. Robert F. HLAND  
 Vice-President Standard Shipping Co., New York  
 Mr. James KENNEDY  
 General Manager, Marine Departement, Gulf Refining Co., New York.  
 Mr. H. W. WARLEY  
 Vice-President Ore Steamship Corporation, New York.  
 Rear-Admiral John G. TAWRESEY  
 C. C. United States Navy, Retired. United States Shipping Board.  
 Technical Advisers.  
 Mr. DAVID W. DICKIE  
 Engineer and Naval Architect, Attorney-at-Law, San Francisco.  
 Captain P. C. GRENING  
 Director for Europe, United States Shipping Board Merchant Fleet Corporation.  
 Mr. G. A. SMITH  
 American Bureau of Shipping.

## FILAND

- Delegates.  
 Mr. A. H. SAASTAMOINEN  
 Finnish Minister in London.  
 Commander Birger BRANDT  
 Finnish Shipmasters' Association.  
 Assistant Delegate.  
 Mr. E. WALIKANGAS...  
 Finnish Legation, London.

## FRANCE.

Delegates.

- Mr. ANDRE MAURICE HAARBLEICHER  
 Naval Construction Corps, Director of the Departments of the Mercantile Fleet at the Ministry of the Mercantile Marine.  
 Mr. RENE HIPPOLYTE JOSEPH LINDEMANN  
 Assistant Director of the Department of Marine Labour and of the Accountants Department at the Ministry of the Mercantile Marine.  
 Mr. JEAN HENRI THEOPHILE MARIE  
 Naval Construction Corps, Assistant to the Director of the Departments of the Mercantile Fleet and of Naval Material at the Ministry of the Mercantile Marine.  
 Mr. A. H. A. de BERLHE  
 Deputy Manager of the Bureau Veritas.  
 Assistant to the Delegates.  
 Mr. J. VOLMAT.  
 Chief Hydrographer, 2nd Class, representing the French Admiralty.  
 Experts.  
 Mr. Jacques de BERLHE.  
 Engineer to the Bureau Veritas.  
 Mr. BRILLIE.  
 Chief Consulting Engineer of the Compagnie Générale Transatlantique.

- Mr. M. A. R. de CATALANO  
 Chief Superintendent of the Compagnie Générale Transatlantique.  
 Mr. J. R. L. DUBOIS.  
 Chief Marine Superintendent of the Compagnie des Messageries Maritimes.  
 Mr. G. FALCOZ.  
 Chief Engineer of the Compagnie des Messageries Maritimes.  
 Mr. Ch. le PALLETIER.  
 Chief Engineer of the Compagnie des Chargeurs Réunis.  
 Mr. A. NIZERY.  
 Manager of the Compagnie des Chargeurs Réunis.  
 Mr. PATRY.  
 Chief Engineer of the Bureau Veritas.  
 Mr. J. PERRACHON.  
 Assistant Manager of the Compagnie Auxiliaire de Navigation.  
 Mr. Jules M. A. T. PINCZON.  
 Chief Consulting Engineer of the Chantiers de Saint-Nazaire.  
 Mr. R. ROSSIGNEUX.  
 Chief of the Technical Department of the Comité Central des Armateurs de France.  
 Secretary.  
 Captain C. F. J. DILLY.  
 Inspector of Navigation, Ministry of Mercantile Marine.
- UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND
- Delegates.
- Sir Herny F. OLIVER  
 Admiral of the Fleet, Royal Navy.  
 Captain F. W. BATE  
 Professional Officer, Mercantile Marine Department, Board of Trade.  
 Mr. A. J. DANIEL  
 Principal Ship Surveyor, Board of Trade.  
 Captain J. T. EDWARDS  
 Master Mariner, Retired.  
 Sir Ernest W. GLOVER  
 Chamber of Shipping of the United Kingdom.  
 Sir Normal HILL  
 Chairman Merchant Shipping Advisory Committee, Board of Trade  
 Sir Charles HIPWOOD  
 Board of Trade  
 Mr. J. Foster KING  
 Chief Surveyor to the British Corporation Register of Shipping and Aircraft.  
 Dr. J. MONTGOMERIE  
 Chief Ship Surveyor to Lloyd's Register of Shipping.  
 Sir Charles J. O. SANDERS  
 Chairman, Load Line Committee, 1927—1929.  
 Mr. William Robert SPENGE  
 General Secretary, National Union of Seamen.  
 Captain A. SPENCER  
 Master Mariner Retired.  
 Secretary  
 Mr. A. E. LEE  
 Board of Trade  
 Assistant Secretaries  
 Mr. G. C. AGER  
 Board of Trade

Κος W. GRAHAM  
Board of Trade.  
Κος H. C. MILLER  
Board of Trade.  
Κος J. T. MUNDEN  
Board of Trade.  
Κος W. E. STIMPSON  
Board of Trade.

## ΕΛΛΑΣ

## Πληρεξούσιος

Κος Νικόλαος Γ. ΛΕΛΗΣ  
Γενικός Πρόξενος της Ελλάδος ἐν Λονδίνῳ.  
Τεχνικοί Σύμβουλοι

Έπιλιμενάρχης Α'. Βασίλειος ΣΚΑΡΠΕΤΗΣ  
Άρχηγός της ἐν Λονδίνῳ Λιμενικῆς Υπηρεσίας παρὰ τῷ Γενικῷ Προξενείῳ της Ελλάδος.  
Πλωτάρχης Ναυπηγός Εύάγγελος ΡΟΥΣΣΟΣ  
Βοηθός τοῦ ἐν Λονδίνῳ Ελληνος Ναυτικοῦ καὶ Αεροπορικοῦ Ακολούθου

## ΙΝΔΙΑΙ

## Πληρεξούσιος

Sir Geoffrey L. CORBETT  
Γραμματεὺς συνταξιοῦχος παρὰ τῷ Υπουργείῳ Εμπορίου τῆς Κυβερνήσεως τῶν Ινδῶν.

Κος Nowrojee Dadabhoy ALLBLESS  
Πρόεδρος της Scindia steamships (London) Ltd.

Πλοίαρχος E.N. Kavas OOKERJEE  
Ναυτικός Ἐπόπτης της Scindia steam Navigation Co Ltd. Βομβάρι.

Πλωτάρχης Μηχανικός John Sutherland PAGE  
Τοῦ Ινδικοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ. Τέως Άρχιμηχανικός καὶ Έπιθεωρητής πλοίων παρὰ τῇ Κυβερνήσει τῆς Βεγγάλης.

## ΙΣΛΑΝΔΙΑ

## Πληρεξούσιος

Κος Emil KROGH  
Διευθυντής παρὰ τῷ Δανικῷ Υπουργείῳ Ναυτιλίας καὶ Αλιείας.

Κος Aage H. LARSEN  
Ναυπηγός καὶ Άρχιμηχανικός παρὰ τῷ Υπουργείῳ Ναυτιλίας καὶ Αλιείας.

Κος J. A. KÖRBING  
Διευθυντής της Forenede Dampskselskab Κοπεγχάγη

Πλοίαρχος H. P. HAGELBERG  
Πρόεδρος τῆς ἐνώσεως δανῶν Πλοιάρχων.

Κος Erik JACOBSEN  
Trade Union Manager, Denmark.

Πραγματογνώμονες

Κος P. VILLADSEN  
Ύποδιευθυντής παρὰ τῷ Υπουργείῳ Ναυτιλίας καὶ Αλιείας.

Κος Peder FISCHER  
Ναυπηγός.

## ΙΤΑΛΙΑ

## Πληρεξούσιος

Στρατηγὸς Giulio INCIANNI  
Γενικός Διεθυντής Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Νάδαρχος Giuseppe CANTU  
Τεχνικός Έπιθεωρητής Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ.  
Καθηγητής Torquato GIANNINI  
Σύμβουλος τῆς μεταναστεύσεως παρὰ τῷ Υπουργείῳ Εξωτερικῶν τῆς Ιταλίας.

## Πληρεξούσιος-βοηθός

Δρ. Gaetano LAMBERTICO  
Βοηθός Σύμβουλος ἐπὶ τῆς μεταναστεύσεως παρὰ τῷ Υπουργείῳ Εξωτερικῶν τῆς Ιταλίας.

## Πραγματογνώμονες

Κος Carlo DOEFLS  
Ναυπηγός, Διευθυντής τοῦ Τεχνικοῦ Γραφείου τοῦ Registro Italiano Navale ed Aeronautico Τεργέστη.

Κος Aroldo PALANCA  
Αντιπρόσωπος τῆς Ενώσεως Ιταλῶν Εφοπλιστῶν.

Κος Gino SOLDA  
Ναυπηγός. Έπιθεωρητής τοῦ Registro Italiano Navale ed Aeronautico.

Κος Giuseppe GASPARINI  
Ναυπηγός. Αντιπρόσωπος τῆς Ιταλικῆς γενικῆς ἐνώσεως τῆς Βιομηχανίας.

Πλοίαρχος E.N. Luigi ZINO  
Αντιπρόσωπος τῆς Ιταλικῆς Ενώσεως ἐφοπλιστῶν φορτηγῶν πλοίων, ἐν Γενούῃ.

