

MIĘDZYNARODOWA KONWENCJA

o linjach ładunkowych, podpisana w Londynie dnia 5 lipca 1930 r. wraz z protokółem końcowym, załącznikami I, II, III, IV, oraz aktem końcowym międzynarodowej konferencji o linjach ładunkowych z 1930 r.

(Ratyfikowana zgodnie z ustawą z dnia 17 marca 1933 r. — Dz. U. R. P. Nr. 25, poz. 205).

Przekład.

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,

MY, IGNACY MOŚCICKI,

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,

wszem wobec i każdemu z osobna, komu o tem wie-
dzieć należy, wiadomem czynimy:

AU NOM DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,

NOUS, IGNACY MOŚCICKI,

PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,

à tous ceux qui ces présentes Lettres verront,
Salut:

Dnia piątego lipca tysiąc dziewięćset trzydzie-
stego roku podpisana została w Londynie konwencja
międzynarodowa o linjach ładunkowych wraz z pro-
tokółem końcowym, załącznikami I, II, III, IV, oraz
aktem końcowym międzynarodowej konferencji
o linjach ładunkowych z 1930 r., o następującem
brzmieniu dosłownem:

Une Convention Internationale sur les lignes
de charge ayant été signée à Londres le cinq juillet
mil neuf cent trente, avec un Protocole final, les
Annexes I, II, III, IV et un Acte final de la Confé-
rence Internationale sur les lignes de charge, tenue
en 1930, Convention, Protocole final, Annexes I, II,
III, IV et Acte final, dont la teneur suit:

MIEDZYNARODOWA KONWENCJA O LINIACH ŁADUNKOWYCH.

WSTĘP.

Rządy Niemiec, Australijskiego Związku Państw, Belgji, Kanady, Chili, Kuby, Danji, Wolnego Miasta Gdańska, Hiszpanji, Wolnego Państwa Irlandji, Stanów Zjednoczonych Ameryki, Finlandji, Francji, Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji i Irlandji Północnej, Grecji, Indji, Islandji, Włoch, Japonji, Łotwy, Meksyku, Norwegii, Nowej Zelandji, Paragwaju, Holandji, Peru, Polski, Portugalji, Szwecji i Związku Socjalistycznych Republik Rad, pragnąc ustalić drogą wspólnego porozumienia jednakowe zasady i prawa dla zabezpieczenia życia ludzkiego i mienia na morzu w tem co dotyczy granic zanurzenia, do których mogą być załadowane statki uprawiające podróżę międzynarodowe, postanowiły zawrzeć w tym celu konwencję i wyznaczyły swoich pełnomocników:

Rząd Niemiecki:

- P. Gustav KOENIGS, Ministerialdirigent w Reichsverkehrsministerium, Geheimer Regierungsrat Berlin.
- P. Arthur WERNER, Ministerialrat w Reichsverkehrsministerium, Geheimer Justizrat, Berlin.
- P. Profesor Walter LAAS, Dyrektor Towarzystwa Kasyfikacyjnego „Germanischer Lloyd“, Berlin.
- P. Karl STURM, Dyrektor zarządzający See-Berufsgenossenschaft, Hamburg.

Rząd Australijskiego Związku Państw:

- P. Kapitan Henry Priaux CAYLEY, Royal Australian Navy, Morski Attaché Australijskiego Związku Państw w Londynie.
- P. Vincent Cyril DUFFY, Australia House.

Rząd Belgijski:

- P. Raoul F. GRIMARD, Inżynier morski, radca techniczny w Centralnym Zarządzie Marynarki.

CONVENTION INTERNATIONALE SUR LES LIGNES DE CHARGE.

PRÉAMBULE.

Les Gouvernements d'Allemagne, du Commonwealth d'Australie, de Belgique, du Canada, du Chili, de Cuba, de Danemark, de la Ville Libre de Dantzig, d'Espagne, de l'Etat Libre d'Irlande, des Etats-Unis d'Amérique, de Finlande, de la France, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, de Grèce, de l'Inde, d'Islande, d'Italie, du Japon, de Lettonie, du Mexique, de Norvège, de la Nouvelle-Zélande, du Paraguay, des Pays-Bas, du Pérou, de Pologne, de Portugal, de Suède, et de l'Union des Républiques Soviétiques Socialistes; étant désireux d'établir d'un commun accord des principes et des règlements à l'effet de sauvegarder la vie humaine et la propriété en mer en ce qui concerne les limites d'immersion auxquelles il sera licite de charger les navires affectés à des voyages internationaux, ont décidé de conclure une Convention à cet effet et ont nommé pour leurs plénipotentiaires:

Le Gouvernement d'Allemagne:

- M. Gustav KOENIGS, Ministerialdirigent au Reichsverkehrsministerium, Geheimer Regierungsrat, Berlin.
- M. Arthur WERNER, Ministerialrat au Reichsverkehrsministerium, Geheimer Justizrat, Berlin.
- M. le Professeur Walter LAAS, Directeur de la Société de Classification „Germanischer Lloyd“, Berlin.
- M. Karl STURM, Directeur gérant de la See-Berufsgenossenschaft, Hamburg.

Le Gouvernement du Commonwealth d'Australie:

- M. le Capitaine de vaisseau Henry Priaux CAYLEY, Royal Australian Navy, Attaché naval du Commonwealth d'Australie à Londres.
- M. Vincent Cyril DUFFY, Australia House.

Le Gouvernement de Belgique:

- M. Raoul F. GRIMARD, Ingénieur naval, Conseiller technique à l'Administration Centrale de la Marine.

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 Reichsverkehrsministerium, Geheimer Regierungsrat, Berlin.
- Mr. Arthur WERNER, Ministerialrat in the Reichsverkehrsministerium, Geheimer Justizrat, Berlin.
- Professor Walter LAAS, Director of the „Germanischer Lloyd“ Classification Society, Berlin.
- Mr. Karl STURM, Verwaltungsdirektor of the See-Berufsgenossenschaft, Hamburg.

The Government of the Commonwealth of Australia:

- Captain Henry Priaux 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.

Rząd Kanadyjski:

P. Alexander JOHNSTON, Vice-Minister Marynarki Handlowej.

Rząd Chilijski:

P. Kapitan Oscar BUNSTER, Konstruktor Okrętowy, Członek Chijskiej Morskiej Komisji w Londynie.

Rząd Kubański:

P. Guillermo PATTERSON, Poseł Nadzwyczajny i Minister Pełnomocny w Londynie.

Rząd Duński:

P. Emil KROGH, Szef Biura w Ministerstwie Żegluga i Rybołówstwa.

P. Aage H. LARSEN, Inżynier Morski i Główny Inżynier w Ministerstwie Żegluga i Rybołówstwa.

P. J. A. KÖRBING, Dyrektor Towarzystwa Żeglugowego „Det Forenede Dampskibsselskab”, Kopenhaga.

P. Kapitan H. P. HAGELBERG, Przewodniczący Związku Duńskich Kapitanów Marynarki Handlowej.

P. Erik JACOBSEN, Kierownik Syndykatu.

Rząd Wolnego Miasta Gdańska:

P. Alfons POKLEWSKI-KOZIEŁ, Radca Handlowy Ambasady Polskiej w Londynie.

P. Waldemar SIEG, Radca Handlowy.

Rząd Hiszpański:

P. Octaviano MARTINEZ - BARCA, Inżynier Marynarki.

Rząd Wolnego Państwa Irlandji:

P. J. W. DULANTY, Delegat dla handlu Wolnego Państwa Irlandji w Wielkiej Brytanji.

P. T. J. HEGARTY, Inspektor Okrętowy w Departamencie Transportu i Marynarki, Ministerstwo Przemysłu i Handlu.

Rząd Stanów Zjednoczonych Ameryki:

P. Herbert B. WALKER, Prezes Związku Amerykańskich Armatorów Okrętowych.

Le Gouvernement du Canada:

M. Alexander JOHNSTON, Sous-Ministre de la Marine Marchande.

Le Gouvernement du Chili:

M. le Capitaine de corvette Oscar BUNSTER, Constructeur naval, Membre de la Commission navale du Chili à Londres.

Le Gouvernement de Cuba:

M. Guillermo PATTERSON, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire à Londres.

Le Gouvernement de Danemark:

M. Emil KROGH, Chef de Bureau au Ministère de la Navigation et de la Pêche.

M. Aage H. LARSEN, Ingénieur-constructeur au Ministère de la Navigation et de la Pêche.

M. J. A. KÖRBING, Directeur de la compagnie d'armement „det Forenede Dampskibsselskab”, Copenhague.

M. le Capitaine H. P. HAGELBERG, Président de l'Association danoise des Capitaines de la Marine Marchande.

M. Erik JACOBSEN, Gérant de Syndicat.

Le Gouvernement de la Ville Libre de Dantzig:

M. Alphonse POKLEWSKI-KOZIEŁ, Conseiller commercial à l'Ambassade polonaise à Londres.

M. Waldemar SIEG, Conseiller commercial.

Le Gouvernement d'Espagne:

M. Octaviano MARTINEZ - BARCA, Ingénieur de la Marine.

Le Gouvernement de l'État Libre d'Irlande:

M. J. W. DULANTY, Commissaire pour le commerce de l'État Libre d'Irlande en Grande-Bretagne.

M. T. J. HEGARTY, Expert de navire au Département du Transport et de la Marine, Ministère de l'Industrie et du Commerce.

Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique:

M. Herbert B. WALKER, Président de l'Association américaine des Armateurs de Navires à vapeur.

The Government of Canada:

Mr. Alexander JOHNSTON, Deputy Minister of Marine.

The Government of Chile:

Lieut.-Commander Constructor Oscar BUNSTER, Member of the Chilean 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-KOZIEŁ, 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.

The Government of the United States of America:

Mr. Herbert B. WALKER, President of the American Steamship Owners' Association.

- | | | |
|---|---|--|
| P. David ARNOTT, Naczelnny Inspektor American Bureau of Shipping. | M. David ARNOTT, American Bureau of Shipping. | Mr. David ARNOTT, Chief Surveyor, American Bureau of Shipping. |
| P. Laurens PRIOR, Bureau of Navigation, Departament Handlu. | M. Laurens PRIOR, Bureau de la Navigation, Service du Commerce. | Mr. Laurens PRIOR, Bureau of Navigation, Department of Commerce. |
| P. Howard C. TOWLE, National Council of American Shipbuilders. | M. Howard C. TOWLE, Conseil national des Armateurs américains. | Mr. Howard C. TOWLE, National Council of American Shipbuilders. |
| P. Samuel D. Mc. COMB, Marine Office of America. | M. Samuel D. McCOMB, Marine Office of America. | Mr. Samuel D. McCOMB, Marine Office of America. |
| P. Kapitan Albert F. PILLSBURY, Pillsbury and Curtis, San Francisco. | M. le Capitaine Albert F. PILLSBURY, de la maison Pillsbury et Curtis, San Francisco. | Captain Albert F. PILLSBURY, Pillsbury and Curtis, San Francisco. |
| P. Robert F. HAND, Vice-Prezes Standard Shipping Company, New-York. | M. Robert F. HAND, Vice-Président Standard Shipping Company, New-York. | Mr. Robert F. HAND, Vice-President Standard Shipping Company, New York. |
| P. James KENNEDY, Dyrektor Zarządzający, Marine Department, Gulf Refining Company, New-York. | M. James KENNEDY, Directeur gérant, Section de la Navigation, Gulf Refining Company, New York. | Mr. James KENNEDY, General Manager, Marine Department, Gulf Refining Company, New York. |
| P. H. W. WARLEY, Vice-Prezes Ore Steamship Corporation, New-York. | M. H. W. WARLEY, Vice-Président Ore Steamship Corporation, New-York. | Mr. H. W. WARLEY, Vice-President Ore Steamship Corporation, New York. |
| P. Kontr-Admirał w stanie spoczynku, John G. TAWRESEY, C. C., United States Navy, United States Shipping Board. | M. le Contre-Amiral en retraite John G. TAWRESEY, C. C., de la Marine des États-Unis, United States Shipping Board. | Rear-Admiral John G. TAWRESEY, C.C., United States Navy (Retired), United States Shipping Board. |

Rząd Finlandzki:

- | | | |
|---|---|--|
| P. A. H. SAASTAMOINEN, Poseł Nadzwyczajny i Minister Pełnomocny w Londynie. | M. A. H. SAASTAMOINEN, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire à Londres. | Mr. A. H. SAASTAMOINEN, Finnish Minister in London. |
| P. Kapitan Birger BRANDT, Związek fińskich kapitanów. | M. le Capitaine de frégate Birger BRANDT, Association finlandaise des capitaines de navire. | Commander Birger BRANDT, Finnish Shipmasters' Association. |

Rząd Francuski:

- | | | |
|--|--|--|
| P. André Maurice HAARBLEICHER, Naczelnny Inżynier Morski, Dyrektor des Services de la Flotte de Commerce et du Matériel Naval w Ministerstwie Marynarki Handlowej. | M. André Maurice HAARBLEICHER, Ingénieur en Chef de 1ère Classe du Génie Maritime, Directeur des Services de la Flotte de Commerce et du Matériel Naval au Ministère de la Marine Marchande. | 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. |
| P. René Hippolyte Joseph LINDEMANN, Zastępca Dyrektora des Services du Travail Maritime et de la Comptabilité w Ministerstwie Marynarki Handlowej. | M. René Hippolyte Joseph LINDEMANN, Directeur - adjoint des Services du Travail Maritime et de la Comptabilité au Ministère de la Marine Marchande. | 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. |
| P. Jean Henri Théophile MARIE, Główny Inżynier Morski, p. o. przy Dyrektorze des Services de la Flotte de Commerce et du Matériel Naval w Ministerstwie Marynarki Handlowej. | M. Jean Henri Théophile MARIE, Ingénieur principal du Génie Maritime, Adjoint au Directeur des Services de la Flotte de Commerce et du Matériel Naval au Ministère de la Marine Marchande. | Mr. Jean Henri Théophile 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. |
| P. A. H. A de BERLHE, Administrator-Delegat Bureau Veritas. | M. A. H. A. de BERLHE, Administrateur - Délégué du Bureau Veritas. | Mr. A. H. A de BERLHE, Deputy Manager of the Bureau Veritas. |

Rząd Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji i Irlandji Północnej:

- Sir Henry F. OLIVER, Admiral Floty, Royal Navy.
 P. Kapitan F. W. BATE, Radca żeglugowy, Departament Marynarki Handlowej, Board of Trade.
 P. A. J. DANIEL, Główny Inspektor Okrętowy, Board of Trade.
 P. Kapitan John Thomas EDWARDS, Kapitan (w spoczynku).
 Sir Ernest W. GLOVER, Chamber of Shipping of the United Kingdom.
 Sir Norman HILL, Przewodniczący, Merchant Shipping Advisory Committee, Board of Trade.
 Sir Charles HIPWOOD, Board of Trade.
 P. J. Foster KING, Główny Inspektor British Corporation Register of Shipping and Aircraft.
 P. Dr. J. MONTGOMERIE, Główny Inspektor Okrętowy Lloyd's Register of Shipping.
 Sir Charles J. O. SANDERS, Przewodniczący Load Line Committee, 1927 — 1929.
 P. William Robert SPENCE, Sekretarz Generalny National Union of Seamen.
 P. Kapitan A. SPENCER, Kapitan w stanie spoczynku.

Rząd Grecki:

- P. Nicolas G. LELY, Generalny Konsul Grecji w Londynie.

Rząd Indyjski:

- Sir Geoffrey L. CORBETT, Sekretarz w stanie spoczynku Rządu Indyjskiego, Departamentu Handlu.
 P. Nowrojee Dadabhoy ALBLESS, Przewodniczący Scindia Steamships (London) Ltd.
 P. Kapitan Kavas OOKERJEE, Inspektor morski Scindia Steam Navigation Company, Limited, Bombay.
 P. John Sutherland PAGE, Inżynier-Kapitan, Royal Indian Marine, naczelny mechanik i inspektor okrętowy w stanie spoczynku, Government of Bengal.

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:

- Sir Henry F. OLIVER, Admiral of the Fleet, Royal Navy.
 M. le Capitaine F. W. BATE, Conseiller nautique du Service de la Marine Marchande, Board of Trade.
 M. A. J. DANIEL, Expert principal de navire, Board of Trade.
 M. le Capitaine John Thomas EDWARDS, Capitaine au long cours en retraite.
 Sir Ernest W. GLOVER, Chambre de la Navigation du Royaume-Uni.
 Sir Norman HILL, Président du Merchant Shipping Advisory Committee, Board of Trade.
 Sir Charles HIPWOOD, Board of Trade.
 M. J. Foster KING, Inspecteur en Chef au British Corporation Register of Shipping and Aircraft.
 M. le Dr. J. MONTGOMERIE, Expert en chef de navire au Lloyd's Register of Shipping.
 Sir Charles J. O. SANDERS, Président du Load Line Committee, 1927—1929.
 M. William Robert SPENCE, Secrétaire-Général de l'Union Nationale des Marins.
 M. le Capitaine A. SPENCER, Capitaine au long cours en retraite.

Le Gouvernement de Grèce:

- M. Nicolas G. LELY, Consul général de Grèce à Londres.

Le Gouvernement de l'Inde:

- Sir Geoffrey L. CORBETT, Secrétaire en retraite du Département du Commerce du Gouvernement de l'Inde.
 M. Nowrojee Dadabhoy ALBLESS, Président de la Scindia Steamships (London), Limited.
 M. le Capitaine Kavas OOKERJEE, Inspecteur du navire de la Scindia Steam Navigation Company, Limited, Bombay.
 M. l'Ingénieur capitaine de frégate John Sutherland PAGE, Marine royale indienne, ingénieur en chef et expert de navire en retraite au gouvernement du Bengale.

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

- Sir Henry F. OLIVER, Admiral of the Fleet, Royal Navy.
 Captain F. W. BATE, Professional Officer, Mercantile Marine Department, Board of Trade.
 Mr. A. J. DANIEL, Municipal 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. William 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 ALBLESS, 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.

Rząd Islandzki:

- P. Emil KROGH, Szef Biura w Duńskim Ministerstwie Żegluga i Rybołówstwa.
 P. Aage H. LARSEN, Inżynier Morski i Główny Inżynier w Duńskim Ministerstwie Żegluga i Rybołówstwa.
 P. J. A. KÖRBING, Dyrektor Towarzystwa Żeglugowego „Det Forenede Dampskibsselskab“, Kopenhaga.
 P. Kapitan H. P. HAGELBERG, Przewodniczący Związku Duńskich Kapitanów Marynarki Handlowej.
 P. Erik JACOBSEN, Kierownik Syndykatu, Danja.

Rząd Włoski:

- P. General Giulio INGIANNI, Generalny Dyrektor Marynarki Handlowej.
 P. Admiral Giuseppe CANTÙ, Inspektor Techniczny Marynarki Handlowej.
 P. Profesor Torquato GIANNINI, Radca Emigracyjny w Ministerstwie Spraw Zagranicznych.

Rząd Japoński:

- P. Shoichi NAKAYAMA, Pierwszy Sekretarz Ambasady w Londynie.
 P. Sukefumi IWAI, Inspektor w Biurze Zarządu Komunikacji.

Rząd Łotewski:

- P. Arturs OZOLS, Dyrektor Departamentu Marynarki Handlowej.
 P. Andrejs LONFELDS, Kapitan, Związek Łotewskich Armatorów.

Rząd Meksykański:

- P. Gustavo Luders de NEGRI, Generalny Konsul Meksyku w Londynie.

Rząd Norweski:

- P. Erling BRYN, Dyrektor Departamentu Żegluga w Ministerstwie Handlu i Żegluga.
 P. Johan SCHÖNHEYDER, Główny Inspektor w Ministerstwie Handlu i Żegluga.
 P. Dr. J. BRUHN, Dyrektor „Norske Veritas“.

Le Gouvernement d'Islande:

- M. Emil KROGH, Chef de Bureau au Ministère Danois de la Navigation et de la Pêche.
 M. Aage H. LARSEN, Ingénieur-constructeur au Ministère Danois de la Navigation et de la Pêche.
 M. J. A. KÖRBING, Directeur de la compagnie d'armement „det Forenede Dampskibsselskab“, Copenhague.
 M. le Capitaine H. P. HAGELBERG, Président de l'Association danoise des Capitaines de la Marine Marchande.
 M. Erik JACOBSEN, Gérant de Syndicat, Danemark.

Le Gouvernement d'Italie:

- M. le Général Giulio INGIANNI, Directeur général de la Marine Marchande.
 M. l'Amiral de Division Giuseppe CANTÙ, Inspecteur technique de la Marine Marchande.
 M. le Professeur Torquato GIANNINI, Conseiller d'émigration au Ministère des Affaires Étrangères.

Le Gouvernement du Japon:

- M. Shoichi NAKAYAMA, Secrétaire d'Ambassade de première classe.
 M. Sukefumi IWAI, Expert au Bureau d'Administration locale des Communications.

Le Gouvernement de Lettonie:

- M. Arturs OZOLS, Directeur du Département de la Marine Marchande.
 M. le Capitaine Andrejs LONFELDS, de l'Association des Armateurs lettonais.

Le Gouvernement du Mexique:

- M. Gustavo Luders de NEGRI, Consul général du Mexique à Londres.

Le Gouvernement de Norvège:

- M. Erling BRYN, Directeur du Département de la Navigation au Ministère du Commerce et de la Navigation.
 M. Johan SCHÖNHEYDER, Expert en chef au Ministère du Commerce et de la Navigation.
 M. le Dr. J. BRUHN, Directeur du „Norske Veritas“.

The Government of Iceland:

- Mr. Emil KROGH, Assistant Secretary to 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. KÖRBING, Director of the „Forenede Dampskibsselskab“, Copenhagen.
 Captain H. P. HAGELBERG, Chairman of the Association of Danish Shipmasters.
 Mr. Erik JACOBSEN, Trade Union Manager, Denmark.

The Government of Italy:

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

The Government of Japan:

- Mr. Shoichi NAKAYAMA, First Class Secretary of 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 SCHÖNHEYDER, Surveyor-in-Chief in the Ministry of Commerce and Navigation.
 Dr. J. BRUHN, Director of the Norwegian Veritas.

- P. J. Hysing OLSEN, Armator.
 P. Eivind TONNESEN, Dyrektor Zarządzający Związku Norweskich Kapitanów.
 P. A. BIRKELAND, Prezes Norweskiego Związku Marynarzy i Palaczy.

Rząd Nowej Zelandji:

- Sir Thomas Mason WILFORD, Wysoki Komisarz Nowej Zelandji w Londynie.
 Sir Charles HOLDSWORTH, Dyrektor Zarządzający Union Steamship Company of New Zealand, Limited.

Rząd Paragwajski:

- Dr. Horacio CARISIMO, Chargé d'Affaires w Londynie.

Rząd Holenderski:

- P. C. FOCK, Vice-Admirał w stanie spoczynku, Naczelny Inspektor Żeglugowy, Przewodniczący Komisji dla ustalania wolnej burty statków.
 P. A. van DRIEL, Inżynier Morski, Rzeczoznawca w budownictwie okrętowym przy Zarządzie Inspekcji Statków, członek i sekretarz Komisji dla ustalania wolnej burty statków.
 P. J. BRAUTIGAM, Przewodniczący Holenderskiego Związku Pracowników przewoźnych. Członek Drugiej Izby Stanów Generalnych.
 P. J. W. LANGELEER, Inspektor Żeglugowy, Służba Indji Holenderskich.
 P. J. Rypperda WIERDSMA, Prezes „Holland - Amerika Lijn”.
 P. G. L. HEERIS, Kapitan, Sekretarz Związku holenderskich armatorów.

Rząd Peruwiański:

- P. Kapitan Manuel D. FAURA, Attaché Morski w Londynie.

Rząd Polski:

- P. Alfons POKLEWSKI - KOZIELL, Radca Handlowy Ambasady Polskiej w Londynie.
 P. Bogusław BAGNIEWSKI, Radca w Ministerstwie Przemysłu i Handlu, Warszawa.

- M. J. Hysing OLSEN, Armateur.
 M. Eivind TONNESEN, Directeur gérant de l'Association norvégienne des capitaines de navire.
 M. A. BIRKELAND, Président de l'Union norvégienne des Marins et des Chauffeurs.

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande:

- Sir Thomas Mason WILFORD, Haut Commissaire de la Nouvelle-Zélande à Londres.
 Sir Charles HOLDSWORTH, Directeur gérant de l'Union Steamship Company of New Zealand, Limited.

Le Gouvernement du Paraguay:

- M. le Dr. Horacio CARISIMO, Chargé d'Affaires à Londres.

Le Gouvernement des Pays-Bas:

- M. le Vice-Amiral en retraite C. FOCK, Inspecteur-général de la Navigation; Président de la Commission pour la fixation du franc-bord minimum des navires.
 M. l'Ingénieur A. van DRIEL, Conseil des constructions navales près l'inspection de la navigation; membre et secrétaire de la commission pour la fixation du minimum franc-bord des navires.
 M. J. BRAUTIGAM, Président de la Ligue Centrale des Ouvriers du Transport; membre de la Seconde Chambre des États-Généraux.
 M. J. W. LANGELEER, du service de la navigation aux Indes néerlandaises.
 M. J. Rypperda WIERDSMA, Président-directeur de la Société Anonyme de Navigation dite „Holland-Amerika Lijn.”
 M. le Capitaine G. L. HEERIS, Secrétaire de l'Association des armateurs néerlandais.

Le Gouvernement du Pérou:

- M. le Capitaine Manuel D. FAURA, Attaché Naval à Londres.

Le Gouvernement de Pologne:

- M. Alphonse POKLEWSKI - KOZIELL, Conseiller commercial à l'Ambassade polonaise à Londres.
 M. Bogusław BAGNIEWSKI, Conseiller au Ministère de l'Industrie et du Commerce, Varsovie.

- Mr. J. Hysing OLSEN, Shipowner.
 Mr. Eivind TONNESEN, Managing Director of the Norwegian Shipmasters' Association.
 Mr. A. BIRKELAND, President of the Norwegian Sailors' and Firemen's Union.

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. von 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. LANGELEER, 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. Bogusław BAGNIEWSKI, Counsellor, Ministry of Industry and Trade, Warsaw.

Rząd Portugalski:

- P. Thomaz RIBEIRO de MELLO, Minister Pełnomocny, Szef Wydziału Ekonomicznego w Ministerstwie Spraw Zagranicznych Portugalji.
- P. Kapitan Carlos Theodoro da COSTA, Inżynier Morski.

Rząd Szwedzki:

- P. Baron Erik Kule PALMSTIERNA, Poseł Nadzwyczajny i Minister Pełnomocny w Londynie.
- P. Per Axel LINDBLAD, Szef Wydziału w Zarządzie Centralnym Handlu.
- P. Kapitan Erik Axel Fredrik EGGERT, Rzecznik Morski w Królewskim Zarządzie Pracy i Opieki Społecznej.

Rząd Związku Socjalistycznych Republik Rad:

- P. Dimitri BOGOMOLOFF, Radca Ambasady Związku Socjalistycznych Republik Rad w Londynie.

Którzy po złożeniu pełnomocnictw, uznanych za sporządzone w dobrej i należytej formie, zgodzili się na następujące postanowienia:

Rozdział I.

POSTANOWIENIA WSTĘPNE.

Artykuł 1.

Ogólne zobowiązanie konwencji.

Aby zapewnić przestrzeganie linii ładunkowych, przepisanych przez niniejszą konwencję, Układające się Rządy zobowiązują się stosować postanowienia tej konwencji, wydać wszelkie przepisy i zastosować wszelkie inne środki właściwe dla zapewnienia niniejszej konwencji pełnej i całkowitej skuteczności.

Postanowienia niniejszej konwencji są uzupełnione załącznikami, które posiadają taką samą moc co i niniejsza konwencja i które z nią równocześnie wchodzi w życie. Wszelkie powoływania się na konwencję niniejszą zawiera jednocześnie powoływanie się na Prawidła do niej dołączone.

Le Gouvernement de Portugal:

- M. Thomaz RIBEIRO de MELLO, Ministre plénipotentiaire; Chef de la Section Économique au Ministère des Affaires Étrangères portugais.
- M. le Capitaine de frégate Carlos Theodoro da COSTA, Ingénieur naval.

Le Gouvernement de Suède:

- M. le Baron Erik Kule PALMSTIERNA, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire à Londres.
- M. Per Axel LINDBLAD, Chef de Section à l'Administration Centrale du Commerce.
- M. le Capitaine Erik Axel Fredrik EGGERT, Expert pour les Affaires Maritimes de l'Administration Royale du Travail et de la Prévoyance Sociale.

Le Gouvernement de l'Union des Républiques Soviétiques Socialistes:

- M. Dimitri BOGOMOLOFF, Conseiller à l'Ambassade de l'Union des Républiques Soviétiques Socialistes à Londres.

Qui, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes:

Chapitre I.

PRÉLIMINAIRES.

Article 1.

Obligation Générale de la Convention.

Afin que les lignes de charge prescrites par la présente Convention soient observées les Gouvernements contractants s'engagent à appliquer les dispositions de cette Convention, à édicter tous règlements et à prendre toutes autres mesures propres à lui faire produire son plein et entier effet.

Les dispositions de la présente Convention sont complétées par des annexes qui ont la même valeur et entre en vigueur en même temps que la présente Convention. Toute référence à la présente Convention implique référence simultanée au Règlement y annexé.

The Government of Portugal:

- Mr. Thomaz RIBEIRO de MELLO, Minister Plenipotentiary; Head of the Economic Section of the Portuguese 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:

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.

Artykuł 2.

Zakres zastosowania konwencji.

1. Postanowienia niniejszej konwencji mają zastosowanie do wszystkich statków odbywających podróże międzynarodowe, a należących do kraju, którego Rząd jest Układającym się Rządem, oraz należących do terytoriów, do których konwencja ma zastosowanie w myśl art. 21 z wyjątkiem:

- a) okrętów wojennych, statków wyłącznie przeznaczonych do rybołówstwa, jachtów spacerowych i statków, które nie przewożą ani ładunków ani pasażerów;
- b) statków o pojemności brutto mniej niż 150 tonn.

2. Statki, uprawiające podróże międzynarodowe między pobliskimi portami dwóch lub więcej krajów, mogą być wyjęte przez Rząd kraju, do którego statki te należą, z pod postanowień niniejszej konwencji, skoro i dośrodkami uprawiają one tę żeglugę i o ile Rządy krajów, w których te porty są położone, uznają, że podróże takie odbywają się na wodach osłoniętych i w takich okolicznościach, że nie jest wskazane ani możliwe zastosować do rzeczonych statków przepisów niniejszej konwencji.

3. Wszystkie porozumienia i umowy, które dotyczą linii ładunkowych lub spraw do nich się odnoszących, a które obowiązują obecnie Układające się Rządy, zachowują pełną i całkowitą ważność przez cały czas swego trwania, o ile dotyczą:

- a) statków, do których niniejsza konwencja nie ma zastosowania,
- b) statków, do których niniejsza konwencja ma zastosowanie, lecz tylko odnośnie tych spraw, które w konwencji nie są wyraźnie określone.

O ile jednakże tego rodzaju porozumienia i umowy byłyby w sprzeczności z przepisami niniejszej konwencji, wówczas postanowienia konwencji winny przeważać.

Article 2.

Champ d'Application de la Convention.

1. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les navires qui effectuent des voyages internationaux et qui appartiennent à un pays dont le Gouvernement est un Gouvernement contractant ou à des territoires auxquels la Convention s'applique en vertu des dispositions de l'Article 21 à l'exception:

- (a) des navires de guerre; des navires uniquement affectés à la pêche; des yachts de plaisance et des navires qui ne transportent ni cargaison ni passagers;
- (b) des navires de moins de 150 tonneaux de jauge brute.

2. Les navires pourront être exemptés des prescriptions de la présente Convention par l'Administration du Gouvernement contractant dont ils relèvent, lorsqu'ils seront affectés à un trafic dans des voyages internationaux entre des ports proches de deux ou plusieurs pays, tant qu'ils demeureront affectés à ce trafic et si les Gouvernements des pays dans lesquels ces ports sont situés reconnaissent que les voyages sont effectués dans des parages abrités et dans des conditions telles qu'il n'est ni raisonnable ni possible d'appliquer aux dits navires les prescriptions de la présente Convention.

3. Tous les accords et arrangements qui concernent les lignes de charge ou les questions s'y rapportant et qui sont actuellement en vigueur entre les Gouvernements contractants conserveront leur plein et entier effet pendant la durée desdits accords et arrangements en ce qui concerne:

- (a) les navires auxquels la présente Convention ne s'applique pas;
- (b) les navires auxquels la présente Convention s'applique mais seulement pour les points qui n'y ont pas été expressément prévus.

Dans la mesure où, cependant, de tels accords ou arrangements seraient en opposition avec les prescriptions de la présente Convention, les dispositions de celle-ci devront prévaloir.

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 yachts 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.

Z wyjątkiem takich porozumień i umów:

- a) wszystkie statki, do których niniejsza konwencja nie ma zastosowania, i
- b) wszystkie sprawy, które nie stanowią przedmiotu wyraźnych przepisów niniejszej konwencji,

pozostaną poddane ustawodawstwu każdego z Ukladających się Rządów tak, jak gdyby niniejsza konwencja nie obowiązywała.

Artykuł 3.

Określenia.

W niniejszej konwencji, o ile wyraźnie inaczej nie postanowiono:

- a) statek uważa się za należący do danego kraju, o ile jest zarejestrowany przez Rząd tego kraju,
- b) wyrażenie „Władza Administracyjna” oznacza Rząd kraju, do którego statek należy,
- c) „podróż międzynarodowa” jest to podróż między krajem, do którego się stosuje niniejsza konwencja, a portem położonym poza obrębem tego kraju lub odwrotnie, i w tym celu wszelka kolonja, terytorjum zamorskie, protektorat lub terytorjum znajdujące się pod władzą zwierzchnią lub mandatem, są uważane jako kraje odrębne,
- d) wyrażenie „Prawidła” oznacza przepisy zawarte w załącznikach I, II, III,
- e) za „statek nowy” uważa się statek którego stępka została położona 1 lipca 1932 r. lub później. Wszystkie inne statki uważa się za statki istniejące,
- f) wyrażenie „parowiec” obejmuje wszelki statek o napędzie maszynowym.

Artykuł 4.

Wypadki „siły wyższej”.

Statek, który w chwili swego wyruszenia w jakakolwiek podróż nie podlega postanowieniom ni-

Sous réserve de tels accords ou arrangements:

- (a) tous les navires auxquels la présente Convention ne s'applique pas;
- (b) toutes les questions qui ne font pas l'objet de prescriptions expresses dans la présente Convention;

resteront soumis à la législation de chaque Gouvernement contractant dans la même mesure que si la présente Convention n'était pas intervenue.

Article 3.

Définitions.

Dans la présente Convention à moins d'indications expresses contraires:

- (a) un navire est considéré comme appartenant à un pays s'il est immatriculé par le Gouvernement de ce pays;
- (b) l'expression „Administration” signifie le Gouvernement du pays auquel le navire appartient;
- (c) un „voyage international” est un voyage effectué entre un pays auquel la présente Convention s'applique et un port situé en dehors de ce pays, ou inversement, et à cet effet, chaque colonie, territoire d'outre mer, protectorat ou territoire placé sous suzeraineté ou mandat est considéré comme un pays distinct;
- (d) l'expression „Règles” désigne les règles contenues dans les Annexes I, II et III;
- (e) un „navire neuf” est un navire dont la quille sera posée le 1-er juillet 1932 ou postérieurement. Tous les autres navires sont considérés comme des navires existants;
- (f) l'expression „vapeur” comprend tout navire mû par une machine.

Article 4.

Cas de „Force majeure”.

Si au moment de son départ pour un voyage quelconque un navire n'est pas soumis aux pres-

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

niejszej konwencji, nie powinien, z powodu jakiegokolwiek zboczenia z drogi podczas swej żeglugi, podlegać owym postanowieniom, jeżeli to zboczenie zostało wywołane niepogodą lub wszelką inną przyczyną siły wyższej.

W zastosowaniu postanowień niniejszej konwencji, władza administracyjna winna uwzględnić każde zboczenie z drogi lub zatrzymanie jakiegokolwiek statku, spowodowane przez niepogodę lub przez wszelką inną przyczynę siły wyższej.

Rozdział II.

LINJE ŁADUNKOWE: ZBADANIE I CECHOWANIE.

Artykuł 5.

Postanowienia ogólne.

Zaden statek, do którego niniejsza konwencja ma zastosowanie, nie może wyruszyć na morze dla odbycia podróży międzynarodowej po dacie wejścia w życie tej konwencji, o ile:

- A. gdy chodzi o statek nowy,
- nie został zbadany zgodnie z warunkami przepisanimi w załączniku I niniejszej konwencji,
 - nie czyni zadość przepisom części 2-giej załącznika I, i
 - nie został ocechowany zgodnie z postanowieniami tej konwencji.
- B. gdy chodzi o statek istniejący,
- nie został zbadany i nie został ocechowany (czy to przed, czy to po wejściu w życie niniejszej konwencji), zgodnie z warunkami przepisanimi bądź w ust. A. niniejszego artykułu, bądź w jednym z przepisów dla oznaczenia linii ładunkowej, wyszczególnionych w załączniku IV, i
 - nie czyni zadość w ogólności i w szczegółach, o ile to jest słuszne i możliwe, przepisom 2-iej części załącznika I, odnośnie do skuteczności: 1) osłony otworów, 2) barjer ochronnych, 3) furt wodnych i 4) wejść do pomieszczenia załogi, co wy-

criptions de la présente Convention, il ne devra pas y être astreint au cours de son voyage lorsqu'il sera dérouteré soit par le mauvais temps, soit par toute autre cause de force majeure.

Dans l'application des prescriptions de la présente Convention, l'Administration tiendra compte de tout déroutement ou retard occasionné à tout navire soit par le mauvais temps, soit par toute autre cause de force majeure.

Chapitre II.

LIGNES DE CHARGE: VISITE ET APPPOSITION DES MARQUES.

Article 5.

Dispositions générales.

Aucun navire auquel la présente Convention s'applique ne pourra prendre la mer pour un voyage international après la date de l'entrée en vigueur de la Convention à moins que

- A — dans le cas d'un navire neuf
- il ait été visité conformément aux conditions prescrites dans l'Annexe I de la présente Convention;
 - il ait satisfait aux prescriptions de la 2-ème Partie de l'Annexe I; et
 - il ait été marqué conformément aux dispositions de cette Convention.
- B — dans le cas d'un navire existant
- il ait été visité et marqué (soit avant soit après l'entrée en vigueur de la présente Convention) conformément aux conditions prescrites soit dans le paragraphe A du présent Article soit dans l'un des Règlements pour l'assignation des lignes de charge spécifiés dans l'Annexe IV;
 - il ait satisfait en principe et aussi en détail autant qu'il sera raisonnable et possible aux prescriptions de la 2-ème Partie de l'Annexe I en tenant compte de l'efficacité (1^o) de la protection des ouvertures, (2^o) des garde-corps, (3^o) des

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,
- has been surveyed in accordance with the provisions of Annex I;
 - complies with the provisions of Part II of Annex I; and
 - has been marked in accordance with the provisions of this Convention.
- B—an existing ship,
- 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
 - 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 ac-

nika z istniejących urządzeń, zaopatrzenia i środków na statku.

sabords de décharge et (4°) des moyens d'accès au logement de l'équipage qui résulte des arrangements, installations et dispositifs existants à bord du navire.

cess to crews' quarters provided by the existing arrangements, fittings and appliances on the ship.

Artykuł 6.

Postanowienia dla parowców, mających ładunek pokładowy drzewa.

1. Parowiec, który był zbadany i ocechowany zgodnie z przepisami art. 5, może być poddany zbadaniu i ocechowany drzewną linią ładunkową zgodnie z częścią 5-tą załącznika I,

A—gdy chodzi o statek nowy, jeśli czyni zadość warunkom i przepisom zawartym w 5-ej części załącznika I,

B—gdy chodzi o statek istniejący, jeżeli czyni zadość warunkom i przepisom zawartym w 5-ej części załącznika I z wyjątkiem przepisu LXXX, a zasadniczo także, o ile to będzie słuszne i możliwe, warunkom i przepisom przepisu LXXX, przyczem przy oznaczaniu dla istniejącego statku drzewnej linii ładunkowej, władza administracyjna uczyni także powiększenie wolnej burty, jakie będzie słuszne, uwzględniając stopień, w jakim statek ten nie czyni całkowicie zadość warunkom i przepisom zawartym w przepisie LXXX.

2. Parowiec używający drzewnej linii ładunkowej, winten czynić zadość postanowieniom przepisów LXXXV, LXXXVI, LXXXVIII i LXXXIX.

Artykuł 7.

Postanowienia dla zbiornikowców.

Statek, który był zbadany i ocechowany zgodnie z przepisami art. 5, może być poddany zbadaniu i ocechowany jako zbiornikowiec, zgodnie z postanowieniami 6-ej części załącznika I,

Article 6.

Dispositions pour les Vapeurs chargeant du Bois en Pontée.

1. Un vapeur qui a été visité et marqué conformément aux prescriptions de l'Article 5 pourra être visité et recevoir les marques prévues pour les navires chargeant du bois en pontée conformément à la 5-ème Partie de l'Annexe I.

A—dans le cas d'un navire neuf, s'il satisfait aux conditions et prescriptions contenues dans la 5-ème Partie de l'Annexe I;

B—dans le cas d'un navire existant, s'il satisfait aux conditions et prescriptions contenues dans la 5-ème Partie de l'Annexe I à l'exception de la Règle LXXX et aussi en principe autant qu'il sera raisonnable et possible aux conditions et prescriptions prévues dans la Règle LXXX étant entendu que dans l'assignation à un navire existant d'une ligne de charge pour bois en pontée, l'Administration exigera telle augmentation de franc-bord qui sera raisonnable en tenant compte de la mesure dans laquelle ce navire ne satisfait pas entièrement aux conditions et prescriptions contenues dans la Règle LXXX.

2. Quand un vapeur utilisera la ligne de charge pour chargement de bois en pontée il devra satisfaire aux dispositions des Règles LXXXV, LXXXVI, LXXXVIII et LXXXIX.

Article 7.

Dispositions pour les Navires à Citernes.

Un navire qui a été visité conformément aux prescriptions de l'Article 5 pourra être visité et recevoir les marques pour les navires à citernes conformément aux dispositions de la 6-ème Partie de l'Annexe I;

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—gdy chodzi o statek nowy, o ile czyni zadość warunkom i przepisom zawartym w 6-ej części załącznika I,

B—gdy chodzi o statek istniejący, jeżeli czyni zadość warunkom i przepisom zawartym w prawidłach XCIII, XCVI, XCVII, XCVIII i XCIX, a także w zasadzie, o ile jest to słuszne i możliwe, warunkom i przepisom przewidzianym w prawidłach XCIV, XCV i C; przy czem przy oznaczeniu dla istniejącego statku zbiornikowej linii ładunkowej, władza administracyjna zarządzi takie powiększenie wolnej burty, jakie będzie słuszne, uwzględniając stopień, w jakim statek ten nie czyni całkowicie zadość warunkom i przepisom, zawartym w prawidłach XCIV, XCV i C.

Artykuł 8.

Postanowienia dla statków typu specjalnego.

Można przyznać zmniejszenie wolnej burty parowcom, dłuższymi niż 91,44 metrów, które mają charakterystyczne cechy konstrukcyjne podobne do posiadanych przez statki zbiornikowe, zapewniające im dodatkową ochronę przeciw morzu.

Wielkość tego zmniejszenia zostanie określona przez władzę administracyjną w zależności od wolnej burty oznaczonej dla zbiornikowców, uwzględniając w jakim stopniu statek typu specjalnego odpowiada warunkom dla oznaczania statków zbiornikowych, oraz uwzględniając zastosowany stopień podziału.

Wolna burta, która zostanie przyznana takiemu statkowi, nie może w żadnym wypadku być mniejszą od tej, która była oznaczona, gdyby statek był uważany za zbiornikowiec.

Artykuł 9.

Badanie.