Πλοίαρχος E.N. Arturo ROMANO  
Αντιπρόσωπος τῆς Ιταλικῆς Ενώσεως Πλοιάρχων, Αξιωματικῶν καὶ Ναυτικῶν.

## ΙΑΠΩΝΙΑ

## Πληρεξούσιοι

Κος Shioichi NAKAYAMA  
Γραμματεὺς πρεσβείας Α'. τάξεως.

Κος Sukefumi IWAI  
Πραγματογνώμονων παρὰ τῇ τοπικῇ Διοικήσει Συγκονιωνίας.

## Πραγματογνώμονες

Κος Kumaichi SHOWNO  
Πραγματογνώμονων παρὰ τῇ τοπικῇ Διοικήσει Συγκονιωνίων.

Κος Takeji KOVAYASHI  
Γραμματεὺς παρὰ τῷ Υπουργείῳ Συγκονιωνίας.

Κος Motoki MATSUMURA  
Ακόλουθος.

Πλοίαρχος Nagayoshi HORI  
Ἐκ τοῦ ἐκτάκτου προσωπικοῦ ἐν τῷ Υπουργείῳ Συγκονιωνίας.

## ΛΕΤΤΟΝΙΑ

## Πληρεξούσιοι

Κος Arturs OZOLS  
Διευθυντής τοῦ τμήματος Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Πλοίαρχος E.N. Andrejs LONFELDS  
Ἐπαιρείας Λεττονῶν ἐφοπλιστῶν.

## ΜΕΞΙΚΟΝ

## Πληρεξούσιος

Κος Gustavo Luders de NEGRI  
Γενικός πρόξενος τοῦ Μεξικοῦ ἐν Λονδίνῳ.

Mr. W. GRAHAM  
Board of Trade  
Mr. H. C. MILLER  
Board of Trade  
Mr. J. T. MUNDEN  
Board of Trade  
Mr. W. E. STIMPSON  
Board of Trade

GREECE  
Delegate

Mr. Nicolas G. LELY  
Consul General for Greece in London.  
Expert Advisers  
Commander Basil SCARPETIS  
Commander Harbour Master, Head of the Shipping Services at the Greek Consulate-General London  
Acting Commander Evangelos ROUSSOS  
Assistant of the Naval and Air Attaché of Greece, London

INDIA  
Delegates.

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

ICELAND  
Delegates.

Mr. Emil KROGH  
Assistant Secretary in the Danish Ministry of Shipping and Fisheries.  
Mr. Aage H. LARSEN  
Naval Architect and Engineer-in-Chief to the Danish Ministry of Shipping and Fisheries.  
Mr. J. A. KORBING  
Director of the »Ferenede Dampskebsselskab», Copenhagen.  
Captain H. P. HAGELBERG  
Chairman of the Association of Danish Shipmasters.  
Mr. Erik JACOBSEN  
Trade Union Manager, Denmark.  
Experts.

Mr. P. VILLADSEN  
Principal in the Danish Ministry of Shipping and Fisheries.  
Mr. Peder FISCHER  
Naval Architect.

ITALY.

Delegates.

General Giulio INGIANNI.  
General Director of the Mercantile Marine.  
Admiral Giuseppe CANTU.

Admiral of Division, Technical Inspector of the Mercantile Marine.

Professor Torquato GIANNINI.

Counsellor for Emigration in the Italian Foreign Office.

Assistant Delegate.

Dr. Gaetano LAMPERTICO.

Vice-Counsellor for Emigration in the Italian Foreign Office.

Experts.

Mr. Carlo DOERFLES.

Naval Architect, Head of the Technical Office of the Registro Italiano Navale ed Aeronautico, Trieste.

Mr. Aroldo PALANCA.

Representing the Italian Shipowners' Federation.

Mr. Gino SOLDA.

Naval Architect, Inspector of the Registro Italiano Navale ed Aeronautico.

Mr. Giuseppe GASPARINI.

Naval Architect, representing the Italian General Confederation of Industry.

Captain Luigi ZINO.

Representing the Italian Cargo Shipowners' Federation, Genoa.

Captain Arturo ROMANO.

Representing the Italian Confederation of Captains, Officers and Seamen.

JAPAN.

Delegates.

Mr. SHOICHI NAKAYAMA

First-Class Secretary of Embassy.

Mr. SUKEFUMI JWAI.

Expert in the Local Administration Office of Communications.

Experts.

Mr. KUMAICHI SHOWNO

Expert in the Local Administration Office of Communications.

Mr. TAKEJI KOBABAYASHI

Secretary in the Department of Communications.

Mr. MOTOKI MATSUMURA

Attaché.

Captain NAGAYOSHI HORI

Temporary Staff in the Department of Communications.

LATVIA.

Delegates.

Mr. ARTURS OZOLS.

Director of the Marine Department.

Captain ANDREJS LONFELDS

Latvian Shipowners' Society.

MEXICO

Delegate.

Mr. GUSTAVO LUDERS DE NEGRI...

Consul-General for Mexico in London.

Secretary.

Γραμματεὺς  
Κος Macedonio GARZA  
'Υποπρόξενος τοῦ Μεξικοῦ ἐν Λονδίνῳ.

NOPBHGIΑ  
Πληρεξούσιοι

Κος Erling BRYN  
Διευθυντής τοῦ Τυμάτος Ναυτιλίας παρὰ τῷ 'Υπουργεῖῳ 'Εμπορίου καὶ Ναυτιλίας.

Κος Johan SCHÖNHEDYDER  
'Αρχιεπιθεωρητής παρὰ τῷ 'Υπουργεῖῳ 'Εμπορίου καὶ Ναυτιλίας.

Δρ. J. BRUHN  
Διευθυντής τοῦ Norske Veritas  
Κος J. Hysing OLSEN

'Εφοπλιστής  
Κος Eivind TONNESEN  
Διευθυντής τῆς 'Ενώσεως Νορβηγῶν Πλοιόφρογχων.

Κος A. BIRKELAND  
Πρόεδρος τῆς 'Ενώσεως Νορβηγῶν ναυτικῶν καὶ θερμαστῶν.

Σύμβουλος  
Κος E. WETTERGREEN  
Τμηματάρχης τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορίου καὶ Ναυτιλίας.

#### NEA ZHLANIA

Πληρεξούσιοι  
Sir Thomas Mason WILFORD  
'Ψυηλὸς ἀπεσταλμένος τῆς Νέας Ζηλανδίας ἐν Λονδίνῳ.  
Sir Charles HOLDSWORTH

Διευθυντής τῆς Union Steamship Company of New Zealand, Ltd

#### ΠΑΡΑΓΟΥΑΗ

Πληρεξούσιος  
Δρ. Horacio CARISIMO  
'Απεστολμένος ἐν Λονδίνῳ.

#### ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Πληρεξούσιοι  
'Αντιναύαρχος ἡ. ἀ. C. FOCK  
Γενικὸς ἐπιθεωρητής τῆς Ναυτιλίας Πρόεδρος τῆς 'Επιτροπῆς προσδιορισμοῦ τοῦ ὕψους ἔξαλων τῶν πλοίων.

Κος A van DRIEL  
Ναυπηγὸς, ναυπηγικὸς σύμβουλος τῆς ὑπηρεσίας ἐπιθεωρήσεως ναυτιλίας. Μέλος καὶ γραμματεὺς τῆς 'Επιτροπῆς προσδιορισμοῦ τοῦ ὕψους ἔξαλων τῶν πλοίων.

Κος J. BRAUTIGAM  
Πρόεδρος τῆς ἐνώσεως ἐργατῶν μεταφορῶν, μέλος τῆς δευτέρας Βουλῆς τῶν γενικῶν χωρῶν.

Κος J. W. LANGELER  
'Επιθεωρητής Ναυτιλίας εἰς τὰς 'Ολλανδικὰς Ἰνδίας.

Κος J. Rypperda WIERDSMA  
Πρόεδρος—Διευθυντής τῆς Holland—America Line.

Πλοίαρχος G. L. HEERIS  
Γραμματεὺς τῆς 'Ενώσεως 'Ολλανδῶν ἐφοπλιστῶν.

Πραγματογνώμονες  
Κος H. KEYSER  
Βοηθὸς Διευθυντής τοῦ Βασιλικοῦ 'Ολλανδικοῦ Μετρωπολιτικοῦ Ἰνστιτούτου.

Καθηγητὴς N. KAL  
Καθηγητὴς τῆς Ναυπηγίας εἰς τὸ Πολυτεχνεῖον τοῦ Delft.

Κος F. REEDEKER  
Πλοίαρχος E.N. (ἀπόμαχος).  
Κος G. de RONDE  
Πλοίαρχος E.N. (ἀπόμαχος)

Κος J. CARPENTIER--ALTING  
Ναυπηγός.

Γραμματεὺς  
Jonkheer O. REUCHLIN  
'Ακόλουθος τῆς ἐν Λονδίνῳ 'Ολλανδικῆς πρεσβείας.

#### ΠΕΡΟΥ

Πληρεξούσιος

Πλοίαρχος Manuel D. FAURA  
Ναυτικὸς 'Ακόλουθος ἐν Λονδίνῳ.  
ΠΟΛΩΝΙΑ

Πληρεξούσιος

Κος Alphonse POCKLEWSKI-KOZIELL  
'Εμπορικὸς Σύμβουλος τῆς ἐν Λονδίνῳ Πολωνικῆς Πρεσβείας.

Κος Boguslaw BAGNIEWSKI  
Σύμβουλος τοῦ 'Υπουργείου Βιομηχανίας καὶ 'Εμπορίου, Βαρσοβίᾳ.

#### ΠΟΡΤΟΓΑΛΛΙΑ

Πληρεξούσιος

Κος Thomaz Ribeiro de MELLO

Πληρεξούσιος 'Υπουργὸς. Διευθυντής τῶν οἰκονομικῶν ὑποθέσεων παρὰ τῷ Πορτογαλλικῷ 'Υπουργεῖῳ τῶν 'Εξωτερικῶν.

Πλωτάρχης Carlos Theodoro da COSTA  
Ναυπηγός.

#### ΣΟΥΗΔΙΑ

Πληρεξούσιος

Βαρῶνος Erik Kule PALMSTIERNA  
Πρεσβευτής τῆς Σουηδίας ἐν Λονδίνῳ.  
Κος Per Åxel LINDBLAD

Τμηματάρχης παρὰ τῇ Κεντρικῇ Διοικήσει τοῦ 'Εμπορίου.

Πλοίαρχος Erik Axel Fredrik EGGERT  
Πραγματογνώμων τῶν ναυτικῶν ὑποθέσεων τῆς Βασιλικῆς Διοικήσεως ἐργασίας καὶ τῆς κοινωνικῆς προνοίας.

Πραγματογνώμονες καὶ πληρεξούσιοι βοηθοὶ

Κος G. Mac E. BÖOS  
Γραμματεὺς τῆς Διοικήσεως τοῦ 'Εμπορίου.  
Κος A. W. PALMQVIST

'Ελεγκτὴς κατακετρήσεως τῆς περιφερείας Γκόντεμπουργκ.

Πλοίαρχος E. N. O. A. NORDBORG  
Μέλος τῆς Βουλῆς, Διευθυντής τῆς 'Ενώσεως Σουηδῶν 'Εφοπλιστῶν.

Πλοίαρχος E.N. N. P. LARSSON  
Πρόεδρος τῆς Σουηδικῆς 'Ενώσεως τῶν Πλοιάρχων καὶ ἀξιωματικῶν τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Κος N. OLSSON  
Πρόεδρος τῆς Σουηδικῆς 'Ενώσεως Ναυτικῶν.

ΕΝΩΣΙΣ ΣΟΣΙΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΣΟΒΙΕΤΙΚΩΝ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΩΝ

Πληρεξούσιος  
Κος Dimitri BOGOMOLOFF  
Σύμβουλος τῆς ἐν Λονδίνῳ Σοβιετικῆς Πρεσβείας.

Mr. MACEDONIO GARZA...	Mr. F. REEDEKER.
Vice-Consul for Mexico, London.	Master Mariner, retired.
NORWAY.	Mr. G. de RONDE.
Delegates.	Master Mariner, retired.
Mr. ERLING BRYN	Mr. J. CARPENTIER-ALTING.
Director of the Department of Shipping, Ministry of Commerce and Navigation.	Naval Architect.
Mr. JOHAN SCHONHEYDER...	Secretary.
Surveyor-in-Chief in the Ministry of Commerce and Navigation.	Jonkheer O. REUCHLIN.
Mr. J. BRUHN...	Attaché to the Netherlands Legation, London.
Director of the Norwegian Veritas.	PERU.
Mr. J. HYSING OLSEN...	Delegate.
Shipowner.	Captain Manuel D. FAURA.
Mr. EIVIND TONNESEN.	Naval Attaché in London.
Managing Director of the Norwegian Shipmasters' Association.	POLAND.
Mr. A. BIRKELAND.	Delegates.
President of the Norwegian Sailors and Firemen's Union.	Mr. Alphonse POKLEWSKI-KOZIELL.
Adviser.	Commercial Counsellor, Polish Embassy, London.
Mr. WETTERGREEN.	Mr. Boguslaw BAGNIEWSKI.
Chief of Division in the Ministry of Commerce and Navigation.	Counsellor, Ministry of Industry and Trade, Warsaw.
NEW ZEALAND	PORTUGAL.
Delegates.	Delegates.
Sir Thomas Mason WILFORD.	Mr. Thomaz Ribeiro de MELLO.
High Commissioner for New Zealand in London.	Minister Plenipotentiary. Head of the Economic Questions of the Portuguese Ministry of Foreign Affairs.
Sir Charles HOLDSWORTH.	Captain Carlos Theodoro da COSTA.
Managing Director of the Union Steamship Company of New Zealand, Ltd.	Naval Architect.
PARAGUAY.	SWEDEN.
Delegate.	Delegates.
Dr. Horacio CARISIMO.	Baron Erik Kule PALMSTIERNA.
Chargé d'Affaires in London.	Swedish Minister in London.
NETHERLANDS	Mr. Per Axel LINDBLAD.
Vice-Admiral (retired) C. FOCK.	Assistant Under-Secretary in the Board of Trade.
Inspector-General of Navigation, Chairman of the Freeboard Assigning Commission.	Captain Erik Axel Fredrik EGGERT.
Mr. A. van DRIEL.	Maritime Expert to the Social Board.
Naval Architect, Adviser on Naval Architecture of the Shipping Inspection Service, Member and Secretary of the Freeboard Assigning Commission.	Experts and Assistant Delegates.
Mr. J. BRAUTIGAM.	Mr. G. Mac E. BÖOS.
Chairman of the Netherlands Union of Transport Workers, Member of the Second Chamber of the States General.	First Amanuensis in the Board of Trade.
Mr. J. W. LANGEKER.	Mr. A. W. PALMQVIST.
Inspector of Shipping, Dutch East Indies	Controller of Tonnage, Gothenburg District.
Mr. J. Rypperda WIERDSMA.	Captain O. A. NORDBORG.
Chairman of the Holland-America Line.	Member of the First Chamber of Parliament, Director of the Swedish Shipowners' Association.
Captain G. L. HEERIS.	Captain N. P. LARSSON.
Secretary of the Netherlands Shipowners' Association.	President of the Swedish Society of Masters and Officers of the Mercantile Marine.
Mr. H. KEYSER.	Mr. N. OLSSON.
Expert.	President of the Swedish Seamen's Union.
Assistant Director of the Royal Netherlands Meteorological Institute.	UNION OF SOCIALIST SOVIET REPUBLICS
Professor N. KAL.	Delegate.
Professor in Naval Architecture at the Technical University, Delft.	Mr. Dimitri BOGOMOLOFF.
	Counsellor of the Soviet Embassy in London.

## Πραγματογνώμονες

Κος R. MATVEEFF

Μηχανικός.

Κος A. A. KAUKUL

Anglo-Soviet Shipping Co.

Αἱ Κυβερνήσεις τῆς Αὐστρίας, Ἐσθονίας, Ούγγαρίας καὶ Τουρκίας, ὡρισαν ὡς παρατηρητὰς τοὺς κάτωθι.

Α Γ Σ Τ Ρ Ι Α

Κος K. ZEILEISSEN

Γραμματεὺς τῆς ἐν Λονδίνῳ Αὐστριακῆς Κυβερνήσεως.  
Ε Σ Θ Ο Ν Ι Α

Κος R. A. MOLLERSON

Σύμβουλος τῆς ἐν Λονδίνῳ Ἐσθονικῆς Πρεσβείας.  
Ο Υ Γ Γ Α Ρ Ι Α

Βαρδόνος Ivan Rubido-Zichy

Πρεσβυτής τῆς Ούγγαρίας ἐν Λονδίνῳ.

Τ Ο Υ Ρ Κ Ι Α

Mehmet Ali SEVKI ΠΑΣΑΣ

Σύμβουλος τῆς ἐν Λονδίνῳ Τουρκικῆς Πρεσβείας.

'Η Κοινωνία τῶν Ἐθνῶν κληρθεῖσα νὰ ἀποστείλῃ ἀντί-προσωπεῖας εἰς τὴν Διάσκεψιν ὑπὸ τὴν Ἰδιότητα παρατηρητῶν, ὡρισεν πρὸς τοῦτο τὴν ἐπομένην ἀποστολήν.

Κος Robert HAAS

Γενικὸς Γραμματεὺς τῆς Συμβουλευτικῆς καὶ Τεχνικῆς Ἐπιτροπῆς τῶν συγκοινωνιῶν καὶ μεταφορῶν.

Κος J. M. F. ROMEIN

Γραμματεὺς τῆς Μονίμου Ἐπιτροπῆς τῶν Λιμένων καὶ τῆς Ναυτιλίας.

Οἵτινες κατὰ ταῦτα συνεκεντρώθησαν ἐν Λονδίνῳ.

'Ο Ναύαρχος Sir Henry F. Oliver ἀνεδείχθη Πρόεδρος τῆς Διασκέψεως καὶ ὁ κύριος A. E. Lee γενικὸς Γράμματεύς.