Badania i cechowania statków na podstawie niniejszej konwencji będą wykonywane przez urzędników tego kraju, do którego sta-

A—dans le cas d'un navire neuf, s'il satisfait aux conditions et prescriptions contenues dans la 6-ème Partie de l'Annexe I;

B—dans le cas d'un navire existant, s'il satisfait aux conditions et prescriptions contenues dans les Règles XCIII, XCVI, XCVII, XCVIII et XCIX et aussi en principe autant qu'il sera raisonnable et possible aux conditions et prescriptions prévues par les Règles XCIV, XCV et C étant entendu que dans l'assignation à un navire existant d'une ligne de charge pour un navire à citernes l'Administration exigera telle augmentation de franc-bord qui sera raisonnable en tenant compte de la mesure dans laquelle ce navire ne satisfait pas entièrement aux conditions et prescriptions contenues dans les Règles XCIV, XCV et C.

Article 8.

Dispositions pour les navires de types spéciaux.

Il pourra être accordé une réduction de franc-bord aux vapeurs ayant une longueur de plus de 91,44 mètres qui possèdent des caractéristiques de construction analogues à celles des navires à citernes leur assurant une défense supplémentaire contre la mer.

La valeur de cette réduction sera déterminée par l'Administration qui tiendra compte à cet effet de la façon dont est calculé le franc-bord des navires à citernes ainsi que des conditions d'assignation qui leur sont imposées et du degré de compartimentage réalisé.

Le franc-bord qui sera assigné à un tel navire ne devra en aucun cas être plus réduit que celui qui serait attribué au navire s'il était considéré comme navire à citernes.

Article 9.

Visite.

La visite et l'apposition des marques des navires en vue de l'application de la présente Convention seront faites par des fon-

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

tek należy, z tem, że Rząd każdego kraju może powierzyć badanie i cechowanie swych statków bądź inspektorom w tym celu mianowanym, bądź instytucjom przez nie uznanym. W każdym wypadku odnośny Rząd odpowiada za całkowitość i skuteczność przeprowadzenia badań i cechowania.

Artykuł 10.

Strefy i obszary okresowe.

Statek, do którego stosuje się niniejsza konwencja, winien odpowiadać warunkom mającym zastosowanie do stref i obszarów okresowych, jakie są podane w załączniku II do niniejszej konwencji.

Jeżeli port znajduje się na linii demarkacyjnej między dwiema strefami, należy uważać, że jest położony bądź w strefie, którą statek przeszedł by wejść do portu, bądź w strefie, którą ma przebyć po wyjściu.

Rozdział III. ŚWIADECTWA.

Artykuł 11.

Wydawanie świadectw.

Świadectwo, noszące nazwę „Międzynarodowe Świadectwo Wolnej Burty” otrzyma każdy statek pod tym warunkiem, że został zbadany i ocechowany zgodnie z przepisami niniejszej konwencji.

Międzynarodowe świadectwo wolnej burty będzie wydane bądź przez Rząd kraju, do którego statek przynależy, bądź przez wszelkie osoby lub instytucje przez ten Rząd należycie upoważnione; w każdym wypadku pełną odpowiedzialność za wydanie świadectwa ponosi Rząd odnośnego kraju.

Artykuł 12.

Wydawanie świadectw przez inny Rząd.

Rząd kraju, do którego niniejsza konwencja ma zastosowanie, może na prośbę Rządu innego kraju, do którego konwencja ma również zastosowanie, polecić zbadać i ocechować każdy należący do tego ostatniego kraju sta-

tionnaires du pays auquel le navire appartient, étant entendu que le Gouvernement de chaque pays peut confier la visite et l'apposition des marques de ses navires soit à des inspecteurs nommés à cet effet, soit à des organismes reconnus par lui. Dans tous les cas le Gouvernement intéressé garantit que la visite et l'apposition des marques ont été complètement et efficacement effectuées.

Article 10.

Zones et Régions périodiques.

Un navire auquel la présente Convention s'applique devra se conformer aux conditions qui sont applicables aux zones et régions périodiques telles qu'elles sont définies à l'Annexe II de la présente Convention.

Lorsqu'un port se trouve sur la ligne de démarcation de deux zones, il sera considéré comme étant soit dans la zone que le navire vient de traverser pour l'entrée au port soit dans celle qu'il doit traverser après son départ.

Chapitre III. CERTIFICATS.

Article 11.

Délivrance des Certificats.

Un certificat appelé „Certificat international de Franc-bord” sera délivré à tout navire à condition qu'il ait été visité et marqué conformément aux prescriptions de la présente Convention.

Le certificat international de franc-bord sera délivré soit par le Gouvernement auquel le navire appartient, soit par toute personne ou organisme dûment reconnu par ce Gouvernement, et dans tous les cas le Gouvernement assumera la pleine responsabilité du certificat.

Article 12.

Délivrance d'un Certificat par un autre Gouvernement.

Le Gouvernement d'un pays auquel la présente Convention s'applique peut à la requête du Gouvernement d'un autre pays auquel cette Convention s'applique faire visiter et apposer les marques à tout navire qui appar-

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

tek lub (jeżeli chodzi o statek niezarejestrowany), który ma być zarejestrowany przez Rząd tego kraju, przyczem o ile zostało stwierdzone, że uczyniono zadanie przepisom niniejszej konwencji, może Rząd wydać na własną odpowiedzialność międzynarodowe świadectwo wolnej burty. Wszelkie świadectwo w ten sposób wystawione winno zawierać oświadczenie stwierdzające, że zostało wydane na prośbę Rządu kraju, do którego statek przynależy lub Rządu, przez który statek winien być w danym wypadku zarejestrowany. To świadectwo będzie miało tę samą moc i tak samo będzie uznawane jak świadectwo, które zostało wydane zgodnie z art. 11 niniejszej konwencji.

Artykuł 13.

Wzór świadectw.

Międzynarodowe świadectwa wolnej burty będą zredagowane w języku lub językach urzędowych kraju, przez który są wydane.

Formularz świadectwa winien odpowiadać wzorowi podanemu w załączniku III, z zastrzeżeniem zmian, które zgodnie z prawidłem LXXVII mogą być wprowadzone, jeśli chodzi o statki mające ładunek pokładowy drzewa.

Artykuł 14.

Termin ważności świadectw.

1. Międzynarodowe świadectwo wolnej burty, o ile nie zostanie odnowione zgodnie z postanowieniami ustępu 2-go niniejszego artykułu, zachowuje ważność przez okres czasu, który będzie w nim wymieniony przez władzę administracyjną, która je wydała, przyczem okres ten jednakże nie może przekraczać pięciu lat od daty wydania tego świadectwa.

2. Międzynarodowe świadectwo wolnej burty może być odnawiane periodycznie przez władzę administracyjną, która je wydała na okres jaki będzie uważała ta władza na skutek badania statku za wskazany, okres ten nie może jednak w żadnym wypadku przekraczać pięciu lat. Badanie takie nie może być mniej dokładne, niż badanie przewidziane w niniejszej konwencji dla celów wydania

tient à ce dernier pays, ou (dans le cas d'un navire non immatriculé) qui doit être immatriculé par le Gouvernement de ce pays et s'il a constaté que les prescriptions de la présente Convention sont satisfaites il peut lui délivrer, sous sa propre responsabilité, un certificat international de franc-bord. Tout certificat ainsi délivré doit porter une déclaration établissant qu'il a été délivré à la requête du Gouvernement du pays auquel le navire appartient ou du Gouvernement par lequel le navire doit être immatriculé, selon le cas. Ce certificat aura la même valeur et sera accepté au même titre que celui qui aura été délivré conformément à l'Article 11 de la présente Convention.

Article 13.

Forme des Certificats.

Les certificats internationaux de franc-bord seront rédigés dans la ou les langues officielles du pays par lequel ils seront délivrés.

Les certificats seront conformes au modèle prévu par l'Annexe III sous réserve des modifications qui peuvent être apportées eu égard à la Règle LXXVIII dans le cas des navires transportant des chargements de bois en pontée.

Article 14.

Durée de la Validité des Certificats.

1. A moins qu'il ne soit renouvelé conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent Article, un certificat international de franc-bord restera valable pour la période qui y sera mentionnée par l'Administration qui l'aura délivré, sans toutefois que cette période puisse excéder cinq ans à partir de la date de sa délivrance.

2. A la suite d'une visite tout certificat international de franc-bord pourra être renouvelé périodiquement par l'Administration qui l'aura délivré pour une durée qu'elle jugera convenable, mais qui n'excédera en aucun cas cinq ans. Cette visite ne devra pas être moins efficace que celle qui est prévue par la présente Convention pour la délivrance initiale du certificat. Mention de chacun de

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 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.

pierwszego świadectwa. Na odwrocie świadectwa należy umieścić zapis o każdym takim odnowieniu.

3. Władza administracyjna unieważnia międzynarodowe świadectwo wolnej burty, wydane statkowi należącemu do jej kraju:

A—jeżeli w kadłubie i nadbudowach statku wprowadzono istotne zmiany, mające wpływ przy obliczaniu wolnej burty,

B—jeżeli instalacje i środki dla: (i) ochrony otworów, (ii) barier ochronnych, (iii) furt wodnych i (iv) dojść prowadzących do pomieszczeń załogi, nie są utrzymane w tak odpowiednim stanie, jak znajdowały się w chwili wydania świadectwa,

C—jeżeli statek nie jest badany periodycznie w terminach i w warunkach uznanych przez władzę administracyjną za niezbędne, ażeby upewnić się w czasie trwania ważności świadectwa, że nie wprowadzono zmian w kadłubie i nadbudowach statku, wymienionych w klauzuli A i że instalacje i środki wymienione w klauzuli B są utrzymane w odpowiednim stanie.

Artykuł 15.

Uznanie świadectw.

Świadectwa wolnej burty wydane w imieniu Układającego się Rządu winny być uznawane przez inne Układające się Rządy, jako posiadające taką samą moc, co i świadectwa wydane przez nie dla swych własnych statków.

Artykuł 16.

Kontrola.

1. Każdy statek, do którego mniejsza konwencja ma zastosowanie, gdy znajdzie się w porcie kraju, do którego nie przynależy, podlega w każdym wypadku, o ile to dotyczy linii ładunkowych — następującej kontroli: urzędnik odpowiednio upoważniony przez Rząd tego kraju może przedsięwziąć kroki jakie mogą być uzna-

ces renouvellements devra être portée au dos du certificat.

3. Le certificat international de franc-bord sera annulé par l'Administration qui l'aura délivré à un navire relevant de cette Administration:

A. Si des modifications de quelque importance affectant le calcul du franc-bord ont été apportées à la coque et aux superstructures du navire.

B. Si les installations et les dispositifs pour (i) la protection des ouvertures; (ii) les garde-corps; (iii) les sabords de décharge; (iv) les moyens d'accès aux logements de l'équipage n'ont pas été maintenues dans des conditions aussi efficaces qu'elles l'étaient lors de la délivrance du certificat.

C. Lorsque le navire n'aura pas été visité périodiquement aux époques et dans les conditions fixées par l'Administration pour s'assurer pendant toute la durée de la validité du certificat que la coque et les superstructures visées dans la clause A ne sont pas modifiées et que les installations et les dispositifs visés dans la clause B sont maintenus en état.

Article 15.

Acceptation des Certificats.

Chaque Gouvernement contractant reconnaitra aux certificats internationaux de franc-bord délivrés par les autres Gouvernements contractants ou sous leur autorité la même valeur qu'aux certificats délivrés par lui à ses navires nationaux.

Article 16.

Contrôle.

1. Tout navire auquel la présente Convention s'applique quand il se trouvera dans un port d'un pays auquel il n'appartient pas sera, en tout cas, et en ce qui concerne les lignes de charge, soumis au contrôle suivant: un fonctionnaire dûment autorisé par le Gouvernement dudit pays pourra prendre les mesures qui peuvent

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 authorized by the Government of that country may take such steps as may be necessary for the purpose of seeing that there is on board

ne za niezbędne celem stwierdzenia, że na statku znajduje się ważne międzynarodowe świadectwo wolnej burty. Jeżeli takie świadectwo na statku się znajduje, kontrola będzie polegała tylko na sprawdzeniu:

- a) że statek nie jest naładowany powyżej granic dozwolonych świadectwem,
- b) że położenie linii ładunkowych na statku odpowiada wskazaniom podanym w świadectwie, i
- c) co się tyczy warunków wymienionych w klauzulach A i B paragrafu 3 art. 14, że statek nie uległ istotnym zmianom tego rodzaju, aby okazał się wyrażnie niezdolnym do podróży morskiej bez niebezpieczeństwa dla życia ludzkiego.

2. Tylko urzędnicy, posiadający konieczne kwalifikacje techniczne, będą upoważnieni do wykonywania powyższej kontroli, a jeżeli ta kontrola wykonana jest na podstawie wyżej wymienionego ustępu c), to tylko o tyle, o ile to będzie konieczne dla upewnienia się, że statek będzie zdolny do podróży morskiej bez niebezpieczeństwa dla życia ludzkiego.

3. W wypadku, gdyby kontrola wykonana na zasadzie niniejszego artykułu mogła spowodować bądź dochodzenie prawne przeciw statkowi, bądź też zakaz podróży, konsul kraju, do którego statek przynależy, winien być możliwie jak najrychlej zawiadomiony o okolicznościach wypadku.

Artykuł 17.

Przywileje konwencji.

Korzystanie z przywilejów niniejszej konwencji nie może być przyznane jakiemukolwiek statkowi, o ile nie posiada on ważnego międzynarodowego świadectwa wolnej burty.

Rozdział IV.

POSTANOWIENIA OGÓLNE.

Artykuł 18.

Równowartość.

Jeżeli w niniejszej konwencji jest przewidziane, że należy za-

être nécessaires à l'effet de constater qu'il existe à bord un certificat international de franc-bord valable. Si un tel certificat existe à bord, le contrôle consistera seulement à vérifier:

- (a) que le navire n'est pas chargé au delà des limites permises par le certificat;
- (b) que la position des lignes de charge sur le navire correspond aux indications portées sur le certificat; et
- (c) qu'en ce qui concerne les points visés dans les clauses A et B du paragraphe 3 de l'Article 14, le navire n'a pas subi des modifications d'une importance telle qu'il soit manifestement hors d'état de prendre la mer sans danger pour la vie humaine.

2. Seuls les fonctionnaires qui possèdent la compétence technique nécessaire seront autorisés à exercer le contrôle précité et si ce contrôle est exercé en vertu de l'alinéa (c) ci-dessus, il ne le sera que dans la mesure nécessaire pour s'assurer que le navire sera en état de prendre la mer sans danger pour la vie humaine.

3. Au cas où le contrôle exercé en vertu du présent Article semblerait avoir pour conséquence soit d'entraîner des poursuites légales contre le navire, soit d'interdire son départ, le consul du pays auquel il appartient devra être informé aussitôt que possible des circonstances de l'incident.

Article 17.

Bénéfice de la Convention.

Le bénéfice de la présente Convention ne peut être réclamé en faveur d'un navire que s'il possède un certificat international de franc-bord non périmé.

Chapitre IV.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Article 18.

Équivalence.

Lorsque dans la présente Convention il est prévu que l'on doit

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,

stosować lub posiadać na statku jakąkolwiek instalację lub środek, bądź też pewien typ takowych, lub jeżeli winno być użyte pewne szczególne urządzenie, to każda władza administracyjna może przyjąć wzamian takowych wszelką inną instalację lub środek, lub też pewien typ takowych, lub wszelkie inne urządzenie pod warunkiem, że ta władza upewni się, że taka instalacja lub środek lub też typ takowych, lub urządzenie zastępuje jest co najmniej tak samo skuteczne jak to, które jest wyszczególnione w konwencji niniejszej.

Wszelka władza administracyjna, która zastosuje w tych warunkach nową instalację lub środek, bądź też nowy typ takowych, bądź nowe urządzenie, winna podać o tem do wiadomości innym władzom administracyjnym, oraz na życzenie przesłać im szczegółowy opis.

Artykuł 19.

Ustawy, rozporządzenia, sprawozdania.

Układające się Rządy zobowiązują się komunikować sobie wzajemnie:

1) teksty ustaw, dekretów, rozporządzeń i uchwał treści ogólnej, które będą wydane lub powzięte w różnych sprawach, leżących w zakresie niniejszej konwencji;

2) wszystkie urzędowe sprawozdania lub urzędowe streszczenia ze sprawozdań, w tym stopniu w jakim one wskazują rezultaty zastosowania niniejszej konwencji, zawsze z tem zastrzeżeniem, że takie sprawozdania lub streszczenia nie są natury poufnej.

Zaprasza się Rząd Wielkiej Brytanii i Irlandji Północnej, aby pośredniczył w gromadzeniu wszelkich tych informacji i w podawaniu ich do wiadomości innym Układającym się Rządom.

Artykuł 20.

Zmiany. Przyszłe konferencje.

1. Zmiany niniejszej konwencji, które mogą być uznane za po-

placer ou avoir à bord soit une installation ou un dispositif soit un certain type d'installation ou de dispositif, ou lorsqu'il est prévu qu'une disposition particulière doit être adoptée, toute Administration peut accepter, en remplacement, soit toute autre installation ou dispositif, soit un certain type d'installation ou de dispositif, soit toute autre disposition, à la condition que cette Administration se soit assurée que soit l'installation ou dispositif, soit le type d'installation ou de dispositif, soit la disposition substituée a dans les circonstances une efficacité au moins égale à celle qui est prescrite dans la présente Convention.

Toute Administration qui accepte dans ces conditions soit une installation ou un dispositif nouveau, soit un type nouveau d'installation ou de dispositif, soit une disposition nouvelle doit en donner connaissance aux autres Administrations et leur en communiquer, sur demande, la description détaillée.

Article 19.

Lois, Règlements, Rapports.

Les Gouvernements contractants s'engagent à se communiquer:

(1) le texte des lois, décrets, règlements et arrêtés d'application générale qui auront été promulgués ou pris sur les différentes matières qui rentrent dans le champ d'application de la présente Convention;

(2) tous les rapports ou résumés de rapports officiels à leur disposition, dans la mesure où ces documents indiquent les résultats de l'application de la présente Convention sous la réserve que ces rapports ou résumés n'aient pas un caractère confidentiel.

Le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord est invité à servir d'intermédiaire pour recueillir tous ces renseignements et les porter à la connaissance des autres Gouvernements contractants.

Article 20.

Modifications, Conférences futures.

1. Les modifications à la présente Convention qui pourraient

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 provisions 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

żyteczne lub konieczne ulepszenia, mogą być w każdym czasie zaproponowane przez każdy z układających się Rządów Rządowi Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji i Irlandji Północnej. Propozycje takie winny być zakomunikowane przez ten ostatni innym Układającym się Rządowi i jeżeli jakakolwiek z tych zmian zostanie przyjęta przez wszystkie Układające się Rządy (włączając w to Rządy, które złożyły ratyfikacje lub zgłosiły przystąpienie, które nie weszły jeszcze w życie) niniejsza konwencja ulegnie odpowiednim zmianom.

2. Konferencje, mające na celu rewizję niniejszej konwencji, będą się odbywały w czasie i w miejscu uzgodnionych przez Układające się Rządy.

Taka konferencja winna być zwołana przez Rząd Wielkiej Brytanji i Irlandji Północnej ilekroć, po upływie pięciu lat od wejścia w życie niniejszej konwencji, jedyna trzecia Układających się Rządów wyrazi odnośne życzenie.

Rozdział V.

POSTANOWIENIA KONCOWE.

Artykuł 21.

Zastosowanie do kolonij.

1. Układający się Rząd może, w czasie podpisywania, ratyfikacji lub przystąpienia, bądź też później, podać do wiadomości Rządu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji i Irlandji Północnej, w drodze pisemnej notyfikacji, swój zamiar stosowania niniejszej konwencji we wszystkich lub niektórych swych kolonjach, posiadłościach zamorskich, protektoratach lub krajach, znajdujących się pod władzą zwierzchnią lub stanowiących terytorja mandatowe, i wówczas niniejsza konwencja winna być stosowana we wszystkich terytorjach, wymienionych w takiej notyfikacji, po upływie dwóch miesięcy od daty jej odbioru; jednak w razie braku podobnej notyfikacji, konwencja niniejsza nie będzie stosowana w żadnym z owych terytorjów.

2. Układający się Rząd może, w każdym razie pisemną notyfi-

être considérées comme des améliorations utiles ou nécessaires peuvent en tout temps être proposées par un Gouvernement contractant au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord. Ces propositions doivent être communiquées par ce dernier à tous les autres Gouvernements contractants; si l'une quelconque de ces modifications est acceptée par tous les Gouvernements contractants (y compris les Gouvernements ayant déposé des ratifications ou adhésions qui ne sont par encore devenues effectives) la présente Convention sera modifiée en conséquence.

2. Des conférences ayant pour objet la révision de la présente Convention se tiendront aux dates et lieux dont pourront convenir les Gouvernements contractants.

Lorsque la présente Convention aura été en vigueur pendant cinq ans une Conférence ayant pour objet sa révision devra être convoquée par le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord si un tiers des Gouvernements contractants en exprime le désir.

Chapitre V.

DISPOSITIONS FINALES.

Article 21.

Application aux Colonies.

1. Un Gouvernement contractant peut au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion, ou ultérieurement notifier par une déclaration écrite adressée au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord son intention d'appliquer la présente Convention à toutes ses colonies, territoires d'outre-mer, protectorats ou territoires sous suzeraineté ou sous mandat, ou à certains d'entre eux. La présente Convention s'appliquera dans tous les territoires désignés dans cette déclaration deux mois après la date à laquelle elle aura été reçue; à défaut d'une telle notification la présente Convention ne s'appliquera à aucun de ces territoires.

2. Un Gouvernement contrac-

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

kacją, skierowaną pod adresem Rządu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji i Irlandji Północnej, powiadomić o swym zamiarze zaprzestania stosowania konwencji niniejszej bądź we wszystkich swych kolonjach, posiadłościach zamorskich, protektoratach lub krajach, znajdujących się pod zwierzchnią władzą lub stanowiących terytorja mandatowe, bądź też w niektórych z nich, w stosunku do których niniejsza konwencja winna, zgodnie z postanowieniami poprzedniego paragrafu, być stosowana przez okres co najmniej pięciu lat. W tym wypadku niniejsza konwencja przestaje stosować się do wymienionych w deklaracji terytorjów po upływie dwunastu miesięcy od daty odbioru owej notyfikacji przez Rząd Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji i Irlandji Północnej.

3. Rząd Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji i Irlandji Północnej winien powiadomić wszystkie inne Ukladające się Rządy o stosowaniu niniejszej konwencji we wszelkiej kolonii, posiadłości zamorskiej, protektoracie lub terytorjach, znajdujących się pod zwierzchnią władzą lub stanowiących terytorjum mandatowe, zgodnie z postanowieniami paragrafu 1 artykułu niniejszego, oraz winien powiadomić o zaprzestaniu stosowania konwencji, zgodnie z postanowieniami paragrafu 2, przyczem w każdym wypadku należy wyszczególnić datę, od której niniejsza konwencja zacznie lub przestanie być stosowaną.

Artykuł 22.

Autentyczne teksty. Ratyfikacja.

Niniejsza konwencja, której tekst angielski i francuski są jednakowo wiarogodne, winna być ratyfikowana.

Dokumenty ratyfikacyjne winny być złożone w archiwach Rządu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji i Irlandji Północnej, który powiadomi wszystkie inne Rządy, które podpisały ową konwencję lub zgłosiły swe przystąpienie, o wszystkich złożonych ratyfikacjach, jako też o dacie ich złożenia.

déclaration écrite adressée au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord, notifier son intention de faire cesser l'application de la présente Convention dans toutes ses colonies, territoires d'outre-mer, protectorats ou territoires sous suzeraineté ou sous mandat, ou dans certains d'entre eux auxquels la présente Convention aura été appliquée pendant une période de cinq ans au moins conformément aux dispositions du paragraphe précédent. Dans ce cas, la présente Convention cessera de s'appliquer dans tous les territoires mentionnés douze mois après la date de la réception de cette déclaration par le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord.

3. Le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord informera tous les autres Gouvernements contractants de l'application de la présente Convention dans toute colonie, territoire d'outre-mer, protectorat ou territoire sous suzeraineté ou sous mandat conformément aux dispositions du paragraphe (1) du présent article ainsi que de la cessation de cette application, conformément aux dispositions du paragraphe (2) du présent article, en spécifiant, dans chaque cas, la date à partir de laquelle la présente Convention sera applicable ou cessera de l'être.

Article 22.

Textes authentiques. Ratification.

La présente Convention dont les textes en anglais et en français sont l'un et l'autre authentiques doit être ratifiée.

Les actes de ratification doivent être déposés dans les archives du Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord, qui notifiera à tous les autres Gouvernements signataires ou adhérents, toutes les ratifications déposées ainsi que la date de leur dépôt.

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.

Artykuł 23.

Zgłoszenie przystąpienia.

Rząd (inny niż Rząd terytorjum, do którego się odnosi art. 21), w imieniu którego niniejsza konwencja nie została podpisana, może przystąpić do niej w każdym czasie po wejściu w życie tej konwencji. Przystąpienia mogą być dokonywane drogą pisemnych notyfikacji skierowanych pod adresem Rządu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji i Irlandji Północnej i winny nabrać mocy w trzy miesiące od daty ich otrzymania.

Rząd Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji i Irlandji Północnej winien poinformować wszystkie Rządy, które podpisały niniejszą konwencję, lub do niej przystąpiły, o wszystkich otrzymanych przystąpieniach, oraz o dacie ich otrzymania.

Artykuł 24.

Data wejścia w życie.

Niniejsza konwencja wejdzie w życie z dniem 1 lipca 1932 r. pomiędzy Rządami, które w owym dniu będą miały złożone swe ratyfikacje, pod warunkiem, iż będzie wówczas złożone Rządowi Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji i Irlandji Północnej, co najmniej pięć ratyfikacji. W razie, jeżeli pięć ratyfikacji nie zostanie złożonych do tego dnia, niniejsza konwencja wejdzie w życie w trzy miesiące po dniu, w którym piąta ratyfikacja została złożona. Ratyfikacje, złożone po dniu wejścia w życie niniejszej konwencji, nabiorą mocy w trzy miesiące od dnia ich złożenia.

Artykuł 25.

Wypowiedzenie.

Konwencja niniejsza może być wypowiedziana w imieniu któregośkolwiek z Układających się Rządów w każdej chwili po wygaśnięciu pięcioletniego okresu, od daty wejścia w życie konwencji w stosunku do danego Rządu. Wypowiedzenie winno być dokonane notyfikacją pisemną, przesłaną pod adresem Rządu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Bry-

Article 23.

Adhésion.

Un Gouvernement non signataire de la présente Convention, autre que le Gouvernement d'un territoire auquel l'Article 21 s'applique, pourra à toute époque adhérer à la présente Convention après sa mise en vigueur. Les adhésions s'effectueront par des notifications écrites adressées au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord et elles prendront effet trois mois après la date de leur réception.

Le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord informera tous les Gouvernements signataires et adhérents de toutes les adhésions reçues et de la date de leur réception.

Article 24.

Date d'entrée en vigueur.

La présente Convention entrera en vigueur le 1-er juillet 1932, entre les Gouvernements qui auront, à cette date, déposé leur ratification et à la condition qu'au moins cinq ratifications aient été déposées au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord. Au cas où cinq ratifications n'auraient pas été déposées à cette date, la présente Convention entrera en vigueur trois mois après la date à laquelle la cinquième ratification aura été déposée. Les ratifications déposées postérieurement à la date à laquelle la présente Convention sera entrée en vigueur prendront effet trois mois après la date de leur dépôt.

Article 25.

Dénonciation.

La présente Convention peut à tout moment être dénoncée par l'un quelconque des Gouvernements contractants après l'expiration d'une période de cinq ans, comptée à partir de la date à laquelle la Convention est entrée en vigueur pour le Gouvernement en question. La dénonciation sera effectuée par une notification écrite adressée au Gouvernement du

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 Britain 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 on the 1st July, 1932, as between the Governments which have deposited their ratifications by that date, and provided that at least five ratifications 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 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

tanji i Irlandji Północnej, który notyfikuje wszystkim innym Układającym się Rządom wszystkie otrzymane wypowiedzenia oraz datę ich odbioru.

Wypowiedzenie nabiera mocy w dwanaście miesięcy od daty otrzymania owej notyfikacji przez Rząd Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji i Irlandji Północnej.

Na dowód czego Pełnomocnicy złożyli poniżej swoje podpisy.

Sporządzono w Londynie dnia piątego lipca 1930 roku, w jednym egzemplarzu, który winien być złożony w archiwach Rządu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji i Irlandji Północnej, który to Rząd winien przesłać odpisy należycie uwierzytelnione za zgodność wszystkim Rządom podpisującym:

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

Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord; celui-ci notifiera à tous les autres Gouvernements contractants toutes les dénonciations reçues et la date de leur réception.

Une dénonciation aura effet douze mois après la date à laquelle la notification en aura été reçue par le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ont apposé ci-dessous leur signature.

Fait à Londres ce cinquième jour du mois de juillet, 1930, en un seul exemplaire qui doit être déposé dans les Archives du Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord, lequel doit en transmettre des copies certifiées conformes à tous les Gouvernements signataires.

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

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.

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
Nourojee Dadabhoy
Allbless
Kavas Ookerjee
J. S. Page
Emil Krogh
Aage H. Larsen
H. P. Hagelberg
Giulio Ingianni
Giuseppe Cantù
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
Langelier

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
Nourojee Dadabhoy
Allbless
Kavas Ookerjee
J. S. Page
Emil Krogh
Aage H. Larsen
H. P. Hagelberg
Giulio Ingianni
Giuseppe Cantù
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
Langelier

*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**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***PROTOKÓŁ KONCOWY.**

W chwili podpisania międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, która została zawarta w dniu dzisiejszym, pełnomocnicy niżej podpisani uchwalili co następuje:

I.

Statki używane wyłącznie do podróży po Wielkich Jeziorach Ameryki Północnej, lub na wodach śródlądowych, należy uważać za niepodlegające niniejszej konwencji.

II.

Niniejsza konwencja nie ma zastosowania do istniejących statków typu „lumber schooner“, należących do Stanów Zjednoczonych i do Francji, pędzonych bądź siłą mechaniczną (z żaglami lub bez) bądź tylko żaglami.

III.

Na wniosek Stanów Zjednoczonych Ameryki Rząd Wielkiej Brytanji i Irlandji Północnej winien, w ciągu 5-letniego okresu wymienionego w art. 20, zwołać konferencję, w której wezmą udział Ukladające się Rządy krajów posiadających statki zbiornikowe, w celu omówienia kwestyj, dotyczących linii ładunkowych tych statków.

Ukladające się Rządy nie będą się sprzeciwiały zmianom przepisów niniejszej konwencji, dotyczącym zbiornikowej linii ładunkowej, które mogą być ustalone na takiej konferencji z tem jednak,

PROTOCOLE FINAL.

Au moment de signer la Convention Internationale sur les Lignes de Charge qui est conclue ce jour, les Plenipotentiaires soussignés ont convenu ce qui suit:

I.

Les navires affectés uniquement à des voyages soit sur les Grands Lacs de l'Amérique du Nord, soit dans d'autres eaux intérieures, doivent être considérés comme ne rentrant pas dans le champ d'application de la Convention.

II.

La présente Convention ne s'applique pas aux navires existants du type „lumber schooner“ pourvus soit d'une machine motrice (aidée ou non par une voile) soit d'une voile seule, appartenant aux États-Unis d'Amérique et à la France.

III.

A la requête des États-Unis d'Amérique, le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord devra à un moment quelconque au cours de la période de cinq ans mentionnée à l'Article 20, réunir une Conférence à laquelle prendront part les Gouvernements contractants des pays qui possèdent des navires à citernes afin de discuter les questions concernant le franc-bord de ces navires.

Les Gouvernements contractants ne souleveront aucune objection aux modifications des prescriptions de la présente Convention en ce qui concerne les lignes de charge qui peuvent être arrê-

FINAL PROTOCOL.

At the moment of signing the International Load Line Convention concluded this day, the undermentioned Plenipotentiaries have agreed on the following:—

I.

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

II.

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

III.

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

The Contracting Governments will not raise any objection to the provisions contained in this Convention in regard to tanker load line being altered as may be determined at such Conference, provi-

że decyzje powzięte zostaną zakomunikowane Rządowi podpisującym niniejszą konwencję i że żadne zastrzeżenia nie zostaną zgłoszone do Rządu Wielkiej Brytanji i Irlandji Północnej w ciągu 6 miesięcy po wysłaniu wymienionego zawiadomienia.

W dowód czego niżej podpisani pełnomocnicy spisali niniejszy protokół końcowy, który będzie miał tę samą moc i wartość jak gdyby jego postanowienia były zawarte w tekście konwencji.

Sporządzono w Londynie 5 lipca 1930 r. w jednym egzemplarzu, który winien być złożony w archiwach Rządu Królestwa Wielkiej Brytanji i Irlandji Północnej, który to Rząd winien przesłać odpisy należycie uwierzytelnione za zgodność wszystkim Rządowi podpisującym:

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

tées dans une telle Conférence sous la réserve toutefois que les décisions prises soient communiquées aux Gouvernements signataires de la présente Convention et qu'aucune objection ne soit reçue par le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord dans un délai de six mois après envoi de la communication susvisée.

En témoignage de quoi les Plénipotentiaires soussignés ont rédigé ce Protocole final, lequel aura la même force et la même validité que si ces dispositions avaient été insérées dans le texte de la Convention.

Fait à Londres ce cinquième jour du mois de juillet, 1930, en un seul exemplaire, qui sera déposé dans les archives du Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, qui en transmettra des copies certifiées conformes à tous les Gouvernements signataires.

ded 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.

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

<i>H. F. Oliver</i>	<i>H. F. Oliver</i>
<i>F. W. Bate</i>	<i>F. W. Bate</i>
<i>Allred J. Daniel</i>	<i>Allred J. Daniel</i>
<i>John T. Edwards</i>	<i>John T. Edwards</i>
<i>Ernest W. Glover</i>	<i>Ernest W. Glover</i>
<i>Norman Hill</i>	<i>Norman Hill</i>
<i>C. Hipwood</i>	<i>C. Hipwood</i>
<i>J. Foster King</i>	<i>J. Foster King</i>
<i>J. Montgomerie</i>	<i>J. Montgomerie</i>
<i>Charles J. O. Sanders</i>	<i>Charles J. O. Sanders</i>
<i>W. R. Spence</i>	<i>W. R. Spence</i>
<i>A. Spencer</i>	<i>A. Spencer</i>
<i>N. G. Lely</i>	<i>N. G. Lely</i>
<i>G. L. Corbett</i>	<i>G. L. Corbett</i>
<i>Nourojee Dadabhoy</i>	<i>Nourojee Dadabhoy</i>
<i>Alibless</i>	<i>Alibless</i>
<i>Kavas Ookerjee</i>	<i>Kavas Ookerjee</i>
<i>J. S. Page</i>	<i>J. S. Page</i>
<i>Emil Krogh</i>	<i>Emil Krogh</i>
<i>Aage H. Larsen</i>	<i>Aage H. Larsen</i>
<i>H. P. Hagelberg</i>	<i>H. P. Hagelberg</i>
<i>Giulio Ingianni</i>	<i>Giulio Ingianni</i>
<i>Giuseppe Cantù</i>	<i>Giuseppe Cantù</i>
<i>S. Nakayama</i>	<i>S. Nakayama</i>
<i>S. Iwai</i>	<i>S. Iwai</i>
<i>A. Ozols</i>	<i>A. Ozols</i>
<i>G. Luders de Negri</i>	<i>G. Luders de Negri</i>
<i>E. Bryn</i>	<i>E. Bryn</i>
<i>J. Schönheyder</i>	<i>J. Schönheyder</i>
<i>Thomas M. Wilford</i>	<i>Thomas M. Wilford</i>
<i>C. Holdsworth</i>	<i>C. Holdsworth</i>
<i>C. Fock</i>	<i>C. Fock</i>
<i>A. van Driel</i>	<i>A. van Driel</i>
<i>Joh. Brautigam</i>	<i>Joh. Brautigam</i>
<i>Langelier</i>	<i>Langelier</i>
<i>J. R. Wierdsma</i>	<i>J. R. Wierdsma</i>
<i>M. D. Faura</i>	<i>M. D. Faura</i>
<i>A. Poklewski-Koziell</i>	<i>A. Poklewski-Koziell</i>
<i>B. Bagniewski</i>	<i>B. Bagniewski</i>
<i>Thomaz Ribeiro</i>	<i>Thomaz Ribeiro de Mello</i>
<i>de Mello</i>	
<i>Carlos Theodoro</i>	<i>Carlos Theodoro da Costa</i>
<i>da Costa</i>	
<i>D. Bogomoloff</i>	<i>D. Bogomoloff</i>
<i>S. Horacio Carísimo</i>	<i>S. Horacio Carísimo</i>
<i>T. C. Giannini</i>	<i>T. C. Giannini</i>

Napisy, zamieszczone na mapach,
załączonych do francusko-angielskiego tekstu konwencji.

Przekład polski.

Mapa ziemi w układzie Merkatora	Carte de la Terre suivant la projection de Mercator.	Outline of the world on Mercator's Projection.
Okresowa strefa zimowa 16 paźdz. do 15 kwietnia (zima)	Zone périodique d'hiver. Du 16 Octobre au 15 Avril (hiver).	Seasonal winter zone. 16th Oct. to 15th Apr. (Winter).
16 kwiet. do 15 paźdz. (lato)	Du 16 Avril au 15 Octobre (été).	16th Apr. to 15th Oct. (Summer).
Szer. 35° N.	Lat. 35° N.	Lat. 35° N.
Szer. 35° N.	Lat. 35° N.	Lat. 35° N.
Dług. 150° W.	Long. 150° O-t.	Long. 150° W.
Strefa letnia	Zone d'Été.	Summer zone.
Szer. 25° N.	Lat. 25° N.	Lat. 25° N.
Okresowy obszar zwrotnikowy	Région Périodique Tropicale.	Seasonal Tropical.
1 kwiet. do 31 paźdz. (zwrotniki)	Du 1-er Avril au 31 Octobre (Tropicale).	1st Apr. to 31st Oct. (Tropical).
1 listop. do 31 mar. (lato)	Du 1-er Novembre au 31 mars (Été).	1st Nov. to 31st Mar. (Summer).
Szer. 13° N.	Lat. 13° N.	Lat. 13° N.
Dług. 130° W.	Long. 130° O-t.	Long. 130° W.
Strefa zwrotnikowa	Zone Tropicale.	Tropical Zone.
Szer. 11° S.	Lat. 11° S.	Lat. 11° S.
Strefa letnia	Zone d'Été.	Summer Zone.
Szer. 33° S.	Lat. 33° S.	Lat. 33° S.
Dług. 170° W.	Long. 170° O-t.	Long. 170° W.
Szer. 50° N.	Lat. 50° N.	Lat. 50° N.
Okresowy obszar zwrotnikowy	Région périodique tropicale.	Seasonal tropical.
1 mar. do 30 czerwca i 1 do 30 listop. (zwrotniki).	Du 1-er Mars au 30 Juin et Du 1-er au 30 Novembre (Tropicale).	1st Mar. to 30th June and 1st to 30th Nov. (Tropical).
1 lipca do 31 paźdz. i 1 grud. do 28/29 lutego (lato)	Du 1-er Juillet au 31 Octobre et du 1-er Décembre au 28/29 Février (Été).	1st July to 31st Oct. and 1st Dec. to 28/29 Feb. (Summer).
Szer. 30° N.	Lat. 30° N.	Lat. 30° N.
Dług. 120° W.	Long. 120° O-t.	Long. 120° W.
C. San Antonio	Cap San Antonio.	C. San Antonio.
P. Catoche	Cap Catoche.	C. Catoche.
Szer. 13° N.	Lat. 13° N.	Lat. 13° N.
Dług. 105° W.	Long. 105° O-t.	Long. 105° W.
Okresowy obszar zwrotnikowy	Région périodique tropicale.	Seasonal tropical.
1 mar. do 30 list. (zwrotniki)	Du 1-er Mars au 30 Novembre (Tropicale).	1st Mar. to 30th Nov. (Tropical).
1 grud. do 28/29 lut. (lato)	Du 1-er Décembre au 28/29 Fév- vrier (Été).	1st Dec. to 28th/29th Feb. (Sum- mer).
Dług. 150° W.	Long. 150° O-t.	Long. 150° W.
Szer. 20° S.	Lat. 20° S.	Lat. 20° S.
Szer. 33° S.	Lat. 33° S.	Lat. 33° S.
Szer. 26° S.	Lat. 26° S.	Lat. 26° S.
Dług. 75° W.	Long. 75° O-t.	Long. 75° W.
Szer. 60° N.	Lat. 60° N.	Lat. 60° N.
Okresowa strefa zimowa 16 paź- dziernika do 15 kwiet. (zima)	Zone périodique d'hiver. Du 16 Octobre au 15 Avril (Hiver)	Seasonal Winter Zone. 16th Oct. to 15th Apr. (Winter).
16 kwiet. do 15 paźdz. (lato)	Du 16 Avril au 15 Octobre (Été).	16th Apr. to 15th Oct. (Summer).
Dług. 50° W.	Long. 50° O-t.	Long. 50° W.
Szer. 45° N.	Lat. 45° N.	Lat. 45° N.
Dług. 15° W.	Long. 15° O-t.	Long. 15° W.
1 list. do 31 mar. (zima)	Du 1-er Novembre au 31 Mars (Hiver).	1st Nov. to 31st Mar. (Winter).
1 kwiet. do 31 paźdz. (lato)	Du 1-er Avril au 31 Octobre (Été).	1st Apr. to 31st Oct. (Summer).
Szer. 36° N.	Lat. 36° N.	Lat. 36° N.
Taryfa	Tarifa.	Tarifa.
Strefa Letnia	Zone d'Été.	Summer Zone.
Szer. 20° N.	Lat. 20° N.	Lat. 20° N.

Okresowy obszar zwrotnikowy 1 listop. do 15 lipca (zwrotniki)	Région périodique Tropicale. Du 1-er Novembre au 15 Juillet (Tropicale).	Seasonal Tropical. 1st Nov. to 15th July (Tropical).
16 lipca do 31 paźdz. (lato) Szer. 10° N. Dług. 20° W. Strefa Zwrotnikowa Zwrotnik Koziorożca Rio de Janeiro Strefa letnia Szer. 34° S. Szer. 34° S. Dług. 50° W. Szer. 40° S. Dług. 56° W. Valparaiso Coquimbo Szer. 30° S.	Du 16 Juillet au 31 Octobre (Eté). Lat. 10° N. Long. 20° O-t. Zone Tropicale. Tropique du Capricorne. Rio de Janeiro. Zone d'Eté. Lat. 34° S. Lat. 34° S. Long. 50° O-t. Lat. 40° S. Long. 56° O-t. Valparaiso. Coquimbo. Lat. 30° S.	16th July to 31st Oct. (Summer) Lat. 10° N. Long. 20° W. Tropical Zone. Tropic of Capricorn. Rio de Janeiro. Summer Zone. Lat. 34° S. Lat. 34° S. Long. 50° W. Lat. 40° S. Long. 56° W. Valparaiso. Coquimbo. Lat. 30° S.
Okresowa strefa zimowa 16 kwietnia do 15 paźdz. (zima)	Zone périodique d'hiver. Du 16 Avril au 15 Octobre (Hiver).	Seasonal Winter Zone. 16th April to 15th October (Winter).
16 października do 15 kwietnia (lato)	Du 16 Octobre au 15 Avril (Eté).	16th October to 15th April (Summer).
Bergen Morze Bałtyckie	Bergen. Mer Baltique.	Bergen. Baltic.
1 listop. do 31 marca (zima)	Du 1-er Novembre au 31 Mars (Hiver).	1st Nov. to 31st Mar. (Winter).
1 kwietnia do 31 paźdz. (lato) Port Said Morze Śródziemne i Morze Czarne	Du 1-er Avril au 31 Octobre (Eté). Port Said. Mer Méditerranée et Mer Noire.	1st April to 31st Oct. (Summer). Port Said. Mediterranean and Black Sea.
16 grud. do 15 mar. (zima)	16 Décembre au 15 Mars (Hiver).	16th Dec. to 15th Mar. (Winter).
16 mar. do 15 grud. (lato)	16 Mars au 15 Décembre (Eté).	16th Mar. to 15th Dec. (Summer).
Morze Arabskie (na północ od szer. 24° N.)	Mer d'Arabie. (au nord du parallèle 24° N.).	Arabian Sea (North of Lat. 24° N.).
1 sierpn. do 20 maja (zwrotniki)	Du 1-er Août au 20 Mai (Tropi- cale).	1st Aug. to 20th May (Tropical).
21 maja do 31 lipca (lato) Dług. 59° E. Szer. 24° N. Karachi Strefy Zwrotnikowe Aden Dług. 45° E. Berbera Szer. 8° N. Morze Arabskie (na południe od szer. 24° N.)	Du 21 Mai au 31 Juillet (Eté). Long. 59° E. Lat. 24° N. Karatchi. Zones tropicales. Aden. Long. 45° E. Berbera. Lat. 8° N. Mer d'Arabie (au sud du parallèle 24° N.).	21st May to 31st July (Summer). Long. 59° E. Lat. 24° N. Karachi. Tropical Zones. Aden. Long. 45° E. Berbera. Lat. 8° N. Arabian Sea (South of Lat. 24° N.).
1 grud. do 20 maja (zwrotniki)	Du 1-er Décembre au 20 Mai (Tropicale).	1st Dec. to 20th May (Tropical).
16 września do 15 paźdz. (zwrot- niki)	Du 16 Septembre au 15 Octobre (Tropicale).	16th Sep. to 15th Oct. (Tropical).
21 maja do 15 września (lato)	Du 21 Mai au 15 Septembre (Eté).	21st May to 15th Sep. (Summer).
16 paźdz. do 30 listop. (lato)	Du 16 Octobre au 30 Novembre (Eté).	16th Oct. to 30th Nov. (Summer).
Dług. 50° E. Szer. 20° S. Walfisch B. Szer. 30° S. Durban Cape Town Morze Chińskie	Long. 50° E. Lat. 20° S. Walfisch B. Lat. 30° S. Durban. Capetown. Mer de Chine.	Long. 50° E. Lat. 20° S. Walfisch B. Lat. 30° S. Durban. Cape Town. China Sea.
21 stycz. do 30 kwiet. (zwrot- niki)	Du 21 Janvier au 30 Avril (Tro- picale).	21st Jan. to 30th Apr. (Tropical).

1 maja do 20 stycznia (lato) Zatoka Bengalska.	Du 1-er Mai au 20 Janvier (Eté). Golfe du Bengale.	1st May to 20th Jan. (Summer). Bay of Bengal.
16 grudnia do 15 kwiet. (zwrotniki)	Du 16 Décembre au 15 Avril (Tropicale).	16th Dec. to 15th Apr. (Tropical).
16 kwiet. do 15 grudnia (lato) Hong - Kong. Sual Saigon Strefa Zwrotnikowa Szer. 10° S. Szer. 10° S. Dług. 110° E. Strefa Letnia C. Leeuwin Szer. 35° S. Morze Japońskie 1 grud. do 28/29 lutego (zima)	Du 16 Avril au 15 Décembre (Eté). Hong - Kong. Sual. Saigon. Zone Tropicale. Lat. 10° S. Lat. 10° S. Long. 110° E. Zone d'Eté. Cap Leeuwin. Lat. 35° S. Mer du Japon. Du 1-er Décembre au 28/29 Fé- vrier (Hiver).	16th Apr. to 15th Dec. (Summer). Hong - Kong. Sual. Saigon. Tropical Zone. Lat. 10° S. Lat. 10° S. Long. 110° E. Summer Zone. C. Leeuwin. Lat. 35° S. Sea of Japan. 1st Dec. to 28/29th Feb. (Winter).
1 marca do 30 listopada (lato) Szer. 50° N. Okresowa strefa zimowa 16 paźdz. do 15 kwiet. (zima) 16 kwiet. do 15 paźdz. (lato) Fusan 35° N. Yokohama Szer. 35° N. Strefa Letnia Szer. 25° N. Dług. 160° E. Okresowy obszar zwrotnikowy 1 kwiet. do 31 paźdz. (zwrotniki)	Du 1-er Mars au 30 Novembre (Eté). Lat. 50° N. Zone périodique d'Hiver. Du 16 Octobre au 15 Avril (Hiver). Du 16 Avril au 15 Octobre (Eté). Fusan. Lat. 35° N. Yokohama. Lat. 35° N. Zone d'Eté. Lat. 25° N. Long. 160° E. Région Périodique Tropicale. Du 1-er Avril au 31 Octobre (Tropicale).	1st Mar. to 30th Nov. (Summer). Lat. 50° N. Seasonal Winter zone. 16th Oct. to 15th Apr. (Winter). 16th Apr. to 15th Oct. (Summer). Fusan. 35° N. Yokohama. Lat. 35° N. Summer Zone. Lat. 25° N. Long. 160° E. Seasonal Tropical. 1st Apr. to 31st Oct. (Tropical).
1 listop. do 31 mar. (lato) Szer. 13° N. Dług. 145° E. Szer. 10° N. Strefa Zwrotnikowa C. Wessel C. York P. Darwin Szer. 11° S. Długość 175° E. Okresowy obszar zwrotnikowy 1 kwiet. do 30 listop. (zwrotniki)	Du 1-er Novembre au 31 Mars (Eté). Lat. 13° N. Long. 145° E. Lat. 10° N. Zone Tropicale. Cap Wessel. Cap York. P. Darwin. Lat. 11° S. Long. 175° E. Région Périodique Tropicale. Du 1-er Avril au 30 Novembre (Tropicale).	1st Nov. to 31st Mar. (Summer). Lat. 13° N. Long. 145° E. Lat. 10° N. Tropical Zone. C. Wessel. C. York. P. Darwin. Lat. 11° S. Long. 175° E. Seasonal Tropical. 1st Apr. to 30th Nov. (Tropical).
1 grud. do 31 marca (lato) Szer. 20° S. Strefa Letnia C. Arid C. Grim Eddystone Point Dług. 170° E. C. Saunders	Du 1-er Décembre au 31 Mars (Tropicale). Lat. 20° S. Zone d'Eté. Cap Arid. Cap. Grimm. P-te Eddystone. Long. 170° E. Cap. Saunders.	1st Dec. to 31st Mar. (Summer). Lat. 20° S. Summer Zone. C. Arid. C. Grim. Eddystone Point. Long. 170° E. C. Saunders.

ZALĄCZNIK I.

Prawidła dla ustalenia najwyższych linii ładunkowych statków handlowych.

CZĘŚĆ I.

Postanowienia ogólne.

W prawidłach niżej podanych wychodzi się z założenia, że rodzaj i ułożenie ładunku, balastu i t. d. są takie, że zapewniają statkowi wystarczającą stateczność.

Prawidło I.

Określenia.

Parowiec. Pod wyrażeniem „parowiec” należy rozumieć każdy statek zaopatrzony w dostateczne środki napędowe mechaniczne, wyjąwszy statek posiadający wystarczającą powierzchnię żagli dla żeglugi przy pomocy samych żagli.

Statek, zaopatrzony w mechaniczny środek napędowy i posiadający powierzchnię żagli niedostateczną dla żeglugi pod samymi żaglami, może posiadać linię ładunkową wyznaczoną według prawideł podanych w części III dla parowców.

Lichtuga, barka i każdy inny statek bez własnych środków napędowych, o ile są holowane, winny posiadać linię ładunkową, wyznaczone według prawideł podanych w Części III dla parowców.

Żaglowiec. Pod wyrażeniem „żaglowiec” należy rozumieć każdy statek posiadający powierzchnię żagli dostateczną dla żeglugi pod samymi żaglami, bez względu na to czy jest zaopatrzony czy też nie w mechaniczne środki napędowe.

Gładkopokładowiec. Gładkopokładowiec jest to statek, który nie posiada żadnej nadbudowy na pokładzie wolnej burty.

Nadbudowa. Nadbudowa jest to budowa zaopatrzona w pokład, znajdująca się na pokładzie wolnej burty i rozciągająca się na całej szerokości statku; szaniec uważa się za nadbudowę.

Wolna burta. Oznaczona wolna burta jest to odległość mierzona pionowo na burtach statku, w środku jego długości, od górnej krawędzi linii pokładowej do górnej krawędzi linii ładunkowej.

ANNEXE I.

Règles pour la détermination des Lignes de Charge maxima des Navires de Commerce.

1-ère PARTIE.

Généralités.

Les Règles suivantes supposent avant tout que la nature et l'arrimage de la cargaison, du lest, etc., sont tels qu'ils assurent au navire une stabilité suffisante.

Règle I.

Définitions.

Vapeur.—L'expression „vapeur” comprend tout navire pourvu d'un moyen suffisant de propulsion mécanique à l'exception des navires qui ont une surface de voilure telle qu'elle soit suffisante pour pouvoir naviguer à la voile seule.

Un navire pourvu d'un moyen de propulsion mécanique et d'une surface de voilure ne lui permettant pas de naviguer à la voile seule peut avoir une ligne de charge assignée conformément à la Table de franc-bord pour les vapeurs.

Une allège, un chaland ou tout autre navire sans moyen de propulsion, lorsqu'il est remorqué, doit avoir une ligne de charge assignée conformément à la Table de franc-bord pour les vapeurs.

Voilier.—L'expression „voilier” comprend tout navire qui possède une surface de voilure suffisante pour naviguer à la voile seule qu'il soit ou non muni d'appareils de propulsion mécanique.

Navire à pont découvert.—Un navire à pont découvert est un navire qui n'a pas de superstructure sur le pont de franc-bord.

Superstructure.—Une superstructure est une construction pontée sur le pont de franc-bord et qui s'étend sur toute la largeur du navire; une demi-dunette est considérée comme une superstructure.

Franc-bord.—Le franc-bord assigné est la distance mesurée verticalement sur les flancs du navire et au milieu de sa longueur à partir de l'arête supérieure de la ligne de pont jusqu'à l'arête supérieure de la ligne de charge.

ANNEX I.

Rules for determining Maximum Load Lines of Merchant Ships.

PART I.

General.

The Rules necessarily assume that the nature and stowage 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 ship fitted 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.

Pokład wolnej burty. Jest to pokład, od którego mierzy się wolną burte; jest to najwyższy pokład pełny, posiadający dla wszystkich otworów, znajdujących się w częściach nie osłoniętych, stałe zamknięcia, zgodnie z wymogami prawideł VIII do XVI. Pokład wolnej burty jest najwyższym pokładem na gładkopokładowcach i na statkach, mających oddzielne nadbudowy.

Na statkach posiadających pokład wolnej burty przerywany wewnątrz nadbudów, które nie są całkiem zamknięte, lub które nie są zaopatrzone w środki zamknięć I klasy, najniższa linja pokładu, poniżej pokładu nadbudowy, winna być uważana za pokład wolnej burty.

Środek statku. Środek statku jest to środek letniej wodnej linii ładunkowej, ustalonej w prawidle XXXII.

Prawidło II.

Linja pokładowa.

Linja pokładowa jest to linja pozioma, mająca długości 300 mm i szerokości 25 mm. Winna ona być nacechowana w środku statku na każdej jego burcie, przy czem górna jej krawędź winna przechodzić przez linję przecięcia przedłużenia górnej krawędzi pokładu wolnej burty z zewnętrzną powierzchnią poszycia burty (patrz rys. 1). Jeżeli pokład jest w środku statku częściowo pokryty drzewem, górna krawędź linji pokładowej winna przechodzić przez linję przecięcia przedłużenia górnej krawędzi pokrycia pokładu w środku statku z zewnętrzną powierzchnią poszycia burty.

Prawidło III.

Krąg wolnej burty.

Krąg wolnej burty posiada 300 mm średnicy i jest przecięty linją poziomą długości 460 mm i szerokości 25 mm; górna krawędź tej linji przechodzi przez środek kręgu. Krąg powinien być nacechowany w środku statku, pod linją pokładową.

Pont de franc-bord.—Le pont de franc-bord est celui à partir duquel le franc-bord est mesuré: c'est le pont complet le plus élevé possédant, pour toutes les ouvertures situées sur la partie exposée, des moyens permanents de fermeture répondant aux prescriptions des Règles VIII à XVI. Le pont de franc-bord est le pont supérieur dans les navires à pont découvert et dans les navires ayant des superstructures détachées.

Dans les navires ayant un pont de franc-bord discontinu, à l'intérieur de superstructures, qui ne sont pas entièrement closes, ou qui ne sont pas munies de dispositifs de fermeture de la Classe 1, la partie la plus basse du pont, au-dessous du pont de superstructure, doit être considérée comme le pont de franc-bord.

Milieu du navire. — Le milieu du navire est le milieu de la longueur de la flottaison en charge au franc-bord d'été ainsi qu'elle est définie à la Règle XXXII.

Règle II.

Ligne de pont.

La ligne de pont est une ligne horizontale ayant 300 millimètres de longueur et 25 millimètres d'épaisseur. Elle doit être marquée au milieu du navire et de chaque bord. Son arête supérieure doit coïncider avec la ligne d'intersection de la face supérieure du pont de franc-bord prolongée avec la surface extérieure du bordé (voir figure 1). Lorsque le pont est partiellement recouvert de bois au milieu du navire, l'arête supérieure de la ligne de pont doit coïncider avec la ligne d'intersection du prolongement de la face supérieure du revêtement du pont au milieu du navire avec la face extérieure du bordé.

Règle III.

Disque de franc-bord.

Le disque de franc-bord a un diamètre de 300 millimètres. Il est coupé par une ligne horizontale de 460 millimètres de longueur et de 25 millimètres d'épaisseur, dont l'arête supérieure passe par le centre du disque. Le disque doit être marqué au milieu du navire, au-dessous de la ligne de pont.

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 portions 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 1). 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.

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.

Prawidło IV.

Linje używane łącznie z kręgiem.

Linje wskazujące najwyższą linję ładunkową w różnych okolicznościach i dla różnych pór roku (patrz załącznik II) są linjami poziomymi, 250 mm długości i 25 mm szerokości, rozciągającymi się prostopadle do linii pionowej, położonej 540 mm przed środkiem kręgu (patrz rys. 1).

Używane są następujące linje:

Letnia linja ładunkowa. Letnią linję ładunkową wskazuje górna krawędź linii przechodzącej przez środek kręgu oraz przez górną krawędź linii oznaczonej literą L.

Zimowa linja ładunkowa. Zimową linję ładunkową wskazuje górna krawędź linii oznaczonej literą Z.

Zimowa linja ładunkowa na Atlantyku Północnym. Zimową linję ładunkową na Atlantyku Północnym wskazuje górna krawędź linii oznaczonej literami ZAP.

Tropikalna linja ładunkowa. Tropikalną linję ładunkową wskazuje górna krawędź linii oznaczonej literą T.

Słodkowodna linja ładunkowa. Linję ładunkową w wodzie słodkiej w lecie wskazuje górna krawędź linii oznaczonej lit. S. Różnica między słodkowodną linją ładunkową w lecie a letnią linją ładunkową stanowi poprawkę, którą należy stosować do wypadków załadowania w słodkiej wodzie dla jednej z innych linii ładunkowych *). Tropikalną linję ładunkową wód słodkich wskazuje górna krawędź linii, oznaczonej literami TS.

*) Jeżeli parowiec morski żegluje po rzece lub po wodach śródlądowych, dozwolone jest większe załadowanie statku o taką ilość, jaka odpowiada wadze paliwa i t. d. potrzebnego do zużycia pomiędzy punktem wyjścia, a morzem otwartem.

Règle IV.

Lignes employées conjointement avec le disque.

Les lignes indiquant la ligne de charge maximum dans les différentes circonstances et pour les différentes saisons (voir Annexe II) sont des lignes horizontales ayant 250 millimètres de longueur et 25 millimètres d'épaisseur, disposées perpendiculairement à une ligne verticale placée à 540 millimètres à l'avant du centre du disque (voir figure 1).

Les lignes employées sont les suivantes:

Ligne de charge d'été. — La ligne de charge d'été est indiquée par l'arête supérieure de la ligne passant par le centre du disque et par l'arête supérieure d'une ligne marquée E.

Ligne de charge d'hiver. — La ligne de charge d'hiver est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée H.

Ligne de charge pour l'Atlantique Nord. — La ligne de charge d'hiver dans l'Atlantique Nord est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée H.A.N.

Ligne de charge tropicale. — La ligne de charge tropicale est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée T.

Lignes de charge d'eau douce. — La ligne de charge d'eau douce en été est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée D. La différence entre la ligne de charge d'eau douce en été et la ligne de charge d'été représente la correction qui doit être apportée lorsqu'on prend, en eau douce, un chargement qui correspond à une des autres lignes de charge. La ligne de charge tropicale en eau douce est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée T.D.

*) Lorsque des navires de mer naviguent dans une rivière ou dans des eaux intérieures, il est permis d'augmenter le chargement du navire d'une quantité qui correspond au poids du combustible, &c., nécessaire à la consommation entre le point de départ et la mer libre.

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.

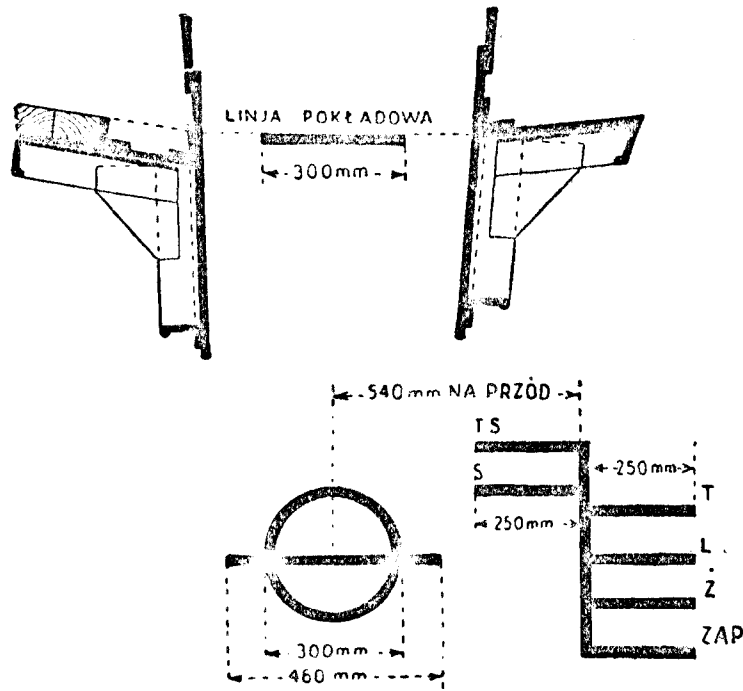
Winter Load Line. — The Winter load line is indicated by the upper edge of a line marked W.

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.*

* 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.



Rys. 1.

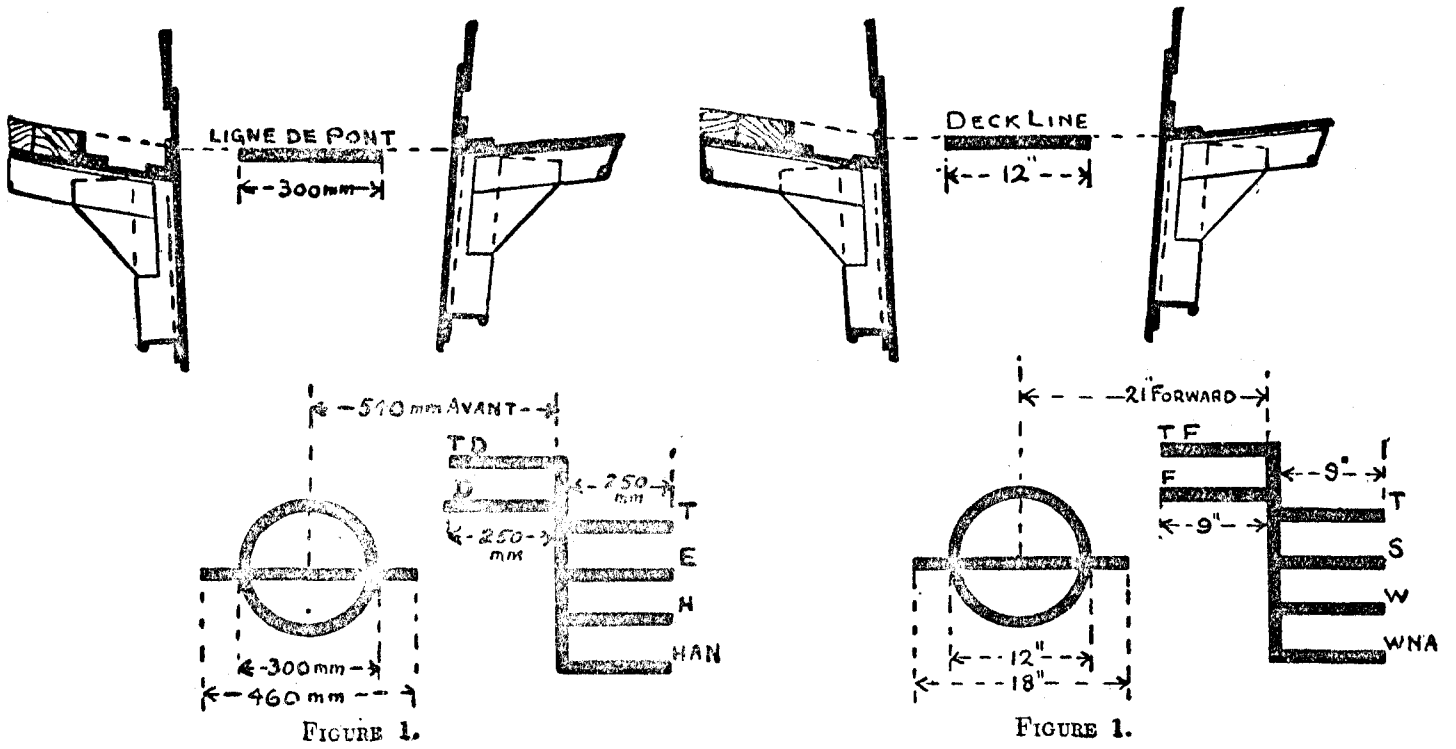


FIGURE 1.

FIGURE 1.

Prawidło V.

Cecha władzy uprawnionej.

Władza uprawniona do wyznaczenia wolnej burty może być oznaczona literami, mającymi 115 mm wysokości i 75 mm szerokości, umieszczonemi po obu stronach kręgu nad linią przechodzącą przez jego środek.

Règle V.

Marque de l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords.

L'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords peut être indiquée par des lettres ayant environ 115 millimètres de hauteur et 75 millimètres de largeur inscrites de part et d'autre du disque et au-dessus de la ligne passant par son centre.

Rule V.

Mark of Assigning Authority.

The Authority by whom the load lines are assigned may be indicated by letters measuring about 4½ inches by 3 inches marked alongside the disc and above the centre line.

Prawidło VI.

Szczegóły cechowania.

Krąg, linje i litery winny być pomalowane na biało lub na żółto na ciemnem tle lub na czarno na tle jasnem. Winny one być dokładnie wcięte lub oznaczone wybijakiem na burtach statków żelaznych i stalowych. Na statkach drewnianych winny one być wcięte na odyłowaniu do głębokości co najmniej 3 mm. Cechy powinny być dobrze widoczne i, jeżeli to jest konieczne, należy w tym celu zastosować specjalne środki.

Règle VI.

Détails du marquage.

Le disque, les lignes et les lettres doivent être peints en blanc ou en jaune sur fond sombre, ou en noir sur fond clair. Elles doivent être soigneusement entaillées ou centrées au pointeau sur les flancs des navires en fer et en acier. Sur les navires en bois, elles doivent être entaillées dans les bordages à une profondeur d'au moins 3 millimètres. Les marques doivent être bien visibles et, si cela est nécessaire, des dispositions spéciales doivent être prises à cet effet.

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.

Prawidło VII.

Sprawdzenie cech.

Międzynarodowe świadectwo wolnej burty nie powinno być wydane, zanim inspektor władzy uprawnionej do wyznaczenia wolnej burty (działający na mocy postanowień art. 9 niniejszej konwencji) nie stwierdzi, że cechy są oznaczone w sposób prawidłowy i trwałe na burtach statku.

Règle VII.

Vérification des marques.

Le certificat international de franc-bord ne doit pas être délivré avant qu'un expert de l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords (agissant en vertu des dispositions de l'Article 9 de la présente Convention) ait certifié que ces marques sont indiquées de façon correcte et durable sur les murailles du navire.

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 side.

CZĘŚĆ II.

Warunki wyznaczenia linii ładunkowych.

Linje ładunkowe mogą być wyznaczone jedynie pod warunkiem, że statek jest należytej konstrukcji, i że zastosowano skuteczne środki zapewniające statkowi i załodze ochronę.

Prawidła VIII do XXXI mają zastosowanie do statków, dla

2-ème PARTIE.

Conditions d'Assignation des Lignes de Charge.

Les lignes de charge ne peuvent être assignées qu'à la condition que le navire soit de construction efficace et que l'on ait pris des dispositions propres à assurer sa protection et celle de l'équipage.

Les règles VIII à XXXI s'appliquent aux navires auxquels les

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 freebo-

których jest wyznaczona minimalna wolna burta. Na statkach, dla których wyznaczono większą wolną burtę, ochrona winna być tej samej stosunkowej skuteczności.

francs-bords minima sont assignés. Pour les navires auxquels des francs-bords plus grands sont assignés, la protection doit avoir la même efficacité relative.

ards are assigned. In ships to which greater freeboards than the minimum are assigned, the protection is to be relatively as effective.

Otwory na pokładzie wolnej burty i na pokładach nadbudów.

Ouvertures dans les ponts de franc-bord et de superstructures.

Openings in Freeboard and Superstructure Decks.

Prawidło VIII.

Règle VIII.

Rule VIII.

Luki ładunkowe i inne luki nie ochronione przez nadbudowy.

Panneaux de charge et autres panneaux non protégés par des superstructures.

Cargo and other Hatchways not protected by Superstructures.

Budowa i zaopatrzenie luków ładunkowych i innych luków w nieosłoniętych częściach pokładów wolnej burty i nadbudów winny odpowiadać co najmniej przepisowym wymaganiom podanym w prawidłach IX do XVI.

La construction et l'installation des panneaux de charge et des autres ouvertures dans les parties exposées des ponts de franc-bord et de superstructures doivent être au moins équivalentes à la construction et l'installation type définies par les Règles IX à XVI.

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.

Prawidło IX.

Règle IX.

Rule IX.

Zrębnice luków.

Hiloires de panneaux.

Hatchway Coamings.

Zrębnice luków na pokładach wolnej burty winny mieć wysokość nie mniejszą niż 610 mm ponad pokładem. Zrębnice na pokładach nadbudów winny mieć wysokość nie mniejszą niż 610 mm ponad pokładem, jeżeli się znajdują w obrębie jednej czwartej długości statku, licząc od dziobnicy, i nie mniejszą niż 457 mm gdy się znajdują gdzieinziej. Zrębnice winny być ze stali i mocnej budowy.

Les hiloires de panneaux situées sur les ponts de franc-bord doivent avoir une hauteur au moins égale à 610 millimètres au-dessus du pont. Les hiloires situées sur les ponts de superstructures doivent avoir une hauteur au moins égale à 610 millimètres au-dessus du pont si elles se trouvent dans le quart avant de la longueur du navire à partir de l'étrave et au moins égale à 457 millimètres si elles se trouvent ailleurs.

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.

Jeżeli wymagana wysokość wynosi 610 mm winny one być zaopatrzone w skuteczne poziome usztywnienie, umieszczone nie niżej niż 254 mm od górnej krawędzi zrębnicy, oraz winny posiadać skuteczne wspornice lub podpory między tem usztywnieniem, a pokładem w odstępach nie większych niż 3,05 m. Jeżeli szczytowe zrębnice luków są ochronione, powyższe wymogi mogą być zmienione.

Les hiloires doivent être en acier et de solide construction. Lorsque la hauteur exigée est de 610 millimètres elles doivent être munies d'un renfort horizontal efficace placé à une distance au plus égale à 254 millimètres au-dessous de l'arête supérieure de l'hiloire, et de goussets ou de montants efficaces établis entre ce renfort et le pont à des intervalles ne dépassant pas 3m05. Lorsque les hiloires à l'extrémité des panneaux sont protégées, les exigences ci-dessus peuvent être modifiées.

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.

Prawidło X.

Règle X.

Rule X.

Pokrycia luków.

Panneaux de fermeture.

Hatchway Covers.

Pokrycia luków nieosłoniętych winny być skuteczne, a jeżeli

Les panneaux de fermeture des hiloires exposées doivent être

Covers to exposed hatchways are to be efficient, and where they

li są z drzewa, winny być grubości co najmniej 60 mm przy rozpiętości nie większej niż 1,52 m. Szerokość każdej powierzchni nośnej dla tych pokryw luków powinna wynosić co najmniej 63 mm.

efficaces et lorsqu'ils sont en bois l'épaisseur nette doit être d'au moins 60 millimètres pour une portée au plus égale à 1m52. La largeur de chaque surface de portage pour tous ces panneaux de fermeture doit être au moins égale à 63 millimètres.

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.

Prawidło XI.

Règle XI.

Rule XI.

Rozpornice i podłużnice lukowe.

Barrots mobiles et galiotes de panneaux.

Hatchway Beams and Fore-and-Afters.

Jeżeli używa się drewnianych pokryw luków, rozpornice i podłużnice lukowe winny mieć wymiary i znajdować się w odstępach podanych w tabeli 1, o ile wymagana dla zrębnic wysokość wynosi 610 mm, a według tabeli 2 o ile wymagana wysokość dla zrębnic wynosi 457 mm. Kątowniki usztywniające górną krawędź muszą przechodzić nieprzerwanie na całej długości rozpornicy. Drewniane podłużnice lukowe winny mieć stalowe okucia na wszystkich miejscach nośnych.

Quand on emploie des panneaux en bois les barrots mobiles et les galiotes de panneaux doivent avoir les échantillons et l'écartement donnés dans la Table 1, si la hauteur exigée pour les hiloires est de 610 millimètres et ceux indiqués dans la Table 2, si la hauteur exigée est de 457 millimètres. Les cornières de renfort armant le bord supérieur doivent s'étendre sans interruption sur toute la longueur de chaque barrot; les galiotes en bois doivent être garnies d'une tôle d'acier à tous les points de portage.

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.

TABELA I.

(Zrębnice 610 milimetrów wysokości).

Rozpornice i podłużnice łukowe dla statków o długości 61 metrów i więcej *)

ROZPORNICE.

Szerokość łuki	Uzbrojenie	Rozpornice z podłużnicami			Rozpornice bez podłużnic	
		Odstęp od osi do osi			Odstęp od osi do osi	
		1,83 m.	2,41 m.	3,05 m.	1,22 m.	1,52 m.
Metry:	Milimetry:	Milimetry:	Milimetry:	Milimetry:	Milimetry:	Milimetry:
3,05	75 × 75 × 10K	283 × 7,5A	305 × 8A	356 × 8,5A	230 × 11,5PŁ	254 × 12,5PŁ
3,66	75 × 75 × 10K	305 × 8A	356 × 8,5A	432 × 9A	280 × 12,5PŁ	305 × 12,5PŁ
4,27	75 × 75 × 10,5K	356 × 8,5A	412 × 9A	568 × 9,5A	305 × 12,5PŁ	305 × 8A
4,88	90 × 75 × 10,5K	405 × 9A	413 × 9,5A	559 × 9,5A	305 × 8A	356 × 8,5A
5,49	100 × 75 × 11K	457 × 9A	533 × 9,5A	635 × 10A	356 × 8,5A	406 × 9A
6,10	100 × 75 × 11K	518 × 9,5A	610 × 10A	711 × 10,5A	381 × 8,5A	457 × 9A
6,71	115 × 75 × 11,5K	559 × 9,5A	610 × 10,5A	762 × 11A	406 × 9A	483 × 9A
7,32	130 × 90 × 11,5K	584 × 10A	711 × 10,5A	813 × 11A	412 × 9A	508 × 9,5A
7,93	140 × 90 × 12K	610 × 10A	735 × 10,5A	861 × 11,5A	457 × 9A	533 × 9,5A
8,54	150 × 90 × 12,5K	635 × 10A	787 × 11A	915 × 12A	483 × 9,5A	559 × 9,5A
9,14	150 × 90 × 13K	660 × 10,5A	813 × 11A	965 × 12A	508 × 9,5A	584 × 10A

PODŁUŻNICE.

Długość podłużnicy	Uzbrojenie	Płaskowniki łebkowe Podłużnice środkowe			Kątowniki łebkowe Podłużnice boczne							
		Odstęp od osi do osi			Odstęp od osi do osi							
		0,91 m.	1,22 m.	1,52 m.	0,91 m.	1,22 m.	1,52 m.					
Metry:	Milimetry:	Milimetry:	Milimetry:	Milimetry:	Milimetry:	Milimetry:						
1,83	65 × 65 × 9	150 × 9	165 × 9,5	180 × 9,5	150 × 75 × 9,5	165 × 90 × 9,5	180 × 90 × 9,5					
2,44	65 × 65 × 9,5	180 × 10,5	200 × 11	230 × 11	180 × 90 × 10,5	230 × 75 × 11	230 × 90 × 11					
3,05	65 × 65 × 10	260 × 12,5	240 × 12,5	280 × 12,5	200 × 90 × 12,5	240 × 90 × 12,5	280 × 90 × 12,5					
Długość podłużnicy	Środkowe podłużnice drewniane						Boczne podłużnice drewniane					
	Odstęp od osi do osi						Odstęp od osi do osi					
	0,91 m.		1,22 m.		1,52 m.		0,91 m.		1,22 m.		1,52 m.	
W	S.	W	S.	W.	S.	W.	S.	W.	S.	W.	S.	
1,83	140	180	150	180	165	180	140	140	150	150	165	150
2,44	165	180	190	180	200	180	165	165	190	180	200	180
3,05	200	180	215	200	230	230	200	180	215	200	230	230

K = kątownik zwykły; PŁ = płaskownik łebkowy; A = arkusz; W = wysokość; S = szerokość.

Wysokością rozpornic jest wysokość w środku ich długości i mierzy się ją od górnej krawędzi uzbrojenia rozpornicy do dolnej tej krawędzi. Wysokość podłużnicy mierzy się od dolnej krawędzi pokrycia łuki do dolnej krawędzi podłużnicy. Dla długości i odstępów pośrednich wyniki uzyskuje się zapomocą interpolacji. Jeżeli są wymagane arkusze, rozpornice winny posiadać u dołu i góry po dwa kątowniki o wymiarach podanych w rubryce uzbrojenia. Jeżeli są wymagane płaskowniki łebkowe, rozpornice lub podłużnice winny posiadać u góry po dwa kątowniki o wymiarach podanych w rubryce uzbrojenia. O ile są wymagane kątowniki łebkowe, należy zaopatrzyć górną część belki w jeden kątownik o rozmiarach podanych w rubryce uzbrojenia. O ile wymagane są kątowniki o różnej szerokości boków, boki szersze należy umieścić poziomo.

*) Na statkach, których długość nie przekracza 30,5 m. wysokość rozpornic wykonanych z arkuszy i kątowników może być równa 60% wysokości podanej w tabeli; wysokość rozpornic i podłużnic wykonywanych z kątownika łebkowego lub z płaskownika łebkowego może być równa 80% wysokości podanej w tabeli; grubość arkuszy, kątowników łebkowych i płaskowników łebkowych winna odpowiadać grubości podanej w tabeli dla wysokości zredukowanej, jednak grubość nie może być mniejsza niż 7 mm. Wysokości i szerokości podłużnic drewnianych mogą się równać 80% wielkości podanych w tabeli dla podłużnic; podłużnice środkowe jednak nie mogą mieć szerokości mniejszej od 165 mm. Na statkach o długości od 30,5 do 61 m. wymiary rozpornic i podłużnic winny być określone zwykłą interpolacją.

TABELA 2.

(Zrębnice 457 milimetrów wysokości).

Rozpornice i podłużnice lukowe dla statków o długości 61 metrów i więcej*).

R O Z P O R N I C E.

Szerokość luki	Uzbrojenie	Rozpornice z podłużnicami			Rozpornice bez podłużnic	
		Odstęp od osi do osi			Odstęp od osi do osi	
		1,83 m.	2,44 m.	3,05 m.	1,22 m.	1,52 m.
Metry:	Milimetry:	Milimetry:	Milimetry:	Milimetry:	Milimetry:	Milimetry:
3,05	75 × 75 × 10K	241 × 11,5PŁ	267 × 12,5PŁ	292 × 13PŁ	203 × 10PŁ	230 × 11PŁ
3,66	75 × 75 × 10K	280 × 12,5PŁ	270 × 7,5A	320 × 8,5A	230 × 11PŁ	254 × 12,5PŁ
4,27	75 × 75 × 10,5K	280 × 7,5A	330 × 8A	381 × 8,5A	254 × 12,5PŁ	292 × 12,5PŁ
4,88	90 × 75 × 10,5K	305 × 8A	381 × 8,5A	432 × 9A	280 × 7,5A	280 × 7,5A
5,49	100 × 75 × 11K	356 × 8,5A	432 × 9A	483 × 9,5A	280 × 7,5A	305 × 8A
6,10	100 × 75 × 11K	406 × 9A	483 × 9,5A	523 × 9,5A	305 × 8A	330 × 8,5A
6,71	115 × 75 × 11,5K	432 × 9A	518 × 9,5A	584 × 10A	318 × 8A	356 × 8,5A
7,32	130 × 90 × 11,5K	457 × 9A	533 × 9,5A	635 × 10A	330 × 8,5A	368 × 8,5A
7,93	140 × 90 × 12K	483 × 9,5A	559 × 9,5A	660 × 10,5A	344 × 8,5A	381 × 8,5A
8,54	150 × 90 × 12,5K	508 × 9,5A	584 × 10A	686 × 10,5A	356 × 8,5A	406 × 9A
9,14	150 × 90 × 13K	533 × 9,5A	610 × 10A	711 × 10,5A	381 × 8,5A	432 × 9A

P O D Ł U Ż N I C E.

Długość podłużnicy	Uzbrojenie	Płaskowniki łebkowe Podłużnice środkowe			Kątowniki łebkowe Podłużnice boczne							
		Odstęp od osi do osi			Odstęp od osi do osi							
		0,91 m.	1,22 m.	1,52 m.	0,91 m.	1,22 m.	1,52 m.					
Metry:	Milimetry:	Milimetry:	Milimetry:	Milimetry:	Milimetry:	Milimetry:						
1,83	65 × 65 × 9	130 × 8,5	140 × 8,5	150 × 9	130 × 75 × 8,5	140 × 75 × 8,5	150 × 75 × 9					
2,44	65 × 65 × 9,5	150 × 9,5	180 × 10	190 × 10,5	180 × 75 × 9,5	180 × 75 × 10	190 × 90 × 10,5					
3,05	65 × 65 × 10	180 × 11	200 × 11,5	230 × 12,5	180 × 75 × 11	200 × 90 × 11,5	230 × 90 × 12,5					
Długość podłużnicy	Środkowe podłużnice drewniane						Boczne podłużnice drewniane					
	Odstęp od osi do osi						Odstęp od osi do osi					
	0,91 m.		1,22 m.		1,52 m.		0,91 m.		1,22 m.		1,52 m.	
W.	S.	W.	S.	W.	S.	W.	S.	W.	S.	W.	S.	
1,83	130	180	140	180	150	180	130	130	140	130	150	130
2,44	150	180	165	180	180	180	150	130	165	150	180	150
3,05	180	180	190	180	200	180	180	150	190	180	200	180

K = kątownik zwykły; PŁ = płaskownik łebkowy; A = arkusz; W = wysokość; S = szerokość.

Wysokością rozpornic jest wysokość w środku ich długości i mierzy się ją od górnej krawędzi uzbrojenia rozpornicy do dolnej jej krawędzi. Wysokość podłużnicy mierzy się od dolnej krawędzi pokrycia luki do dolnej krawędzi podłużnicy. Dla długości i odstępów pośrednich wymiary uzyskuje się zapomocą interpolacji. Jeżeli są wymagane arkusze, rozpornice winny być zaopatrzone u ich dołu i góry po dwa kątowniki o wymiarach podanych w rubryce uzbrojenia. Jeżeli są wymagane płaskowniki łebkowe, rozpornice lub podłużnice winny być zaopatrzone u ich góry po dwa kątowniki o wymiarach podanych w rubryce uzbrojenia. O ile są wymagane kątowniki łebkowe, należy zaopatrzyć górną część belki w jeden kątownik o rozmiarach podanych w rubryce uzbrojenia. O ile wymagane są kątowniki o różnej szerokości boków, bokii szersze należy umieścić poziomo.

*) Na statkach, których długość nie przekracza 30,5 m, wysokość rozpornic wykonanych z arkuszy i kątowników może być równa 60% wysokości podanej w tabeli; wysokość rozpornic i podłużnic wykonywanych z kątownika łebkowego lub z płaskownika łebkowego może być równa 80% wysokości podanej w tabeli; grubość arkuszy, kątowników łebkowych i płaskowników łebkowych winna odpowiadać grubości podanej w tabeli dla wysokości zredukowanej, jednak grubość nie może być mniejsza niż 7 mm. Wysokości i szerokości podłużnic drewnianych mogą się równać 80% wielkości podanych w tabeli dla podłużnic; podłużnice środkowe jednak nie mogą mieć szerokości mniejszej od 165 mm. Na statkach o długości od 30,5 do 61 m, wymiary rozpornic i podłużnic winny być określone zwykłą interpolacją.

T A B L E 1.

(Hilaires de 610 millimètres de hauteur.)

Barrots mobiles et galiotes de panneaux pour les navires ayant une longueur égale ou supérieure à 61 mètres).

B A R R O T S M O B I L E S .

Largeur du Panneau	Armatures	Barrots mobiles avec Galiotes			Barrots mobiles sans Galiotes	
		Écartement d'Axe en Axe			Écartement d'Axe en Axe	
		1m83,	2m24.	3m05	1m22.	1m52.
Mètres.	Millimètres.	Millimètres.	Millimètres.	Millimètres.	Millimètres.	
3,05	75 × 75 × 10C	280 × 7,5T	305 × 8T	356 × 8,5T	230 × 11,5TB	254 × 12,5TB
3,66	75 × 75 × 10C	305 × 8T	356 × 8,5T	432 × 9T	280 × 12,5TB	305 × 12,5TB
4,27	75 × 75 × 10,5C	356 × 8,5T	432 × 9T	508 × 9,5T	305 × 12,5TB	305 × 8T
4,83	90 × 75 × 10,5C	405 × 9T	433 × 9,5T	559 × 9,5T	305 × 8T	356 × 8,5T
5,49	100 × 75 × 11C	457 × 9T	533 × 9,5T	635 × 10T	356 × 8,5T	406 × 9T
6,10	100 × 75 × 11C	508 × 9,5T	610 × 10T	711 × 10,5T	381 × 8,5T	457 × 9T
6,71	115 × 75 × 11,5C	559 × 9,5T	650 × 10,5T	762 × 11T	406 × 9T	483 × 9T
7,32	130 × 90 × 11,5C	584 × 10T	711 × 10,5T	813 × 11T	432 × 9T	508 × 9,5T
7,93	140 × 90 × 12C	610 × 10T	736 × 10,5T	864 × 11,5T	457 × 9T	533 × 9,5T
8,54	150 × 90 × 12,5C	635 × 10T	787 × 11T	915 × 12T	483 × 9,5T	559 × 9,5T
9,14	150 × 90 × 13C	660 × 10,5T	813 × 11T	965 × 12T	508 × 9,5T	584 × 10T

G A L I O T E S .