Διὰ τὴν διεξαγωγὴν τῶν ἔργων τῆς Διασκέψεως συνεκροτήθησαν αἱ ὀκόλουθοι Ἐπιτροπαὶ τῶν ὄποιων ὡς Πρόεδροι ἔξελέγησαν οἱ κάτωθι:

Διοικητική Ἐπιτροπή: Κος KÖNIGS

Κυρία Τεχνική Ἐπιτροπή: Sir Charles SANDERS

Ἐπιτροπὴ δεξαμενοπλοίων: Κος KENNEDY

Ἐπιτροπὴ πλοίων μεταφορᾶς ξυλείας: Κος Emil KROGH

Ἐπιτροπὴ εἰδικῶν πλοίων: Ἀντιγαύαρχος FOCK

Ἐπιτροπὴ Ζωῶν: Στρατηγὸς INGIANINI

Ἐπιτροπὴ συντάξεως: Κος HAARBLEICHER

Ἐπιτροπὴ πληρεξουσίων: Κος NAKAYAMA

Κατὰ τὸ Διάστημα διαδοχικῶν συναθροίσεων αἵτινες ἔλαβον χώραν μεταξὺ τῆς 20 Μαΐου 1930 καὶ τῆς 5 Ἰουλίου 1930, ἐπεξειργάσθη μία Σύμβασις περὶ γραμμῶν φορτώσεως ὑπὸ ἡμερομηνίαν δῆς Ἰουλίου 1930.

I

'Η συνδιάσκεψις λογιζάνει ὑπὸ σημείωσιν τὰς ὀκολούθους δηλώσεις τὰς γενομένας ὑπὸ τῶν κάτωθι ἀντιπροσωπεῖσθαι.

Οἱ πληρεξουσίοι τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς δηλοῦσι κατήγορηματικῶς ὅτι, ἢ, ὑπὸ αὐτῶν ὑπογραφὴ τῆς ὑπὸ τὴν ἡμερομηνίαν τούτην διεθνοῦς Συμβάσεως γραμμῆς φορτώσεως δὲν πρέπει νὰ θεωρηθῇ ὡς ἔχουσα τὴν ἔννοιαν ὅτι ἡ Κυβέρνησις τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἀναγνωρίζει ἐν πολίτευμα ἢ μίαν κατάστασιν, τὰ ὅποια ὑπογράφουσιν ἢ ἀποδέχονται τὴν παροῦσαν Σύμβασιν, ὡς τὴν Κυβέρνησιν τῆς χώρας ταύτης, ἐάν τὸ πολίτευμα ἢ ἡ κατάστασις ἔκεινη ἐναιρεῖ ἀναγνωρισμένα ὡς ἡ Κυβέρνη-

σις τῆς χώρας ταύτης ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς.

Οἱ πληρεξουσίοι τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς δηλοῦσι προσέτι ὅτι, ἡ συμμετοχὴ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς εἰς τὴν ὑπὸ σημερινὴν ἡμερομηνίαν διεθνῆ Σύμβασιν γραμμῆς φορτώσεως δὲν συνεπάγεται οὐδεμίαν συμβατικὴν ὑποχρέωσιν ἀπὸ μέρους τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς πρὸς μίαν χώραν, ἀντιπροσωπευομένην ὑπὸ πολιτεύματος ἢ καταστάσεως μὴ ἀναγνωριζομένης ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς ὡς Κυβερνήσεως τῆς χώρας ἔκεινης, μέχρις ὅτου ἡ χώρα αὕτη ἀποκτήσει Κυβέρνησιν ἀνεγνωρισμένην ὑπὸ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς.

II

'Η Συνδιάσκεψις παραδέχεται ἐπίσης τὰς ὀκολούθους συστάσεις.

Πλοῖα μικρότερα τῶν 150 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητες ἀπασχολούμενα εἰς διεθνῆ ταξείδια.

'Η διάσκεψις συνιστᾷ ὅπως οἱ κανονισμοί, οἵτινες τυχόν ήθελον καθιερωθῆν ὑπὸ μιᾶς οἰκαδήποτε τῶν συμβαλλομένων Κυβερνήσεων διὰ πλοῖα μικρότερα τῶν 150 κόρων ἀπασχολούμενα εἰς διεθνῆ ταξείδια καθιερωθῶσιν, ἐφ' ὅσον εἰνες δυνατὸν καὶ εὐλόγον, σύμφωνοι πρὸς τὰς ἀρχὰς καὶ τοὺς κανόνας τοὺς καθορισθέντας ἐν τῇ παρούσῃ Συμβάσει καὶ εἰ δυνατόν, κατόπιν συμβουλῆς καὶ συμφωνίας μετὰ τῶν Κυβερνήσεων τῶν ἄλλων χωρῶν τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τὰ διεθνῆ ταῦτα ταξείδια.

'Αντοχή.

Συμφώνως πρὸς τοὺς τῇ παρούσῃ Συμβάσει προσηργάμενους κανόνας πλοῖα ἐκπληροῦντα τὰς ἀπαιτήσεις τῆς ἀνωτάτης κλάσεως τῶν κανόνων ἐνδὸς Νηογνώμονος ἀνεγνωρισμένου ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς θεωροῦνται ὡς κεκτημένα ἐπαρκῆ ἀντοχὴν διὰ τὸ ὑπὸ τῶν κανόνων τούτων ἐπιτρεπόμενον ὕψος ἔξαλων. 'Η διάσκεψις συνιστᾷ ὅπως ἐκάστη Ἀρχὴ αἰτήσῃ παρὰ τοῦ Νηογνώμονος ἢ τῶν Νηογνώμόνων, τῶν ὑπὸ αὐτῆς ἀναγνωριζομένων, ὅπως οὗτος ἢ οὗτοι συνδιασκέπτωνται ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρὸν μετὰ τῶν ὑπὸ τῶν ἄλλων Ἀρχῶν ἀνεγνωρισμένων Νηογνώμόνων ἐπὶ τῷ σκοπῷ ἐπιτεύξεως ὅσον τὸ δυνατόν μεγαλυτέρας δύμοιο μορφίας κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν κανονικῶν μέτρων ἀντοχῆς, ἐφ' ὃν τὸ ὕψος ἔξαλων βασίζεται.

'Επίθεσια ἐπιθεωρήσεις

'Η Διάσκεψις συνιστᾷ ὅπως, εἰ δυνατόν, ἐκάστη Ἀρχὴ θεσπίσῃ διατάξεις ὅπως αἱ ἐν ἐδαφίᾳ 3γ τοῦ ἀρθρου 14 ἀναφερόμεναι περιοδικαὶ ἐπιθεωρήσεις λαμβάνουσι χώρων εἰς διαστήματα περίπου 12 μηνῶν, ἐφ' ὅσον ἀφορῶσιν τὴν ἐν καλῇ καταστάσει διατάχησιν τῶν ἐν ἐδαφίᾳ. Β τῆς παραγράφου 3 τοῦ ἐν λόγῳ ἀρθρου μέσων καὶ ἔξαρτημάτων (δηλαδὴ τῶν ἔξαρτημάτων καὶ μέσων διὰ 1) τὴν προστασίαν τῶν ἀνοιγμάτων, 2) τὰ προφυλακτικὰ κυκλιδώματα 3) τὰς θυρίδας δρυφάκτου καὶ 4) τὰ μέσα εἰσόδου εἰς τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος.

Πληροφορίαι ἀφορῶσαι βλάβας εἰς δεξαμενόπλοια

'Η διάσκεψις συνιστᾷ ὅπως αἱ Κυβερνήσεις τῶν χωρῶν εἰς ἀς ἀνήκουσιν δεξαμενόπλοια, τηρῶσιν ὑπομνήματα ὅλων τῶν βλαβῶν τοῦ σκελετοῦ καὶ τῶν καταστρωμάτων τῶν πλοίων, τῶν προκληθεισῶν ἐκ καικοκαρίας, ωστε νὰ εἴναι προχείρως χρησιμοποιήσιμος πᾶσα πληροφορία ἀφορῶσα τὸ θέμα τοῦτο.

Εἰς πίστωσιν τούτων οἱ ὑπογεγραμμένοι ἔθεσαν τὴν ὑπογραφὴν τῶν κατωθι πράξεως ταύτης.

'Εγένετο ἐν Λονδίνῳ σήμερον τῇ 5ῃ Ἰουλίου 1930 εἰς ἀποίουν, ὅπερ θὰ παραμείνῃ κατατεθείμενον εἰς τὰ Ἀρχεῖα

Experts.  
Mr. P. MATVEEFF  
Naval Engineer.

Mr. A. A. KAYKUL  
Anglo-Soviet Shipping Co.  
The Governments of Austria, Estonia, Hungary and Turkey appointed observers as follows :—

## Austria :

Mr. K. ZEILEISSEN  
Secretary to the Austrian Legation, London.  
.....Estonia

Mr. R. A. MOLLERSON  
Counsellor of Estonian Legation. London.  
Hungary  
Baron Ivan RUBIDO — ZICHY  
Hungarian Minister in London.

Turkey  
Mehmet Ali SEVKI Pasha  
Counsellor to the Turkish Embassy in London.  
The League of Nations having been invited to send representatives to the Conference to act as observers, appointed the following delegation for this purpose :  
Mr. Robert HAAS  
Secretary-General of the Advisory and Technical Committee for Communications and Transit.  
Mr. J. M. F. ROMEIN.  
Secretary of the Permanent Committee for Ports and Maritime Navigation.