Longueur de Galiotes	Armature	Tôle à Boudin Galiotes centrales			Cornières à Boudin Galiotes latérales							
		Écartement d'Axe en Axe			Écartement d'Axe en Axe							
		0m91.	1m22.	1m52.	0m91.	1m22.	1m52.					
Mètres.	Millimètres.	Millimètres.	Millimètres.	Millimètres.	Millimètres.	Millimètres.						
1,83	65 × 65 × 9	150 × 9	165 × 9,5	180 × 9,5	150 × 75 × 9,5	165 × 90 × 9,5	180 × 90 × 9,5					
2,44	65 × 65 × 9,5	180 × 10,5	200 × 11	230 × 11	180 × 90 × 10,5	200 × 75 × 11	230 × 90 × 11					
3,05	65 × 65 × 10	200 × 12,5	240 × 12,5	230 × 12,5	200 × 90 × 12,5	240 × 90 × 12,5	280 × 90 × 12,5					
Longueur de la Galiote	Galiotes centrales en Bois						Galiotes latérales en Bois					
	Écartement d'Axe en Axe						Écartement d'Axe en Axe					
	0m91.		1m22.		1m52.		0m91.		1m22.		1m52.	
	H	L	H	L	H	L	H	L	H	L	H	L
1,83	140	180	150	180	165	180	140	140	150	150	165	150
2,44	165	180	190	180	200	180	165	165	190	180	200	180
3,05	200	180	215	200	230	230	200	180	215	200	230	230

C = Cornière ordinaire. TB = Tôle à boudin. T = Tôle. H = Hauteur. L = Largeur.

La hauteur des barrots mobiles est la hauteur au milieu de leur longueur. Elle est mesurée depuis l'armature supérieure jusqu'au bord inférieur. La hauteur des galiotes est mesurée depuis la face inférieure des panneaux de fermeture jusqu'au bord inférieur. Pour des longueurs et écartements intermédiaires les dimensions sont obtenues par interpolation. Lorsque l'emploi de tôles est exigé, deux cornières ayant les dimensions spécifiées pour les armatures doivent être placées à la partie haute et à la partie basse du barrot mobile. Lorsque des tôles à boudin sont exigées, deux cornières ayant les dimensions exigées pour les armatures doivent être placées à la partie supérieure du barrot mobile ou de la galiote. Lorsque des cornières à boudin sont exigées, une cornière ayant les dimensions exigées pour les armatures doit être placée à la partie haute. Lorsque les largeurs exigées pour les pannes d'une cornière sont différentes, la panne la plus large doit être disposée horizontalement.

Dans les navires dont la longueur ne dépasse pas 30m50 la hauteur des barrots mobiles constitués par des tôles et des cornières peut être égale à 60 pour cent de la hauteur donnée à la table; la hauteur des barrots mobiles et des galiotes en acier constitués par une cornière à boudin ou par une tôle à boudin peut être égale à 80 pour cent de la hauteur donnée à la table; l'épaisseur des tôles, cornières à boudin et tôles à boudin doit être celle qui correspond, dans la table, à la hauteur réduite, sans toutefois que cette épaisseur puisse être inférieure à 7 m/m5. Les hauteurs et les largeurs des galiotes en bois peuvent être égales à 80 pour cent de dimensions données à la table pour les galiotes latérales; mais les galiotes centrales ne doivent pas avoir une largeur inférieure à 165 millimètres. Dans les navires dont la longueur est comprise entre 30m50 et 61 mètres les dimensions des barrots et des galiotes doivent être déterminées par interpolation linéaire.

TABLE 2.

(Hiloirs de 457 millimètres de hauteur.)

Barrots mobiles et galiotes de panneaux pour les navires ayant une longueur égale ou supérieure à 61 mètres*).

BARROTS MOBILES.

Largeur du Panneau.	Armatures	Barrots mobiles avec Galiotes.			Barrots mobiles sans Galiotes.	
		Écartement d'Axe en Axe.			Écartement d'Axe en Axe.	
		1m83.	2m44.	3m05.	1m22.	1m52.
Mètres.	Millimètres.	Millimètres.	Millimètres.	Millimètres.	Millimètres.	Millimètres.
3,05	75 × 75 × 10C	241 × 11,5TB	267 × 12,5TB	202 × 13TB	203 × 10TB	230 × 11TB
3,66	75 × 75 × 10C	280 × 12,5TB	280 × 7,5T	337 × 8,5T	230 × 11TB	254 × 12,5TB
4,27	75 × 75 × 10,5C	230 × 7,5T	330 × 8T	381 × 8,5T	254 × 12,5TB	292 × 12,5TB
4,88	90 × 75 × 10,5C	305 × 8T	381 × 8,5T	432 × 9T	280 × 7,5T	280 × 7,5T
5,49	100 × 75 × 11C	356 × 8,5T	432 × 9T	483 × 9,5T	280 × 7,5T	305 × 8T
6,10	100 × 75 × 11C	406 × 9T	483 × 9,5T	533 × 9,5T	305 × 8T	330 × 8,5T
6,71	115 × 75 × 11,5C	432 × 9T	508 × 9,5T	584 × 10T	318 × 8T	356 × 8,5T
7,32	130 × 90 × 11,5C	457 × 9T	533 × 9,5T	635 × 10T	330 × 8,5T	368 × 8,5T
7,93	140 × 90 × 12C	483 × 9,5T	559 × 9,5T	660 × 10,5T	344 × 8,5T	381 × 8,5T
8,54	150 × 90 × 12,5C	508 × 9,5T	584 × 10T	686 × 10,5T	356 × 8,5T	406 × 9T
9,14	150 × 90 × 13C	533 × 9,5T	610 × 10T	711 × 10,5T	381 × 8,5T	432 × 9T

GALIOTES.

Longueur de Galiotes.	Armature.	Tôle à Boudin. Galiotes centrales.			Cornières à Boudin. Galiotes latérales.							
		Écartement d'Axe en Axe.			Écartement d'Axe en Axe.							
		0m91.	1m22.	1m52.	0m91.	1m22.	1m52.					
Mètres.	Millimètres.	Millimètres.	Millimètres.	Millimètres.	Millimètres.	Millimètres.						
1,83	65 × 65 × 9	130 × 8,5	140 × 8,5	150 × 9	130 × 75 × 8,5	140 × 75 × 8,5	150 × 75 × 9					
2,44	65 × 65 × 9,5	150 × 9,5	180 × 10	190 × 10,5	150 × 75 × 9,5	180 × 75 × 10	190 × 90 × 10,5					
3,05	65 × 65 × 10	180 × 11	200 × 11,5	230 × 12,5	180 × 75 × 11	200 × 90 × 11,5	230 × 90 × 12,5					
Longueur de la Galiote	Galiotes centrales en Bois.						Galiotes latérales en Bois.					
	Écartement d'Axe en Axe.						Écartement d'Axe en Axe.					
	0m91.		1m22.		1m52.		0m91.		1m22.		1m52.	
	H	L	H	L	H	L	H	L	H	L	H	L
1,83	130	180	140	180	150	180	130	130	140	130	150	130
2,44	150	180	165	180	180	180	150	130	165	150	180	150
3,05	180	180	190	180	200	180	180	150	190	180	200	180

C = Cornière ordinaire. TB = Tôle à boudin. T = Tôle. H = Hauteur. L = Largeur.

La hauteur des barrots mobiles est la hauteur au milieu de leur longueur. Elle est mesurée depuis l'armature supérieure jusqu'au bord inférieur. La hauteur des galiotes est mesurée depuis la face inférieure des panneaux de fermeture jusqu'au bord inférieur. Pour des longueurs et écartements intermédiaires les dimensions sont obtenues par interpolation. Lorsque l'emploi de tôles est exigé, deux cornières ayant les dimensions spécifiées pour les armatures doivent être placées à la partie haute et à la partie basse du barrot mobile. Lorsque des tôles à boudin sont exigées, deux cornières ayant les dimensions exigées pour les armatures doivent être placées à la partie supérieure du barrot mobile ou de la galiote. Lorsque des cornières à boudin sont exigées, une cornière ayant les dimensions exigées pour les armatures doit être placée à la partie haute. Lorsque les largeurs exigées pour les pannes d'une cornière sont différentes, la panne la plus large doit être disposée horizontalement.

* Dans les navires dont la longueur ne dépasse pas 30m50 la hauteur des barrots mobiles constitués par des tôles et des cornières peut être égale à 60 pour cent de la hauteur donnée à la table; la hauteur des barrots mobiles et des galiotes en acier constitués par une cornière à boudin ou par une tôle à boudin peut être égale à 80 pour cent de la hauteur donnée à la table; l'épaisseur des tôles cornières à boudin et tôles à boudin doit être celle qui correspond, dans la table, à la hauteur réduite, sans toutefois que cette épaisseur puisse être inférieure à 7 m/m5. Les hauteurs et les largeurs des galiotes en bois peuvent être égales à 80 pour cent des dimensions données à la table pour les galiotes latérales; mais les galiotes centrales ne doivent pas avoir une largeur inférieure à 165 millimètres. Dans les navires dont la longueur est comprise entre 30m50 et 61 mètres les dimensions des barrots et des galiotes doivent être déterminées par interpolation linéaire.

T A B L E 2.

(Coamings 18 inches in height.)

Hatchway Beams and Fore-and-After for Ships 200 feet or more in length.

H A T C H W A Y B E A M S .

Breadth of Hatchway	Mounting	Beams with Fore-and-After						Beams without Fore-and-After				
		Spacing Centre to Centre						Spacing Centre to Centre				
		6' 0"		8' 0"		10' 0"		4' 0"		5' 0"		
	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.
10' 0"	3 × 3 × 40A	9½ × 46BP	10½ × 50BP	11½ × 52RP	8 × 40RP	9 × 44BP	10 × 50BP	11½ × 50BP				
12' 0"	3 × 3 × 40A	11 × 50BP	11 × 30P	13 × 34P	9 × 44BP	10 × 50BP	11½ × 50BP					
14' 0"	3 × 3 × 42A	11 × 30P	13 × 32P	15 × 34P	10 × 50BP	11½ × 50BP						
16' 0"	3½ × 3 × 42A	12 × 32P	15 × 34P	17 × 36P	11 × 30P	11 × 30P	12 × 32P	13 × 34P				
18' 0"	4 × 3 × 44A	14 × 34P	17 × 36P	19 × 38P	11 × 30P	12 × 32P	13 × 34P	14 × 36P				
20' 0"	4 × 3 × 44A	16 × 36P	19 × 38P	21 × 40P	12 × 32P	13 × 34P	14 × 36P	15 × 38P				
22' 0"	4½ × 3 × 46A	17 × 36P	20 × 38P	23 × 40P	12½ × 32P	14 × 34P	15 × 36P	16 × 38P				
24' 0"	5 × 3½ × 46A	18 × 36P	21 × 38P	25 × 40P	13 × 34P	14½ × 34P	15 × 36P	16 × 38P				
26' 0"	5½ × 3½ × 48A	19 × 38P	22 × 38P	26 × 42P	13½ × 34P	15 × 36P	16 × 38P	17 × 40P				
28' 0"	6 × 3½ × 50A	20 × 38P	23 × 40P	27 × 42P	14 × 34P	16 × 36P	17 × 38P					
30' 0"	6 × 3½ × 52A	21 × 38P	24 × 40P	28 × 42P	15 × 34P							

F O R E - A N D - A F T E R S .

Length of Fore-and-After	Mounting	Bulb Plate Centre Fore-and-After						Bulb Angle Side Fore-and-After					
		Spacing Centre to Centre						Spacing Centre to Centre					
		3' 0"		4' 0"		5' 0"		3' 0"		4' 0"		5' 0"	
	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.
6' 0"	2½ × 2½ × 36	5 × 34	5½ × 34	6 × 36	5 × 3 × 34	5½ × 3 × 34	6 × 3 × 38	7 × 3 × 38	7½ × 3 × 42	6 × 3 × 36	6 × 3 × 36	7 × 3 × 42	7½ × 3 × 42
8' 0"	2½ × 2½ × 38	6 × 38	7 × 40	7½ × 42	6 × 3 × 38	7 × 3 × 38	7 × 3 × 44	8 × 3 × 44	8 × 3½ × 46	7 × 3 × 36	7 × 3 × 36	8 × 3½ × 46	9 × 3½ × 50
10' 0"	2½ × 2½ × 40	7 × 44	8 × 46	9 × 50	7 × 3 × 44	8 × 3½ × 46							
		Wood Centre Fore-and-After						Wood Side Fore-and-After					
		Spacing Centre to Centre						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
6' 0"		5	7	5½	7	6	7	5	5	5½	5	6	5
8' 0"		6	7	6½	7	7	7	6	5	6½	6	7	6
10' 0"		7	7	7½	7	8	7	7	6	7½	7	8	7

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

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

* In ships not exceeding 100 feet in length, the depths of beams which are formed of plates and angles may be 60 per cent. of the depths given above; the depths of beams and steel fore-and-afters formed of bulb angle or bulb plate section may be 80 per cent. of the depths given above; the thickness of plates, bulb angles and bulb plates should correspond to the thickness tabulated for the reduced 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 6½ 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.

Prawidło XII.**Podpory lukowe.**

Podpory lub wsuwy rozpornic i podłużnic lukowych winny być stalowe i o grubości co najmniej 12,5 mm; ich szerokość na powierzchni nośnej nie może wynosić mniej niż 75 mm.

Prawidło XIII.**Łapki lukowe.**

Mocne łapki lukowe, mające co najmniej 63 mm szerokości, winny być rozmieszczone w odstępach nieprzekraczających 0,61 m od środka do środka. Łapki końcowe nie powinny być oddalone o więcej niż 150 mm od każdego rogu luki.

Prawidło XIV.**Sztaby i kliny.**

Sztaby i kliny winny być odpowiednie i w dobrym stanie.

Prawidło XV.**Płachty.**

Dla każdej luki położonej w miejscach nie osłoniętych na pokładzie wolnej burty i pokładach nadbudów winny się znajdować co najmniej po dwie płachty w dobrym stanie, całkiem nieprzemakalne i najzupełniej mocne. Materiał musi pod gwarancją nie zawierać juty i winien być przepiśkowej wagi i gatunku zgodnie z wymaganiami każdej władzy administracyjnej.

Prawidło XVI.**Zabezpieczenie pokrycia luk.**

U każdej luki, znajdującej się na nieosłoniętych miejscach pokładów wolnej burty i nadbudów, winny być umieszczone sworznie z pierścieniami lub inne środki dla umocowania linki.

Jeżeli szerokość luki przekracza 60 do sta szerokości pokładu w tem miejscu, a wymagana wysokość zrębnic wynosi 610 mm, to winno być specjalne urządzenie dla umocowania linek, ażeby zabezpieczyć stałość pokrycia luki po założeniu płacht i sztab.

Règle XII.**Supports ou glissières.**

Les supports ou glissières pour les barrots mobiles et les galiotes doivent être en acier et d'une épaisseur au moins égale à 12,5 millimètres. Leur largeur à la surface de portage devra être de 75 millimètres au moins.

Règle XIII.**Taquets.**

Des taquets solides ayant au moins 63 millimètres de largeur doivent être disposés à des intervalles n'excédant pas 0m61 d'axe en axe. Les taquets aux extrémités ne doivent pas être éloignés de plus de 150 millimètres de chaque angle du panneau.

Règle XIV.**Tringles et coins.**

Les tringles et les coins doivent être efficaces et en bon état.

Règle XV.**Prélarts.**

Il y aura à bord pour chacun des panneaux placés en un point exposé du pont de franc-bord et du pont de superstructures deux prélarts au moins en bon état parfaitement imperméabilisés et de résistance largement suffisante. Le tissu doit être garanti sans jute et d'un poids et d'une qualité déterminés par chaque Administration.

Règle XVI.**Fixation des panneaux de fermeture.**

Tous les panneaux placés dans des positions exposées sur les ponts de franc-bord et de superstructures doivent être munis de pitons ou autres dispositifs pour fixer des saisines.

Lorsque la largeur du panneau dépasse 60 pour cent de la largeur du pont par son travers et lorsque la hauteur exigée des hiloires est de 610 millimètres, des dispositifs pour fixer des saisines spéciales doivent être prévus, afin de permettre d'assurer la tenue des panneaux de fermeture, après

Rule XII.**Carriers or Sockets.**

Carriers or sockets for hatchway beams and fore-and-afters are to be of steel at least $\frac{1}{2}$ inch thick, and are to have a width of bearing surface of at least 3 inches.

Rule XIII.**Cleats.**

Strong cleats at least $2\frac{1}{4}$ 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 water-proofed 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 freeboard 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.

mise en place des prélaris et des tringles.

Prawidło XVII.

Luki ładunkowe i inne na pokładzie wolnej burty wewnątrz nadbudów, zaopatrzonych w środki zamknięć mniej skuteczne niż te, które przewidziane są w klasie I.

Budowa i zaopatrzenie tych luków winny co najmniej odpowiadać normie podanej w prawidło XVIII.

Prawidło XVIII.

Zrębnice luków i urządzenia zakrywające.

Zrębnice luków ładunkowych, luków węglowych i innych luków na pokładzie wolnej burty wewnątrz nadbudów, zaopatrzonych w środki zamknięć klasy II, winny być wysokości co najmniej 229 mm i winny mieć urządzenia zakrywające przynajmniej tak skuteczne, jak wymagane dla luków ładunkowych w nieosłoniętych miejscach, których wysokość przepisowa zrębnic wynosi 457 mm.

Jeżeli środki zamknięć są mniej skuteczne od oznaczonych klasą II, luki powinny mieć zrębnice o wysokości co najmniej 457 mm oraz zaopatrzenia i urządzenia zakrywające równie skuteczne jak te wymagane dla luków w miejscach nieosłoniętych.

Prawidło XIX.

Otwory w obrębie maszynowni, pokłóżne na nieosłoniętych częściach pokładów wolnej burty i szanca.

Te otwory winny być odpowiednio uzbrojone i skutecznie otoczone stalowymi ścianami szybów o pełnej wytrzymałości. Tam, gdzie one nie są ochronione przez inne budowy, odporność szybów winna być specjalnie rozpatrzona. Drzwi w tych szybach winny być stalowe, odpowiednio usztywnione, w trwały sposób przytwierdzone, z możliwością zamknięcia i zabezpieczenia ich od wewnątrz

Règle XVII.

Panneaux de chargement et autres panneaux dans le pont de franc-bord à l'intérieur de superstructures pourvues de dispositifs de fermeture moins efficaces que ceux de la Classe I.

La construction et l'installation de ces panneaux doivent être au moins équivalentes à la construction et à l'installation type prévues à la Règle XVIII.

Règle XVIII.

Hiloires de panneaux et dispositifs de fermeture.

Les panneaux de chargement, panneaux de charbonnage et autres panneaux dans le pont de franc-bord à l'intérieur des superstructures qui sont munies de dispositifs de fermeture de la Classe 2, doivent avoir des hiloires d'une hauteur de 229 millimètres au moins et des dispositifs de fermeture aussi efficaces que ceux exigés pour les panneaux de chargement exposés, dont la hauteur réglementaire d'hiloire est de 457 millimètres.

Lorsque les installations de fermeture des superstructures sont moins efficaces que ceux de la Classe 2, les panneaux doivent avoir des hiloires d'une hauteur de 457 millimètres au moins et des dispositifs et des arrangements de fermeture aussi efficaces que ceux exigés pour les panneaux de chargement exposés.

Règle XIX.

Ouvertures dans la tranche des machines situées dans les parties exposées des ponts de franc-bord et de demi-dunette.

Ces ouvertures doivent être convenablement et efficacement entourées par des encadrements en tôle d'acier de solidité largement suffisante. Lorsque des encadrements ne sont pas protégés par d'autres constructions, leur solidité doit faire l'objet d'une étude spéciale. Les portes dans ces encadrements doivent être en acier, efficacement raidies, fixées à la paroi d'une manière perma-

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 fittings 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

z zewnątrz. Progi tych otworów winny mieć co najmniej 610 mm wysokości ponad pokładem wolnej burty i co najmniej 457 mm ponad pokładem szańca.

Zrębnice luków nadpalarnianych, kominowe i przewodów wentylacyjnych winny kończyć się tak wysoko nad pokładem, jak to jest słuszne i możliwe. Luki nadpalarniane powinny mieć mocne stalowe przykrycia, trwale przytwierdzone do miejsc.

Prawidło XX.

Otwory w obrębie maszynowni, położone na nieosłoniętych częściach pokładów nadbudów z wyjątkiem szańca.

Otwory takie winny być odpowiednio uzbrojone i skutecznie otoczone mocnymi stalowymi ścianami szybów. Drzwi w tych szybach winny być silnej budowy w trwały sposób przytwierdzone, z możliwością zamknięcia i zabezpieczenia od zewnątrz i z wewnątrz. Progi otworów winny mieć wysokość przynajmniej 380 mm ponad pokładem nadbudów.

Zrębnice luków nadpalarnianych, kominowe i przewodów wentylacyjnych winny kończyć się tak wysoko nad pokładem, jak to jest słuszne i możliwe. Luki nadpalarniane powinny mieć mocne stalowe przykrycia, trwale przytwierdzone do miejsc.

Prawidło XXI.

Otwory w obrębie maszynowni, położone na pokładach wolnej burty wewnątrz nadbudów, zaopatrzone w środki zamknięć mniej skuteczne od wymaganych według klasy I.

Otwory te winny być odpowiednio uzbrojone i skutecznie otoczone stalowymi ścianami szybów. Drzwi w tych szybach winny być silnej budowy, w trwały sposób przytwierdzone, z możli-

nente et en mesure d'être fermées et assujetties de l'intérieur et de l'extérieur. Les seuils des ouvertures doivent avoir une hauteur d'au moins 610 millimètres au-dessus du pont de franc-bord et d'au moins 457 millimètres au-dessus du pont de demi-dunette.

Les hiloires de panneaux de chaufferies, les hiloires à la base des cheminées et les conduits d'aération doivent s'élever au-dessus du pont aussi haut qu'il est raisonnable et possible. Les panneaux de chaufferies doivent être pourvus de couvercles solides en acier, maintenus à leur place par un dispositif de fixation permanent.

Règle XX.

Ouvertures dans la tranche des machines situées dans les parties exposées des ponts de superstructures autres qu'une demi-dunette.

Ces ouvertures doivent être convenablement armaturées et efficacement entourées par un encaissement solide en tôle d'acier. Les portes de ces encaissements doivent être solidement construites, fixées à la paroi d'une manière permanente, et en mesure d'être fermées et assujetties de l'intérieur et de l'extérieur. Les seuils des ouvertures doivent avoir une hauteur d'au moins 380 millimètres au-dessus des ponts de superstructures.

Les hiloires de panneaux de chaufferies, les hiloires à la base des cheminées et les conduits d'aération doivent s'élever au-dessus du pont aussi haut qu'il est raisonnable et possible. Les panneaux de chaufferies doivent être pourvus de couvercles solides en acier maintenus à leur place par un dispositif de fixation permanent.

Règle XXI.

Ouvertures dans la tranche des machines situées dans les ponts de franc-bord à l'intérieur des superstructures qui sont munies de dispositifs de fermeture moins efficaces que ceux de la Classe I.

Ces ouvertures doivent être convenablement armaturées et efficacement entourées par un encaissement en tôle d'acier. Les portes de ces encaissements doivent être solidement construites,

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 cases 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 cases are to be strongly constructed, permanently attached, and capable of being securely clo-

wością bezpiecznego zamknięcia. Progi otworów winny posiadać wysokość co najmniej 229 mm ponad pokładem w wypadku, gdy nadbudowy są zaopatrzone w środki zamknięć klasy II, i co najmniej 380 mm nad pokładem, gdy środki zamknięć są mniej skuteczne, od wymaganych według klasy II.

Prawidło XXII.

Bezprogowe luki zasobni.

Bezprogowe luki zasobni mogą być na pokładach nadbudów; winny one być z żelaza lub ze stali, solidnej budowy, z zamknięciami śrubowymi lub na zatrzaski. Jeżeli pokrywa nie jest zabezpieczona zawiasami, należy ją przymocować na stałe zapomocą łańcucha. Sprawa rozmieszczenia bezprogowych luków zasobni na małych statkach, przeznaczonych dla specjalnych podróży, podlega rozpatrzeniu władzy uprawnionej do wyznaczania wolnej burty.

Prawidło XXIII.

Wejściówki.

Wejściówki na nieosłoniętych miejscach pokładów wolnej burty i pokładów zamkniętych nadbudów winny być solidnej budowy. Progi ich drzwi winny posiadać wysokość wymaganą dla zrzębnic luków (patrz prawidło IX i XVIII). Drzwi powinny być solidnej budowy, z możliwością zamknięcia i zabezpieczenia z zewnątrz i od wewnątrz. Jeżeli wejściówka znajduje się w obrębie jednej czwartej długości statku od dziobnicy, winna być ze stali i przynitowana do poszycia pokładu.

Prawidło XXIV.

Wentylatory na nieosłoniętych częściach pokładów wolnej burty i nadbudów.

Wentylatory do pomieszczeń poniżej pokładu wolnej burty lub poniżej pokładów nadbudów nie posiadających otworów albo zaopatrzonych w środki zamknięć

fixées à la paroi d'une manière permanente et en mesure d'être maintenues fermées. Les seuils de ces ouvertures doivent être à une hauteur d'au moins 229 millimètres au-dessus du pont dans le cas où les superstructures sont pourvues de dispositifs de fermeture de la Classe 2, et à une hauteur d'au moins 380 millimètres au-dessus du pont lorsque les dispositifs de fermeture sont moins efficaces que ceux de la Classe 2.

Règle XXII.

Bouchons de soute à plat pont.

Des bouchons de soute à plat pont peuvent être installés dans les ponts de superstructures; ils doivent être en fer ou en acier, de construction solide, avec des joints à vis ou à baïonnette. Lorsqu'un bouchon n'est pas muni de charnières, un système d'attache permanent en chaîne doit être prévu. La question de l'emplacement des bouchons de soute à plat pont à bord des petits navires affectés à des transports spéciaux est du ressort de chaque Autorité habilitée pour l'assignation du franc-bord.

Règle XXIII.

Descentes.

Les descentes dans les parties exposées des ponts de franc-bord et des ponts de superstructures fermées doivent être de construction solide. Les seuils de leurs portes doivent avoir la hauteur exigée pour les hiloires de panneaux (voir Règles IX et XVIII). Les portes doivent être solidement construites et en mesure d'être fermées et assujetties de l'intérieur et de l'extérieur. Lorsque la descente se trouve dans le quart de la longueur du navire à partir de l'étrave, elle doit être en acier et être rivée au bordé de pont.

Règle XXIV.

Manches à air placées dans des parties exposées des ponts de franc-bord et de superstructures.

Les manches à air desservant les espaces situés au-dessous des ponts de franc-bord ou au-dessous des ponts de superstructures intactes ou de superstructures pour-

sed. 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 doorways 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

klasy I, winny posiadać zrębnice ze stali, solidnej budowy, skutecznie przymocowane do pokładu bądź nitami oddalonymi od siebie o 4 średnice od środka do środka, albo też innym nie mniej skutecznym sposobem. Poszycie pokładu u zrębnicy należy skutecznie usztywnić między pokładnikami. Otwory wentylatorów należy zaopatrzyć w skuteczne urządzenia zakrywające.

Jeżeli wentylatory są umieszczone na pokładzie wolnej burty lub na pokładzie nadbudowy w obrębie jednej czwartej długości od dziobnicy, których urządzenia zakrywające mają charakter tymczasowy, zrębница wentylatora winna mieć co najmniej 915 mm wysokości. W innych częściach nie osłoniętych na pokładzie nadbudowy, winny one mieć co najmniej 760 mm wysokości. O ile wysokość zrębnicy jakiegokolwiek wentylatora przekracza 915 mm—winna być ona usztywniona i umocowana w specjalny sposób.

Prawidło XXV.

Powietrzniki.

Tam, gdzie powietrzniki zbiorników balastowych i innych podobnych zbiorników wystają ponad pokłady wolnej burty lub pokłady nadbudów, nieosłonięte części ich rur powinny być solidnej budowy. Otwory tych rur winny być na wysokości ponad pokładem co najmniej 915 mm—w żęzach pokładów wolnej burty, 760 mm — pokładów szaniców i 457 mm — pokładów innych nadbudów. Należy przewidzieć zadawalające środki zamknięcia otworów powietrzników.

Otwory w burtach statków.

Prawidło XXVI.

Furty wejściowe, furty ładunkowe, furty węglowe i t. p.

Otwory w burtach statków poniżej pokładu wolnej burty należy zaopatrzyć w wodoszczelne

vues de dispositifs de fermeture de la Classe 1, doivent avoir la partie fixe en acier, solidement construite et efficacement fixée au pont par des rivets espacés de 4 diamètres d'axe en axe, ou par d'autres moyens aussi efficaces. Le bordé du pont à la base de la partie fixe des manches à air doit être efficacement raidi entre les barrots du pont. Les ouvertures des manches à air doivent être pourvues de moyens de fermeture efficaces.

Lorsque les manches à air sont placées sur le pont de franc-bord, ou sur le pont d'une superstructure située dans le quart avant de la longueur du navire à partir de l'étrave et lorsque les dispositifs de fermeture ont un caractère temporaire, la partie fixe doit avoir une hauteur d'au moins 915 millimètres. Dans les autres parties exposées du pont de superstructures, elles doivent avoir une hauteur au moins égale à 760 millimètres. Lorsque la partie fixe d'une manche à air quelconque a une hauteur supérieure à 915 millimètres, elle doit être soutenue et fixée en place d'une façon spéciale.

Règle XXV.

Tuyaux d'air.

Lorsque les tuyaux d'air des water ballasts et autres réservoirs analogues se prolongent au-dessus des ponts de franc-bord ou de superstructures, les parties exposées de ces tuyaux doivent être de construction solide. Leur orifice doit être situé à une hauteur au-dessus du pont au moins égale à 915 millimètres dans les puits des ponts de franc-bord, de 760 millimètres sur les ponts des demi-dunettes et de 457 millimètres sur les ponts des autres superstructures. Des dispositifs convenables doivent être prévus pour obturer les orifices des tuyaux d'air.

Ouvertures dans les Murailles des Navires.

Règle XXVI.

Coupée, sabords de charge, sabords à charbon, &c.

Les ouvertures dans les murailles du navire au-dessous du pont de franc-bord doivent être

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

drzwi lub pokrywy. Drzwi i pokrywy jak również ich środki umocowania winny posiadać dostateczną moc.

pourvues de portes ou fermetures étanches. Ces portes et ces fermetures, ainsi que leurs dispositifs d'assujettissement, doivent être de solidité suffisante.

covers which, with their securing appliances, are to be of sufficient strength.

Prawidło XXVII.

Odpywniki i sanitarne rury odpływowe.

Odpywy przez burty statków z pomieszczeń poniżej pokładu wolnej burty należy zaopatrzyć w skuteczne i dostępne środki chroniące od wtargnięcia wody do wnętrza. Każdy oddzielny odpływ winien posiadać albo samoczynny niezwrrotny zawór z przysposobieniem do bezpośredniego zamykania z miejsca ponad pokładem wolnej burty, albo też dwa takie zawory bez przysposobienia do bezpośredniego zamykania pod warunkiem, że najwyższy położony zawór będzie zawsze dostępny dla oględzin podczas normalnych warunków służby. Miejsce, z którego zawór jest obsługiwany na odległość, winno być zawsze łatwo dostępne oraz winno być urządzenie wskazujące czy zawór jest otwarty czy zamknięty. Takie zawory, o ile są umocowane na burtach statku, nie mogą być wykonane z żeliwa.

Władza uprawniona do wyznaczenia wolnej burty może stawiać podobne wymagania odnośnie do odpływu z pomieszczeń w zamkniętych nadbudowach, mając na uwadze typ odpływów i rozmieszczenie ich wlotów wewnątrz statku.

Jeżeli odpływniki są umieszczone w nadbudowach nie zaopatrzonych w środki zamknięć klasy I, odpływniki te winny posiadać skuteczne przysposobienie dla zapobieżenia przypadkowemu wtargnięciu wody pod pokład wolnej burty.

Prawidło XXVIII.

Iluminatory.

Iluminatory pomieszczeń położonych poniżej pokładu wolnej

Règle XXVII.

Dalots et tuyaux de décharge sanitaires.

Les décharges à travers la muraille des navires, provenant d'espaces situés au-dessous du pont de franc-bord, doivent être munies de dispositifs efficaces et accessibles empêchant l'eau de pénétrer dans le navire. Chaque décharge indépendante peut être munie d'une soupape automatique de non-retour avec un moyen de fermeture direct, manoeuvrable d'un point situé au-dessus du pont de franc-bord, ou de deux soupapes automatiques de non-retour sans moyen de fermeture direct, pourvu que la plus élevée soit placée de telle sorte qu'elle soit toujours accessible pour être visitée dans les circonstances normales de service. La soupape à commande de fermeture directe doit toujours être facilement accessible et elle doit comporter un indicateur d'ouverture et de fermeture. La fonte ne doit pas être employée dans la fabrication de ces soupapes lorsqu'elles sont fixées sur la muraille du navire.

Des prescriptions similaires peuvent être exigées par l'Autorité habilitée pour l'assignation du franc-bord en ce qui concerne les décharges provenant des espaces situés dans les superstructures fermés en tenant compte du type de ces décharges et de l'emplacement de leurs extrémités à l'intérieur du navire.

Quand des dalots sont placés dans des superstructures non munies d'installation de fermeture de la Classe 1, ils doivent être pourvus de moyens efficaces pour empêcher l'introduction accidentelle de l'eau au-dessous du pont de franc-bord.

Règle XXVIII.

Hublots.

Les hublots des locaux situés au-dessous du pont de franc-bord

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

burty lub pomieszczeń położonych poniżej pokładu nadbudów, zamkniętych środkami zamknięcia klasy I lub II-iej, należy zaopatrzyć w skuteczne wewnętrzne pokrywy, umocowane w sposób trwały na ich miejscach w ten sposób, że one mogą skutecznie zamykać i wodoszczelnie zabezpieczać iluminatory.

Gdyby jednakże takie pomieszczenia w nadbudowach były przeznaczone dla pasażerów innych niż pasażerowie międzypokładowi lub załoga, to wówczas iluminatory mogą mieć zdejmowane pokrywy umieszczone obok, o ile te ostatnie każdej chwili mogą być szybko użyte.

Iluminatory i pokrywy winny być mocnej i zatwierdzonej budowy.

Prawidło XXIX.

Barjery.

Barjery lub nadburcia odpowiedniej mocy winny być urządzone na wszystkich nieosłoniętych częściach pokładów wolnej burty i nadbudów.

Prawidło XXX.

Furty wodne.

Jeżeli nadburcia, znajdujące się na nieosłoniętych częściach pokładów wolnej burty lub nadbudów, tworzą „żęzy”, należy zastosować środki całkowicie wystarczające dla szybkiego usunięcia wody z pokładów i zapewnienia jej odpływu. Najmniejsza powierzchnia przekroju furt wodnych dla każdej strony statku i dla każdej żęzy na pokładzie wolnej burty i na pokładzie szańca jest podana w poniższej tabeli. Najmniejsza powierzchnia przekroju furt dla każdej żęzy na wszelkim innym pokładzie nadbudowy winna być równa połowie powierzchni wskazanej w tabeli. Gdy długość żęzy przekracza 0,7 L, można dane tabeli zmienić.

ou ceux des locaux situés au-dessous du pont de superstructures des superstructures fermées au moyen de dispositifs de fermeture de la Classe 1 ou de la Classe 2, doivent être munis de contre-hublots intérieurs efficaces, maintenus à leur emplacement d'une manière permanente, de façon à ce qu'ils puissent être effectivement fermés et qu'ils assurent l'étanchéité.

Lorsque, toutefois, de tels locaux situés dans les superstructures sont destinés aux passagers autres que les passagers d'entrepont ou à l'équipage, les hublots peuvent avoir des contre-hublots amovibles placés à côté des hublots sous réserve qu'ils soient rapidement utilisables en tout temps.

Les hublots et les contre-hublots doivent être de construction solide et approuvés.

Règle XXIX.

Garde-corps.

Des garde-corps ou des pavois de construction efficace doivent être établis dans toutes les parties exposées des ponts de franc-bord et de superstructures.

Règle XXX.

Sabords de décharge.

Lorsque des pavois se trouvent sur les parties exposées des ponts de franc-bord ou de superstructures forment des „puits”, des dispositions largement suffisantes doivent être prises pour permettre d'évacuer rapidement l'eau des ponts et en assurer l'écoulement. La section minimum des sabords de décharge à prévoir de chaque bord et dans chaque puits sur le pont de franc-bord et sur le pont de demi-dunette, doit être celle indiquée dans le tableau suivant. Sur le pont de toute autre superstructure la section minimum des sabords de chaque puits doit être égale à la moitié de la section indiquée dans le tableau. Lorsque la longueur d'un puits est plus grande que 0,7 L le tableau peut être modifié.

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 stowage 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 and deadlights are to be of substantial and approved construction.

Rule XXIX.

Guard Rails.

Efficient guard rails 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 provision is to be made for rapidly freeing the decks of water and for draining them. The minimum freeing port area on each side of the ship for each well on the freeboard deck and on the raised 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 0,7 L, the scale may be modified.

Tabela powierzchni furt wodnych.

Długość nadburcia w obrębie żęzy w metrach	Powierzchnia furt wodnych każdej burty w decymetrach kwadratowych
4,57	74,3
6,10	79,0
7,62	83,6
9,14	88,3
10,67	92,9
12,19	97,5
13,72	102,2
15,24	106,8
16,76	111,5
18,29	116,1
19,81	120,8
ponad 19,81	9,3 decymetrów kwadratowych dla każdego zwiększenia o 1,52 m. długości nadburcia.

Tableau de la section des sabords de décharge.

Longueur des pavois par le travers du puits en mètres	Section des sabords de décharge de chaque bord en décimètres carrés.
4,57	74,3
6,10	79,0
7,62	83,6
9,14	88,3
10,67	92,9
12,19	97,5
13,72	102,2
15,24	106,8
16,76	111,5
18,29	116,1
19,81	120,8
Au-dessus de 19,81	9,3 décimètres carrés pour chaque augmentation de 1m.52 de longueur de pavois.

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.

Dolne krawędzie furt wodnych winny być tak blisko pokładu, jak to jest praktycznie możliwe i najlepiej, jeżeli nie wystają ponad górną krawędź kątownika okrężnicy. Dwie trzecie całkowitej powierzchni przepisanej dla furt wodnych powinny się znajdować w środkowej połowie żęzy. Na statkach, posiadających wznios wzdłużny mniejszy od przepisowego, całkowitą powierzchnię furt wodnych należy odpowiednio zwiększyć.

Wszystkie te otwory w nadburciach powinny być ochronione prętami lub sztabami umieszczonymi w odstępach około 23 cm.

Jeżeli furty wodne są zaopatrzone w klapy, należy przewidzieć duży luz, aby zapobiec zaciananiu się. Zawiasy winny mieć osie mosiężne.

Prawidło XXXI.

Ochrona załogi.

Przejścia, liny ochronne i inne dostateczne środki należy przewidzieć dla zabezpieczenia załogi przy wchodzeniu i wychodzeniu ze swych pomieszczeń. Moc pokładówek, służących dla pomieszczenia załogi na parowcach gładkopokładowych, winna odpowiadać tej, jaka wymagana jest dla grodzi nadbudów.

CZĘŚĆ III.

Linje ładunkowe dla parowców.

Prawidło XXXII.

Długość (L).

Długość stosowana w prawidłach i w tabelach wolnej burty

Les seuils inférieurs des sabords de décharge doivent être aussi près du pont qu'il sera pratiquement possible et, de préférence ne doivent pas dépasser le can supérieur de la cornière gouttière. Les deux-tiers de la section totale réglementaire des sabords de décharge doivent se trouver dans la demi-longueur du puits au milieu. Dans les navires dont la tonture est inférieure à la tonture réglementaire, la section totale des sabords de décharge doit être convenablement augmentée.

Toutes ces ouvertures dans les pavois doivent être protégées par des tringles ou barres, espacées d'environ 23 centimètres.

Si les sabords de décharge sont munis de volets battants, un jeu largement suffisant doit être prévu pour empêcher tout coinçage. Les charnières doivent avoir des axes en laiton.

Règle XXXI.

Protection de l'équipage.

Des passerelles, des filières ou autres dispositifs satisfaisants doivent être prévus pour protéger l'équipage lorsqu'il entre dans son logement ou en sort. La solidité des roufs affectés au logement de l'équipage sur les navires à vapeur à pont découvert doit être équivalente à celle exigée pour les cloisons des superstructures.

3-ème PARTIE.

Lignes de charge pour les vapeurs.

Règle XXXII.

Longueur (L).

La longueur employée dans les règles et dans les Tables de franc-

The lower edges of the freeing ports are to be as 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

jest długością w metrach, mierzoną na poziomie letniej wodnej linii ładunkowej od przedniej krawędzi dziobnicy do tylnej krawędzi tylnicy sterowej. W razie gdy statek nie posiada tylnicy sterowej, długość mierzy się od przedniej krawędzi dziobnicy do osi trzona pióra sterowego.

Dla statków z rufą krążowniczą, długość należy przyjąć równą 96% całkowitej długości wzdłuż letniej wodnej linii ładunkowej, lub równą długości od przedniej krawędzi dziobnicy do osi trzona pióra sterowego, o ile ta ostatnia długość jest większa.

Prawidło XXXIII.

Szerokość (B).

Szerokość jest to największa szerokość w metrach, mierzona w środku statku, a mianowicie na statkach stalowych lub żelaznych do zewnętrznej krawędzi owrężenia, zaś na statkach drewnianych lub budowy mieszanej do zewnętrznej krawędzi poszycia burt.

Prawidło XXXIV.

Wyż boczna.

Wyż boczna jest to pionowa odległość w metrach, mierzona w środku statku, od górnej krawędzi stępki do górnej krawędzi pokładnika pokładu wolnej burty u boku statku. Na statkach drewnianych i budowy mieszanej wyż boczna mierzy się od dolnej krawędzi wpustu stępkowego. Jeżeli dolna część środkowego przekroju statku jest wklęsła, lub gdy zastosowane są grube pasy przystępkowe, wyż boczna mierzy się od punktu, gdzie przedłużenie stycznnej z płaską częścią dna przecina bok stępki.

Prawidło XXXV.

Wyż dla wolnej burty (D).

Wyż stosowana w tabeli wolnej burty jest to wyż boczna powiększona o grubość arkusza wzdłużnika lub powiększona o wielkość $\frac{T(L-S)}{L}$, o ile ta ostatnia jest większa. W tym wzorze oznaczają:

bord est la longueur en mètres, mesurée au niveau de la flottaison correspondant au franc-bord d'été, depuis la face avant de l'étrave jusqu'à la face arrière de l'étambot arrière. Dans le cas où il n'y a pas d'étambot arrière la longueur est mesurée depuis la face avant de l'étrave jusqu'à l'axe de la mèche du gouvernail.

Pour les navires ayant des arrières de croiseur on doit prendre pour longueur soit 96 pour cent de la longueur totale, mesurée sur un plan, de la flottaison en charge au franc-bord d'été soit la longueur mesurée de la face avant de l'étrave jusqu'à l'axe de la mèche de gouvernail, si cette longueur est plus grande.

Règle XXXIII.

Largeur (B).

La largeur est la largeur maximum en mètres mesurée au milieu du navire jusqu'à la face extérieure de la membrure dans les navires en fer ou en acier et jusqu'à la surface extérieure du bordé dans les navires en bois ou dans ceux de construction composite.

Règle XXXIV.

Creux sur quille au livet.

Le creux sur quille au livet est la distance verticale en mètres mesurée au milieu du navire depuis le dessus de quille jusqu'à la face supérieure du barrot au livet du pont de franc-bord. Dans les navires en bois et dans ceux de construction composite le creux est mesuré à partir de l'arête inférieure de la râblure de quille. Lorsque les formes de la partie inférieure du maître couple sont creuses, ou lorsqu'il existe des garboards épais, le creux au livet est mesuré depuis le point où le prolongement vers l'axe de la ligne tangente à la partie plate des fonds coupe le côté de la quille.

Règle XXXV.

Creux pour le franc-bord (C).