Who accordingly assembled in London.

Admiral of the Fleet Sir Henry F. Oliver was appointed President of the Conference, and Mr. A. E. Lee, Secretary-General.

For the purposes of its work the Conference set up the following Committees, of which the under-mentioned were Presidents :—

Administration Committee: Mr. Koenigs.  
Main Technical Committee: Sir Charles Sanders.  
Tankers Committee: Mr. Kennedy.  
Timber Ships Committee: Mr. Emil Krogh.  
Special Types of Ship Committee: Vice-Admiral Fock.

Zones Committee: General Inganni.  
Drafting Committee: Mr. Haarbleicher.  
Credentials Committee: Mr. Nakayama.

In the course of a series of meetings between the 20th May, 1930, and the 5th July, 1930, a Load Line Convention, dated the 5th July, 1930, was drawn up.

## I.

The Conference takes note of the following declarations, made by the undermentioned delegation :—

The plenipotentiaries of the United States of America formally declare that the signing of the International Load Line Convention by them, on the part of the United States of America, on this date, is not to be construed to mean that the Government of the United States of America recognizes a régime or entity which signs or accedes to the Convention as the Government of a country when that régime or entity is not recognized by the Government of the United States of America as the Government of that country.

The plenipotentiaries of the United States of America further declare that the participation of the United

States of America in the International Load Line Convention signed on this date does not involve any contractual obligation on the part of the United States of America to a country, represented by a régime or entity which the Government of the United States of America does not recognize as the Government of that country, until such country has a Government recognized by the Government of the United States of America.

## II.

The Conference also adopts the following recommendations :—

**Ships of less than 150 tons gross Engaged on International Voyages.**

The Conference recommends that such regulations as may be made by any of the Contracting Governments relating to ships of less than 150 tons gross engaged on international voyages should, so far as practicable and reasonable, be framed in accordance with the principles and rules laid down in this Convention, and should whenever possible be made after consultation and agreement with the Governments of the other countries concerned in such international voyages.

## Strength.

As under the Rules attached to this Convention ships which comply with the highest standard laid down in the rules of a classification society recognised by the Administration are regarded as having sufficient strength for the minimum freeboards allowed under the rules, the Conference recommends that each Administration should request the Society or Societies which it has recognised to confer from time to time with the Societies recognised by other Administrations, with a view to securing as much uniformity as possible in the application of the standards of strength on which freeboard is based.

## Annual Surveys.

The Conference recommends that, if possible, each Administration should make arrangements for the periodical inspections referred to in paragraph (3) (e) of Article 14 to be held at intervals of approximately twelve months so far as concerns the maintenance of the fitting and appliances referred to in Condition B of paragraph 3 of that article (i. e., the fittings and appliances for the (i) protection of openings, (ii) guard rails, (iii) freeing ports and (iv) means of access to crews' quarters).

## Information regarding Damage to Tankers.

The Conference recommends that the Governments of the countries to which tankers belong shall keep records of all structural and deck damage to these ships caused by stress of weather, so that information with regard to these matters may be available.

In faith whereof the under-signed have affixed their signatures to the present Act.

τῆς Κυβερνήσεως τοῦ 'Ηνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας, ἥτις θὰ διαβιβάσῃ πεκυρωμένα ἀκριβῆ αὐτοῦ ἀντίγραφα εἰς ὅλας τὰς ὑπογραφούσας Κυβερνήσεις.

GUSTAV KOENIGS

WALTER LAAS

KARL STURM

WILHELM HEBERLING

H. P. CAYLEY

V. C. DUFFY

R. GRIMARD

A. JOHNSTON

CHAS. DUGUID

FRANK McDONNELL

EDNA STOWE

OSCAR BUNSTER

GUILLERMO PATTERSON

EMIL KROGH

AAGE H. LARSEN

H. P. HAGELBERG

P. VALLADSEN

P. FISCHER

OCTAVIANO M. BARCA

SEAN DULCHAONTIGH

T. J. HEGRATTY

HERBERT B. WALKER

DAVID ARNOTT

LAURENS PRIOR

HOWARD C. TOWLE

ALBERT F. PILLSBURY

ROBERT F. HAND

JAS. KENNEDY

H. W. WARLEY

JOHN G. TEWRESEY

DAVID W. DICKIE

PAUL C. GRENING

GEORGE A. SMITH

A. H. SAASTAMOINEN

B. BRANDT

JEAN MARIE

A. DE BERLHE

J. VOLMAT

J. DE BERLHE

R. ROSSIGNEUX

CH. DILLU

H. F. OLIVER

F. W. BATE

ALFRED J. DANIEL

JOHN T. EDWARDS

ERNEST W. GLOVER

NORMAN HILL

C. HIPWOOD

J. FOSTER KING

J. MONTGOMERIE

CHARLES J. O. SANDERS

W. R. SPENCE

A. SPENCER

A. E. LEE

G. C. AGER

W. GRAHAM

H. C. MILLER

J. T. MUNDEN

W. E. STIMPSON

E. PALMSTERNA

E. EGGERT

GUNNAR BÖÖS

N. G. LELY

E. ROUSSOS

G. L. CORBETT

NOWROJEE DADABHOY ALLBLESS

KAVAS OOKERJEE

J. S. PAGE

EMIL KROGH

AAGE H. LARSEN

H. P. HAGELBERG

P. VILADSEN

P. FISCHER

GIULIO INGIANNI

GIUSEPPE CANTU

ING. CARLO DOERFLES

G. SOLDA

G. GASPARINI

S. NAKAYAMA

S. IWAI

K. SHOWNO

T. KOBAYASHI

M. MATSUMURA

N. HORI

A. OZOLS

G. LUDERS DE NEGRI

E. BRYN

J. SCHÖNHEYDER

THOMAS M. WILFORD

C. HOLDSWORTH

C. FOCK

A. VAN DRIEL

JOH. BRAUTIGAM

LANGELE

J. R. WIERTSMA

M. D. FAURA

A. POKLEWSKI-KOZIELL

B. BAGNIEWSKI

THOMAZ RIBEIRO DE MELLO

CARLOS THEODORO DA COSTA

D. BOCOMOLOFF

P. MATVEEFF

A. KAUKOUL

J. M. F. ROMEIN

S. HORACIO CARISIMO

T. C. GIANNINI

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

(L.S.) GUSTAV KOENIGS.

WALTER LAAS.

KARL STURM.

WILHELM HEBERLING

H. P. CAYLEY.

V. C. DUFFY.

R. GRIMARD.

A. JOHNSTON.

CHAS. DUGUID

FRANK McDONNELL

EDNA STOWE

OSCAR BUNSTER.

GUILLERMO PATTERSON.

EMIL KROGH.

AAGE H. LARSEN.

H. P. HAGELBERG.

P. VALLADSEN

P. FISCHER

OCTAVIANO M. BARCA.

SEAN DULCHAONTIGH.

T. J. HEGARTY.

HERBERT B. WALKER.

DAVID ARNOTT.

LAURENS PRIOR.

HOWARD C. TOWLE.

ALBERT F. PILLSBURY.

ROBERT F. HAND.

JAS. KENNEDY.

H. W. WARLEY.

JOHN G. TAWRESEY.

DAVID W. DICKIE

PAUL C. GRENING

GEORGE A. SMITH

A. H. SAASTAMOINEN.

B. BRANDT.

JEAN MARIE.

A. DE BERLHE.

J. VOLMAT

J. DE BERLHE

R. ROSSIGNEUX

CH. DILLU

H. F. OLIVER.

F. W. BATE.

ALFRED J. DANIEL.

JOHN T. EDWARDS.

ERNEST W. GLOVER

NORMAN HILL.

C. HIPWOOD.

J. FOSTER KING.

J. MONTGOMERIE.

CHARLES J. O. SANDERS.

W. R. SPENCE.

A. SPENCER.

A. E. LEE

G. C. AGER

W. GRAHAM

H. C. MILLER

J. T. MUNDEN

W. E. STIMPSON

E. PALMSTIerna.

E. EGGERT.

GUNNAR BØØS

N. G. LELY

E. ROUSSOS

G. L. CORBETT.

NOWROJEE DADABHOY ALLBLESS.

KAVAS OOKERJEE.

J. S. PAGE.

EMIL KROGH.

AAGE H. LARSEN.

H. P. HAGELBERG.

P. VILADSEN

P. FISCHER

GIULIO INGIANNI.

GIUSEPPE CANTU.

ING. CARLO DOERFLES

G. SOLDÀ

G. GASPARINI

S. NAKAYAMA.

S. IWAI.

K. SHOWNO

T. KOBAYASHI

M. MATSUMURA

N. HORI

A. OZOLS.

G. LUDERS de NEGRI.

E. BRYN.

J. SCHÖNHEYDER.

THOMAS M. WILFORD.

C. HOLDSWORTH.

C. FOCK.

A. van DRIEL.

JOH. BRAUTIGAM.

ANGELEER.

J. R. WIERTSMA.

M. D. FAURA.

A. POKLEWSKI-KOZIELL.

B. BAGNIEWSKI.

THOMAZ RIBEIRO de MELLO.

CARLOS THEODORO da COSTA.

D. BOGOMOLOFF.

P. MATVEEFF.

A. KAUKOUL

J. M. F. ROMEIN

S. HORACIO CARISIMO.

T. C. GIANNINI.

**ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ**

(2)

Περὶ ὑποβιβασμοῦ καὶ ἴδρυσεως δημοτικῶν σχολείων Ζαγορίου — Μεταβούσ.

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ**

"Ἐγοντες ὑπὸ ὄψιν τὸν Νόμον 12426' «περὶ δημοτικῆς ἐκταῖδεύσεως», ὃς ἐτροποποιήθη διὰ τῶν Νόμων 4397 καὶ 4653, προτάσσει τῶν ἐπὶ τῆς Παιδείας καὶ Θρησκευμάτων καὶ Οἰκονομικῶν Ὑπουργῶν, ἐγκρινόντων τὴν ὑπὸ ἀριθμὸν 17 πρᾶξιν τοῦ Ἐποπτικοῦ Συμβουλίου Ζαγορίου-Μεταβούσου, ὅποφασίζομεν καὶ διατάσσομεν :

α') Ὑποβιβάζονται τὰ κάτωθι δημοτικὰ σχολεῖα :

1) Τὸ διτάξιον δημοτικὸν σχολεῖον Ἀσπραγγέλου Ζαγορίου-Μεταβούσου εἰς μονοτάξιον.

2) Τὸ διτάξιον Τριστένου Ζαγορίου-Μεταβούσου εἰς μονοτάξιον.

3') Ἰδρύονται τὰ κάτωθι δημοτικὰ σχολεῖα :

1) Τὸ μονοτάξιον δημοτικὸν σχολεῖον εἰς τὸν συγοικισμὸν Καστανῶνος, καὶ

2) Τὸ μονοτάξιον δημοτικὸν σχολεῖον εἰς τὸν συγοικισμὸν Ἀνίου Δημητρίου Μεταβούσου,

Εἰς τοὺς ἐπὶ τῆς Παιδείας καὶ Θρησκευμάτων καὶ Οἰκονομικῶν Ὑπουργοὺς ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 16 Ὁκτωβρίου 1933.

· Ο Πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΖΑΪΜΗΣ**

Οἱ Ὑπουργοὶ

Ἐγὼ τῆς Παιδείας καὶ

**ΤΟΥΡΚΟΒΑΣΙΛΗΣ**

Ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν

**ΣΠ. ΛΟΒΕΡΔΟΣ**

(3)

Περὶ ὑποβιβασμοῦ καὶ προαγωγῆς δημοτικῶν σχολείων Μαγνησίας.

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ**

"Ἐγοντες ὑπὸ ὄψιν τὸν Νόμον 12426' «περὶ δημοτικῆς ἐκταῖδεύσεως», ὃς ἐτροποποιήθη διὰ τῶν Νόμων 4397 καὶ 4653, προτάσσει τῶν ἐπὶ τῆς Παιδείας καὶ Θρησκευμάτων καὶ Οἰκονομικῶν Ὑπουργῶν, ἐγκρινόντων τὴν ὑπὸ ἀριθμὸν 9 πρᾶξιν τοῦ Ἐποπτικοῦ Συμβουλίου Μαγνησίας, ὅποφασίζομεν καὶ διατάσσομεν :

α') Ὑποβιβάζονται τὰ κάτωθι δημοτικὰ σχολεῖα :

1) Τὸ τριτάξιον Ἀνακαστῆς Μαγνησίας εἰς διτάξιον, καὶ

2) Τὸ τετρατάξια Δρακείας, Λακώνου, Μακρυνίτης καὶ Ποστειαίδης εἰς τριτάξια.

β') Ποσάγονται τὰ κάτωθι δημοτικὰ σχολεῖα :

1) Τὸ 18ον μονοτάξιον Βόλου εἰς διτάξιον.

2) Τὸ 10ον ταγιτάξιον Βόλου εἰς τετρατάξιον.

3) Τὸ μονοτάξιον Ὀρφανοτοσφείου Βόλου εἰς διτάξιον.

4) Τὸ 5ον τετρατάξιον Βόλου εἰς πεντατάξιον.

5) Τὸ 2ον μονοτάξιον Μηλεών εἰς διτάξιον,

Εἰς τοὺς ἐπὶ τῆς Παιδείας καὶ Θρησκευμάτων καὶ Οἰκονομικῶν Ὑπουργοὺς ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 16 Ὁκτωβρίου 1933.

· Ο Πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΖΑΪΜΗΣ**

Οἱ Ὑπουργοὶ

Ἐγὼ τῆς Παιδείας

**ΤΟΥΡΚΟΒΑΣΙΛΗΣ**

Ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν

**ΣΠ. ΛΟΒΕΡΔΟΣ**

Περὶ ὑποβιβασμοῦ καὶ ἴδρυσεως δημοτικῶν σχολείων Γόρυνος καὶ Μαλεβυζίου.

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ**

"Ἐγοντες ὑπὸ ὄψιν τὸν Νόμον 12426' «περὶ δημοτικῆς ἐκταῖδεύσεως», ὃς ἐτροποποιήθη διὰ τῶν Νόμων 4397 καὶ 4653, προτάσσει τῶν ἐπὶ τῆς Παιδείας καὶ Θρησκευμάτων καὶ Οἰκονομικῶν Ὑπουργῶν, ἐγκρινόντων τὴν ὑπὸ ἀριθμὸν 17 πρᾶξιν τοῦ Ἐποπτικοῦ Συμβουλίου Γόρυνος Κρήτης, ὅποφασίζομεν καὶ διατάσσομεν :

1) Ὑποβιβάζεται τὸ τετρατάξιον δημοτικὸν σχολεῖον Πόμπιας-Γόρυνος εἰς τριτάξιον, καὶ

2) Ἰδρύεται μονοτάξιον δημοτικὸν σχολεῖον εἰς Καμαράς Μαλεβυζίου.

Εἰς τοὺς ἐπὶ τῆς Παιδείας καὶ Θρησκευμάτων καὶ Οἰκονομικῶν Ὑπουργοὺς, ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 16 Ὁκτωβρίου 1933.

· Ο Πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΖΑΪΜΗΣ**

Οἱ Ὑπουργοὶ

Ἐπὶ τῆς Παιδείας καὶ

**Θ. ΤΟΥΡΚΟΒΑΣΙΛΗΣ**

Ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν

**ΣΠ. ΛΟΒΕΡΔΟΣ**

(5)

Περὶ ὑποβιβασμοῦ καὶ προαγωγῆς δημ. σχολ. Κύμης.

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ**

"Ἐγοντες ὑπὸ ὄψιν τὸν Νόμον 12426' «περὶ δημοτικῆς ἐκταῖδεύσεως», ὃς ἐτροποποιήθη διὰ τῶν Νόμων 4397 καὶ 4653, προτάσσει τῶν ἐπὶ τῆς Παιδείας καὶ Θρησκευμάτων καὶ Οἰκονομικῶν Ὑπουργούς, ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Διατάγματος :

Ὑποβιβάζεται τὸ Β' τετρατάξιον δημοτικὸν συολεῖον Κύμης εἰς τοιτάξιον, καὶ προάγεται τὸ Α' πεντατάξιον Κύμης εἰς ἑξατάξιον.

Εἰς τοὺς ἐπὶ τῆς Παιδείας καὶ Θρησκευμάτων καὶ Οἰκονομικῶν Ὑπουργούς, ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 16 Ὁκτωβρίου 1933.

· Ο Πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΖΑΪΜΗΣ**

Οἱ Ὑπουργοὶ

Ἐπὶ τῆς Παιδείας καὶ

**Θ. ΤΟΥΡΚΟΒΑΣΙΛΗΣ**

Ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν

**ΣΠ. ΛΟΒΕΡΔΟΣ**

(6)

Περὶ ὑποβιβασμοῦ καὶ προαγωγῆς δημοτικῶν σχολείων Ἡλείας.

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ**

"Ἐγοντες ὑπὸ ὄψιν τὸν Νόμον 12426' «περὶ δημοτικῆς ἐκταῖδεύσεως», ὃς ἐτροποποιήθη διὰ τῶν Νόμων 4397 καὶ 4653, προτάσσει τῶν ἐπὶ τῆς Παιδείας καὶ Θρησκευμάτων καὶ Οἰκονομικῶν Ὑπουργῶν, ἐγκρινόντων τὴν ὑπὸ ἀριθμὸν 2 πρᾶξιν τοῦ Ἐποπτικοῦ Συμβουλίου Ηλείας, ὅποφασίζομεν καὶ διατάσσομεν :

1) Ὑποβιβάζεται τὸ διτάξιον δημοτικὸν σχολεῖον Μαγνησίου-Ἡλείας εἰς μονοτάξιον,

2) Προάγεται τὸ μονοτάξιον Βάρδας Ηλείας εἰς διτάξιον.

Εἰς τοὺς ἐπὶ τῆς Παιδείας καὶ Θρησκευμάτων καὶ Οἰκο-

νομικῶν 'Υπουργούς ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Διατάγματος.

'Ε' Αθήνας τῇ 16 Οκτωβρίου 1933.