Le creux employé pour le calcul du franc-bord est le creux au livet augmenté de l'épaisseur de la tôle coutière ou augmenté de $\frac{T(L-S)}{L}$ si cette dernière correction est plus grande. Dans cette formule:

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 us the thickness of stringer plate, or plus $\frac{T(L-S)}{L}$ if that be greater, where —

T — średnią grubość otwartego pokładu w miejscu wolnem od otworów pokładowych;

S — całkowitą długość nadbudów, zgodnie z określeniem prawidła XL.

Jeżeli burty w części nadwodnej mają formę niezwykłą, wyż „D” jest wyżą środkowego przekroju statku ze ścianami pionowymi, przepisowają wypukłością pokładnika i przekrojem poprzecznym nadwodnej części równym rzeczywistemu przekrojowi.

Jeżeli w burtach części nadwodnej znajduje się uskok lub załamanie (jak na przykład na statku wieżowym) to tylko 70% powierzchni przekroju powyżej uskoku lub załamania włącza się do powierzchni służącej dla określenia przekroju równoznacznego.

Dla statku nieposiadającego w środku długości zamkniętej nadbudowy, obejmującej przynajmniej 0,6 L, lub jeżeli chodzi o statek nie mający całkowitej skrzyni lub kombinacji z szeregu szczelnych częściowych nadbudów i skrzyni, rozciągających się wszystkie od przodu do tyłu statku, o ile „D” jest mniejsze niż $\frac{L}{15}$, wyż stosowana w tabeli nie powinna być mniejsza niż $\frac{L}{15}$.

Prawidło XXXVI.

Współczynnik pełnoty (c).

Współczynnik pełnoty stosowany w tabeli wolnej burty jest podany wzorem

$$c = \frac{W}{1,025 L B T_1}$$

w którym „W” oznacza wyporność statku w słodkiej wodzie w tonnach (bez uwzględnienia dorostków) przy średnim zanurzeniu ponad stępką T_1 , równem 85% wyży bocznej.

Współczynnik „c” nie może być przyjęty mniejszym od 0,68.

Prawidło XXXVII.

Wytrzymałość.

Władza powołana do wyznaczenia wolnej burty, winna upewnić się, że wytrzymałość statku jest dostateczna dla oznaczonej mu wolnej burty.

Statki, odpowiadające najwyższej klasie przepisów jednego z to-

T est l'épaisseur moyenne du pont découvert en dehors des ouvertures de pont,

S est la longueur totale des superstructures telle qu'elle est définie à la Règle XL.

Lorsque les oeuvres-mortes sont d'une forme particulière, C est le creux d'un maître couple qui aurait des murailles verticales, un bouge normal et une section transversale de la partie haute égale à la section réelle du navire.

Lorsqu'il y a un retrait ou une brisure dans la muraille des oeuvres-mortes (comme, par exemple, dans un navire turet) 70 pour cent de la section au-dessus du retrait ou de la brisure sont inclus dans la surface servant à déterminer la section équivalente.

Dans le cas d'un navire n'ayant pas au milieu de la longueur une superstructure fermée s'étendant au moins sur 0,6 L, ou d'un navire n'ayant ni un trunk complet ni une suite de superstructures partielles intactes et trunk s'étendant entièrement de l'avant à l'arrière du navire, lorsque C est inférieur à $\frac{L}{15}$, le creux à employer avec la Table ne doit pas être inférieure à $\frac{L}{15}$.

Règle XXXVI.

Coefficient de finesse (c).

Le coefficient de finesse employé avec les Tables de franc-bord est donné par la formule:

$$c = \frac{\Delta}{1,025 L B T_1}$$

dans laquelle Δ est le déplacement en tonnes du navire hors membres (à l'exclusion des bossages) à un tirant d'eau moyen sur quille T_1 égal à 85 pour cent du creux au livet.

Le coefficient c ne doit pas être pris inférieur à 0,68.

Règle XXXVII.

Solidité.

L'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords doit s'assurer que la solidité des navires est suffisante pour les francs-bords qui leur sont donnés.

Les navires construits conformément au „standard” le plus éle-

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 Deck 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 0,6 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 is given by —

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

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

The coefficient c is not to be taken as less than 0,68.

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

warzystw klasyfikacyjnych, uznanych przez władzę administracyjną, winny być uważane jako posiadające dostateczną wytrzymałość dla posiadania najmniejszej wolnej burty przewidzianej w Prawidłach.

Statkom, które nie odpowiadają najwyższej klasie przepisów jednego z towarzystw klasyfikacyjnych uznanych przez władzę administracyjną, należy tak zwiększyć ich wolną burtę, jak to będzie ustalone przez władzę powołaną do wyznaczenia wolnej burty. W tym wypadku należy się posługiwać miernikami wytrzymałości poniżej podanemi:

Materiał. Mierniki wytrzymałości są oparte na założeniu, że kadłub jest zbudowany z miękkiej stali Martinowskiej (wykonanej sposobem kwaśnym lub zasadowym) o wytrzymałości na rozernanie od 41 do 50 kłg na milimetr kwadratowy i o wydłużeniu przynajmniej 16 od sta na długości 203 milimetrów.

Pokład wytrzymałościowy. Pokład wytrzymałościowy jest najwyższym pokładem wchodzącym w skład dźwigara wzdłużnego na połowie długości w środku statku.

Wyż do pokładu wytrzymałościowego (D). Wyż do pokładu wytrzymałościowego jest to pionowa odległość w metrach, mierzona w środku statku od górnej krawędzi stępki do górnej krawędzi pokładnika pokładu wytrzymałościowego u burty.

Zanurzenie (T). Zanurzenie jest to pionowa odległość w metrach, mierzona od górnej krawędzi stępki do środka kręgu.

Miernik długości. Miernik długości $\frac{I}{y}$ jest ilorazem momentu bezwładności „I”, przekroju statku po głowej wrędze w stosunku do osi neutralnej tego przekroju, przez „y”, stanowiące odległość mierzona od osi neutralnej do górnej krawędzi pokładnika pokładu wytrzymałościowego u burty. Miernik ten należy obliczać poprzez otwory, lecz nie czyniąc potrąceń na otwory nitowe. Przekroje mierzy się w milimetrach kwadratowych, a odległości w metrach.

vé des règles d'une Société de Classification reconnue par l'Administration devront être considérés comme ayant une solidité suffisante pour le franc-bord minimum prévu par les Règles.

Les navires qui ne répondent pas au „standard” le plus élevé des règles d'une Société de Classification reconnue par l'Administration doivent subir une augmentation de leurs francs-bords qui sera déterminée par l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords. Les modules de résistance ci-après ont été établis pour servir de guide dans ce cas:

Matériaux. — Les modules de résistance sont basés sur l'hypothèse que la coque est construite en acier doux obtenu au four Martin (acide ou basique) et ayant une résistance à la traction de 41 à 50 kilogrammes par millimètre carré et un allongement d'au moins 16 pour cent sur une longueur de 203 millimètres.

Pont de résistance. — Le pont de résistance est le pont le plus élevé faisant corps avec la poutre longitudinale sur la demi-longueur du navire au milieu.

Creux au pont de résistance (Cs). — Le creux jusqu'au pont de résistance est la distance verticale en mètres mesurée au milieu du navire depuis le dessus de la quille jusqu'à la face supérieure du barrot de pont au livet.

Tirant d'eau (T). — Le tirant d'eau est la distance verticale en mètres mesurée au milieu depuis le dessus de la quille jusqu'au centre du disque.

Module longitudinal. — Le module longitudinal $\frac{I}{y}$ est le quotient du moment d'inertie I du maître couple par rapport à l'axe neutre, par la distance y de l'axe neutre à la partie supérieure du barrot du pont de résistance en abord: ce module doit être calculé par le travers des ouvertures, mais sans déductions pour les trous de rivets. Les sections sont mesurées en millimètres carrés et les distances en mètres.

Classification Society recognised by the Administration, shall be regarded as having sufficient strength for the minimum freeboards allowed under the Rules.

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

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

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

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

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

Longitudinal Modulus. — The longitudinal modulus $\frac{I}{y}$ is the moment of inertia I of the midship section about the neutral axis divided by the distance y measured from the neutral axis to the top of the 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.

Poniżej pokładu wytrzymałościowego, wszystkie wiązania wzdłużne nieprzerwane należy brać w rachubę z wyjątkiem wzdłużników pokładowych, przeznaczonych jedynie jako podpory.

Powyżej pokładu wytrzymałościowego jedynymi wiązaniami, które należy uwzględnić, są kątownik okrężny i górna część mocnicy.

Wymagany miernik długości dla materiałów pracujących jest wyrażony przez iloczyn $f \cdot T \cdot B$, gdzie współczynnik „ f ” jest podany w następującej tabeli:

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

Dla długości pośrednich, „ f ” określa się zapomocą interpolacji.

Ten wzór stosuje się o ile „ L ” nie przekracza 182,88 m., o ile „ B ” znajduje się między wartościami $\frac{L}{10} + 1,52$ i $\frac{L}{10} + 6,1$ (obie włącznie) i jeżeli $\frac{L}{D_1}$ znajduje się między wartościami 10 i 13,5 (obie włącznie).

Wręga. Dla obliczenia miernika wręgi, wręga jest przyjęta jako złożona z kątownika i przeciwkątownika, przyczem oba są jednakowych wymiarów.

Miernik wręgi. Miernik wręgi $\frac{i}{y}$ dla wręgi głównej poniżej najniższego szeregu pokładników jest ilorazem momentu bezwładności „ i ” przekroju wręgi w stosunku do swej osi neutralnej, przez „ y ” stanowiące odległość mierzoną od osi neutralnej do krańca przekroju

Au-dessous du pont de résistance, tous les éléments longitudinaux continus doivent entrer en ligne de compte, à l'exception des hiloires de pont destinées uniquement à servir de supports.

Au-dessus du pont de résistance, la cornière gouttière et la partie supérieure du carreau sont les seuls éléments dont il faille tenir compte.

Le module longitudinal réglementaire pour les matériaux travaillant est exprimé par $f \cdot T \cdot B$, où f est un coefficient donné par la table suivante:

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

Pour les longueurs intermédiaires la valeur de f est déterminée par interpolation.

Cette formule s'applique lorsque la longueur, ne dépasse pas 182 m, 88, lorsque B est compris entre $\frac{L}{10} + 1,52$ et $\frac{L}{10} + 6,10$ (y compris ces deux valeurs) et lorsque $\frac{L}{C_s}$ est compris entre 10 et 13,5 (y compris ces deux valeurs.)

Membrane. — Pour le calcul du module de membrane, la membrane est considérée comme composée d'une cornière et d'une cornière renversée qui sont toutes deux de même échantillon.

Module de membrane. — Le module de membrane $\frac{I}{v}$ de la membrane milieu au-dessous de la rangée inférieure de barrots est le quotient du moment d'inertie I de la section de la membrane par rapport à son axe neutre par la distance v de l'axe neutre à l'ex-

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 $f \cdot d \cdot B$, 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 $\frac{L}{10} \pm 5$ and $\frac{L}{10} \pm 20$, both inclusive, 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, calcu-

wręgi. Ten miernik należy obliczać, nie czyniąc połączeń na otwory dla nitów i sworzni. Miernik wręgi oblicza się w centymetrach sześciennych.

Wymagany miernik wręgi wyraża się wzorem:

$$\frac{s (T - t) (f_1 + f_2)}{1000}, \text{ gdzie}$$

s — oznacza odstęp między wręgami w metrach

t — oznacza pionową odległość mierzoną w metrach w środku statku od górnej krawędzi stępki do punktu położonego w połowie odległości między szczytem dna podwójnego u burty a szczytem wspornicy obła (patrz rys. 2). O ile dna podwójnego niema — „t” — mierzy się do punktu leżącego w połowie oddalenia między szczytem dennika w środku a szczytem dennika u burty.

f₁ — oznacza współczynnik zależny od „H”. Na statkach z dnem podwójnym „H” jest pionowym oddaleniem mierzonym w metrach od środka wspornicy pokładnika dolnego rzędu pokładników u burty do punktu położonego na połowie wysokości między szczytem dna podwójnego a szczytem wspornicy obła (patrz rys. 2). Jeżeli niema dna podwójnego „H” mierzy się do punktu na połowie wysokości między szczytem dennika w środku a szczytem dennika u burty. Jeżeli wręga posiada dodatkową wytrzymałość dzięki kształtowi statku, „f₁” może być odpowiednio zmienione.

f₂ — oznacza współczynnik zależny od „K”. „K” jest pionowym oddaleniem, mierzonym w metrach u burty między górną krawędzią pokładnika najniższego rzędu do punktu położonego 2,286 m. ponad pokładem wolnej burty, lub o ile istnieje nadbudowa, do punktu położonego 3,81 m ponad pokładem wolnej burty (patrz rys. 2). Wartości „f₁” i „f₂” są dane w następującej tabeli:

trémité de la section de la membrure; ce module doit être calculé sans déduction pour les trous de rivets et de boulons. Le module de membrure est mesuré en centimètres cubes.

Le module de membrure réglementaire est exprimé par:

$$\frac{s (T - t) (f_1 + f_2)}{1000}, \text{ où}$$

s est l'écartement des membrures en mètres.

t est la distance verticale mesurée en mètres au milieu du navire depuis le dessus de quille jusqu'à un point situé à mi-distance entre le sommet du double-fond en abord et le sommet du gousset de pied de membrure (voir figure 2). Lorsqu'il n'y a pas de double-fond, t est mesuré jusqu'à un point situé à mi-distance entre le sommet de la varangue au centre et le sommet de la varangue en abord.

f₁ est un coefficient dépendant de H; dans les navires avec double fond, H est la distance verticale mesurée en mètres depuis le milieu du gousset de barrot de la rangée inférieure, en abord, jusqu'à un point situé à mi-hauteur entre le sommet du double fond en abord et le sommet du gousset de pied des membrures (voir figure 2). Lorsqu'il n'y a pas de double fond, H est mesuré jusqu'à un point situé à mi-hauteur entre le sommet de la varangue au centre et le sommet de la varangue en abord. Lorsque la membrure possède un supplément de résistance résultant des formes du navire, f₁ peut être modifié en conséquence.

f₂ est un coefficient dépendant de K; K est la distance verticale en mètres mesurée en abord depuis la face supérieure des barrots de la rangée inférieure jusqu'à un point situé à 2 m 286 au-dessus du pont de franc-bord ou, s'il y a une superstructure jusqu'à un point situé à 3m81 au-dessus du pont de franc-bord (voir figure 2). Les valeurs de f₁ et de f₂ sont données par les tables suivantes.

lated without deduction for rivet and bolt holes. The modulus is measured in inch units.

The required frame modulus is

$$\text{expressed by } \frac{s (d - t) (f_1 + f_2)}{1,000}$$

where—

s is the frame spacing in inches.

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

f₁ is a coefficient depending on H, which, in ships fitted with double bottoms, is the vertical distance in feet from the middle of the beam bracket of the lowest tier of beams at side to a point midway between the top of the inner bottom at side and the top of the heel bracket (see Figure 2). Where there is no double bottom, H is measured to a point midway between the top of the floor at centre and the top of the floor at side. Where the frame obtains additional strength from the form of the ship, due allowance is made in the value of f₁.

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

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

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

Wartości pośrednie otrzymuje się zapomocą interpolacji.

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

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

Les valeurs intermédiaires seront obtenues par interpolation.

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.

Wzory powyższe stosują się gdy „D” mieści się między wartościami 4,57 m. i 18,29 m. (obie włącznie), gdy „B” znajduje się między wartościami $\frac{L}{10} + 1,52$ i $\frac{L}{10} + 6,10$ (obie włącznie), gdy $\frac{L}{D_1}$ znajduje się między wartościami 10 a 13,5 (obie włącznie), wreszcie, gdy odległość mierzona poziomo między zewnętrzną krawędzią wręgi i środkiem pierwszego rzędu filarów nie przekracza 6,10 m. Na statkach jednopokładowych zwykłego kształtu, gdy „H” nie przekracza 5,0 m., miernik wręgi otrzymany jak powyżej należy pomnożyć przez wielkość „f₃” równą

$$f_3 = 0,50 + 0,05 \left(\frac{H}{0,305} - 8 \right)$$

O ile odległość, mierzona poziomo między zewnętrzną krawędzią wręgi a środkiem pierwszego rzędu filarów, przekracza 6,10 m

Cette formule s'applique lorsque C est compris entre 4m57 et 18m29 (y compris ces deux valeurs), lorsque B est compris entre $\frac{L}{10} + 1,52$ et $\frac{L}{10} + 6,10$ (y compris ces deux valeurs) lorsque $\frac{L}{C_s}$ est compris entre 10 et 13,5 (y compris ces deux valeurs), enfin lorsque la distance mesurée horizontalement entre la partie extérieure de la membrure et le centre de la première rangée d'éponilles ne dépasse pas 6m10.

Dans les navires à un seul pont de forme ordinaire, lorsque H ne dépasse pas 5m49 le module de membrure déterminé par la méthode précédente doit être multipliée par le facteur f₃:

$$f_3 = 0,50 + 0,05 \left(\frac{H}{0,305} - 8 \right)$$

Lorsque la distance mesurée horizontalement entre la partie extérieure de la membrure et le centre de la première rangée d'é-

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, $\frac{L}{D_s}$ is between 10 and 13.5, both inclusive; and the horizontal distance from the outside of the frame to the centre of the first row of pillars does not exceed 20 feet.

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

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

Where the horizontal distance from the outside of the frame to the centre of the first row of pillars exceeds 20 feet, the Assi-

władza uprawniona do wyznaczenia wolnej burty, winna sprawdzić, czy dostateczne dodatkowe wzmocnienie jest przewidziane.

Nadbudowy.
Prawidło XXXVIII.

Wysokość nadbudowy.

Wysokość nadbudowy jest to najmniejsza pionowa odległość mierzona między górną powierzchnią pokładu nadbudowy a górną krawędzią pokładnicy wolnej burty, zmniejszona o różnicę między „D” a wyją boczną (patrz prawidła XXXIV i XXXV).

Prawidło XXXIX.

Przepisowa wysokość nadbudowy.

Przepisowa wysokość szańca wynosi 0,91 m. dla statków, których długość jest mniejsza niż 30,50 m. lub równa tej wielkości,

pontilles dépasse 6m10 l'Autorité habilitée pour l'assignation des franc-bords doit se rendre compte qu'un supplément de résistance suffisant a été prévu.

Superstructures.
Règle XXXVIII.

Hauteur de Superstructure.

La hauteur d'une superstructure est la plus petite distance verticale mesurée depuis le dessus du pont de superstructures jusqu'au can supérieur des barrots du pont de franc-bord diminuée de la différence entre C et le creux sur quille au livet (voir Règles XXXIV et XXXV).

Règle XXXIX.

Hauteur réglementaire de superstructure.

La hauteur réglementaire d'une demi-dunette est de 0m91 pour les navires dont la longueur est inférieure ou égale à 30m50 de 1m22

gning Authority is to be satisfied that sufficient additional strength is provided.

Superstructures.
Rule XXXVIII.

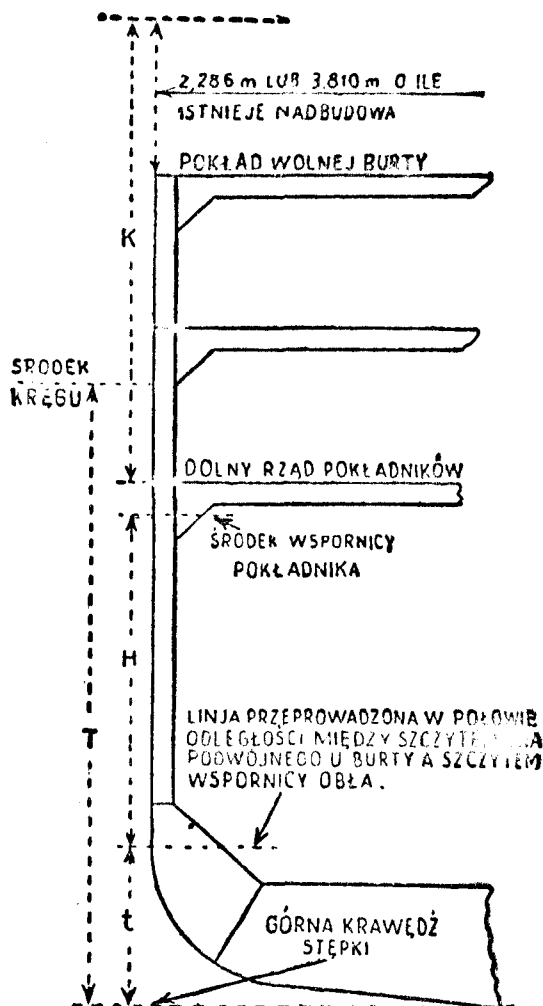
Height of Superstructure.

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



Rys. 2.

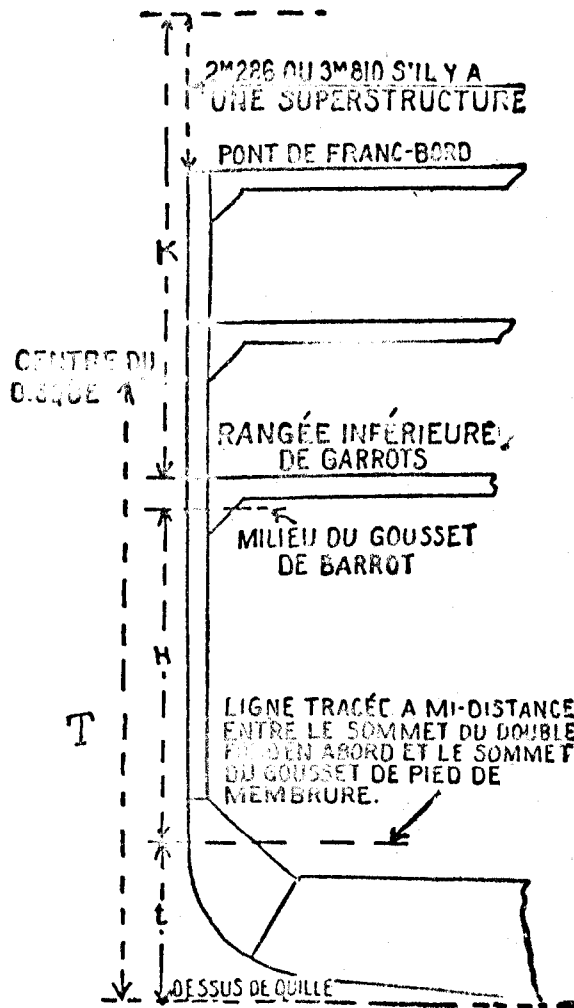


FIGURE 2.

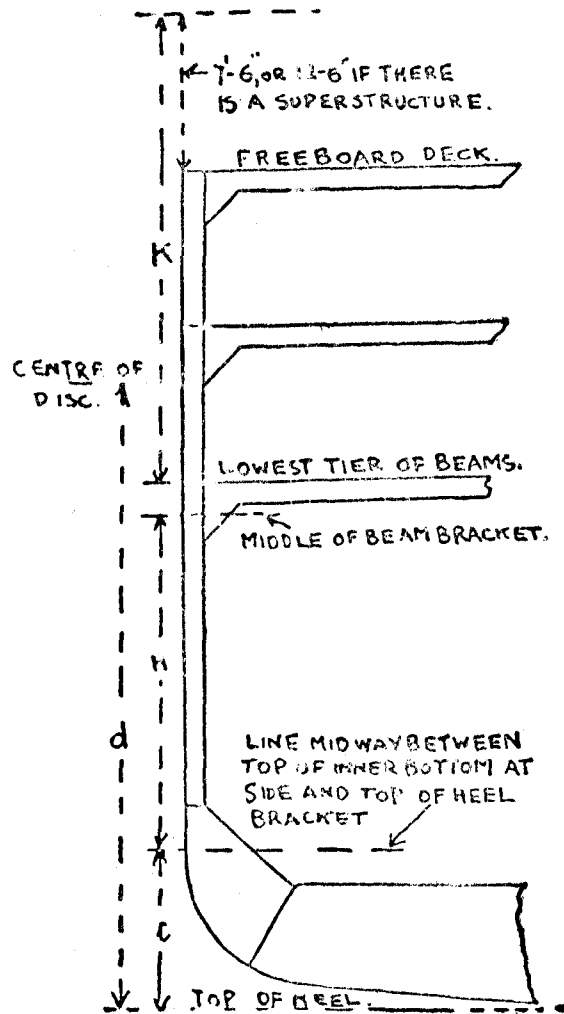


FIGURE 2.

1,22 m. dla statków o długości 76,20 m. i 1,83 m. dla statków o długości 122 m. i więcej. Przepisowa wysokość każdej innej nadbudowy wynosi 1,83 m. dla statków, których długość jest mniejsza niż 76,20 m. lub równa tej wielkości, a 2,29 m dla statków, których długość jest równa 122 m. lub większa od tej wielkości. Przepisową wysokość dla długości pośrednich uzyskuje się zapomocą interpolacji.

Prawidło XL.

Długość nadbudowy (S).

Długość nadbudowy jest to średnia pokryta długość części nadbudowy, która sięga do burt statku, i która się znajduje w obrębie pionów wprowadzonych w

pour les navires de 76m20 et de 1m83 pour les navires de 122m et au-dessus. La hauteur réglementaire de toute autre superstructure est de 1m83 pour les navires dont la longueur est inférieure ou égale à 76m20 et de 2m29 pour les navires dont la longueur est égale ou supérieure à 122 m. La hauteur réglementaire pour les longueurs intermédiaires est obtenue par interpolation.

Règle XL.

Longueur de superstructure (S).

La longueur d'une superstructure est la longueur moyenne couverte des parties de la superstructure qui s'étendent jusqu'aux murailles du navire et qui sont com-

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 perpen-

krańcach letniej linii ładunkowej, jak określono w prawie XXXII.

prises à l'intérieur des perpendiculaires menées aux extrémités de la ligne de charge d'été, définie à la Règle XXXII.

dicular to the extremities of the Summer load water-line, as defined in Rule XXXII.

Prawidło XLI.

Nadbudowa zamknięta.

Oddzielną nadbudowę uważa się za zamkniętą tylko, jeżeli:

- a) grodzie ograniczające tę nadbudowę są solidnej budowy (patrz prawidło XLII);
- b) otwory wejściowe w tych grodziach są zaopatrzone w środki zamknięć Klasy I lub Klasy II (patrz prawidła XLIII i XLIV);
- c) wszystkie inne otwory w bokach lub szczytach nadbudów są zaopatrzone w skuteczne faloszczelne środki do zamykania; i jeżeli
- d) można korzystać w każdym czasie, gdy otwory grodziowe są zamknięte, z niezależnych wejść do pomieszczeń załogi, do maszynowni, zasobni i innych pomieszczeń niezbędnych dla obsługi statku w obrębie średniówki i rufówki.

Prawidło XLII.

Grodzie nadbudów.

Grodzie, znajdujące się na nieosłoniętych szczytach rufówek, średniówek i dziobówek, uważa się za budowę skuteczną, jeżeli władza powołana do oznaczania wolnej burty przekona się, że są one równoważne z następującymi przepisowemi wymaganiami dla statków posiadających minimalną wolną burtę. W tych przepisowych grodziach usztywnienia i poszycie mają wymiary podane w tabeli 3, odstęp między usztywnieniami wynosi 0.76 m., usztywnienia frontowych grodzi rufówki i średniówki są na końcach skutecznie umocowane, a usztywnienia na tylnych grodziach średniówek i dziobówek sięgają na całej odległości między kątownikami obrzeżnemi tych grodzi.

Règle XLI.

Superstructure fermée.

Une superstructure détachée n'est regardée comme fermée que si:

- (a) les cloisons limitant cette superstructure sont solidement construites (voir Règle XLII);
- (b) les ouvertures d'accès dans ces cloisons sont munies de dispositifs de la Classe 1 ou de la Classe 2 (voir Règles XLIII et XLIV);
- (c) toutes les autres ouvertures dans les côtés ou dans les extrémités de la superstructure sont munies de moyens de fermeture efficacement étanches aux intempéries;
- (d) des accès indépendant aux postes d'équipage, chambre des machines, soutes et autres espaces nécessaires pour le service du bord dans les châteaux et dans les dunettes sont à tout moment utilisables lorsque les ouvertures de cloison sont fermées.

Règle XLII.

Cloisons des Superstructures.

Les cloisons placées aux extrémités exposées des dunettes, châteaux et gaillards des navires ayant le franc-bord minimum sont considérés comme de construction efficace si l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords s'est assurée qu'en l'espèce elles sont équivalentes aux cloisons types définis ci-après. Dans ces cloisons types les renforts et les tôles ont les échantillons donnés dans la Table 3, l'écartement des renforts est de 0m76, les renforts des cloisons-frontaux de la dunette et du château sont efficacement attachés à leurs extrémités et ceux des cloisons placées aux extrémités arrière des châteaux et des gaillards s'étendent sur toute la distance qui sépare les cornières de bordure de ces cloisons.

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 freeboards under which standard the stiffeners and plating are of the scantlings given in Table 3, the stiffeners are spaced 30 inches apart, the stiffeners on poop and bridge front bulkheads have efficient end connections, and those on after bulkheads of bridges and forecastles extend for the whole distance between the margin angles of the bulkheads.

TABELA 3.

Nieosłonięte grodzie nadbudów o przepisowej wysokości.

Frontowe grodzie średniówek. Nieochronione grodzie rufówek, których długość jest równa lub przekracza 0,4 L.		Grodzie rufówek, częściowo ochronione lub długości mniej niż 0,4 L.		Tylne grodzie średniówek lub dziobówek	
Długość statku	Usztywnienie z kątownika łebkowego	Długość statku	Usztywnienie z kątownika zwykłego	Długość statku	Usztywnienie z kątownika zwykłego
Mniej niż 48,75 m	Milimetry 140 × 75 × 7,5	Mniej niż 45,70 m	Milimetry 75 × 65 × 7,5	Mniej niż 48,70 m	Milimetry 65 × 65 × 6,5
48,75 m	150 × 75 × 8	45,70 m	90 × 65 × 8	45,70 m	75 × 65 × 7
61,00 m	165 × 75 × 8,5	61,00 m	100 × 75 × 8,5	76,20 m	90 × 75 × 7,5
73,20 m	180 × 75 × 9	76,20 m	115 × 75 × 9	106,20 m	100 × 75 × 8
85,35 m	1 0 × 75 × 9,5	91,45 m	130 × 75 × 9,5	—	—
97,55 m	205 × 75 × 10	106,70 m	140 × 75 × 10,5	—	—
109,75 m	215 × 75 × 10,5	121, 0 m	150 × 75 × 11	—	—
121,90 m	230 × 75 × 11	137,15 m	165 × 90 × 11,5	—	—
134,10 m	240 × 90 × 11,5	152,40 m	180 × 90 × 12	—	—
146,30 m	255 × 90 × 12	167,65 m	180 × 90 × 12,5	—	—
158,50 m	265 × 90 × 12,5	—	—	—	—
170,70 m	280 × 90 × 13	—	—	—	—
Długość statku	Poszycie grodzi	Długość statku	Poszycie grodzi	Długość statku	Poszycie grodzi
61 m i mniej	7,5 mm	48,80 m i mniej	6 mm	48,80 m i mniej	5 mm
115,80 m i więcej	11 mm	122 m i więcej	9,5 mm	122 m i więcej	7,5 mm

Dla statków o długościach pośrednich, grubości arkuszy grodzi uzyskuje się zapomocą interpolacji.

TABLE 3.

Cloisons exposées des superstructures de hauteur réglementaire.

Cloisons-frontaux des châteaux. Cloisons non protégées des dunettes dont la longueur est supérieure ou égale à 0,4 L.		Cloisons des dunettes partiellement protégées ou de longueur inférieures à 0,4 L.		Cloisons à l'arrière des châteaux ou des gaillards.	
Longueur du Navire.	Renforts en Cornières à boudin.	Longueur du Navire.	Renforts en Cornières ordinaires.	Longueur du Navire.	Renforts en Cornières ordinaires.
Inférieure à 48m75	140 × 75 × 7,5	Inférieure à 45m70	75 × 65 × 7,5	Inférieure à 45m70	65 × 65 × 6,5
48m75	150 × 75 × 8	45m70	90 × 65 × 8	45m70	75 × 65 × 7
61m	165 × 75 × 8,5	61m	100 × 75 × 8,5	76m20	90 × 75 × 7,5
73m20	180 × 75 × 9	76m20	115 × 75 × 9	106m20	100 × 75 × 8
85m35	190 × 75 × 9,5	91m45	130 × 75 × 9,5	—	—
97m55	205 × 75 × 10	106m70	140 × 75 × 10,5	—	—
109m75	215 × 75 × 10,5	121m90	150 × 75 × 11	—	—
121m90	230 × 75 × 11	137m15	165 × 90 × 11,5	—	—
134m10	240 × 90 × 11,5	152m40	180 × 90 × 12	—	—
146m30	255 × 90 × 12	167m65	180 × 90 × 12,5	—	—
158m50	265 × 90 × 12,5	—	—	—	—
170m70	280 × 90 × 13	—	—	—	—
Longueur du Navire	Tôles de Cloisons.	Longueur du Navire	Tôles de Cloisons.	Longueur du Navire	Tôles de Cloisons.
61 m et au-dessous	7,5 mill	48 m 80 et au-dessous	6 mill	48 m 80 et au-dessous	5 mill
115 m 80 et au-dessus	11 mill	122 m et au-dessus	9,5 mill	122 m et au-dessus	7,5 mill

Pour les navires de longueur intermédiaire, les épaisseurs des tôles de cloison s'obtiennent par interpolation.

TABLE 3.
Exposed Bulkheads of Superstructures of Standard Height.

Bridge Front Bulkheads. Unprotected Bulkheads of Poops $\cdot 4L$ or more in Length.		Bulkheads of Poops Partially Protected or less in Length than $\cdot 4L$.		After Bulkheads of Bridges and Forecasts	
Length of Ship.	Bulb Angle Stiffeners.	Length of Ship.	Plain Angle Stiffeners.	Length of Ship.	Plain Angle Stiffeners.
Feet. Under 160	Inches. $5\frac{1}{2} \times 3 \times \cdot 30$	Feet Under 150	Inches. $3 \times 2\frac{1}{2} \times \cdot 30$	Feet. Under 150	Inches. $2\frac{1}{2} \times 2\frac{1}{2} \times \cdot 26$
160	$6 \times 3 \times \cdot 32$	150	$3\frac{1}{2} \times 2\frac{1}{2} \times \cdot 32$	150	$3 \times 2\frac{1}{2} \times \cdot 28$
200	$6\frac{1}{2} \times 3 \times \cdot 34$	200	$4 \times 3 \times \cdot 34$	250	$3\frac{1}{2} \times 3 \times \cdot 30$
240	$7 \times 3 \times \cdot 36$	250	$4\frac{1}{2} \times 3 \times \cdot 36$	350	$4 \times 3 \times \cdot 32$
280	$7\frac{1}{2} \times 3 \times \cdot 38$	300	$5 \times 3 \times \cdot 38$	—	—
320	$8 \times 3 \times \cdot 40$	350	$5\frac{1}{2} \times 3 \times \cdot 42$	—	—
360	$8\frac{1}{2} \times 3 \times \cdot 42$	400	$6 \times 3 \times \cdot 44$	—	—
400	$9 \times 3 \times \cdot 44$	450	$6\frac{1}{2} \times 3\frac{1}{2} \times \cdot 46$	—	—
440	$9\frac{1}{2} \times 3\frac{1}{2} \times \cdot 46$	500	$7 \times 3\frac{1}{2} \times \cdot 48$	—	—
480	$10 \times 3\frac{1}{2} \times \cdot 48$	550	$7 \times 3\frac{1}{2} \times \cdot 50$	—	—
520	$10\frac{1}{2} \times 3\frac{1}{2} \times \cdot 50$	—	—	—	—
560	$11 \times 3\frac{1}{2} \times \cdot 52$	—	—	—	—
Length of Ship.	Bulkhead Plating.	Length of Ship.	Bulkhead Plating.	Length of Ship.	Bulkhead Plating.
Feet. 200 and under 380 and above	Inch. $\cdot 3$ $\cdot 44$	Feet. 160 and under 400 and above	Inch. $\cdot 24$ $\cdot 38$	Feet. 160 and under 400 and above	Inch. $\cdot 20$ $\cdot 30$

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

Środki zamknięcia dla otworów wejściowych w grodziach oddzielnych nadbudów.

Prawidło XLIII.

Środki zamknięć Klasy I-ej.

Środki te winny być ze stali lub żelaza, winny one być we wszystkich wypadkach mocno i w sposób stały przytwierdzone do grodzi, otoczone ramą, usztywnione i urządzone w ten sposób, żeby całość budowy była o mocy równorzędnej grodzi całej; winny być faloszczelne gdy są zamknięte. Przystosowania przewidziane dla utrzymania tych zamknięć na miejscu powinny być przytwierdzone trwale do grodzi lub do zamknięć, a te ostatnie winny być tak urządzone, aby mogły być zamknięte i zabezpieczone z obu stron lub z pokładu położonego powyżej. Progi otworów wejściowych winny mieć wysokość przynajmniej 380 mm ponad pokładem.

Prawidło XLIV.

Środki zamknięć Klasy II.

Środki te są następujące: a) drzwi z twardego drzewa na za-

Dispositifs de fermeture des ouvertures pratiquées dans les cloisons des superstructures détachées.

Règle XLIII.

Dispositifs de fermeture de la Classe 1.

Ces dispositifs doivent être en fer ou en acier, et dans tous les cas attachés solidement et d'une façon permanente à la cloison, entourés d'un cadre, raidis et installés d'une manière telle que l'ensemble de la structure soit d'une solidité équivalente à celle de la cloison intacte; ils doivent être étanches aux intempéries lorsqu'ils sont fermés. Les appareils prévus pour assujettir ces fermetures doivent être attachés d'une façon permanente à la cloison ou aux fermetures elles-mêmes et ces dernières doivent être disposées de telle sorte qu'elles puissent être fermées et assujetties de l'un et l'autre côté de la cloison ou du pont situé au-dessus. Les seuils des ouvertures d'accès doivent s'élever au moins à 380 millimètres au-dessus du pont.

Règle XLIV.

Dispositifs de fermeture de la Classe 2.

Ces dispositifs sont: (a) des portes à charnière en bois dur

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

wiasach, otoczone silną ramą; nie mogą one mieć ponad 0,76 m szerokości, ani nie mogą mieć mniej niż 50 mm grubości; lub b) zdejmowane ściany drewniane ustawione na całą wysokość otworu z C-ownikami przynitowanymi do grodzi. Ściany te powinny mieć przynajmniej 50 mm grubości, gdy szerokość otworu równa jest lub mniejsza od 0,76 m; ich grubość winna być zwiększona o dalsze 25 milimetrów dla każdego zwiększenia szerokości o 380 mm; lub c) płyty zdejmowane o równorzędnej skuteczności.

Środki dla czasowego zamknięcia otworów na pokładach nadbudów.

Prawidło XLV.

Środki dla czasowego zamknięcia otworów na linii środkowej pokładu nadbudowy zamkniętej są następujące:

- a) zrębica stalowa o wysokości nie mniejszej niż 229 milimetrów, mocno przynitowana do pokładu;
- b) pokrycia lukowe odpowiadające prawidłu X, i utrzymane na miejscu zapomocą konopianych linek;
- c) podpory lukowe odpowiadające prawidłom XI i XII oraz tabelom 1 i 2.

Effektywna długość nadbudów oddzielnych.

Prawidło XLVI.

Postanowienia ogólne.

Jeżeli grodzie nieosłonięte na końcach rufówek, średniówek i dziobówek nie są skutecznej budowy (patrz prawidło XLII) uważa się je za nieistniejące.

Jeżeli w poszyciu burty nadbudowy znajduje się otwór niezaopatrzonej w stały środek zamknięcia, to część nadbudowy w obrębie otworu winna być uważana za nieposiadającą efektywnej długości.

Jeżeli wysokość nadbudowy jest mniejsza od przepisowej, długość nadbudowy należy zmniejszyć w stosunku wysokości rzeczywistej do przepisowej. Jeżeli

munies d'un encadrement solide; elles ne doivent pas avoir plus de 0m76 de large ni moins de 50 millimètres d'épaisseur; ou (b) des madriers mobiles placés sur toute la hauteur de l'ouverture dans des fers en U rivés à la cloison. Les madriers mobiles doivent avoir au moins 50 millimètres d'épaisseur lorsque la largeur de l'ouverture est inférieure ou égale à 0m76; leur épaisseur sera augmentée de 25 millimètres pour chaque augmentation de 380 millimètres sur la largeur; ou (c) des tôles démontables d'une efficacité équivalente.

Dispositifs pour la fermeture temporaire des ouvertures dans les ponts de superstructures.

Règle XLV.

Les dispositifs de fermeture temporaire pour les ouvertures pratiquées dans l'axe du pont d'une superstructure fermée consistent en:

- (a) une hiloire en acier solide-ment rivée au pont et dont la hauteur ne devra pas être inférieure à 229 millimètres;
- (b) des panneaux de fermeture conformes à la Règle X, et tenus en place par des saisines en chanvre;
- (c) des supports de panneaux conformes aux Règles XI et XII et aux Tables 1 ou 2.

Longueur effective des superstructures détachées.

Règle XLVI.

Généralités.

Lorsque les cloisons exposées aux extrémités des dunettes, châteaux et gaillards ne sont pas d'une construction efficace (voir Règle XLII) elles sont considérées comme non existantes.

Lorsqu'une ouverture non munie d'un dispositif de fermeture permanent est pratiquée dans le bordé extérieur d'une superstructure, la partie de la superstructure placée par le travers de l'ouverture est considérée comme n'ayant aucune longueur effective.

Lorsque la hauteur d'une superstructure est plus petite que la hauteur réglementaire, sa longueur est réduite dans le rapport de la hauteur réelle à la hauteur régle-

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.

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 opening 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

wysokość nadbudowy przekracza przepisową, nie uwzględnia się żadnego zwiększenia długości nadbudowy.

Prawidło XLVII.

Rufówka.

Jeżeli grodz jest skuteczna i jeżeli otwory wejściowe są zaopatrzone w środki zamknięć klasy I-ej, to długość rufówki do grodzi jest długością efektywną. O ile otwory wejściowe w skutecznej grodzi są zaopatrzone w środki zamknięć klasy II-ej, a długość do grodzi wynosi 0,5 L lub mniej, to 100% tej długości jest efektywne; jeżeli długość wynosi 0,7 L lub więcej, 90% tej długości jest efektywne; jeżeli długość wynosi od 0,5 do 0,7 L, pośredni odsetek tej długości jest efektywny; jeżeli uwzględniono obniżenie dla skutecznej przyległej skrzyni (patrz prawidło LI) 90% tej długości jest efektywne. Należy uważać za efektywne 50% długości otwartej rufówki lub jej otwartego przedłużenia sięgającego poza grodz skuteczną.

Prawidło XLVIII.

Szaniec.

Jeżeli istnieje skuteczna cała grodz, długość do grodzi jest efektywna. Jeżeli grodz nie jest cała, nadbudowę uważa się za rufówkę o wysokości mniejszej od przepisowej.

Prawidło XLIX.

Średniówka.

Jeżeli istnieje skuteczna grodz na każdym końcu i jeżeli otwory wejściowe w tych grodziach są zaopatrzone w środki zamknięć I-ej klasy, długość między grodziami jest efektywna.

Jeżeli otwory wejściowe w grodzi przedniej są zaopatrzone w środki zamknięć klasy I-ej, a otwory w grodzi tylnej w środ-

mentaire. Lorsque la hauteur de la superstructure dépasse la hauteur réglementaire, la longueur de la superstructure n'est pas augmentée.

Règle XLVII.

Dunette.

Lorsqu'il y a une cloison efficace et lorsque les ouvertures d'accès sont munies de fermetures de la classe 1, la longueur jusqu'à la cloison est effective. Lorsque les ouvertures d'accès pratiquées dans une cloison efficace sont munies de fermetures de la classe 2 et lorsque la longueur jusqu'à la cloison est égale ou inférieure à 0,5 L, 100 pour cent de cette longueur sont effectifs; lorsque la longueur jusqu'à la cloison est égale ou supérieure à 0,7 L, 90 pour cent de cette longueur sont effectifs; lorsque la longueur est comprise entre 0,5 et 0,7 L, un pourcentage intermédiaire de cette longueur est effectif, et lorsqu'une déduction est accordée pour un trunk efficace contigu (voir Règle LI), 90 pour cent de cette longueur sont effectifs. 50 pour cent de la longueur d'une dunette ouverte ou d'un prolongement ouvert de la dunette au-delà d'un cloison efficace sont effectifs.

Règle XLVIII.

Demi-dunette.

Lorsqu'il y a une cloison efficace intacte, la longueur jusqu'à la cloison est effective. Lorsque la cloison n'est pas intacte la superstructure est considérée comme une dunette de hauteur moindre que la hauteur réglementaire.

Règle XLIX.

Château.

Lorsqu'il y a une cloison efficace à chaque extrémité et lorsque les ouvertures d'accès dans ces cloisons sont munies de fermetures de la classe 1, la longueur comprise entre les cloisons est effective.

Lorsque les ouvertures d'accès dans la cloison avant sont munies de fermetures de la classe 1 et lorsque les ouvertures dans la

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 fitted 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

ki zamknięć klasy II-ej — długość między grodziami uważa się za efektywną; jeżeli przyznano obniżenie dla skrzyni przylegającej do tylnej grodzi (patrz правило LI) 90% tej długości jest efektywne. Jeżeli otwory wejściowe, prowadzące do obu grodzi są zaopatrzone w środki zamknięć klasy II-ej, 90% długości między grodziami jest efektywne. Jeżeli otwory wejściowe w przedniej grodzi zaopatrzone są w środki zamknięć klasy I lub klasy II, a otwory wejściowe tylnej grodzi nie mają środków zamknięć, 75% długości między grodziami jest efektywne. Jeżeli otwory wejściowe obu grodzi nie mają środków zamknięć, wówczas 50% długości jest efektywne. Należy uważać za efektywne 75% długości otwartego przedłużenia średniówki poza grodz tylną i 50% długości otwartego przedłużenia poza grodz przednią.

Prawidło L.

Dziobówka.

Jeżeli istnieje skuteczna grodz i otwory wejściowe zaopatrzone są w środki zamknięć klasy I lub II, długość do grodzi jest efektywna. Jeżeli niema środków zamknięć i jeżeli wznios wzdłużny od środka statku ku przodowi nie jest mniejszy od przepisowego — 100% długości dziobówki ku przodowi od 0,1 L, mierzonemu od pionu dziobowego, jest efektywne; o ile wznios wzdłużny ku przodowi jest równy lub mniejszy od połowy przepisowego — 50% powyższej długości jest efektywne; jeżeli wznios wzdłużny ku przodowi jest pośredni między przepisowym i jego połową — odsetek pośredni tej długości jest efektywny. Należy uważać za efektywne 50% otwartego przedłużenia dziobówki w tył poza grodz lub poza 0,1 L, licząc od pionu dziobowego.

cloison arrière sont munies de fermetures de la classe 2 la longueur entre les cloisons est effective et lorsqu'une déduction est accordée pour un trunk efficace attaché à la cloison arrière (voir Règle LI), 90 pour cent de la longueur sont effectifs. Lorsque les ouvertures d'accès dans les deux cloisons sont munies de fermetures de la classe 2, 90 pour cent de la longueur entre les cloisons sont effectifs. Lorsque les ouvertures d'accès dans la cloison avant sont munies de fermetures de la classe 1 ou de la classe 2 et lorsque les ouvertures d'accès de la cloison arrière n'ont pas de fermetures, 75 pour cent de la longueur entre les cloisons sont effectifs. Lorsque les ouvertures d'accès de deux cloisons n'ont pas de dispositifs de fermetures, 50 pour cent de la longueur sont effectifs. 75 pour cent de la longueur d'un prolongement ouvert de château au-delà de la cloison arrière et 50 pour cent de la longueur d'un prolongement ouvert au-delà de la cloison avant sont effectifs.

Règle L.

Gaillard.

Lorsqu'il y a une cloison efficace et lorsque les ouvertures d'accès sont munies de dispositifs de fermeture de la Classe 1 ou 2, la longueur jusqu'à la cloison est effective. Lorsqu'il n'y a pas de dispositifs de fermeture et lorsque la tonture en avant de la demi-longueur du navire n'est pas inférieure à la tonture réglementaire, 100 pour cent de la longueur du gaillard sur l'avant de 0,1 L, mesuré à partir de la perpendiculaire avant, sont effectifs; lorsque la tonture à l'avant est égale ou inférieure à la moitié de la tonture réglementaire, 50 pour cent de cette longueur sont effectifs; lorsque la tonture à l'avant est intermédiaire entre la tonture réglementaire et la demi-tonture réglementaire un pourcentage intermédiaire de cette longueur est effectif. 50 pour cent de la longueur d'un prolongement ouvert du gaillard en arrière de la cloison ou au delà de 0,1 L, en arrière de la perpendiculaire avant, sont effectifs.

appliances, the length between the bulkheads is effective; where an allowance is given for an efficient trunk, adjacent to the after bulkhead (see Rule LI), 90 per cent. of the length is effective. Where the access openings in both bulkheads are fitted with Class 2 closing appliances, 90 per cent. 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 $\cdot 1$ 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 open extension beyond the bulkhead or beyond $\cdot 1$ L from the forward perpendicular is effective.

Prawidło LI.

Skrzynia.

Skrzynię, albo każdą inną podobną budowę, która nie sięga do burt statku, uważa się za skuteczną, o ile:

- a) skrzynia jest co najmniej równie mocna jak i nadbudowa;
- b) luki znajdują się na pokładzie skrzyniowym i odpowiadają prawidłom VIII do XVI, a szerokość wzdłużnika pokładu skrzyniowego stanowi dosłateczne przejście oraz zapewnia wystarczającą podłużną sztywność;
- c) stała platforma do pracy sięgająca od przodu do tyłu jest zaopatrzona w barjery ochronne umieszczone na pokładzie skrzyniowym albo na oddzielnych skrzyniach, połączonych z innymi nadbudowami zapomocą bezpiecznych stałych przejść;
- d) wentylatory są chronione przez skrzynie, zapomocą wodoszczelnych pokryw albo środków równorzędnych;
- e) barjery są umieszczone na nieosłoniętych częściach pokładu wolnej burty wzdłuż skrzyni przynajmniej na połowie długości tych nieosłoniętych części;
- f) szyby maszynowni są chronione przez skrzynię, przez nadbudowę o przepisowej wysokości, albo przez pokładówkę tej samej wysokości i równorzędnej mocy.

Jeżeli otwory wejściowe w grodziach rufówki i średniówki są zaopatrzone w środki zamknięć klasy I, 100% długości skutecznej skrzyni, zmniejszone o stosunek średniej szerokości skrzyni do „B”, dodaje się do efektywnej długości nadbudów. Jeżeli otwory wejściowe tych grodzi nie są

Règle LI.

Trunk.

Un trunk ou toute autre construction semblable qui ne s'étend pas jusqu'aux murailles du navire est considéré comme efficace à condition que:

- (a) le trunk soit au moins aussi solide qu'une superstructure;
- (b) les panneaux soient sur le pont du trunk et satisfassent aux prescriptions des Règles VIII à XVI, que la largeur de la gouttière de pont du trunk constitue une passerelle satisfaisante et apporte une rigidité latérale suffisante;
- (c) une plateforme de manoeuvre permanente s'étendant de l'avant et à l'arrière et munie de garde-corps soit constituée par le pont du trunk ou par des trunks détachés reliés aux autres superstructures par des passerelles permanentes efficaces;
- (d) les manches à air soient protégées par le trunk, par des couvercles étanches ou de dispositifs équivalents;
- (e) des rambardes soient placées sur les parties exposées du pont de franc-bord par le travers du trunk sur la demi-longueur au moins des dites parties exposées.
- (f) les encaissements de la machine soient protégés par le trunk, au moyen d'une superstructure de hauteur réglementaire ou au moyen d'un rouf de même hauteur et de solidité équivalente.

Lorsque les ouvertures d'accès dans les cloisons de la dunette ou du château sont munies de fermetures de la classe 1, 100 pour cent de la longueur d'un trunk efficace, réduits dans le rapport de la largeur moyenne de ce trunk à B, sont ajoutés à la longueur effective des superstructu-

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.

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

zaopatrzone w środki zamknięć klasy I, dodaje się 90%.

Wysokość przepisowa skrzyni równa się wysokości przepisowej średniówki.

Jeżeli wysokość skrzyni jest mniejsza niż przepisowa wysokość średniówki, powiększenie zmniejsza się o stosunek wysokości rzeczywistej do przepisowej. Jeżeli wysokość zrębnic luków na pokładzie skrzyniowym jest mniejsza od przepisowej dla zrębnic luków (patrz prawo IX) należy zastosować zmniejszenie dla rzeczywistej wysokości skrzyni, odpowiadające różnicy między wysokością rzeczywistą a przepisaną dla zrębnic luków.

Długość efektywna nadbudów zamkniętych z otworami na linii środkowej.

Prawidło LII.

Nadbudowy zamknięte z otworami na pokładzie na linii środkowej, niezaopatrzonemi w stałe środki zamknięcia.

Dla nadbudowy zamkniętej z jednym albo kilku otworami na pokładzie na linii środkowej, niezaopatrzonemi w stałe środki zamknięcia (patrz prawo VIII do XVI), długość efektywna nadbudowy jest określona w następujący sposób:

1) Gdzie niema skutecznych czasowych środków zamknięcia otworów na linii środkowej (patrz prawo XLV) lub gdzie szerokość otworu jest równa albo większa od 80% szerokości „B₁” pokładu nadbudów, mierząc w środku otworu, statek uważa się za posiadający zęzę otwartą w obrębie każdego otworu, a furty wodne należy przewidzieć w obrębie tej zęży. Długość efektywną nadbudowy między otworami określa się według prawideł XLVII, XLIX i L.

2) Gdzie czasowe skuteczne środki zamknięcia są przewidziane

res. Lorsque les ouvertures d'accès de ces cloisons ne sont pas munies de fermetures de la classe 1, 90 pour cent sont ajoutés.

La hauteur réglementaire d'un trunk est égale à la hauteur réglementaire d'un château.

Lorsque la hauteur du trunk est moindre que la hauteur réglementaire d'un château, l'augmentation est réduite dans le rapport de la hauteur réelle à la hauteur réglementaire; lorsque la hauteur des hiloires de panneaux sur le pont du trunk est moindre que la hauteur réglementaire des hiloires de panneaux (voir Règle IX), une réduction doit être faite sur la hauteur réelle du trunk, réduction qui doit correspondre à la différence entre la hauteur réelle et la hauteur réglementaire des hiloires de panneaux.

Longueur effective des superstructures fermées avec ouvertures dans l'axe.

Règle LII.

Superstructures fermées avec ouvertures axiales dans le pont, non pourvues de moyens de fermeture permanents.

Lorsqu'il y a une superstructure fermée avec une ou plusieurs ouvertures axiales dans le pont, non pourvues de moyens de fermeture permanents (voir Règles VIII à XVI), la longueur effective de la superstructure est déterminée comme il suit:

(1) Lorsque des dispositifs de fermeture temporaires efficaces ne sont pas prévus pour les ouvertures axiales dans le pont (voir Règle XLV) ou lorsque la largeur de l'ouverture est égale ou supérieure à 80 pour cent de la largeur B₁ du pont de superstructures au milieu de l'ouverture, le navire est considéré comme ayant un puits ouvert par le travers de chaque ouverture et des sabords de décharge doivent être prévus par le travers de ce puits. La longueur effective d'une superstructure, entre les ouvertures, est déterminée d'après les Règles XLVII, XLIX et L.

(2) Lorsque des dispositifs de fermeture temporaires efficaces

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 B₁ of the superstructure deck at the middle of the opening, the ship is considered as having an open well in way of each opening, and freeing ports are to be provided in way of this well. The effective length of superstructure between openings is governed by Rules XLVII, XLIX, and L.

(2) Where efficient temporary closing appliances are provided

ne dla środkowych otworów na pokładzie na linii środkowej, a szerokość otworów jest mniejsza niż $0,8 B_1$, długość efektywną określa się według prawideł XLVII, XLIX i L; gdy jednakże otwory wejściowe w grodziach międzypokładowych są zamykane środkami zamknięć klasy II-ej należy je dla obliczeń długości efektywnej uważać za zamknięte przez środki zamknięć klasy I. Całkowitą długość efektywną określa się, dodając do długości otrzymanej według paragrafu (1) różnicę między tą długością a długością statku, poprawioną w stosunku:

$$\frac{B_1 - b}{B_1}$$

gdzie „b” określa szerokość otworu na pokładzie.

Jeżeli $\frac{B_1 - b}{B_1}$ przekracza 0,5, przyjmuje się tę wielkość równą 0,5.

Potrącenia dla nadbudów.

Prawidło LIII.

Potrącenia dla nadbudów.

Jeżeli długość efektywna nadbudów jest równa „L”, potrącenie z wolnej burty wynosi 356 mm. dla statku o długości 24,40 m., 864 mm. dla statku o długości 85,3 m., a 1067 mm. dla statku o długości 122 m. i więcej. Dla pośrednich wartości potrącenie oblicza się za pomocą interpolacji.

Jeżeli całkowita długość efektywna nadbudów wynosi mniej niż „L”, potrącenie jest odsetkiem otrzymanym z następującej tabeli:

sont prévus pour les ouvertures axiales dans le pont et lorsque la largeur des ouvertures est inférieure à $0,8 B_1$, la longueur effective est déterminée d'après les Règles XLVII, XLIX et L; toutefois lorsque les ouvertures d'accès dans les cloisons d'entrepont sont fermées par des dispositifs de fermeture de la classe 2, elles sont considérées, pour le calcul de la longueur effective, comme étant fermées par des dispositifs de la classe 1. La longueur effective totale s'obtient en ajoutant à la longueur déterminée au paragraphe (1) ci-dessus la différence entre cette longueur et la longueur du navire corrigée dans le rapport:

$$\frac{B_1 - b}{B_1}$$

où b est la largeur de l'ouverture dans le pont.

Lorsque $\frac{B_1 - b}{B_1}$ est supérieur à 0,5; 0,5 est la valeur maximum admise.

Déductions pour superstructures.

Règle LIII.

Déductions pour superstructures.

Lorsque la longueur effective de superstructures est égale à L, la déduction à apporter au franc-bord est de 356 millimètres pour une longueur de navire égale à 24m40, elle est de 864 millimètres pour une longueur de 85m30 et de 1067 millimètres pour une longueur de 122 mètres et au-dessus. Les déductions à apporter pour les valeurs intermédiaires de la longueur sont obtenues par interpolation.

Lorsque la longueur effective totale des superstructures est moindre que L, la déduction est un pourcentage pris dans la table suivante.

for middle line deck openings and the breadth of opening is less than $.8 B_1$, the effective length is governed by Rules XLVII, XLIX, and L, except that where access openings in tween deck bulkheads are closed by Class 2 closing appliances, they are regarded as being closed by Class 1 closing appliances in determining the effective length. The total effective length is obtained by adding to the length determined by (1) the difference between this length and the length of the ship modified in the ratio of—

$$\frac{B_1 - b}{B_1}$$

where b = breadth of deck opening;

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

Deductions for Superstructures.

Rule LIII.

Deductions for Superstructures.

Where the effective length of superstructures is $1 \cdot 0 L$, 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 $1 \cdot 0 L$ the deduction is a percentage obtained from the following Table: —

Nadbudowa	Całkowita efektywna długość nadbudów (E).											Linja
	0	0,1 L.	0,2 L.	0,3 L.	0,4 L.	0,5 L.	0,6 L.	0,7 L.	0,8 L.	0,9 L.	L.	
Wszelkie typy z dziobówką i bez oddzielnej średniówki	od sta	od sta	od sta	od sta	od sta	od sta	od sta	od sta	od sta	od sta	od sta	A
	0	5	10	15	23,5	32	46	63	75,3	87,7	100	
Wszelkie typy z dziobówką i z oddzielną średniówką *)	0	6,3	12,7	19	27,5	36	46	63	75,3	87,7	100	B

*) O ile długość efektywna średniówki jest poniżej 0,2L, odsetki otrzymuje się przez interpolację między B i A.
O ile niema dziobówki, odsetki powyższe obniża się o 5.
Odsetki potrąceń dla wartości pośrednich długości nadbudów uzyskuje się przez interpolację.

Superstructures.	Longueur totale effective des superstructures (E).											Ligne.
	0.	0,1 L.	0,2 L.	0,3 L.	0,4 L.	0,5 L.	0,6 L.	0,7 L.	0,8 L.	0,9 L.	L.	
Tous types avec gaillard et sans château détaché.	Pour cent.	Pour cent.	Pour cent.	Pour cent.	Pour cent.	Pour cent.	Pour cent.	Pour cent.	Pour cent.	Pour cent.	Pour cent.	A
	0	5	10	15	23,5	32	46	63	75,3	87,7	100	
Tous types avec gaillard et avec château détaché *)	0	6,3	12,7	19	27,5	36	46	63	75,3	87,7	100	B

*) Lorsque la longueur effective du château est inférieure à 0,2L les pourcentages sont obtenus par interpolation entre les lignes B et A.
Lorsqu'il n'existe pas de gaillard, les pourcentages ci-dessus sont réduits de 5.
Les pourcentages de réduction pour les valeurs intermédiaires de la longueur des superstructures sont obtenus par interpolation.

Superstructures	Total Effective Length of Superstructure (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 with forecastle and without detached bridge	Per cent.	Per cent.	Per cent.	Per cent.	Per cent.	Per cent.	Per cent.	Per cent.	Per cent.	Per cent.	Per cent.	A
	0	5	10	15	23·5	32	46	63	75·3	87·7	100	
All types with forecastle and detached bridge *)	0	6·3	12·7	19	27·5	36	46	63	75·3	87·7	100	B

*) 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.

Wznios wzdłużny.**Prawidło LIV.****Postanowienia ogólne.**

Wznios wzdłużny mierzy się od pokładu u burty do linii wykreślonej równoległe do stępki w miejscu styczonym do linii wzniosu w środku statku.

Na statkach przeznaczonych do żeglugi z zanurzeniem rufą większem niż dziobem, wznios wzdłużny można mierzyć do linii ładunkowej pod warunkiem, że umieszcza się dodatkową cechę w oddaleniu 0,25 L przed środkiem statku dla oznaczenia ustalonej linii ładunkowej. Ten znak winien być podobny do kręgu wolnej burty, umieszczonego pośrodku statku.

Na statkach z pokładem gładkim i na statkach z nadbudowami oddzielnymi wznios wzdłużny mierzy się na pokładzie wolnej burty.

Na statkach, których górne części burty są formy niezwykłej z uskokiem lub załamaniem, wznios określa się w stosunku do odpowiedniego wyżu bocznego (patrz prawidło XXXV).

Na statkach mających nadbudowę o przepisowej wysokości, rozciągającą się na całą długość pokładu wolnej burty, wznios mierzy się na pokładzie nadbudowy. Jeżeli wysokość jest większa od wysokości przepisowej, wznios może być oceniony według wysokości przepisowej. Jeżeli nadbudowa jest cała, lub jeżeli otwory w grodziach ograniczających nadbudowę są zaopatrzone w środki zamknięć klasy I i jeżeli pokład nadbudowy ma co najmniej taki sam wznios, jak nieosłonięty pokład wolnej burty, nie należy brać pod uwagę wzniosu zamkniętej części pokładu wolnej burty.

Prawidło LV.**Przepisowa linja wzniosu.**

Rzędne przepisowej linii wzniosu w centymetrach są zawarte w następującej tabeli, gdzie L oznacza długość statku w metrach.

Tonture.**Règle LIV.****Généralités.**

La tonture est mesurée depuis le pont en abord jusqu'à une ligne de référence tracée parallèlement à la quille au milieu du navire et tangente à la ligne de tonture.

Dans les navires prévus pour naviguer avec un tirant d'eau arrière plus grand que le tirant d'eau avant, la tonture peut être mesurée d'après la ligne de charge à condition qu'une marque additionnelle soit placée à 0,25 L en avant du milieu pour indiquer la ligne de charge assignée. Cette marque doit être semblable au disque de franc-bord au milieu du navire.

Dans les navires à pont découvert et dans les navires à superstructures détachées la tonture est mesurée au pont de franc-bord.

Dans les navires dont les parties hautes des murailles sont d'une forme particulière avec un retrait ou une brisure, la tonture est évaluée d'après le creux équivalent au milieu du navire (voir Règle XXXV).

Dans les navires ayant une superstructure de hauteur réglementaire, s'étendant sur toute la longueur du pont de franc-bord, la tonture est mesurée au pont de la superstructure. Lorsque la hauteur est supérieure à la hauteur réglementaire la tonture peut être évaluée d'après la hauteur réglementaire. Lorsqu'une superstructure est intacte ou lorsque les ouvertures des cloisons qui la limitent sont munies de fermetures de la classe 1 et lorsque le pont de superstructure a au moins la même tonture que le pont de franc-bord exposé, il n'est pas tenu compte de la tonture dans la partie couverte du pont de franc-bord.

Règle LV.**Ligne de tonture réglementaire.**

Les ordonnées en centimètres de la ligne de tonture réglementaire sont données dans la table suivante, où L est la longueur du navire en mètres:

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 0,25 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 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: —

Pozycja	Rzędna	Mnożna
T. P.	0,933 L+25,4	1
1/6 L od T. P.	0,37 L+11,3	4
1/3 L od T. P.	0,0925 L+ 2,825	2
Środek	0	4
1/3 L od P. P.	0,185 L+ 5,65	2
1/6 L od P. P.	0,74 L+22,6	4
P. P.	1,666 L+50,8	1

T. P. — Tylny koniec letniej linii ładunkowej.

P. P. — Przedni koniec letniej linii ładunkowej.

Prawidło LVI.

Miara odchyień od przepisowej linii wzniosu.

Jeżeli linja wzniosu wzdłużnego statku odbiega od przepisowej linii wzniosu, należy siedem rzędnych obydwóch tych linii pomnożyć przez odnośne mnożne podane w tabeli rzędnych. Różnica między sumą odnośnych iloczynów podzielona przez 18 określa niedobór lub przekroczenie wzniosu. Jeżeli tylna połowa linii wzniosu jest wyższa od przepisowej linii wzniosu i jeżeli tylna połowa jest niższa od przepisowej linii wzniosu, żadne polepszenie wolnej burty dla części wyższej nie może być przyznane, natomiast odnośne potrącenia części niskiej należy uwzględnić.

Jeżeli przednia połowa linii wzniosu jest wyższa od przepisowej linii wzniosu i jeżeli tylna część wzniosu nie jest niższa niż 75% wzniosu przepisowego, należy przyjąć pod uwagę część przekraczającą. Jeżeli część tylna ma wznios mniejszy niż 50% wzniosu przepisowego, nie należy brać pod uwagę przekroczenia wzniosu z przodu. Jeżeli wznios z tyłu leży między 50 a 75% przepisowego, pośrednią poprawkę dla nadwyżki wzniosu z przodu można wprowadzić.

Position	Ordonnées	Facteur
P. A. R.	0,833 L + 25,4	1
1/6 L de P.		
A. R.	0,37 L + 11,3	4
1/3 L de P.		
A. R.	0,0925 L + 2,825	2
Milieu	0.	4
1/3 L de P.		
A. V.	0,185 L + 5,65	2
1/6 L de P.		
A. V.	0,74 L + 22,6	4
P. A. V.	1,666 L + 50,8	1

P. A. R. = Extrémité arrière de la ligne de flottaison correspondant au franc-bord d'été.

P. A. V. = Extrémité avant de la ligne de flottaison correspondant au franc-bord d'été.

Règle LVI.

Mesure des écarts avec la ligne de tonture réglementaire.

Lorsque la ligne de tonture diffère de la ligne de tonture réglementaire, les sept ordonnées de chacune des deux lignes sont multipliées par les facteurs correspondants donnés dans la table des ordonnées. La différence entre les sommes des produits respectifs divisée par 18 mesure le manque ou l'excès de tonture. Lorsque la moitié arrière de la ligne de tonture est plus haute que la ligne de tonture réglementaire et lorsque la moitié avant est moins haute que cette ligne de tonture réglementaire aucune amélioration de franc-bord n'est accordée pour la partie la plus haute et la diminution correspondant à la partie basse est seule mesurée.

Lorsque la moitié avant de la ligne de tonture est plus haute que la ligne de tonture réglementaire et lorsque la partie arrière de la tonture n'est pas moindre que 75 pour cent de la tonture réglementaire, on doit tenir compte de la partie en excédent. Lorsque la partie arrière a une tonture moindre que 50 pour cent de la valeur de la tonture réglementaire, on ne doit pas tenir compte de l'excès de tonture à l'avant. Lorsque la tonture à l'arrière est comprise entre 50 et 75 pour cent de la tonture réglementaire, une correction intermédiaire peut être donnée pour excès de tonture à l'avant.

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

A. P. = After end of Summer load water-line. F. P. = Fore end of Summer load water-line.

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.

Prawidło LVII.

Poprawka dla odchyień od przepisowej linii wzniosu.

Poprawka dla wzniosu jest równa niedoborowi lub nadwyżce wzniosu (patrz prawidło LVI) pomnożonym przez $0,75 - \frac{S}{2L}$, przyczem S jest długością całkowitą nadbudów w myśl prawidła XL.

Prawidło LVIII.

Dodatek dla niedoboru wzniosu wzdłużnego.

Jeżeli wznios jest mniejszy niż wznios przepisowy, poprawkę za niedobór wzniosu (patrz prawidło LVII) dodaje się do wolnej burty.

Prawidło LIX.

Potrącenie na nadwyżkę wzniosu wzdłużnego.

Na statkach gładkopokładowych i na statkach gdzie nadbudowa zamknięta pokrywa 0,1 L przed i 0,1 L za środkiem statku, poprawkę za nadwyżkę wzniosu (patrz prawidło LVII) należy odjąć od wolnej burty; na statkach z nadbudowaniami oddzielnymi gdzie żadna nadbudowa zamknięta nie obejmuje środka statku, żadne potrącenie z wolnej burty nie jest dopuszczalne; jeżeli zamknięta nadbudowa obejmuje mniej niż 0,1 L przed 0,1 L za środkiem statku, potrącenia określa się za pomocą interpolacji.

Największe potrącenie za nadwyżkę wzniosu wzdłużnego wynosi 38 mm. dla 30,5 metrów i zwiększa się o dalsze 38 mm. dla każdych dalszych 30,5 metrów długości statku.

Wypukłość.

Prawidło LX.

Przepisowa wypukłość pokładników.

Przepisowa wypukłość pokładników pokładu wolnej burty równa się jednej pięćdziesiątej szerokości statku.

Règle LVII.

Correction pour les écarts avec la ligne de tonture réglementaire.

La correction pour la tonture est égale au manque ou à l'excès de tonture (voir Règle LVI) multiplié par $0,75 - \frac{S}{2L}$, S étant la longueur totale de superstructures, telle qu'elle est définie par la Règle XL.

Règle LVIII.

Addition pour manque de tonture.

Lorsque la tonture est moindre que la tonture réglementaire, la correction pour manque de tonture (voir Règle LVII) est ajoutée au franc-bord.

Règle LIX.

Déduction pour excès de tonture.

Dans les navires à pont découvert et dans ceux dont la superstructure fermée couvre 0,1 L sur l'avant et 0,1 L sur l'arrière du milieu du navire, la correction pour excès de tonture (voir Règle LVII) est déduite du franc-bord; dans les navires à superstructures détachées où aucune superstructure fermée ne couvre le milieu du navire, aucune déduction n'est faite du franc-bord; lorsqu'une superstructure fermée couvre moins de 0,1 L sur l'avant et de 0,1 L sur l'arrière du milieu du navire, la déduction est obtenue par interpolation.

La déduction maximum pour excès de tonture est de 38 millimètres à 30 mètres 50 et augmente à raison de 38 millimètres pour chaque augmentation de 30 m 50 de la longueur du navire.

Bouge.

Règle LX.

Bouge réglementaire.

Le bouge réglementaire des barrots du pont de franc-bord est égal à un cinquantième de la largeur du navire.

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 $0,75 - \frac{S}{2L}$, 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.

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 1½ inches at 100 feet and increases at the rate of 1½ 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.

Prawidło LXI.

Poprawka na wypukłość.

Tam, gdzie wypukłość pokładu wolnej burty jest większa lub mniejsza niż przepisowa, wolna burta zmniejsza, względnie powiększa się o $\frac{1}{4}$ różnicy między rzeczywistą a przepisową wypukłością, pomnożonej przez ułamek długości pokładu wolnej burty, niepokrytego przez zamknięte nadbudowy. Zmniejszenie wolnej burty przyznane za wypukłość nie może przekraczać zmniejszenia odpowiadającego podwójnej wypukłości ponad przepisową.

Najmniejsze wolne burty.

Prawidło LXII.

Letnia wolna burta.

Najmniejsza wolna burta latem jest uzyskana z tabeli wolnej burty po wprowadzeniu poprawek za odchylenia od przepisowych wymagań i po potrąceniu za nadbudowy.

Wolna burta w wodzie słonej, mierzona od przecięcia górnej krawędzi pokładu wolnej burty z zewnętrzną krawędzią poszycia burty, nie powinna być mniejsza od 51 milimetrów.

Prawidło LXIII.

Tropikalna wolna burta.

Najmniejsza wolna burta w strefie zwrotnikowej jest to wolna burta uzyskana przez potrącenie od letniej wolnej burty $\frac{1}{48}$ zanurzenia letniego, mierzonego od górnej krawędzi stępki do środka kręgu.

Wolna burta w wodzie słonej, mierzona od przecięcia górnej krawędzi pokładu wolnej burty z zewnętrzną krawędzią poszycia burty, nie powinna być mniejsza od 51 milimetrów.

Prawidło LXIV.

Zimowa wolna burta.

Najmniejsza wolna burta zimą odpowiada uzyskanej przez doda-

Règle LXI.

Correction pour le bouge.

Lorsque le bouge du pont de franc-bord est plus grand ou plus petit que le bouge réglementaire, le franc-bord est diminué ou augmenté respectivement d'un quart de la différence entre le bouge réel et le bouge réglementaire des barrots multiplié par la fraction de la longueur du pont de franc-bord qui n'est pas couverte par des superstructures fermées. La diminution de franc-bord accordée pour le bouge ne peut dépasser celle qui correspond à un bouge double du bouge réglementaire.

Francs-bords minima.

Règle LXII.

Franc-bord d'été.

Le franc-bord d'été minimum est celui qui est déduit de la Table de franc-bord après correction pour les écarts avec les „standards" et après déduction pour les superstructures.

Le franc-bord en eau salée mesuré à partir de l'intersection de la surface supérieure du pont de franc-bord avec la surface extérieure de la coque ne doit pas être inférieur à 51 millimètres.

Règle LXIII.

Franc-bord tropical.

Le franc-bord minimum dans la zone tropicale est le franc-bord obtenu en déduisant du franc-bord d'été $\frac{1}{48}$ du tirant d'eau d'été mesuré du dessus de quille jusqu'au centre du disque.

Le franc-bord en eau salée mesuré à partir de l'intersection de la surface supérieure du pont de franc-bord avec la surface extérieure du bordé de muraille ne doit pas être inférieur à 51 millimètres.

Règle LXIV.

Franc-bord d'hiver.

Le franc-bord minimum en hiver est le franc-bord obtenu en

Rule LXI.

Round of Beam Correction.

Where the round of beam of the freeboard deck is greater or less than the standard, the freeboard 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 $\frac{1}{48}$ 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 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 LXIV.

Winter Freeboard.

The minimum freeboard in Winter is the freeboard obtained

nie do letniej wolnej burty $\frac{1}{48}$ zanurzenia letniego, mierzonego od górnej krawędzi stępki do środka kręgu.

Prawidło LXV.

Zimowa wolna burta na Atlantyku Północnym.

Najmniejsza wolna burta dla statków, których długość jest niższa lub równa 100,58 m i które odbywają w czasie miesięcy zimowych podróże przez Atlantyk Północny na północ od równoleżnika 36-go stopnia szerokości N, równa się zimowej wolnej burcie, powiększonej o 51 mm. Dla statków dłuższych niż 100,58 m równa się ona zimowej wolnej burcie.

Prawidło LXVI.

Słodkowodna wolna burta.

Najmniejsza wolna burta w wodzie słodkiej, o gęstości równej jedyńce, jest wolna burta otrzymana, odejmując od najmniejszej wolnej burty w wodzie słonej wielkość $\frac{W}{40 T}$ centymetrów, gdzie

„W” oznacza wyporność w wodzie słonej w tonnach metrycznych przy letniej linii ładunkowej, a

„T” tonny metryczne na centymetr zanurzenia w wodzie słonej przy letniej linii ładunkowej.

Jeżeli wyporność do letniej linii ładunkowej nie może być stwierdzona, potrącenie winno być równe $\frac{1}{48}$ zanurzenia letniego, mierzonego od górnej krawędzi stępki do środka kręgu.

Prawidło LXVII.

Tabela wolnej burty dla parowców.

Podstawowe wartości najmniejszej letniej wolnej burty dla parowców, które odpowiadają typom określonym w prawidłach.

ajoutant au franc-bord d'été $\frac{1}{48}$ du tirant d'eau d'été mesuré du dessus de quille jusqu'au centre du disque.

Règle LXV.

Franc-bord d'hiver dans l'Atlantique Nord.

Le franc-bord minimum pour les navires dont la longueur est inférieure ou égale à 100m58 et qui effectuent pendant les mois d'hiver des voyages à travers l'Atlantique Nord au nord du parallèle 36° Nord est égal au franc-bord d'hiver augmenté de 51 millimètres; pour les navires plus longs que 100m58 il est égal au franc-bord d'hiver.

Règle LXVI.

Franc-bord en eau douce.

Le franc-bord minimum en eau douce de densité égale à 1 est le franc-bord obtenu en déduisant du franc-bord minimum en eau salée $\frac{\Delta}{40 T}$ centimètres, où:

Δ = déplacement en eau salée en tonnes métriques à la ligne de charge d'été;

T = tonnes métriques par centimètre d'immersion dans l'eau salée à la ligne de charge d'été.

Lorsque le déplacement à la ligne de charge d'été ne peut être certifié, la déduction doit être de $\frac{1}{48}$ du tirant d'eau d'été mesuré depuis le dessus de quille jusqu'au centre du disque.

Règle LXVII.

Table de franc-bord pour les vapeurs.

Valeurs de base des franc-bords minimum d'été pour les vapeurs qui sont conformes aux „standards” définis dans les Règles.

by an addition to the Summer freeboard of $\frac{1}{4}$ 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 $\frac{\Delta}{40 T}$ inches, where

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

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

Where the displacement at the Summer load water-line cannot be certified, the deduction is to be $\frac{1}{4}$ 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	Wolna burta	L	Wolna burta	L	Wolna burta	L	Wolna burta
Metry	Milim.	Metry	Milim.	Metry	Milim.	Metry	Milim.
24,38	203	76,20	820	128,02	1976	179,83	3226
27,43	229	79,25	874	131,05	2055	182,88	3289
30,48	254	82,30	927	134,11	2134	185,93	3353
33,53	279	85,34	983	137,16	2212	188,98	3414
36,58	305	88,39	1041	140,21	2291	192,02	3475
39,62	330	91,44	1102	143,26	2370	195,07	3533
42,67	361	94,49	1166	146,30	2446	198,12	3592
45,72	394	97,54	1229	149,35	2522	201,17	3650
48,77	429	100,58	1295	152,40	2598	204,22	3706
51,82	465	103,63	1364	155,45	2672	207,26	3762
54,86	503	106,68	1435	158,50	2746	210,31	3815
57,91	544	109,73	1509	161,54	2817	213,36	3868
60,96	587	112,78	1585	164,59	2888	216,41	3922
64,01	630	115,82	1661	167,64	2957	219,46	3973
67,06	676	118,87	1737	170,69	3025	222,50	4026
70,10	724	121,92	1816	173,74	3094	225,55	4077
73,15	770	124,97	1895	176,78	3160	228,60	4127

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

L.	Free-board.	L.	Free-board.	L.	Free-board.	L.	Free-board.
(Feet.)	(Inches.)	(Feet.)	(Inches.)	(Feet.)	(Inches.)	(Feet.)	(Inches.)
80	8-0	250	32-3	420	77-8	590	127-0
90	9-0	250	34-4	430	80-9	600	129-5
100	10-0	270	36-5	440	84-0	610	132-0
110	11-0	280	38-7	450	87-1	620	134-4
120	12-0	290	41-0	460	90-2	630	136-8
130	13-0	300	43-4	470	93-3	640	139-1
140	14-2	310	45-9	480	96-3	650	141-4
150	15-5	320	48-4	490	99-3	660	143-7
160	16-9	330	51-0	500	102-3	670	145-9
170	18-3	340	53-7	510	105-2	680	148-1
180	19-8	350	56-5	520	108-1	690	150-2
190	21-4	360	59-4	530	110-9	700	152-3
200	23-1	370	62-4	540	113-7	710	154-4
210	24-8	380	65-4	550	116-4	720	156-4
220	26-6	390	68-4	560	119-1	730	158-5
230	28-5	400	71-5	570	121-8	740	160-5
240	30-3	410	74-6	580	124-4	750	162-5

i) najmniejsze wielkości wolnej burty dla statków gładkopokładowych uzyskuje się, powiększając podane w tabeli powyższej cyfry wolnej burty o 33 mm na każde 30, 50 m. długości;

ii) wolne burty, odpowiadające pośrednim wartościom długości, uzyskuje się zapomocą interpolacji;

iii) jeżeli „c” przekracza 0,68, wówczas mnoży się wielkość wolnej burty przez współczynnik $\frac{c + 0,68}{1,36}$.

iv) jeżeli „D” jest większe od $\frac{L}{15}$, dodaje się do wolnej burty wielkość $8,33 \left(D - \frac{L}{15} \right) R$ metrów, gdzie „R” równa się $\frac{L}{3,96}$ gdy „L” jest mniejsze od 118,9 m., a równa się 30 gdy „L” równa się lub jest większe od 118,9 m.

Na statkach, które posiadają nadbudowę zamkniętą rozciągającą się pośrodku statku na długości co najmniej 0,6 L, lub skrzynię całkowitą, lub szereg oddzielnych nadbudów całych i skrzyń, które sięgają bez przerwy od dziobu do rufy, jeżeli „D” jest mniejsze niż $\frac{L}{15}$, wolną burtę zmniejsza się o powyżej podaną wartość.

Jeżeli wysokość nadbudów lub skrzyni jest mniejsza niż wysokość przepisowa, to zmniejszenie stoi w stosunku wysokości rzeczywistej do przepisowej.

v) jeżeli wyż rzeczywista, mierzona w środku statku do pokładu wolnej burty, jest większa albo mniejsza niż „D”, różnica między wyżą boczną (w milimetrach) a wielkością „D” odpowiednio dodaje lub odejmuje się od wolnej burty.

CZĘŚĆ IV.

Linje ładunkowe dla żaglowców.

Prawidło LXVIII.

Linje używane łącznie z kręgiem.

Linje zimowej wolnej burty i linje tropikalnej wolnej burty nie

(i) Les francs-bords minimum pour les navires à pont découvert sont obtenus en augmentant les francs-bords donnés par la table ci-dessus à raison de 38 millimètres par 30m50 de longueur.

(ii) Les francs-bords correspondant aux valeurs intermédiaires de la longueur sont obtenus par interpolation.

(iii) Lorsque c est supérieur à 0,68, le franc-bord est multiplié par le facteur $\frac{c + 0,68}{1,35}$.

(iv) Lorsque C est supérieur à $\frac{L}{15}$ le franc-bord est augmenté de la quantité $8,33 \left(C - \frac{L}{15} \right) R$ millimètres, où R est égal à $\frac{L}{3,96}$ lorsque la longueur est moindre que 118m19 et égal à 30 lorsque la longueur est égale ou supérieure à 118m90.

Dans le cas d'un navire ayant au milieu de la longueur une superstructure fermée s'étendant au moins sur 0,6 L, ou d'un navire ayant un trunk complet ou une suite de superstructures partielles intactes et trunks s'étendant de l'avant à l'arrière, si C est plus petit que $\frac{L}{15}$, le franc-bord est réduit de la quantité ci-dessus.

Lorsque la hauteur des superstructures ou du trunk est plus petite que la hauteur réglementaire, la réduction est dans le rapport de la hauteur réelle à la hauteur réglementaire.

(v) Lorsque le creux réel mesuré au milieu jusqu'à la surface du pont de franc-bord est plus grand ou plus petit que C, la différence entre les creux (en millimètres) est ajoutée ou retranchée au franc-bord.

4-ème PARTIE.

Lignes de charge pour les voiliers.

Règle LXVIII.

Lignes employées conjointement avec le disque.

La ligne de franc-bord d'hiver et la ligne de franc-bord tropical

(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 $\frac{L}{1'0}$ at lengths less than 390 feet, and 3 at 390 feet length and above.

In a ship with an enclosed superstructure covering at least $\frac{6}{10}$ 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.

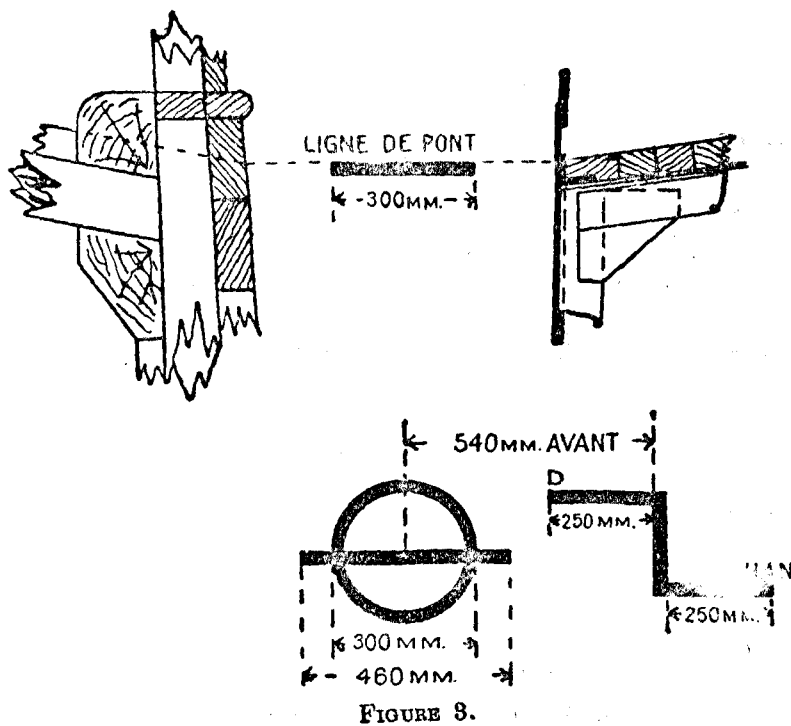
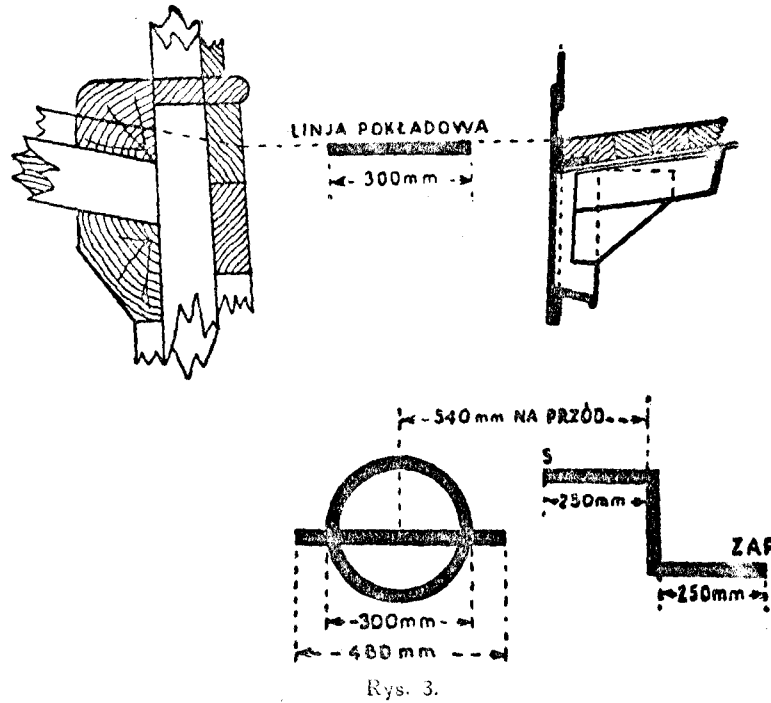
Lines to be Used in Connection with the Disc.