Ο Πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας

## ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΖΑΪΜΗΣ

Οἱ 'Υπουργοί

Ἐπ τῆς Παιδείας κλπ.  
Θ. ΤΟΥΡΚΟΒΑΣΙΛΗΣ

Ἐπ τῶν Οἰκονομικῶν  
ΣΠ. ΛΟΒΕΡΔΟΣ

(7)

Περὶ τροποποιήσεως τοῦ σχεδίου 'Αταλάντης.

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

"Ἐχοντες ὑπ' ὄψιν τὰς διατάξεις τοῦ ἀπὸ 17 Ιουλίου 1923 Ν. Διατάγματος «περὶ σχεδίων πόλεων κλπ.», ὡς μεταγενεστέρως ἐτροποποιήθησαν καὶ ιδόντες τὴν ὑπ' ἀριθ. 2124 γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου Δημοσίων 'Ἐργων ὡς καὶ τὴν ὑπ' ἀριθ. 138 πρᾶξιν τοῦ Δημοτικοῦ Συμβουλίου 'Αταλάντης, προτάσει τοῦ 'Ημετέρου ἐπὶ τῆς Συγκοινωνίας 'Υπουργοῦ, ἐγκρίνομεν τὴν τροποποίησιν τοῦ σχεδίου 'Αταλάντης ὡς ἐμφαίνεται ἐν τῷ ὑπὸ τοῦ Διευθυντοῦ τῶν Δημοσίων 'Ἐργων τεθεωρημένῳ διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 80713 ἐ. ἔ. πράξεως αὐτοῦ σχετικῷ διαγράμματι.

Εἰς τὸν αὐτὸν 'Υπουργὸν ἀνατίθεται ἡ δημοσίευσις καὶ ἐκτέλεσις τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν 'Αθήναις τῇ 16 Οκτωβρίου 1933.

Ο Πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας

## ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΖΑΪΜΗΣ

Ο ἐπ τῆς Συγκοινωνίας 'Υπουργός  
Π. ΡΑΛΛΗΣ

(8)

Περὶ τροποποιήσεως τοῦ σχεδίου τοῦ προστείου  
Καλλιθέας.

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

"Ἐχοντες ὑπ' ὄψιν τὰς διατάξεις τοῦ ἀπὸ 17 Ιουλίου 1923 Νομοθ. Διατάγματος «περὶ σχεδίων πόλεων κλπ.» ὡς μεταγενεστέρως ἐτροποποιήθησαν καὶ ιδόντες τὴν ὑπ' ἀριθ. 2135 ἐ. ἔ. γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου Δημοσίων 'Ἐργων ὡς καὶ τὴν ὑπ' ἀριθ. 196 ἐ. ἔ. πρᾶξιν τοῦ Κοινοτικοῦ Συμβουλίου Καλλιθέας, προτάσει τοῦ ἐπὶ τῆς Συγκοινωνίας 'Υπουργοῦ ἐγκρίνομεν τὴν τροποποίησιν τοῦ σχεδίου τοῦ προστείου Καλλιθέας ὡς ἐμφαίνεται ἐν τῷ ὑπὸ τοῦ Διευθυντοῦ τῶν Δημοσίων 'Ἐργων τεθεωρημένῳ διὰ τῆς ὑπ' ἀριθμὸν 71896 ἐ. ἔ. πράξεως αὐτοῦ σχετικῷ διαγράμματι.

Εἰς τὸν αὐτὸν 'Υπουργὸν ἀνατίθεται ἡ δημοσίευσις καὶ ἐκτέλεσις τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν 'Αθήναις τῇ 16 Οκτωβρίου 1933

Ο Πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας

## ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΖΑΪΜΗΣ

Ο ἐπ τῆς Συγκοινωνίας 'Υπουργός  
Π. ΡΑΛΛΗΣ

(9)

Περὶ τροποποιήσεως τοῦ σχεδίου τῆς κωμοπόλεως  
Μελιγαλᾶ.

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

"Ἐχοντες ὑπ' ὄψιν τὰς διατάξεις τοῦ ἀπὸ 17 Ιουλίου 1923 Νομοθ. Δ) τος «περὶ σχεδίων πόλεων κλπ.» ὡς μεταγενεστέρως ἐτροποποιήθησαν καὶ ιδόντες τὴν ὑπ' ἀριθ. 1939 ἐ. ἔ. γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου Δημ. 'Ἐργων ὡς καὶ τὴν ὑπ'

ἀριθ. 22 ἐ. ἔ. πρᾶξιν τοῦ Κοινοτικοῦ Συμβουλίου Μελιγαλᾶ. Προτάσει τοῦ 'Ημετέρου ἐπὶ τῆς Συγκοινωνίας 'Υπουργοῦ ἐγκρίνομεν τὴν τροποποίησιν τοῦ σχεδίου τῆς κωμοπόλεως Μελιγαλᾶ, ὡς ἐμφαίνεται ἐν τῷ ὑπὸ τοῦ Διευθυντοῦ τῶν Δημοσίων 'Ἐργων τεθεωρημένῳ διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 65160 ἐ. ἔ. πράξεως αὐτοῦ σχετικῷ διαγράμματι.

Εἰς τὸν αὐτὸν 'Υπουργὸν ἀνατίθεται ἡ δημοσίευσις καὶ ἐκτέλεσις τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν 'Αθήναις τῇ 16 Οκτωβρίου 1933.

Ο Πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας

## ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΖΑΪΜΗΣ

Ο ἐπ τῆς Συγκοινωνίας 'Υπουργός  
Π. ΡΑΛΛΗΣ

(10)

Περὶ ἐπεκτάσεως καὶ τροποποιήσεως τοῦ σχεδίου τοῦ προστείου Καλλιθέας 'Αθηνῶν.

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

"Ἐχοντες ὑπ' ὄψιν τὰς διατάξεις τοῦ ἀπὸ 17 Ιουλίου 1923 Νομοθ. Διατάγματος «περὶ σχεδίων πόλεων κλπ.», ὡς μεταγενεστέρως ἐτροποποιήθησαν, καὶ ιδόντες τὴν ὑπ' ἀριθ. 1453 ἐ. ἔ. γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου Δημοσίων 'Ἐργων, ὡς καὶ τὴν ὑπ' ἀριθ. 147 π. ἔ. καὶ 195 ἐ. ἔ. πρᾶξεις τοῦ Κοινοτικοῦ Συμβουλίου Καλλιθέας 'Αθηνῶν, προτάσει τοῦ 'Ημετέρου ἐπὶ τῆς Συγκοινωνίας 'Υπουργοῦ, ἐγκρίνομεν τὴν ἐπέκτασιν καὶ τροποποίησιν τοῦ σχεδίου τοῦ Προστείου Καλλιθέας, ὡς ἐμφαίνεται ἐν τῷ ὑπὸ τοῦ Διευθυντοῦ τῶν Δημοσίων 'Ἐργων τεθεωρημένῳ διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 76493 ἐ. ἔ. πράξεως αὐτοῦ σχετικῷ διαγράμματι.

Εἰς τὸν αὐτὸν 'Υπουργὸν ἀνατίθεται ἡ δημοσίευσις καὶ ἐκτέλεσις τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν 'Αθήναις τῇ 16 Οκτωβρίου 1933.

Ο Πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας

## ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΖΑΪΜΗΣ

Ο ἐπ τῆς Συγκοινωνίας 'Υπουργός  
Π. ΡΑΛΛΗΣ

(11)

Περὶ τροποποιήσεως τοῦ σχεδίου τῆς κωμοπόλεως 'Επιταλίου ('Αγουλινίτσης).

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

"Ἐχοντες ὑπ' ὄψιν τὰς διατάξεις τοῦ ἀπὸ 17 Ιουλίου 1923 Νομοθετικοῦ Διατάγματος «περὶ σχεδίων πόλεων κλπ.» ὡς μεταγενεστέρως ἐτροποποιήθησαν καὶ ιδόντες τὴν ὑπ' ἀριθ. 1940 ἐ. ἔ. γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου Δημοσίων 'Ἐργων, ὡς καὶ τὴν ὑπ' ἀριθ. 41 π. ἔ. πρᾶξιν τοῦ Κοινοτικοῦ Συμβουλίου 'Επιταλίου, προτάσει τοῦ 'Ημετέρου ἐπὶ τῆς Συγκοινωνίας 'Υπουργοῦ, ἐγκρίνομεν τὴν τροποποίησιν τοῦ σχεδίου τῆς κωμοπόλεως 'Επιταλίου ('Αγουλινίτσης) ὡς ἐμφαίνεται ἐν ὑπὸ τοῦ αὐτοῦ 'Υπουργοῦ τεθεωρημένῳ διὰ τῆς ὑπ' ἀριθμὸν 64965 ἐ. ἔ. πράξεως αὐτοῦ σχετικῷ διαγράμματι.

Ἐς τὸν αὐτὸν 'Υπουργὸν ἀνατίθεται ἡ δημοσίευσις καὶ ἐκτέλεσις τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν 'Αθήναις τῇ 16 Οκτωβρίου 1933.

Ο Πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας

## ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΖΑΪΜΗΣ

Ο ἐπ τῆς Συγκοινωνίας 'Υπουργός  
Π. ΡΑΛΛΗΣ

(12)

\* Περὶ παρατάσσεως λιμενικῆς φορολογίας Πρεβέζης μέχρις ἔξοιλήσεως δανείου.

### ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Ἐγγοντες ὥπερ ὅψει τὰ ἄρθρα 11 καὶ 17 τοῦ Ν. Δ. 28 Ιουνίου 1928 «περὶ λιμένων κλπ.» (181) καὶ τὸ ἄρθρον 4 τοῦ Διατάγματος «περὶ ἀρμοδιότητος τοῦ Ὑπηρεσιακοῦ Συμβουλίου τῶν Δημοσίων Ἐργών κλπ.» (193) (1930), ἵδρυται τὴν ὥπερ ἀριθ. 60918 ἐ. ἔ. γνωμοδότησιν τοῦ Γενικοῦ Διοικητοῦ Ἡπείρου μὴ ληφθεῖσης γνωμοδότησις τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας ἐντὸς τῆς ταχθείσης ἀντῷ προθεσμίας, προτάσσετον ἐπὶ τῆς Συγκοινωνίας Ὑπουργοῦ ἀπεφασίσαμεν καὶ διατάσσουμεν.

Ἄρθρον μόνον.

Ἡ ισχὺς τῆς ὑπὲρ τοῦ λαμπρού τοῦ ταμείου Πρεβέζης ἐπιέσθηται λιμενικούς παρατείνεται μέχρις ὀλοσχεροῦς ἔξοφλήσεως δικαιίου δραχμ. ἕνος ἑκαταμυρίων (2 000.000) χορηγηθεῖσαν τῷ αὐτῷ λιμενικῷ ταμείῳ ὑπὲρ τοῦ Ταμείου Παρακαταθηκῶν καὶ Δικαιών.

Οἱ αἱτίες Ὑπουργὸς δημοσιεύσει καὶ ἐκτελέσει τὸ παρὸν Διάταγμα.

Ἐν Αθήναις τῇ 25 Αὐγούστου 1933.

Οἱ Πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας

### ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΖΑΪΜΗΣ

Ο ἐπὶ τῆς Συγκοινωνίας Ὑφυπουργὸς

#### Κ. ΤΣΑΛΔΑΡΗΣ

(13)

Περὶ τροποποιήσεως διατάξεων ἀγοραστῶν προθεσμίας ἐνεργείας προαγωγικῶν ἐξετάσεων διλιτῶν Χωροφυλακῆς:

### ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Προτάσσει τῶν Ἡμετέρων ἐπὶ τῶν Στρατιωτικῶν καὶ Ἐσωτερικῶν Ὑπουργῶν καὶ ἔχοντες ὥπερ ὅψει τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 31 τοῦ Νόμου 4578 «περὶ ὁργανισμοῦ Χωροφυλακῆς» καὶ τὰς τῶν ἄρθρων 34 καὶ 111 τοῦ, ἀπὸ 18-10-1925 Ν. Δ. «περὶ ὁργανισμοῦ Χωροφυλακῆς», ὡς καὶ τὴν ὥπερ ἀριθ. 694 ἐ. ἔ. εκθετον τοῦ Συμβουλίου Επικοινωνίας, ἀπεστάτισκεν καὶ διατάσσουμεν.

Ἄρθρον μόνον.

Τὰ ἄρθρα 9, 17 καὶ 28 τοῦ ἀπὸ 28-4-1927 Π. Δ. «περὶ κυρώσεως μέρους τοῦ Κανονισμοῦ Ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας ἐν τῇ Χωροφυλακῇ» προβείσασι δὲτοιτῶν» (ώς ἐτροποποιήθη ὁ κανονισμὸς οὗτος διὰ μεταγενεστάρων Διαταγμάτων) τοοποιούμενται καὶ ἡδὲ διὸν ἀφορᾶ τὰς διὰ αὐτῶν προθετεπούμενας προθεσμίας ὡς ἔξης :

Οἱ πίνακες τῶν προτάσσεων προαγωγῆς δέοντας περιέχουνται εἰς τὸ Ἀρχηγεῖον Χωροφυλακῆς μέγρι τῆς 10ης Οκτωβρίου καὶ δὲ ἐξετάσεις ἀπάντων τῶν ὑποψηφίων ὑπενωμοταρχῶν ἐνεργοῦνται κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ρηθέντος κανονισμοῦ τῶν μὲν ὑπενωμοταρχῶν τὸ δεκάτερον δεκαήμερον τοῦ μηνὸς

\* Αναθημοσιεύεται ὡς ἐσφαλμένως δημοσιευθὲν εἰς τὸ ὥπερ ἀριθ. 257 (Τεῦχος Α') τῆς 7 Σεπτεμβρίου ἐ. ἔ. φύλλον τῆς Εφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως.

Νοεμδρίου τῶν δὲ ἐνωματωργῶν τὸ τρίτον δεκαήμερον τοῦ αὐτοῦ μηνὸς, τῶν καταχτιζούμενων πινάκων ὑπὸ τῶν οἰκείων τριπτοπῶν ὑποεκληλούμενων εἰς τὸ Ἀρχηγεῖον Χωροφυλακῆς ἐντὸς τοῦ πρώτου δεκαήμερου τοῦ μηνὸς Μαρτίου τοῦ ἀμέσως ἐπειγόντος ἔτους.

Ἐν τούτοις αὐτούς Ὑπουργοὺς ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν αὐτὶς ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν Αθήναις τῇ 16 Οκτωβρίου 1933.

Ο Πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας

### ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΖΑΪΜΗΣ

Οἱ Υπουργοί

Ἐπὶ τῶν Εσωτερικῶν

Ἐπὶ τῶν Στρατιωτικῶν

#### Γ. ΚΟΝΔΥΛΗΣ

(14)

Περὶ κυρώσεως προαγωγικῶν Αρωιάτου Στρατ. Συμβουλίου.

### ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Προτάσσει τοῦ Ἡμετέρου ἐπὶ τῶν Στρατιωτικῶν Ὑπουργῶν καὶ ἔχοντες ὥπερ ὅψει τὸ ἀπὸ 21 Οκτωβρίου 1932 Διάταγμα «περὶ καδικοποιήσεως τῶν νόμων περὶ Ἀγωτάτου Στρατιωτικοῦ Συμβουλίου ὥπερ» αὖτε ἀριθ. 3981» ὡς καὶ τὸ ἀπὸ 11 Νοεμδρίου 1932 τοιοῦτο «περὶ καδικοποιήσεως τῶν νόμων περὶ Στρατιωτικῶν προθεσμῶν ὥπερ» αὖτε ἀριθ. 3616, ἀπεφασίσαμεν καὶ διατάσσουμεν:

Κυρόῦμεν τὰ παρὰ τοῦ Ἀγωτάτου Στρατιωτικοῦ Συμβουλίου καὶ κατὰ τὴν συνεδρίασιν αὐτοῦ τῆς 25 Σεπτεμβρίου ἐ. ἔ. συνταχθέντα ὥπερ ἀριθ. 57, 60 καὶ 61 προκτικά.

Εἰς τὸν κύρτον Ὑπουργὸν ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν αὐτὶς ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν Δεκελείᾳ τῇ 13 Οκτωβρίου 1933.

Ο Πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας

### ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΖΑΪΜΗΣ

Ο ἐπὶ τῶν Στρατιωτικῶν Ὑπουργός

#### Γ. ΚΟΝΔΥΛΗΣ

(15)

### Διάρθωσις ἡμαρτημένων

Εἰς τὴν ἑδόμηνην παράγραφον τοῦ ἄρθρου μόνου, τοῦ Π. Δ. τῆς 29 Σεπτεμβρίου ἐ. ἔ. τοῦ δημοσιευθέντος ἐν τῷ ὥπερ ἀριθ. 284 (Τεῦχος Α') φύλλῳ τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως περὶ τροποποιήσεως τοῦ ΙΙ. Διατάγματος τῆς 23 Ιουλίου 1933 «περὶ τῶν εἰσιτηρίων ἐξετάσεων εἰς τὸ Ἀθηναϊκόν καὶ Κικιδιστρ.ακόν Πανεπιστήμιον Ἀθηνῶν» ἡ ἐν τῇ φράσει «ἐν ταῖς σχολαῖς» τῇ εὑρισκομένῃ ἐντὸς παρενθέσεως λέξεις «ταῖς» ἀντικαθίσταται «αἷς» ὡς ἐσφαλμένως δημοσιευθεῖσα.

Ομοίως εἰς τὴν ὁγδόην παράγραφον τοῦ αὐτοῦ ἄρθρου τοῦ ρηθέντος Π. Δ. ἡ μετὰ τὰς λέξεις «διὰ τοῦ» καὶ πρὸ τοῦ ἀριθμοῦ 30 «ἄρθρον», λέξεις «ἄρθρον», ἀντικαθίσταται διὰ τῆς λέξεως «ἄρθρομον» ὡς ἐξ ἐσφαλμένου ἀντιγράφου μὴ ὁρθῶς δημοσιευθεῖσα.

(Ἐκ τοῦ Ὑπουργείου Πατείας).