Winter and Tropical load lines are not marked on sailing ships.

cechuje się na żaglowcach. Najmniejsza wolna burta w słonej wodzie, określająca linię ładunkową, do której żaglowce mogą być załadowane w słonej wodzie zimą i w strefie zwrotnikowej, przechodzi przez środek kręgu (patrz rys. 3).

ne sont pas marquées sur les voiliers. Le franc-bord minimum en eau salée déterminant la ligne de charge jusqu'à laquelle les voiliers peuvent être chargés en hiver et dans la zone tropicale correspond au centre du disque (voir figure 3).

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).



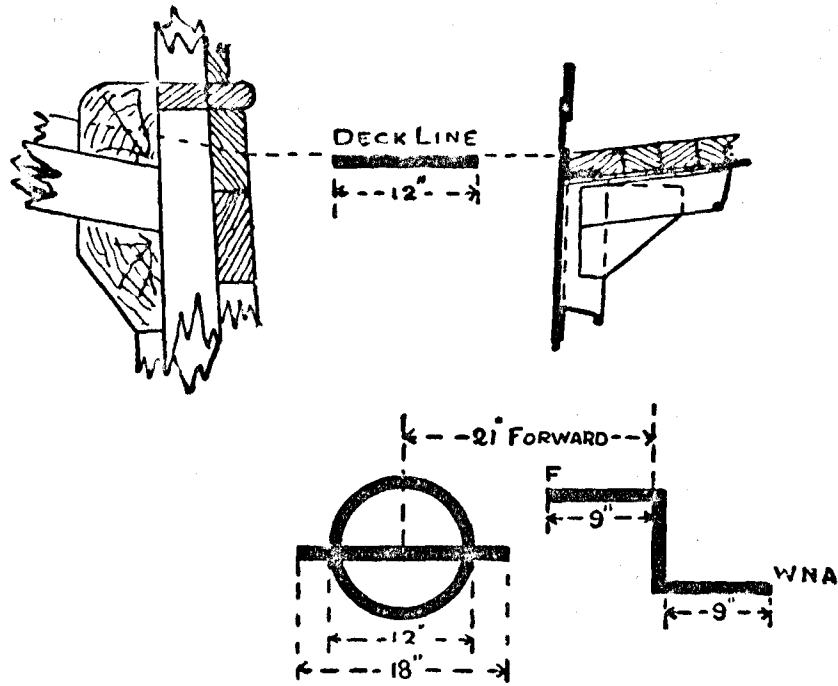


FIGURE 3.

Prawidło LXIX.

Warunki wyznaczania linii ładunkowych.

Warunki wyznaczania linii ładunkowych są podane w II części niniejszych prawideł.

Règle LXIX.

Conditions dans lesquelles les lignes de charge sont assignées.

Les conditions dans lesquelles les lignes de charge sont assignées sont celles qui sont contenues dans la 2-ème Partie des présentes Règles.

Rule LXIX.

Conditions of Assignment of Load Line.

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

Prawidło LXX.

Obliczenie wolnej burty.

Wolne burty oblicza się według tabeli wolnej burty dla żaglowców w ten sam sposób, w jaki oblicza się wolne burty parowców z tabeli wolnej burty dla parowców, z wyjątkiem następujących punktów.

Règle LXX.

Calcul du franc-bord.

Les francs-bords sont calculés d'après la Table de franc-bord pour les voiliers de la même façon que les francs-bords des vapeurs sont calculés d'après la Table de francs-bords des vapeurs, sauf en ce qui concerne les points suivants.

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:—

Prawidło LXXI.

Głębokość dla wolnej burty (D).

Na żaglowcach mających wznios dennika większy niż 125 mm. na metr, pionową odległość mierzoną od górnej krawędzi stepki (patrz prawidło XXXIV) zmniejsza się o połowę różnicy między całkowitym wzniosem dennika w

Règle LXXI.

Creux pour le franc-bord (C).

Dans les voiliers ayant un relevé de varangues supérieur à 125 millimètres par mètre la distance verticale mesurée depuis le dessus de quille (Règle XXXIV) est réduite de la demi-différence entre le relevé total des varangues en un

Rule LXXI.

Depth for Freeboard (D).

In sailing ships having a greater rate of rise of floor than 1½ 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

miejscu położonem na połowie szerokości statku, a całkowitym wzniosem, odpowiadającym pochyleniu 125 mm. na metr. Największe zastosowane potrącenie nie może przekroczyć tego, które odpowiada wzniosowi dennika 208 mm. na metr w połowie szerokości statku.

Jeżeli kształt dolnej części wręgi głównej jest wklęsły lub jeżeli umieszczono grube pasy przystępkowe, głębokość mierzy się od punktu przecięcia przedłużenia ku środkowi statku stycznej płaskiej części dna z bokiem stępki.

Głębokość stosowana w tabeli wolnej burty nie powinna być mniejsza od $\frac{L}{12}$.

Prawidło LXXII.

Współczynnik pełnoty (c).

Współczynnik stosowany w tabeli wolnej burty nie powinien być mniejszy od 0,62, ani większy od 0,72.

Prawidło LXXIII.

Nadbudowy na statkach drewnianych.

Na statkach drewnianych konstrukcja i środki zamknięcia nadbudów, dla których są zastosowane potrącenia wolnej burty, winny być wykonane zgodnie z wymaganiami władzy uprawnionej do wyznaczenia wolnej burty.

Prawidło LXXIV.

Potrącenia za nadbudowy.

Jeżeli efektywna długość nadbudów jest równą „L”, potrącenie wolnej burty wynosi 76 mm. dla statków, których długość wynosi 24,40 m., a 711 mm. — dla statków, których długość jest równa lub większa od 100, 53 m. Potrącenie dla wartości pośrednich długości uzyskuje się przez interpolację. Jeżeli całkowita efektywna długość nadbudów jest mniejsza niż „L”, potrącenie jest odsetkiem wskazanym w następującej tabeli:

point situé à la demi-largeur du navire et le relevé total correspondant à une inclinaison de 125 millimètres par mètre. La réduction maximum à apporter ne peut dépasser celle qui correspond à un relevé de varangue de 208 millimètres par mètre de la demi-largeur du navire.

Lorsque les formes de la partie inférieure du maître couple sont creuses ou qu'il existe des galbords épais, le creux est mesuré depuis le point où le prolongement vers l'axe de la ligne tangente à la partie plate du fond coupe le côté de la quille.

La profondeur employée avec la Table de franc-bord ne doit pas être inférieure à $\frac{L}{12}$.

Règle LXXII.

Coefficient de finesse (c).

Le coefficient employé avec la Table de franc-bord ne doit pas être inférieur à 0,62 ni supérieur à 0,72.

Règle LXXIII.

Superstructures dans les navires en bois.

Dans les navires en bois la construction et les dispositifs de fermeture des superstructures pour lesquelles des réductions sont apportées au franc-bord, doivent être réalisés à la satisfaction de l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords.

Règle LXXIV.

Déduction pour superstructures.

Lorsque la longueur effective des superstructures est égale à L, la déduction à apporter au franc-bord est de 76 millimètres pour les navires dont la longueur est de 24m40 et de 711 millimètres pour les navires dont la longueur est égale ou supérieure à 100m58. La déduction à apporter pour les valeurs intermédiaires de la longueur s'obtient par interpolation. Lorsque la longueur effective totale des superstructures est moindre que L, la déduction est le pourcentage indiqué dans la Table suivante:

the total rise at 1½ inches per foot. 2½ 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 $\frac{L}{12}$.

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 arrangements 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:—

Typy nadbudów	Całkowita efektywna długość nadbudów (E)										Linia	
	0	1 L.	2 L.	3 L.	4 L.	5 L.	6 L.	7 L.	8 L.	9 L.		L.
	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0		0/0
Wszystkie typy bez średniówki	0	7	13	17	23,5	30	47,5	70	80	90	100	A
Wszystkie typy z średniówką*)	0	7	14,7	22	32	42	56	70	80	90	100	B

*) Jeżeli efektywna długość średniówki jest mniejsza niż 0,2 L. odsetki uzyskuje się przez interpolację między liniami B i A. Odsetki potrącenia, odpowiadające pośrednim długościom nadbudów, uzyskuje się przez interpolację.

Types de superstructures	Longueur effective des superstructures (E)										Ligne	
	0	1 L.	2 L.	3 L.	4 L.	5 L.	6 L.	7 L.	8 L.	9 L.		L.
	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0		0/0
Tous types sans château . . .	0	7	13	17	23,5	30	47 ^{1/2}	70	80	90	100	A
Tous types avec château* . . .	0	7	14,7	22	32	42	56	70	80	90	100	B

* Lorsque la longueur effective du château est moindre que 0,2 L les pourcentages s'obtiennent par interpolation entre les lignes B et A. Les pourcentages de réduction correspondant à des longueurs intermédiaires de superstructures s'obtiennent par interpolation.

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.		10 L.
	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0		0/0
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 0,2 L, the percentages are obtained by interpolation between lines B and A. Percentages for intermediate lengths of superstructures are obtained by interpolation.

Prawidło LXXV.

Najmniejsze wolne burty.

Żadne powiększenie wolnej burty nie stosuje się dla zimowej wolnej burty, ani też żadne zmniejszenie nie jest dopuszczone dla strefy zwrotnikowej.

Powiększenie wolnej burty wynoszące 76 mm. wprowadza się dla podróży poprzez Atlantyk Północny na północ od równoleżnika 36 stopni szerokości N, podczas miesięcy zimowych.

W obliczeniach wolnej burty w wodzie słodkiej na statku drewnianym, zanurzenie mierzy się od dolnej krawędzi wpustu stępki do środka kręgu.

Prawidło LXXVI.

Tabela wolnej burty dla żaglowców.

Najmniejsze letnie, zimowe i tropikalne wolne burty dla żaglowców gładkopokładowych żelaznych i stalowych odpowiadających typowym wymaganiom określonym w prawidłach.

Règle LXXV.

Francs-bords minima.

Aucune augmentation du franc-bord n'est exigée pour l'hiver et aucune réduction n'est permise pour la zone tropicale.

Une augmentation du franc-bord égale à 76 millimètres est apportée pour les voyages effectués à travers l'Atlantique Nord au nord du parallèle de 36° N. pendant les mois d'hiver.

Dans les calculs de franc-bord en eau douce pour un navire en bois, le tirant d'eau est mesuré depuis le can inférieur de la râblure de quille jusqu'au centre du disque.

Règle LXXVI.

Table des francs-bords pour les voiliers.

Francs-bords minima d'été, d'hiver, et tropicaux pour les voiliers à pont découvert en fer et en acier conformes aux „standards" définis dans les Règles.

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.	Wolna burta	L.	Wolna burta	L.	Wolna burta	L.	Wolna burta
24,384	234	42,67	541	60,96	899	82,30	1359
27,430	279	45,72	597	64,01	963	85,34	1430
30,48	328	48,77	655	67,06	1026	88,39	1501
33,53	378	51,82	716	70,10	1090	91,44	1572
36,54	432	54,86	777	73,15	1156	94,49	1643
39,62	485	57,91	838	76,20	1222	97,54	1717
				79,25	1290	100,58	1791

L.	Franc-bord.	L.	Franc-bord.	L.	Franc-bord.	L.	Franc-bord.
24,384	234	42,67	541	60,96	899	82,30	1359
27,430	279	45,72	597	64,01	963	85,34	1430
30,48	328	48,77	655	67,06	1026	88,39	1501
33,53	378	51,82	716	70,10	1090	91,44	1572
36,54	432	54,86	777	73,15	1156	94,49	1643
39,62	485	57,91	838	76,20	1222	97,54	1717
				79,25	1290	100,58	1791

L.	Free-board	L.	Free-board	L.	Free-board	L.	Free-board
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

i) wolne burty dla wartości pośrednich długości uzyskuje się przez interpolację;

ii) jeżeli „c” jest większe od 0,62, wolną burty mnoży się przez współczynnik: $\frac{c + 0,2}{1,24}$;

iii) jeżeli „D” jest większe od $\frac{L}{12}$, powiększa się wolną burty o: $8,33 \left(D - \frac{L}{12} \right) \times \left(10 + \frac{L}{7,62} \right)$ milimetrów;

iv) jeżeli rzeczywista głębokość mierzona do powierzchni pokładu wolnej burty pośrodku statku jest większa lub mniejsza od „D” — różnicę między głębokościami (w milimetrach) dodaje się lub odejmuje się od wolnej burty.

Prawidło LXXVII.

Wolna burta dla żaglowców drewnianych.

Wolna burta dla żaglowca drewnianego jest równa wolnej

(i) Les francs-bords pour les valeurs intermédiaires de la longueur s'obtiennent par interpolation.

(ii) Lorsque c est supérieur à 0,62, le franc-bord est multiplié par le facteur: $\frac{c + 0,62}{1,24}$

(iii) Lorsque C est supérieur à $\frac{L}{12}$ le franc-bord est augmenté de la quantité $8,33 \left(C - \frac{L}{12} \right) \times \left(10 + \frac{L}{7,62} \right)$ millimètres.

(iv) Lorsque le creux réel mesuré jusqu'à la surface du pont de franc-bord au milieu du navire est supérieur ou inférieur à C, la différence entre les creux (en millimètres) est ajoutée ou retranchée au franc-bord.

Règle LXXVII.

Franc-bord pour les voiliers en bois.

Le franc-bord pour un voilier en bois est égal au franc-bord qui,

(i) 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 Ships.

The freeboard for a wood sailing ship is the final freeboard

burcie, która zostałaby mu przyznana po przeprowadzeniu wszelkich obliczeń gdyby był wykonany z żelaza lub stali, z takim powiększeniem, jakie władza powołana dla wyznaczenia wolnej burty będzie mogła ustalić, biorąc pod uwagę klasę, konstrukcję, wiek i stan statku. Statki drewniane prymitywnej konstrukcji, jak dhows, junks, prahus i t. d. winny być traktowane przez odnośną władzę administracyjną, o ile to jest słuszne i możliwe, zgodnie z przepisami dla żaglowców.

tous calculs faits, lui serait accordé s'il était en fer ou en acier, augmenté de telles quantités que l'autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords pourra fixer eu égard à la classe, la construction, l'âge et l'état du navire. Les navires en bois de construction primitive, tels que les boutres, les jonques, prahus, &c., doivent être traités par l'Administration autant qu'il sera raisonnable et possible suivant les Règles pour les voiliers.

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.

CZEŚĆ V.

Linje ładunkowe dla parowców przewożących ładunki pokładowe drzewa.

Określenia.

Ładunek pokładowy drzewa. Wyrażenie „ładunek pokładowy drzewa” oznacza ładunek drzewa, przewożony na niezakrytej części pokładu wolnej burty lub pokładu nadbudowy. Wyrażenie to nie obejmuje ani ładunków masy drzewnej, ani podobnych ładunków.

Drzewna linja ładunkowa. Drzewna linja ładunkowa jest specjalną linią ładunkową, która jest używana tylko wtedy, gdy statek przewozi ładunek pokładowy drzewa zgodnie z następującymi warunkami i przepisami:

Prawidło LXXVIII.

Cechy na burtach statków.

Drzewne linje ładunkowe. Linje, które oznaczają najwyższe linje ładunkowe dla statków przewożących ładunki pokładowe drzewa w różnych okolicznościach i w różnych porach roku, są linjami poziomymi, mającymi 250 mm. długości i 25 mm. szerokości, umieszczonymi prostopadle do linii pionowej, wyznaczonej o 540 mm. za środkiem kręgu (patrz rys. 4). Linje te winny być ocechowane i kontrolowane w ten sam sposób co

5-ème PARTIE.

Lignes de charge pour les vapeurs transportant du bois on pontée.

Définitions.

Chargement de bois en pontée. — L'expression „chargement de bois en pontée” signifie un chargement de bois transporté sur une partie non couverte du pont de franc-bord ou du pont de superstructure. Cette expression ne comprend pas les chargements de pulpe de bois ni les chargements similaires.

Ligne de charge pour les navires transportant des chargements de bois en pontée. — Une ligne de charge pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est une ligne de charge spéciale qui est utilisée seulement quand le navire transporte un chargement de bois en pontée conformément aux conditions et aux règles suivantes:

Règle LXXVIII.

Marques sur les flancs du navire.

Lignes de charge pour les navires transportant des chargements de bois en pontée. — Les lignes qui indiquent les lignes de charge maxima pour les navires transportant des chargements de bois en pontée dans les différentes circonstances et dans les différentes saisons consistent en des lignes horizontales de 250 millimètres de longueur et de 25 millimètres d'épaisseur disposées perpendiculairement à une ligne verticale tracée à 540 milli-

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).

zwykłe linje ładunkowe (patrz pravidła V — VII).

Letnią drzewną linję ładunkową wskazuje górna krawędź linji oznaczonej literami DL.

Zimową drzewną linję ładunkową wskazuje górna krawędź linji oznaczonej literami DZ.

Zimową drzewną linję ładunkową na Atlantyku Północnym wskazuje górna krawędź linji oznaczonej literami DZAP.

Tropikalną drzewną linję ładunkową wskazuje górna krawędź linji oznaczonej literami DT.

Śłodkowodną drzewną linję ładunkową w lecie wskazuje górna krawędź linji oznaczonej literami DS. Różnica między słodkowodną drzewną linją ładunkową w lecie a letnią drzewną linją ładunkową stanowi poprawkę, którą należy stosować do wypadków załadowania w słodkiej wodzie przy jednej z innych linji ładunkowych *).

Tropikalną drzewną linję ładunkową na wodach słodkich wskazuje górna krawędź linji oznaczonej literami DTS.

*) Jeżeli statek morski żegluguje po rzece lub po wodach śródlądowych, dozwolone jest większe załadowanie statku o taką ilość, jaka odpowiada wadze paliwa i t. d. potrzebnego dla zużycia pomiędzy punktem wyjścia a morzem otwartem.

mètres sur l'arrière du centre du disque (voir figure 4). Elles doivent être marquées et contrôlées dans les mêmes conditions que les lignes de charge ordinaires (voir les Règles V à VII).

La ligne de charge d'été pour les navires transportant des chargements des bois en pontée est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée BE.

La ligne de charge d'hiver pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée BH.

La ligne de charge d'hiver dans l'Atlantique Nord pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée BHAN.

La ligne de charge tropicale pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée BT.

La ligne de charge d'été en eau douce pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée BD. La différence entre la ligne de charge d'été en eau douce et la ligne de charge d'été pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est la correction qui doit être apportée aux autres lignes de charge pour les navires chargeant du bois en pontée, lorsque le navire charge en eau douce. *)

La ligne de charge tropicale en eau douce pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée BTD.

*) Lorsque des navires de mer naviguent dans une rivière ou dans des eaux intérieures, il est permis d'augmenter le chargement du navire d'une quantité qui correspond au poids du combustible, etc., nécessaire à la consommation entre le point de départ et la mer libre.

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

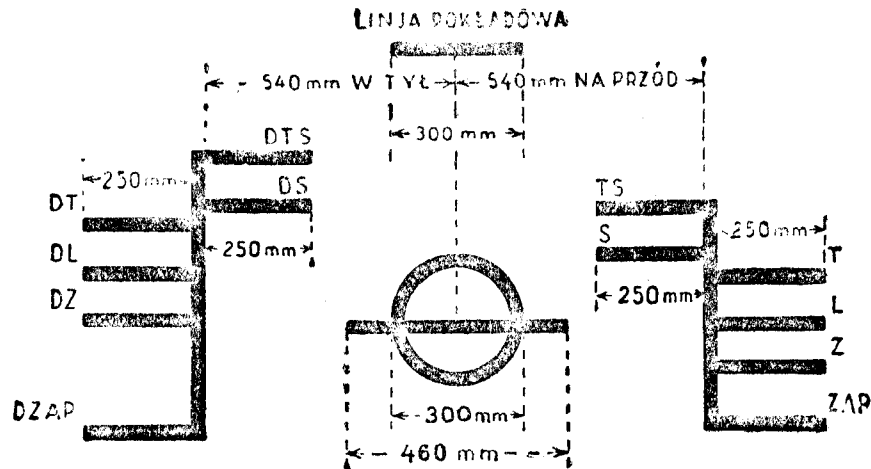
The Winter Timber Load Line is indicated by the upper edge of a line marked LW.

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 LTF. *)

*) 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.



Rys. 4.

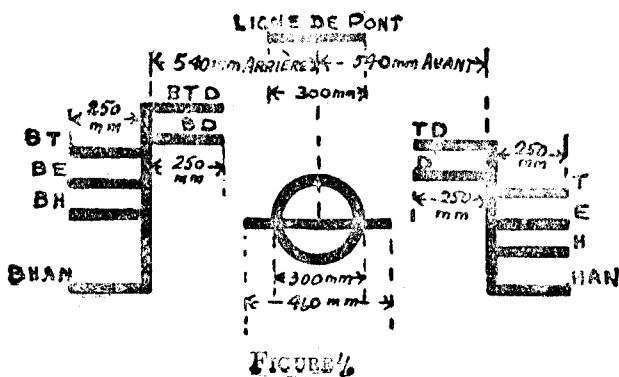


FIGURE 4.

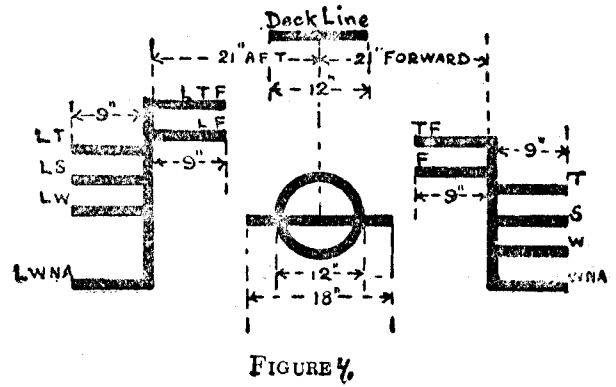


FIGURE 4.

Dodatkowe warunki dla wyznaczania oraz prawidła, dopuszczające większe załadowanie.

Conditions supplémentaires d'assignation et Règles permettant l'augmentation d'enfoncement.

Supplementary Conditions of Assignment and Regulations for Deeper Loading.

Prawidło LXXIX.

Règle LXXIX.

Rule LXXIX.

Budowa statku.

Construction du Navire.

Construction of Ship.

Budowa statku winna być dostatecznej mocy wobec zwiększonego zanurzenia i obciążenia na pokładzie.

La structure du navire doit être d'une solidité suffisante en égard au tirant d'eau accru et au poids de la pontée.

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

Prawidło LXXX.

Règle LXXX.

Rule LXXX.

Nadbudowy.

Superstructures.

Superstructures.

Statek winien mieć dziobówkę o co najmniej przepisowej wysokości i o długości wynoszącej co najmniej 7% długości statku, oprócz tego, rufówkę lub szaniec z mocnym stalowym pokryciem lub pokładówką umieszczoną z tyłu.

Le navire doit avoir un gaillard ayant au moins la hauteur réglementaire et une longueur d'au moins 7 pour cent de la longueur du navire et, en plus, une dunette ou une demi-dunette pourvue d'un capot solide en acier ou d'un rouf installé à l'arrière.

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.

Prawidło LXXXI.**Szyb maszynowy.**

Szyb maszynowy na pokładzie wolnej burty winien być chroniony zapomocą nadbudowy mającej co najmniej przepisową wysokość, chyba że ten szyb ma taką odporność i wysokość, że pozwala na ułożenie drzewa wzdłuż burt.

Prawidło LXXXII.**Zbiorniki dna podwójnego.**

Zbiorniki dna podwójnego położone w obrębie środkowej połowy długości statku winny mieć właściwy podział wzdłużny.

Prawidło LXXXIII.**Nadburcia.**

Statek winien być zaopatrzony albo w stałe nadburcie o wysokości co najmniej 990 mm. specjalnie usztywnione w części górnej i podparte przez mocne stojaki przytwierdzone do pokładu w miejscach pokładników i zaopatrzone w niezbędne furty wodne, albo też w odpowiednie barjery wysokości jak wyżej podano, specjalnie mocnej konstrukcji.

Prawidło LXXXIV.**Otwory w pokładzie, przykryte ładunkiem pokładowym drzewa.**

Otwory do pomieszczeń, położonych poniżej pokładu wolnej burty, winny być bezpiecznie zamknięte i sztaby założone na miejsce. Wszelkie urządzenia zdejmowane jak rozpornice lukowe, podłużnice i pokrycia winny być na miejscu. Tam gdzie wentylacja ładowni jest niezbędna, wentylatory winny być skutecznie chronione.

Prawidło LXXXV.**Ułożenie.**

Zęzy na pokładach wolnej burty winny być wypełnione drzewem, ułożonem możliwie najszerszej i w taki sposób, aby osiągnąć co najmniej poziom przepisowej wysokości średniówki. Na pokładzie statku, który się znajduje zimą w okresowej strefie zimowej, wysokość ładunku pokłado-

Règle LXXXI.**Encaissement des machines.**

Les encaissements des machines sur le pont de franc-bord doivent être protégés par une superstructure ayant au moins la hauteur réglementaire, à moins que ces encaissements soient d'une solidité et d'une hauteur suffisantes pour permettre l'arrimage du bois en abord.

Règle LXXXII.**Ballasts de double fond.**

Les water ballasts situés dans la mi-longueur du navire au milieu doivent avoir une subdivision longitudinale adéquate.

Règle LXXXIII.**Pavois.**

Le navire doit être muni soit de pavois fixes d'une hauteur d'au moins 990 millimètres, particulièrement renforcés à la partie supérieure et consolidés par de solides jambettes fixées au pont par le travers des barrots et pourvus des sabords de décharge nécessaires, soit de rambardes convenables de la même hauteur que celle qui est indiquée ci-dessus pour les pavois et d'une construction particulièrement robuste.

Règle LXXXIV.**Ouvertures dans le pont recouvertes par la pontée de bois.**

Les ouvertures des espaces situés au-dessous du pont de franc-bord doivent être bien fermées et les tringles mises en place. Toutes les installations telles que les barrots mobiles, les galiotes et panneaux mobiles doivent être en place. Lorsque les cales sont appelées à être ventilées les manches à air doivent être efficacement protégées.

Règle LXXXV.**Arrimage.**

Les puits sur les ponts de franc-bord doivent être remplis de bois, arrimé aussi massivement que possible et de manière à atteindre au moins le niveau de la hauteur réglementaire d'un château. A bord d'un navire qui se trouve en hiver dans une zone d'hiver périodique la hauteur de la pontée au-dessus

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-

wego ponad pokładem wolnej burty nie powinna przekraczać jednej trzeciej największej szerokości statku.

Wszelki ładunek pokładowy drzewa winien być ułożony ściśle, winien być przymocowany i zabezpieczony. Ładunek ten nie powinien w żaden sposób przeszkadzać żegludze lub obsłudze statku, ani też nie może naruszać podczas całego trwania podróży potrzebnej dla bezpieczeństwa statku stateczności, przy uwzględnieniu zwiększenia obciążenia, wynikającego ze zmoczenia ładunku, jak również przy uwzględnieniu zmniejszenia obciążenia od zużycia paliwa i zapasów.

Prawidło LXXXVI.

Ochrona załogi, dostęp do przestrzeni maszynowej i t. d.

Bezpieczne i dostateczne wejścia winny być dostępne w każdej chwili do pomieszczeń załogi, do przestrzeni maszynowej i do wszystkich innych części potrzebnych dla niezbędnej obsługi statku. Ładunek pokładowy w miejscach, które umożliwiają dostęp do tych pomieszczeń, winien być ułożony w ten sposób, ażeby otwory dające dostęp mogły być swobodnie zamykane i zabezpieczone przeciwko wtargnięciu wody. Winny być umieszczone z każdej strony ładunku skuteczne środki ochronne dla załogi, w postaci barjer lub lin ochronnych, umieszczonych co najmniej 1,22 m nad ładunkiem pokładowym i odległych pionowo od siebie najwyżej o 30 cm. Górna powierzchnia ładunku winna być dostatecznie zrównana ażeby mogła służyć dla przejścia.

Prawidło LXXXVII.

Urządzenia sterownicze.

Urządzenia sterownicze winny być chronione przeciwko uszkodzeniom, które może spowodować ładunek pokładowy i winny, o ile to jest możliwe i słuszne, być dostępne. Należy przedsięwziąć skuteczne środki celem umożliwienia sterowania w wypadku uszkodzenia głównych urządzeń sterowniczych.

du pont de franc-bord ne doit pas être supérieure au tiers de la plus grande largeur du navire.

Toute pontée de bois doit être arrimée d'une manière massive, saisie et assujettie. Elle ne doit gêner en aucune façon ni la navigation ni la manœuvre du navire, ni compromettre la conservation pendant toute la durée du voyage d'une marge suffisante de stabilité, eu égard aux augmentations de poids telles que celles résultant du mouillage de la cargaison, ainsi qu'aux réductions de poids provenant par exemple de la consommation du combustible et des approvisionnements.

Règle LXXXVI.

Protection de l'équipage, accès à la tranche des machines, &c.

Un moyen d'accès sûr et satisfaisant doit permettre d'atteindre, à tout moment les locaux de l'équipage, la tranche des machines et toutes les autres parties qui sont obligatoirement utilisées pour la manœuvre. Aux endroits qui permettent d'atteindre ces parties, la pontée doit être arrimée de telle façon que les ouvertures y donnant accès puissent être convenablement fermées et assujetties de manière à empêcher toute rentrée d'eau. Des moyens de protection efficaces pour l'équipage, sous la forme de garde-corps, ou de filières s'élevant au moins à 1 m22 au-dessus de la pontée et espacées verticalement de 30 centimètres au plus les uns des autres, doivent être installés de chaque côté de la pontée. Le dessus de la pontée doit être suffisamment nivelé pour servir de passavant.

Règle LXXXVII.

Dispositions concernant l'appareil à gouverner.

Les dispositifs utilisés pour gouverner doivent être convenablement protégés contre les avaries que pourrait leur occasionner la pontée et, autant que cela est possible, pouvoir être accessibles. Des dispositions doivent être prises pour que l'on puisse gouverner en cas d'avarie aux appareils principaux.

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.

Prawidło LXXXVIII.

Podpory.

O ile rodzaj drzewa wymaga zastosowania podpór, te ostatnie powinny być z drzewa lub z metalu, dostatecznie mocne. Odstęp między nimi zależy od długości i rodzaju przewożonego drzewa, nie może jednak przekraczać 3,05 m. Winny być przewidziane kątowniki lub kątnice przymocowane odpowiednio do arkusza wzdłużnika lub inne również skuteczne środki dla podtrzymania podpór.

Prawidło LXXXIX.

Wiązadła.

Ładunek pokładowy drzewa należy na całej jego długości należycie związać niezależnymi od siebie poprzecznymi wiązadłami, odległymi nie więcej niż 3,05 m. od siebie.

Ucha dla tych wiązadeł powinny być przynitowane do mocnicy w odstępach nie większych niż 3,05 m. Odstęp między końcową grodzią nadbudowy a pierwszym uchem nie może być większy od 1,98 m. Dodatkowe ucha mogą być przymocowane do arkusza wzdłużnicy.

Wiązadła poprzeczne winny być w dobrym stanie i składać się z łańcucha przynajmniej 19 mm. grubości o ogniwach zwartych, lub z giętkiej liny stalowej tej samej mocy; należy je zaopatrzyć w haki wyłączające oraz śruby każdej chwili dostępne.

Wiązadła z liny stalowej winny mieć krótki kawałek łańcucha o długich ogniwach dla regulowania ich długości.

Jeżeli długość sztuk drzewa pokładowego jest mniejsza niż 3,66 m., odległość między wiązadłami winna być odpowiednio zmniejszona, lub też wiązadła winny być zastąpione przez inne odpowiednie urządzenie.

Jeżeli odległość między wiązadłami jest równa lub mniejsza od 1,52 m. rozmiar ich łańcucha może być zmniejszony, jednak nie może być użyty łańcuch cieńszy od 12,7 mm., ani stalowa lina o mniejszej wytrzymałości niż łańcuch 12,7 mm.

Règle LXXXVIII.

Montants.

Lorsque la nature du bois exige l'installation de montants, ces derniers doivent être d'une solidité appropriée et peuvent être en bois ou en métal. Leur écartement doit être en rapport avec la longueur et la nature du bois transporté, mais il ne doit pas être supérieur à 3m05. Des cornières ou des sabots en métal fixés convenablement à la tôle gouttière ou d'autres dispositifs efficaces doivent être prévus pour maintenir les montants.

Règle LXXXIX.

Saisines.

La pontée doit être bien saisie sur toute sa longueur par des saisines traversières indépendantes les unes des autres dont l'écartement ne doit pas être supérieur à 3m05.

Des points d'attache pour ces saisines doivent être rivés à la tôle du carreau à des intervalles n'excédant pas 3m05 mètres. La distance comprise entre une cloison frontale de superstructure et le premier point d'attache voisin ne doit pas être supérieur à 1m98. Des points d'attache additionnels peuvent être fixés sur la tôle gouttière.

Les saisines traversières doivent être en bon état et consister en chaîne à mailles serrées de 19 millimètres au moins ou en fil d'acier flexible de résistance équivalente, elles doivent être garnies de crocs à échappement et de ridours accessibles en tout temps.

Les saisines en fil d'acier doivent avoir un bout de chaîne à mailles longues de faible longueur permettant de régler l'amarrage.

Lorsque la longueur des pièces de bois est moindre que 3m66 l'espacement des saisines peut être réduit en proportion ou d'autres dispositions convenables doivent être prises.

Lorsque l'espacement des saisines est égal ou inférieur à 1m52, les dimensions des saisines en chaîne peuvent être réduites; toutefois on ne doit pas employer de la chaîne de moins de 12,7 millimètres ni du câble d'acier de moindre résistance que la chaîne de 12,7 millimètres.

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 overall lashings spaced not more than 10 feet apart.

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 6 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 $\frac{3}{8}$ 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 $\frac{3}{8}$ inch chain or equivalent wire rope is to be used.

Wszystkie przysposobienia potrzebne do umocowania wiązań winny być o mocy odpowiadającej mocy tych wiązań.

Podpory ustawione na pokładach nadbudów winny być w odległości 3,05 m., jedna od drugiej i być podtrzymane poprzecznie przez wiązadła najzupełniej mocne.

Prawidło XC.

Rysunki.

Rysunki, wykazujące urządzenia i instalacje dla ułożenia i przy mocowania ładunku pokładowego zgodnie z niniejszymi przepisami, winny być przedstawione władzy powołanej do wyznaczania wolnej burty.

Wolna burta.

Prawidło XCI.

Obliczenie wolnej burty.

Jeżeli władza powołana do wyznaczania wolnej burty upewni się, że statek jest odpowiednio urządzony i że warunki i urządzenia są co najmniej równorzędne z wymaganiami wskazanymi powyżej dla przewozu ładunku pokładowego drzewa, letnie wolne burty, określone zgodnie ze zwykłymi przepisami i tabelami III-ej części, mogą być poprawione, aby uzyskać specjalne drzewne wolne burty, zastępując odsetki, które przewiduje prawidło LIII, odsetkami w tabeli następującej:

Toutes les installations exigées pour fixer les saisines doivent être d'une résistance appropriée à celle de ces saisines.

Les montants installés sur les ponts de superstructures doivent être espacés de 3m05 et être maintenus transversalement par des saisines traversières de résistance largement suffisantes.

Règle XC.

Plans.

Des plans montrant les dispositions et les installations pour l'arrimage et la tenue des portées, conformément aux présentes règles, doivent être soumis à l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords.

Franc-bord.

Règle XCI.

Calcul du Franc-bord.

Lorsque l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords se sera rendu compte que le navire est convenablement installé et que les conditions et les installations sont au moins équivalentes aux exigences indiquées ci-dessus pour le transport des bois en pontée, les francs-bords d'été déterminés suivant les Règles ordinaires et les Tables de la 3ème Partie pourront être corrigés de façon à donner des francs-bords spéciaux pour le bois, en remplaçant les pourcentages qui figurent à la Règle LIII par ceux qui sont donnés dans la Table suivante:

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:—

	Całkowita efektywna długość nadbudów										
	0	0.1 L.	0.2 L.	0.3 L.	0.4 L.	0.5 L.	0.6 L.	0.7 L.	0.8 L.	0.9 L.	L.
	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Statki wszelkich typów	20	30,75	41,5	52,25	63	69,25	75,5	81,5	87,5	93,75	100

	Longueur effective totale de superstructures										
	0	0.1 L.	0.2 L.	0.3 L.	0.4 L.	0.5 L.	0.6 L.	0.7 L.	0.8 L.	0.9 L.	L.
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Navires de tous les types	20	30,75	41,5	52,25	63	69,25	75,5	81,5	87,5	93,75	100

	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	20	30·75	41·5	52·25	63	69·25	75·5	81·5	87·5	93·75	100

Zimową drzewną wolną burłę uzyskuje się, dodając do letniej drzewnej wolnej burty 1/36 zanurzenia do letniej drzewnej wolnej burty, mierzonego od górnej krawędzi stępki.

Zimowa drzewna wolna burta na Atlantyku Północnym jest podana w prawidło LXV dla zimowej wolnej burty na Atlantyku Północnym.

Tropikalną drzewną wolną burłę uzyskuje się odejmując od letniej drzewnej wolnej burty 1/48 wielkości zanurzenia do letniej drzewnej wolnej burty, mierzonego od górnej krawędzi stępki.

Le franc-bord d'hiver pour les navires transportant des bois en pontée s'obtient en ajoutant au franc-bord d'été $\frac{1}{36}$ du tirant d'eau correspondant compté à partir du dessus de quille.

Le franc-bord d'hiver pour le bois dans l'Atlantique Nord est celui prescrit dans la Règle LXV pour les francs-bords d'hiver dans l'Atlantique Nord.

Le franc-bord tropical pour le bois s'obtient en déduisant du franc-bord d'été pour le bois $\frac{1}{48}$ du tirant d'eau correspondant, compté à partir du dessus de quille.

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.

CZEŚĆ VI.

Linje ładunkowe statków zbiornikowych.

Określenie.

Statek zbiornikowy. Wyrażenie „statek zbiornikowy” albo „zbiornikowiec” stosuje się do każdego parowca wybudowanego specjalnie w celu masowego przewozu ładunków płynnych.

Prawidło XCII.

Cechy na burtach statku.

Cechy na burtach winny odpowiadać szkicowi podanemu w Prawidło IV.

Dodatkowe warunki wyznaczania dla większego obciążenia.

Prawidło XCIII.

Budowa statku.

Statek zbiornikowy winien być zbudowany dostatecznie mocno

6-ème PARTIE.

Lignes de charge des Navires à Citernes.

Définition.

Navire à citernes. — L'expression „navire à citernes” s'applique à tout vapeur construit spécialement pour transporter des cargaisons liquides en vrac.

Règle XCII.

Marques sur les murailles du navire.

Les marques sur les murailles sont celles qui sont indiquées au croquis de la Règle IV.

Conditions supplémentaires d'assignation permettant l'augmentation d'enfoncement.

Règle XCIII.

Construction du navire.

Le navire à citernes doit être construit avec une solidité suffi-

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

dla większego zanurzenia odno-
wiadającego wyznaczonej wolnej
burcie.

Prawidło XCIV.

Dziobówka.

Statek winien mieć dziobówkę
o długości co najmniej 7% długo-
ści statku i w wysokości co naj-
mniej równej przepisowej.

Prawidło XCV.

Szyby maszynowni.

Otwory w szymbach maszynow-
ni na pokładzie wolnej burty win-
ny mieć drzwi stalowe. Szyby
winny być chronione zapomocą
zamkniętej rufówki lub średniów-
ki, posiadających co najmniej prze-
pisową wysokość, lub zapomocą
pokładówki tej samej wysokości
i równoważnej odporności. Koń-
cowe grodzie tych budow winny
być o wymiarach wymaganych dla
frontowych grodzi średniówki.
Wszystkie wejścia prowadzące do
budów, znajdujących się na pokła-
dzie wolnej burty, winny być zaop-
atrzone w skuteczne środki zam-
knięć, a progi winny posiadać wy-
sokość co najmniej 457 mm. po-
nad pokładem. Części nieosłonięte
szybów maszynowni na pokładzie
nadbudów winny być solidnej bu-
dowy, a wszystkie ich otwory
winny być zaopatrzone w zam-
knięcia stalowe, przytwierdzone
w sposób stały do szybów i mo-
gące być zamykane i zabezpiecza-
ne od wewnątrz i z zewnątrz. Progi
tych otworów winny się
wznosić ponad pokład co najmniej
o 380 mm. Łuki nadpalarniane
winny się wznosić o tyle nad po-
kładem nadbudów, o ile to tylko
jest możliwe i celowe i winny po-
siadać silne stalowe pokrywy,
przytwierdzone w sposób trwały
na swoich miejscach.

Prawidło XCVI.

Mostek przejściowy.

Stały mostek przejściowy, do-
statecznej mocy z uwagi na swe
nieosłonięte położenie, winien być
umieszczony od przodu do tyłu,
na poziomie nadbudów między
rufówką a średniówką, a o ile za-
loga zamieszkuje na przodzie stat-

sante pour le tirant d'eau accru
correspondant au franc-bord as-
igné.

Règle XCIV.

Gaillard.

Le navire doit avoir un gaillard
ayant une longueur au moins éga-
le à 7 pour cent de la longueur du
navire et une hauteur au moins
égale à la hauteur réglementaire.

Règle XCV.

Encaissements des machines.

Les ouvertures dans les encais-
sements des machines sur le pont
de franc-bord doivent avoir des
portes en acier. Les encaissements
doivent être protégés par une du-
nette ou un château fermés ayant
au moins la hauteur réglementaire
ou par un rouf de même hauteur
et de solidité équivalente. Les
cloisons des extrémités de ces su-
perstructures doivent avoir les
échantillons exigés pour les cloi-
sons frontaux de château. Tou-
tes les entrées dans les construc-
tions sur le pont de franc-bord
doivent être munies de fermetu-
res efficaces et les seuils doivent
avoir une hauteur d'au moins 457
millimètres au-dessus du pont.
Les parties exposées des encaisse-
ments de la machine sur le pont
des superstructures doivent être
de construction solide et toutes
leurs ouvertures munies de fer-
metures en acier, attachées de fa-
çon permanente sur les encaisse-
ments et susceptibles d'être fer-
mées et aussujetties de l'intérieur
et de l'extérieur; les seuils de ces
ouvertures doivent s'élever au
moins à 380 millimètres au-dessus
du pont. Les panneaux de chauffe-
ries doivent être aussi élevés qu'il
est raisonnable et possible de le
faire au-dessus du pont de super-
structures et avoir de forts cou-
vercles en acier, attachés de fa-
çon permanente à leur emplace-
ment.

Règle XCVI.

Passerelle.

Une passerelle permanente de
construction efficace et d'une so-
lidité suffisante étant donné sa po-
sition exposée doit être installée
de l'avant à l'arrière, au niveau
du pont de superstructures, entre
la dunette et le château et, lorsque

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 ca-
sings on the freeboard deck are to
be fitted with steel doors. The ca-
sings 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 bulk-
heads at the ends of these structur-
es are to be of the scantlings
required for bridge front bulk-
heads. All entrances to the structur-
es 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 per-
manently 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 rea-
sonable and practicable and are
to have strong steel covers per-
manently attached in their proper
positions.

Rule XCVI

Gangway.

An efficiently constructed per-
manent ganway 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 are bert-

ku, to mostek przejściowy winien sięgać od średniówki do dziobówki. Każdy inny równorzędny środek umożliwiający dostęp, jak przejście pod pokładem, może być zastosowany zamiast mostku przejściowego.

Prawidło XCVII.

Ochrona załogi, dostęp do przestrzeni maszynowej i t. d.

Bezpieczne i dostateczne środki winny zapewnić dostęp z poziomu mostku przejściowego do pomieszczeń załogi, przestrzeni maszynowej i do wszystkich innych części używanych przy wykonywaniu niezbędnych prac na statku. Ten przepis nie ma zastosowania do pomieszczeń pompowych z wejściami z pokładu wolnej burty, o ile one są zaopatrzone w środki zamknięć klasy I.

Prawidło XCVIII.

Luki.

Wszystkie luki na pokładzie wolnej burty i na pokładzie zbiorników nadmiarowych winny być zamknięte wodoszczelnie zapomocą mocnych stalowych pokryw.

Prawidło XCIX.

Wentylatory.

Wentylatory obsługujące pomieszczenia położone poniżej pokładu wolnej burty winny być najzupełniej mocne, albo też winny być chronione przez nadbudowy lub skuteczne środki równorzędne.

Prawidło C.

Urządzenia do usuwania wody.

Statki zaopatrzone w nadburcia winny posiadać barjery co najmniej na połowie długości nieosłoniętej części falowego pokładu, lub inne skuteczne urządzenia do usunięcia wody. Górna krawędź mocnicy winna się kończyć możliwie jak najniżej, a najlepiej nie wyżej górnego brzegu kątownika okrężnicy.

Jeżeli nadbudowy są połączone zapomocą skrzyń, barjery winny być urządzone na całej długości nieosłoniętych części pokładu wolnej burty.

l'équipage est logé à l'avant du navire, cette passerelle doit s'étendre du château au gaillard. Tout autre moyen d'accès équivalent, comme des passages au-dessous du pont, peut être employé pour tenir lieu de cette passerelle.

Règle XCVII.

Protection de l'équipage. Accès à la tranche des machines, &c.

Un moyen d'accès sûr et satisfaisant doit permettre d'atteindre, du niveau de la passerelle les locaux de l'équipage, la tranche des machines et les parties du navire qui sont obligatoirement utilisées pour la manoeuvre du navire. Cette règle ne s'applique pas aux chambres des pompes dont les entrées se font du pont de franc-bord quand elles sont munies de moyens de fermeture de la classe 1.

Règle XCVIII.

Panneaux.

Tous les panneaux du pont de franc-bord ou du pont des caisses d'expansion doivent être fermés par des couvercles en acier robustes et étanches.

Règle XCIX.

Manches à air.

Les manches à air desservant des espaces situés au-dessous du pont de franc-bord doivent être de solidité suffisante ou être protégées par des superstructures ou des moyens efficaces équivalents.

Règle C.

Dispositifs pour l'évacuation de l'eau.

Les navires munis de pavois doivent avoir des rambardes au moins sur la moitié de la longueur de la partie exposée du pont ou tous autres dispositions efficaces pour l'évacuation de l'eau. Le can supérieur du carreau doit être tenu aussi bas que possible et de préférence il ne doit pas dépasser le can supérieur de la cornière gouttière.

Quand les superstructures sont reliées par des trunks, des rambardes doivent être installées sur toute la longueur des parties exposées du pont de franc-bord.

hed 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.

Prawidło CI.

Rysunki.

Rysunki wykazujące instalacje i urządzenia winny być przedłożone do aprobaty władzy powołanej do wyznaczania wolnej burty.

Wolne burty.

Prawidło CII.

Obliczanie wolnej burty.

Jeżeli władza powołana do wyznaczania wolnej burty stwierdzi, że wyżej wskazane wymogi są wypełnione, letnia wolna burta będzie mogła być obliczona z tabeli dla wolnej burty statków zbiornikowych. Wszystkie poprawki winny być uczynione zgodnie z III-cią częścią Prawideł, z wyjątkiem tych, które odnoszą się do parowców gładko-pokładowych, do oddzielnych nadbudów, do nadwyżki wzniosu wzdłużnego i do podróży zimowych poprzez Atlantyk Północny.

Prawidło CIII.

Potrącenie dla oddzielnych nadbudów.

Jeżeli całkowita efektywna długość nadbudów jest mniejsza niż „L” — stosuje się odsetek potrącenia przewidzianego dla długości nadbudów równej „L”. Potrącenie to wskazuje następująca tabela:

Règle CI.

Plans.

Des plans montrant les installations et les dispositions doivent être soumis à l'approbation de l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords.

Francs-bords.

Règle CII.

Calcul du franc-bord.

Quand l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords aura constaté que les exigences ci-dessus indiquées sont remplies, le franc-bord d'été pourra être calculé d'après la Table de franc-bord des navires à citernes. Toutes les corrections devront être faites suivant la 3ème partie du Règlement à l'exception de celles pour les vapeurs à pont découvert, pour les superstructures détachées, pour l'excès de tonture et pour les voyages d'hiver à travers l'Atlantique Nord.

Règle CIII.

Réduction pour superstructures détachées.

Lorsque la longueur totale effective des superstructures est moindre que L, la déduction est un pourcentage de celle prévue pour une longueur de superstructure égale à L. Elle est obtenue par le tableau suivant:

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:—

	Całkowita efektywna długość nadbudów										
	0	0.1 L	0.2 L	0.3 L	0.4 L	0.5 L	0.6 L	0.7 L	0.8 L	0.9 L	L
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Statki wszelkich typów	0	7	14	21	31	41	52	63	75.3	87.7	100

	Longueur totale effective des superstructures.										
	0	0.1 L	0.2 L	0.3 L	0.4 L	0.5 L	0.6 L	0.7 L	0.8 L	0.9 L	L
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Navires de tous les types	0	7	14	21	31	41	52	63	75.3	87.7	100

	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

Prawidło CIV.

Potrącenia na nadwyżkę wzniosu
wzdłużnego.

Jeżeli wznios jest większy od przepisowego, poprawkę za nadwyżkę wzniosu (patrz prawidło LVII, Część III. Linja ładunkowa dla parowców) potrąca się od wolnej burty dla wszystkich statków zbiornikowych. Prawidło XLIX nie ma zastosowania z wyjątkiem tego, że największe potrącenie za nadwyżkę wzniosu wynosi 38 mm. dla długości 30,5 m. i powiększa się o 38 mm. dla każdego 30,5 m. długości statku.

Prawidło CV.

Zimowa wolna burta na Atlantyku
Północnym.

Najmniejsza wolna burta dla podróży przez Atlantyk Północny, na północ od równoleżnika 36° N., w czasie miesięcy zimowych, jest równa zimowej wolnej burcie, do której dodaje się 25,4 mm. na każde 30,5 m. długości statku.

Prawidło CVI.

Tabela wolnej burty dla statków
zbiornikowych.

L.	Wolna burta	L.	Wolna burta
Metry	Milimetr.	Metry	Milimetr.
57,91	546	121,92	1587
60,96	587	124,97	1648
64,01	627	128,02	1712
67,06	668	131,06	1775
70,10	711	134,11	1841
73,15	754	137,16	1908
76,20	800	140,21	1974
79,25	846	143,26	2037
82,30	894	146,30	2101
85,34	942	149,35	2162
88,39	993	152,40	2222
91,44	1044	155,45	2281
94,49	1095	158,50	2339
97,54	1146	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	1415	176,78	2657
115,82	1471	179,83	2705
118,87	1529	182,88	2753

Dla statków o długościach przekraczających 182,88 m. decyduje władza administracyjna.

Règle CIV.

Déduction pour excès de tonture.

Quand la tonture est plus grande que la tonture réglementaire, la correction pour excès de tonture (voir Règle LVII de la 3ème Partie, Lignes de Charge pour les Vapeurs) est déduite du franc-bord pour tous les navires à citernes. La Règle LIX de la 3ème Partie ne s'applique pas; toutefois la déduction maximum pour excès de tonture est de 38 millimètres pour une longueur de 30m50 et elle augmente de 38 millimètres chaque fois que la longueur du navire augmente de 30m50.

Règle CV.

Voyages pendant l'hiver à travers
l'Atlantique Nord.

Le franc-bord minimum pour les voyages à travers l'Atlantique Nord au nord du parallèle 36°, pendant les mois d'hiver, est égal au franc-bord d'hiver auquel on ajoute autant de fois 25,4 millimètres que la longueur de 30 m 50 est comprise dans la longueur du navire.

Règle CVI.

Tableau de franc-bord pour les na-
vires à citernes.

L.	Franc-bord.	L.	Franc-bord.
Mètres	Millimètr.	Mètres	Millimètr.
57,91	546	121,92	1587
60,96	587	124,97	1648
64,01	627	128,02	1712
67,06	668	131,06	1775
70,10	711	134,11	1841
73,15	754	137,16	1908
76,20	800	140,21	1974
79,25	846	143,26	2037
82,30	894	146,30	2101
85,34	942	149,35	2162
88,39	993	152,40	2222
91,44	1044	155,45	2281
94,49	1095	158,50	2339
97,54	1146	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	1415	176,78	2657
115,82	1471	179,83	2705
118,87	1529	182,88	2753

Le cas des navires d'une longueur de plus de 182 m 83 est laissé à l'Administration.

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 1½ inches at 100 feet and increases at the rate of 1½ 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.

L	Free-board	L	Free-board
Feet.	Inches	Feet.	Inches
190	21-5	400	62-5
200	23-1	410	64-9
210	24-7	420	67-4
220	26-3	430	69-9
230	28-0	440	72-5
240	29-7	450	75-1
250	31-5	460	77-7
260	33-3	470	80-2
270	35-2	480	82-7
280	37-1	490	85-1
290	39-1	500	87-5
300	41-1	510	89-8
310	43-1	520	92-1
320	45-1	530	94-3
330	47-1	540	96-5
340	49-2	550	98-6
350	51-3	560	100-7
360	53-5	570	102-7
370	55-7	580	104-6
380	57-9	590	106-5
390	60-2	600	108-4

Ships above 600 feet are to be dealt with by the Administration.

ZAŁĄCZNIK II.

Granice stref i obszarów okresowych.

Strefy.

Południowa granica północnej „okresowej strefy zimowej” jest to linja prowadząca: od wschodniego wybrzeża Ameryki Północnej wzdłuż równoleżnika 36 stopnia szerokości N. do Taryfy w Hiszpanji; od wschodniego wybrzeża Korei wzdłuż równoleżnika 35 stopnia szerokości N. do zachodniego wybrzeża Honshiu w Japonji; od wschodniego wybrzeża Honshiu wzdłuż równoleżnika 35 stopnia szerokości N. aż do południka 150 stopnia długości W., i wreszcie wzdłuż linii prostej aż do zachodniego wybrzeża wyspy Vancouver do punktu 50 stopnia szerokości N., przyczem Fusan (Korea) i Yokohama uważa się za położone na granicy „okresowej strefy zimowej” i „strefy letniej”.

Północna granica „strefy zwrotnikowej” jest to linja prowadząca: od wschodniego wybrzeża Ameryki Południowej wzdłuż równoleżnika 10 stopnia szerokości N. do południka 20 stopnia długości W.; następnie wzdłuż południka 20 stopnia długości W. aż do równoleżnika 20 stopnia szerokości N., wzdłuż równoleżnika 20 stopnia szerokości N. aż do zachodniego wybrzeża Afryki, od wschodniego wybrzeża Afryki wzdłuż równoleżnika 8 stopnia szerokości N. do zachodniego wybrzeża półwyspu malajskiego i wzdłuż wybrzeży malajskich i Syjamu aż do wschodniego wybrzeża Kochinchiny do punktu 10 stopnia szerokości N.; wzdłuż równoleżnika 10 stopnia szerokości N. aż do południka 145 stopnia długości E., wzdłuż południka 145 stopnia długości E. aż do równoleżnika 13 stopnia szerokości N., wzdłuż równoleżnika 13 stopnia szerokości N. aż do zachodnich wybrzeży Ameryki Centralnej. Saïgon uważa się za położony na granicy „strefy zwrotnikowej” i „okresowego obszaru zwrotnikowego” (4).

Południowa granica „strefy zwrotnikowej” jest to linja prowadząca: od wschodniego wybrzeża Ameryki Południowej wzdłuż zwrotnika Koziorożca do zachodniego wybrzeża Afryki; od wschod-

ANNEXE II.

Limites des Zones et des Régions périodiques.

Zones.

La limite Sud de la „zone d'hiver périodique” septentrionale est constituée par une ligne tracée: suivant le parallèle de latitude 36° Nord depuis la côte Est de l'Amérique du Nord jusqu'à Tarifa, en Espagne; suivant le parallèle de latitude 35° Nord depuis la côte Est de Corée jusqu'à la côte Ouest de Honshiu, Japon; suivant le parallèle de latitude 35° Nord depuis la côte Est de Honshiu jusqu'au méridien de longitude 150° Ouest; et suivant une ligne droite jusqu'à la côte Ouest de l'île de Vancouver au point de latitude 50° Nord. Fusan (Corée) et Yokohama sont considérés comme étant sur la ligne de démarcation de la „zone d'hiver périodique” et de la „zone d'été.”

La limite Nord de la „zone tropicale” est constituée par une ligne tracée: suivant le parallèle de latitude 10° Nord depuis la côte Est de l'Amérique du Sud jusqu'au méridien de longitude 20° Ouest; suivant le méridien 20° Ouest jusqu'au parallèle de latitude 20° Nord; et suivant le parallèle de latitude 20° Nord jusqu'à la côte Ouest d'Afrique, suivant le parallèle de latitude 3° Nord depuis la côte Est d'Afrique jusqu'à la côte Ouest de la péninsule de Malaisie, le long des côtes de Malaisie et du Siam jusqu'à la côte Est de Cochinchine au point de latitude 10° Nord; suivant le parallèle de latitude 10° Nord jusqu'au méridien de longitude 145° Est, suivant le méridien 145° Est jusqu'au parallèle de latitude 13° Nord, suivant le parallèle de latitude 13° Nord jusqu'à la côte Ouest de l'Amérique centrale. Saïgon est considéré comme étant sur la ligne de démarcation de la „zone tropicale” et de la „région tropicale périodique” (4).

La limite Sud de la „zone tropicale” est constituée par une ligne tracée: suivant le parallèle du Tropic du Capricorne depuis la côte Est de l'Amérique du Sud jusqu'à la côte Ouest d'Afrique;

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. 8° 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, Saïgon 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

niego wybrzeża Afryki wzdłuż równoleżnika 20 stopnia szerokości S. do zachodnich wybrzeży Madagaskaru, wzdłuż zachodniego i północnego wybrzeża Madagaskaru do południka 50 stopnia długości E., następnie wzdłuż południka 50 stopnia długości E. aż do równoleżnika 10 stopnia szerokości S., wzdłuż równoleżnika 10 stopnia szerokości S. do południka 110 stopnia długości E., wzdłuż linii prostej aż do Portu Darwina w Australji, następnie na wschód wzdłuż wybrzeży Australji i wyspy Wessel aż do przylądka Wessel, wzdłuż równoleżnika 11 stopnia szerokości S. aż do zachodnich wybrzeży przylądka York, od wschodniego wybrzeża przylądka York wzdłuż równoleżnika 11 stopnia szerokości S. do południka 150 stopnia długości W., wzdłuż linii prostej do punktu 26 stopnia szerokości S. i 75 stopnia długości W, a następnie wzdłuż linii prostej aż do zachodnich wybrzeży Ameryki Południowej do punktu 30 stopnia szerokości S. Coquimbo, Rio de Janeiro i Port Darwina uważa się za położone na granicy „strefy zwrotnikowej” i „strefy letniej”.

Następujące obszary uważa się za należące do „strefy zwrotnikowej”:

- 1) *Kanał Sueski, Morze Czerwone i Zatoka Adenńska*, począwszy od Port Said, aż do południka 45 stopnia długości E. Aden i Berbera uważa się za położone na granicy „strefy zwrotnikowej” i „okresowego obszaru zwrotnikowego” (2 b).
- 2) *Zatoka Perska* aż do południka 59 stopnia długości E.

Północna granica południowej „okresowej strefy zimowej” jest to linja prowadząca: od wschodniego wybrzeża Ameryki Południowej wzdłuż równoleżnika 40 stopnia szerokości S. do południka 56 stopnia długości W., wzdłuż linii prostej do punktu 34 stopnia szerokości S. i 50 stopnia długości W. wzdłuż równoleżnika 34 stopnia szerokości S. aż do zachodniego wybrzeża Afryki Południowej, wzdłuż linii prostej wychodzącej z wschodniego wybrzeża Afryki Południowej od punktu 30 stopnia szerokości S. do zachodniego wy-

suivant le parallèle de latitude 20° Sud depuis la côte Est d'Afrique jusqu'à la côte Ouest de Madagascar, le long des côtes Ouest et Nord de Madagascar jusqu'au méridien de longitude 50° Est, suivant le méridien de longitude 50° Est jusqu'au parallèle de latitude 10° Sud, suivant le parallèle de latitude 10° Sud jusqu'au méridien de longitude 110° Est, suivant une ligne droite jusqu'à Port Darwin, en Australie, vers l'Est le long des côtes d'Australie et de l'île Wessel jusqu'au cap Wessel, suivant le parallèle de latitude 11° Sud jusqu'à la côte Ouest du cap York, suivant le parallèle de latitude 11° Sud depuis la côte Est du cap York jusqu'au méridien de longitude 150° Ouest, suivant une ligne droite jusqu'au point de latitude 26° Sud et longitude 75° Ouest, et suivant une ligne droite jusqu'à la côte Ouest de l'Amérique du Sud au point de latitude 30° Sud. Coquimbo, Rio de Janeiro et Port Darwin sont considérés comme étant sur la ligne de démarcation de la „zone tropicale” et de la „zone d'été.”

Les régions suivantes sont considérées comme appartenant à la „zone tropicale”:

- (1) *Le Canal de Suez, la Mer Rouge et le golfe d'Aden*, à partir de Port Said jusqu'au méridien de longitude 45° Est. Aden et Berbera sont considérés comme étant sur la ligne de démarcation de la zone tropicale et de la zone tropicale périodique 2 (b).
- (2) *Le Golfe Persique* jusqu'au méridien de longitude 59° Est.

La limite Nord de la „zone d'hiver périodique” méridionale est constituée par une ligne tracée: suivant le parallèle de latitude 40° Sud depuis la côte Est de l'Amérique du Sud jusqu'au méridien de longitude 56° Ouest, suivant une ligne droite jusqu'au point de latitude 34° Sud et longitude 50° Ouest, suivant le parallèle de latitude 34° Sud jusqu'à la côte Ouest d'Afrique du Sud, suivant une ligne droite issue de la côte Est de l'Afrique du Sud au point de latitude 30° Sud jusqu'à la côte Ouest d'Australie au point de la-

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. 30° S., thence along the south coast of Australia to Cape Arid, thence along a rhumb line to Cape Grim, Tasmania, thence along the

brzeża Australji w punkcie 35 stopnia szerokości S., wzdłuż południowego wybrzeża Australji aż do przylądka Arid, wzdłuż prostej linii wychodzącej z tego punktu aż do przylądka Grim w Tasmanji, wzdłuż północnego wybrzeża Tasmanji aż do Eddystone Point, wzdłuż linii prostej, wychodzącej z tego punktu aż do zachodniego wybrzeża Południowej Wyspy Nowej Zelandji w punkcie 170 stopnia szerokości E., wzdłuż wybrzeży zachodnich, południowych i wschodnich Wyspy Południowej, aż do przylądka Saunders, wzdłuż linii prostej wychodzącej z przylądka tego aż do punktu 33 stopnia szerokości S. i 170 stopnia długości W., wzdłuż równoleżnika 33 stopnia szerokości S. aż do zachodniego wybrzeża Ameryki Południowej. Valparaiso, Cape Town i Durban uważa się za położone na granicy południowej „okresowej strefy zimowej” i „strefy letniej”.

Strefy letnie.

Pozostałe strefy stanowią „strefy letnie”.

Obszary okresowe.

Następujące obszary są „okresowymi obszarami zwrotnikowymi”.

1) Na północnym Oceanie Atlantyckim.

Obszar o granicach zakresłonych: na północy linią od przylądka Catoche w Yucatan aż do przylądka San Antonio na wyspie Kuba wzdłuż południowego wybrzeża Kuby do punktu 20 stopnia szerokości N. i przez równoleżnik 20 stopnia szerokości N. do południka 20 stopnia długości W.; na zachodzie wybrzeżem Ameryki Centralnej, na południu — północnym wybrzeżem Ameryki Południowej i równoleżnikiem 10 stopnia szerokości N., a na wschodzie południkiem 20 stopnia długości W.

Ten obszar jest:

strefą zwrotnikową od 1 listopada do 15 lipca;

strefą letnią od 16 lipca do 31 października.

2) Morze Arabskie.

a) na północ od równoleżnika 24 stopnia szerokości N.

itude 35° Sud le long de la côte Sud d'Australie jusqu'au cap Arid, suivant une ligne droite issue de ce dernier point jusqu'au cap Grim, en Tasmanie, le long de la côte Nord de Tasmanie jusqu'à Eddystone Point, suivant une ligne droite issue de ce dernier point jusqu'à la côte Ouest de l'île du Sud de la Nouvelle-Zélande au point de longitude 170° Est, le long des côtes Ouest, Sud et Est de l'île du Sud jusqu'au cap Saunders, suivant une ligne droite issue de ce cap jusqu'au point de latitude 33° Sud et longitude 170° Ouest, et suivant le parallèle de latitude 33° Sud jusqu'à la côte Ouest de l'Amérique du Sud. Valparaiso, Capetown et Durban sont considérés comme étant sur la ligne de démarcation de la „zone d'hiver périodique” méridionale et de la „zone d'été”.

Zones d'Été.

Les autres régions constituent les „zones d'été.”

Régions périodiques.

Les régions suivantes sont des „régions tropicales périodiques”:

(1) Dans l'Océan Atlantique Nord.

Région limitée: au Nord par une ligne tracée du cap Catoche dans le Yucatan jusqu'au cap San Antonio dans l'île de Cuba, par la côte Sud de Cuba jusqu'au point de latitude 20° Nord, et par le parallèle de latitude 20° Nord jusqu'au méridien de longitude 20° Ouest, à l'Ouest par la côte de l'Amérique centrale, au Sud par la côte Nord de l'Amérique du Sud et par le parallèle de latitude 10° Nord, et à l'Est par le méridien de longitude 20° Ouest.

Cette région est:

Zone tropicale du 1-er novembre au 15 juillet.

Zone d'été du 16 juillet au 31 octobre.

(2) Mer d'Arabie.

(a) Au nord du parallèle de latitude 24° N.

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 uważa się za położone na granicy tego obszaru i okresowego obszaru zwrotnikowego poniżej podanego (b).

Ten obszar jest: strefą zwrotnikową od 1 sierpnia do 20 maja, strefą letnią od 21 maja do 31 lipca;

- b) na południe od równoleżnika 24 stopnia szerokości N.

Ten obszar jest: strefą zwrotnikową od 1 grudnia do 20 maja i od 16 września do 15 października, strefą letnią od 21 maja do 15 września i od 16 października do 30 listopada.

- 3) *Zatoka Bengalska.*

strefa zwrotnikowa od 16 grudnia do 15 kwietnia, strefa letnia od 16 kwietnia do 15 grudnia.

- 4) *Na Morzu Chińskim.*

Obszar o granicach określonych: na zachodzie i północy wybrzeżami Indochin i Chin aż do Hong Kongu, na wschodzie linią prostą aż do portu Sual (wyspa Luzon) i wybrzeżami zachodnimi wysp Luzon, Samar i Leyte aż do równoleżnika 10 stopnia szerokości N., a na południu równoleżnikiem 10 stopnia szerokości N.

Hong Kong i Sual uważa się za położone na granicy „okresowej strefy zwrotnikowej” i „strefy letniej”.

Ten obszar jest:

strefą zwrotnikową od 21 stycznia do 30 kwietnia, strefą letnią od 1 maja do 20 stycznia.

- 5) *Na Oceanie Spokojnym Północnym:*

a) Obszar o granicach określonych: na północy równoleżnikiem 25 stopnia szerokości N., na zachodzie południkiem 160 stopnia długości E., na południu równoleżnikiem 13 stopnia szerokości N., i na wschodzie południkiem 130 stopnia długości W.

Ten obszar jest:

strefą zwrotnikową od 1 kwietnia do 31 października,

Cette région est:

Zone tropicale du 1-er août au 20 mai.

Zone d'été du 21 mai au 31 juillet.

Karachi est considéré comme étant sur la ligne de démarcation de cette région et de la région tropicale périodique (b) ci-dessous—

- (b) Au Sud du parallèle de latitude 24° N.

Cette région est:

Zone tropicale du 1-er décembre au 20 mai et du 16 septembre au 15 octobre.

Zone d'été du 21 mai au 15 septembre et du 16 octobre au 30 novembre.

- (3) *Golfe du Bengale.*

Zone tropicale du 16 décembre au 15 avril.

Zone d'été du 16 avril au 15 décembre.

- (4) *Dans la mer de Chine.*

Région limitée: à l'Ouest et au Nord par les côtes d'Indo-Chine et de Chine jusqu'à Hong Kong; à l'Est par une ligne droite jusqu'au port de Sual (Ile de Luçon) et par les côtes Ouest des Iles de Luçon, Samar et Leyte jusqu'au parallèle de 10° N.; et au Sud par le parallèle de latitude 10° N.

Hong Kong et Sual sont considérés comme étant sur la ligne de démarcation de la zone tropicale périodique et de la zone d'été.

Cette région est:

Zone tropicale du 21 janvier au 30 avril.

Zone d'été du 1-er mai au 20 janvier.

- (5) *Dans l'Océan Pacifique Nord.*

(a) Région limitée: au Nord par le parallèle de latitude 25° N., à l'Ouest par le méridien de longitude 160° E., au Sud par le parallèle de latitude 13° N. et à l'Est par le méridien de longitude 130° W.

Cette région est:

Zone tropicale du 1-er avril au 31 octobre.

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 the coast of Indo-China and China to Hong Kong, on the east by a rhumb line to the port of Sual (Luzon Island), and by the west coast of the Islands of Luzon, Samar and Leyte to the parallel of 10° N., and on the south by the parallel of lat. 10° N.

Hong Kong and Sual to be considered as being on the boundary of the „Seasonal Tropical” and „Summer” zones.

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.

strefą letnią od 1 listopada do 31 marca;

- b) Obszar o granicach zakreślonych: na północy i wschodzie wybrzeżami Kalifornii, Meksyku i Ameryki Centralnej, na zachodzie południkiem 120 stopnia szerokości W. i linią prostą łączącą punkt 30 stopnia szerokości N. i 120 stopnia długości W. do punktu 13 stopnia szerokości N. i 105 stopnia długości W., a na południu równoleżnikiem 13 stopnia szerokości N.

Obszar ten jest:

strefą zwrotnikową od 1 marca do 30 czerwca i od 1 do 30 listopada, strefą letnią od 1 lipca do 31 października i od 1 grudnia do 28/29 lutego.

6) *Na Oceanie Spokojnym Południowym.*

- a) Obszar o granicach zakreślonych: na północy równoleżnikiem 11 stopnia szerokości S., na zachodzie wschodniem wybrzeżem Australii, na południu równoleżnikiem 20 stopnia szerokości S., na wschodzie południkiem 175 stopnia szerokości E. i również zatoką Karpentaria na południe od równoleżnika 11 stopnia szerokości S.

Obszar ten jest:

strefą zwrotnikową od 1 kwietnia do 30 listopada, strefą letnią od 1 grudnia do 31 marca.

- b) Obszar o granicach zakreślonych: na zachodzie południkiem 150 stopnia długości W., na południu równoleżnikiem 20 stopnia szerokości S. i na północy i na wschodzie linią prostą stanowiącą południową granicę strefy zwrotnikowej.

Obszar ten jest:

strefą zwrotnikową od 1 marca do 30 listopada, strefą letnią od 1 grudnia do 28/29 lutego.

Następujące obszary są „określowanymi obszarami zimowymi”:

Zone d'été du 1-er novembre au 31 mars.

- (b) Région limitée: au Nord et à l'Est par les côtes de Californie, du Mexique et de l'Amérique centrale, à l'Ouest par le méridien de longitude 120° W. et par une ligne droite joignant le point de latitude 30° N. et longitude 120° W. au point de latitude 13° N. et de longitude 105° W. et au Sud par le parallèle de latitude 13° N.

Cette région est:

Zone tropicale du 1-er mars au 30 juin et du 1-er au 30 novembre.

Zone d'été du 1-er juillet au 31 octobre et du 1-er décembre au 28/29 février.

(6) *Dans l'Océan Pacifique Sud.*

- (a) Région limitée: au Nord par le parallèle de latitude 11° S., à l'Ouest par la côte Est d'Australie, au Sud par le parallèle de latitude 20° S. et à l'Est par le méridien de longitude 175° E., et également le Golfe de Carpentarie au Sud du parallèle de latitude 11° S.

Cette région est:

Zone tropicale du 1-er avril au 30 novembre.

Zone d'été du 1-er décembre au 31 mars.

- (b) Région limitée: à l'Ouest par le méridien de 150° W., au Sud par le parallèle de latitude 20° S. et au Nord et à l'Est par la ligne droite constituant la limite Sud de la zone tropicale.

Cette région est:

Zone tropicale du 1-er mars au 30 novembre.

Zone d'été du 1-er décembre au 28/29 février.

Les régions suivantes sont des „régions d'hiver périodiques”:

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 east 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:—

Północna okresowa strefa zimowa (między Ameryką Północną a Europą).

- a) Obszar położony w obrębie i na północ od linii wykresłonej jak następuje: od wybrzeża Grenlandji wzdłuż południka 50 stopnia długości W. do równoleżnika 45 stopnia szerokości N., wzdłuż równoleżnika 45 stopnia szerokości N. aż do południka 15 stopnia długości W., wzdłuż tego południka aż do równoleżnika 60 stopnia szerokości N., wzdłuż równoleżnika 60 stopnia szerokości N. aż do zachodniego wybrzeża Norwegji.

Bergén uważa się za położone na granicy tego obszaru i obszaru poniżej określonego (b).

Obszar ten jest:

strefą zimową od 16 października do 15 kwietnia,

strefą letnią od 16 kwietnia do 15 października.

- b) Obszar położony na północ od równoleżnika 36 stopnia szerokości N., poza obszarem a) powyżej określonym.

Strefa zimowa od 1 listopada do 31 marca,

strefa letnia od 1 kwietnia do 31 października.

Morze Bałtyckie (aż do równoleżnika szerokości Skawu).

Strefa zimowa od 1 listopada do 31 marca,

strefa letnia od 1 kwietnia do 31 października.

Morze Śródziemne i Morze Czarne.

Strefa zimowa od 16 grudnia do 15 marca,

strefa letnia od 16 marca do 15 grudnia.

Północna okresowa strefa zimowa (między Azją a Ameryką Północną z wyjątkiem Morza Japońskiego na południe od równoleżnika 50 stopnia szerokości N.).

Strefa zimowa od 16 października do 15 kwietnia,

strefa letnia od 16 kwietnia do 15 października.

Zone d'hiver périodique septentrionale (entre l'Amérique du Nord et l'Europe).

(a) Région située à l'intérieur et au Nord de la ligne tracée comme il suit: suivant le méridien de longitude 50° W. depuis la côte du Groenland jusqu'au parallèle de latitude 45° N., suivant le parallèle de latitude 45° N. jusqu'au méridien de longitude 15° W., suivant ce méridien jusqu'au parallèle de latitude 60° N., et suivant le parallèle de latitude 60° N. jusqu'à la côte Ouest de Norvège.

Cette région est:

Zone d'hiver du 16 octobre au 15 avril.

Zone d'été du 16 avril au 15 octobre.

Bergén est considéré comme étant sur la ligne de démarcation de cette région et de la région (b) définie ci-dessous.

(b) Région située au Nord du parallèle de latitude 36° N. et en dehors de la région (a) définie ci-dessus.

Zone d'hiver du 1-er novembre au 31 mars.

Zone d'été du 1-er avril au 31 octobre.

Mer Baltique (jusqu'au parallèle de latitude du Skaw).

Zone d'hiver du 1-er novembre au 31 mars.

Zone d'été du 1-er avril au 31 octobre.

Mer Méditerranée et Mer Noire.

Zone d'hiver du 16 décembre au 15 mars.

Zone d'été du 16 mars au 15 décembre.

Zone d'hiver périodique septentrionale (entre l'Asie et l'Amérique du Nord, excepté la mer du Japon au Sud du parallèle de latitude 50° N.).

Zone d'hiver du 16 octobre au 15 avril.

Zone d'été du 16 avril au 15 octobre.

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.

Morze Japońskie między równoleżnikami 35 stopnia szerokości N. i 50 stopnia szerokości N.

Strefa zimowa od 1 grudnia do 28/29 lutego, strefa letnia od 1 marca do 30 listopada.

Południowa okresowa strefa zimowa.

Strefa zimowa od 16 kwietnia do 15 października, strefa letnia od 16 października do 15 kwietnia.

Mer du Japon entre les parallèles de latitude 35° N. et 50° N.

Zone d'hiver du 1-er décembre au 28/29 février.
Zone d'été du 1-er mars au 30 novembre.

Zone d'hiver périodique méridionale.

Zone d'hiver du 16 avril au 15 octobre.
Zone d'été du 16 octobre au 15 avril.

Sea of Japan between the parallels of lat. 35° N. and 50° N.

Winter from 1st December to 28/29 th 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.

UWAGA: dla oznaczenia stron świata, przyjęto następujące skróty: Północ—N, Południe—S, Wschód—E, Zachód—W *).

ZAŁĄCZNIK III.

Międzynarodowe świadectwo wolnej burty.

Wydane z upoważnienia Rządu na zasadzie postanowień Międzynarodowej Konwencji o liniach ładunkowych z 1930 roku.

Numer lub litery poznawcze statku

Statek
Port ojczysty
Pojemność brutto

Wolna burta mierzona od linii pokładowej.

Położenie linii ładunkowej.

Tropikalna
a) ponad b)
Letnia
b) Górna krawędź linii przechodzącej przez środek kręgu

Zimowa
c) poniżej b)
Zimowa na Atlantyku Północnym
d) poniżej b)

Zmniejszenie w wodzie słodkiej dla wszystkich wolnych burt
Górna krawędź linii pokładowej, od której je wolne burty są mierzone, znajduje się na
. ponad górną powierzchnią pokładu u burty.

ANNEXE III.

Certificat International de Franc-bord.

Délivré sous l'autorité du Gouvernement d. en vertu des dispositions de la Convention Internationale de 1930 sur les Lignes de Charge.

Numéro ou lettres distinctifs du Navire

Navire
Port d'immatriculation
Tonnage brut

Franc-bord mesuré à partir de la ligne de pont.

Emplacement de la Ligne.

Tropical
(a) au-dessus de (b).
Été
(b) Arête supérieure de la ligne passant par le centre du disque.

Hiver
(c) au-dessous de (b).
Hiver dans l'Atlantique Nord
(d) au-dessous de (b).

Réduction en eau douce pour tous les francs bords
L'arête supérieure de la ligne de pont à partir de laquelle ces francs-bords sont mesurés se trouve à au-dessus de la face supérieure du pont de en abord.

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.

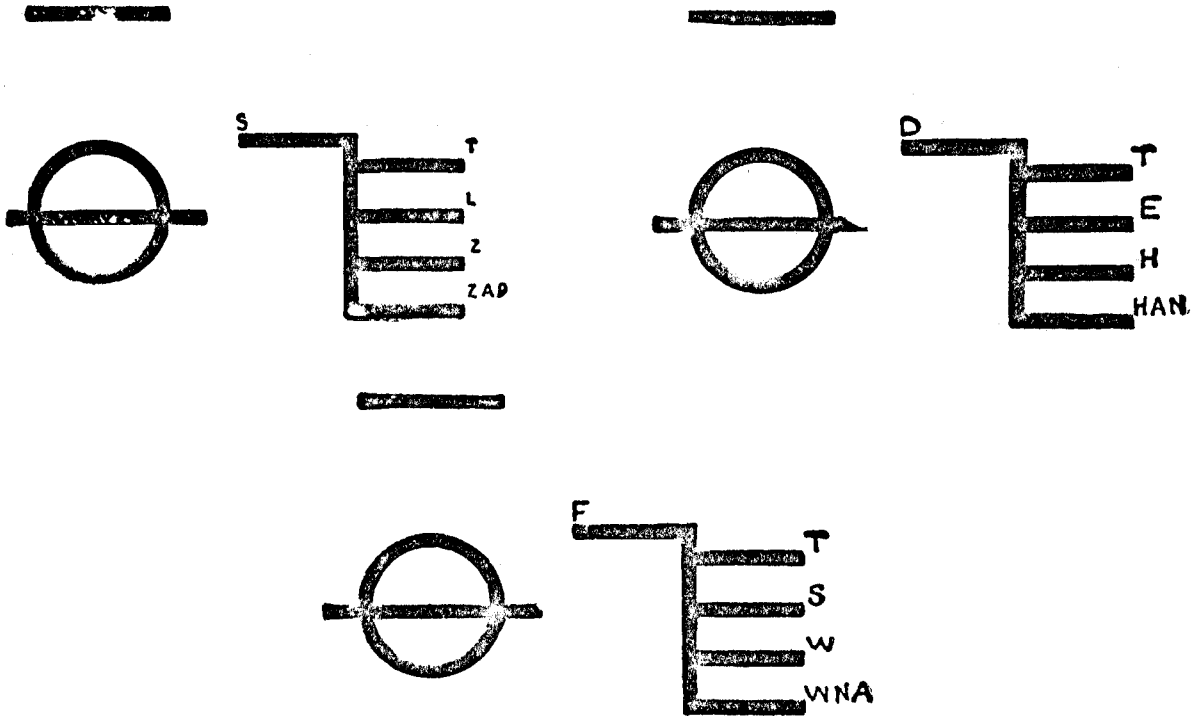
Load Line

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.

*) Patrz mapę ziemi w układzie Merkatora, dołączoną do niniejszej konwencji. Napisy, zamieszczone na mapach, załączonych do francusko-angielskiego tekstu patrz str. 1815.



Niniejsze Świadcstwo wydaje się dla stwierdzenia, że statek został zbadany oraz że jego wolne burty i linje ładunkowe wskazane powyżej zostały wyznaczone zgodnie z postanowieniami Konwencji.

Świadcstwo niniejsze jest ważne do*)

Wydane dnia

Miejsce na podpis lub pieczęć i nazwę władzy, uprawnionej do wydania świadectwa.

Na odwrotnej stronie.

Ponieważ statek czyni całkowicie zadość przepisom Konwencji, niniejsze świadectwo odnawia się do

Podpis lub pieczęć i nazwa władzy,

*) Patrz odwrotną stronę.

UWAGA: Jeżeli parowiec morski żegluje po rzece lub po wodach śródlądowych, dozwolone jest większe załadowanie statku o taką ilość, jaka odpowiada wadze paliwa i t. d. potrzebnego do zużycia między punktem wyjścia a morzem otwartym.

Le présent certificat est délivré pour attester que le navire a été visité et que ses francs-bords et lignes de charge indiqués ci-dessus ont été assignés conformément aux dispositions de la Convention.

Ce certificat est valable jusqu'au*)

Délivré à le

Placer ici la signature ou le sceau et la qualification de l'autorité chargée de délivrer le certificat.

Le navire ayant satisfait entièrement aux prescriptions de la Convention, ce certificat est renouvelé jusqu'au

A
le
Signature ou sceau et qualification de l'autorité.

*) Voir au verso.

Nota.—Lorsque des vapeurs de mer naviguent dans des eaux intérieures il est permis d'augmenter le chargement du navire d'une quantité qui correspond au poids de combustible, &c., nécessaire à la consommation entre le point de départ et la mer libre.

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

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.

*) 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.

Ponieważ statek czyni całkowicie zadość przepisom Konwencji, niniejsze świadectwo odnawia się do

Podpis lub pieczęć i nazwa władzy.

Ponieważ statek czyni całkowicie zadość przepisom Konwencji, niniejsze świadectwo odnawia się do

Podpis lub pieczęć i nazwa władzy.

Le navire ayant satisfait entièrement aux prescriptions de la Convention, ce certificat est renouvelé jusqu'au

A
le
Signature ou sceau et qualification de l'autorité.

Le navire ayant satisfait entièrement aux prescriptions de la Convention, ce certificat est renouvelé jusqu'au

A
le
Signature ou sceau et qualification de l'autorité.

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.

ZALĄCZNIK IV.

Nazwy ustaw i rozporządzeń dotyczących linii ładunkowych, uważanych za równorzędne z przepisami Brytyjskiego Board of Trade 1906.

AUSTRALJA.

Part IV of the Navigation Act, 1912—1920, and Navigation (Load Line) Regulations of 17th December, 1924.

BELGJA.

Loi sur la sécurité des navires (7 décembre 1920).

CHILI.

Reglamento para el trazado del disco, marcas y linea oficial de carguio de las naves mercantes. Decree Nr. 1896 of 12th November, 1919.

DANJA.

Merchant Shipping (Inspection of Ships) Act of the 29th March, 1920, with later amendments.

Rules and Tables of Freeboard for Ships, dated 30th September, 1909, as amended by Notification of 25th July, 1918.

FRANCJA.

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 1 septembre 1925. Décret du 12 mai 1927. Décret du 17 janvier 1928.

ANNEXE IV.

Nomenclatures des Lois et Règlements concernant les lignes de charge considérés comme équivalents aux British Board of Trade Rules, 1906.

AUSTRALIE.

Part IV of the Navigation Act, 1912—1920, and Navigation (Load Line) Regulations of 17th December, 1924.

BELGIQUE.

Loi sur la sécurité des navires (7 décembre 1920).

CHILE.

Reglamento para el trazado del disco, marcas y linea oficial de carguio de las naves mercantes. Decree No. 1896 of 12th November, 1919.

DANEMARK.

Merchant Shipping (Inspection of Ships) Act of the 29th March, 1920, with later amendments.

Rules and Tables of Freeboard for Ships, dated 30th September, 1909, as amended by Notification of 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.

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 des navires (7 decembre 1920).

CHILE.

Reglamento para el trazado del disco marcas y linea oficial de carguio de las naves mercantes (Decree No. 1896 of the 12th November, 1919).

DENMARK.

Merchant Shipping (Inspection of Ships) Act of the 29th March, 1920, with later amendments.

Rules and Tables of Freeboard for Ships, dated the 30th September, 1909, as amended by Notification of the 25th July, 1918.

FRANCE.

Loi du 17 avril 1907, arrêté du 5 septembre 1908. Décret du 21 septembre 1908. Autre décret du 21 septembre 1908 modifié par le décret du 1er septembre 1925. Décret du 12 mai 1927. Décret du 17 janvier 1928.

NIEMCY.

Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft über den Freibord für Dampfer und Segelschiffe, Ausgabe 1908.

HONG KONG.

Merchant Shipping Consolidation Ordinance (Nr. 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.

ISLANDJA.

Law No. 58 of the 14th June, 1929, Sections 25 — 26.

INDJE.

Indian Merchant Shipping Act, 1923.

WŁOCHY.

Regole e tavole per assegnazione del „Bordo Libero", approved by decree dated 1st February, 1929-VII of the Italian Minister for Communications.

Prior to 1929 — British Board of Trade Rules, 1906.

JAPONJA.

Ship Load Line Law (Law No 2 of the 10th year of Taisho (1921)) and the Rules and Regulations relating thereto.

HOLANDJA.

Decree of 22-nd September, 1909 (Official Journal, No. 315).

INDJE HOLENDERSKIE.

Netherlands Decree of 22nd September, 1909 (Official Journal No. 315).

NOWA ZELANDJA.

British Board of Trade Rules 1906.

NORWEGJA.

Norwegian Freeboard Rules and Tables of 1909.

PORTUGALJA.

Decree No. 11, 210 of the 18th July, 1925, and Regulations and Instructions relating thereto.

HISZPANJA.

Reglamento para el Trazado del Disco y Marcas de Maxima Carga de los Buques marchantes, 1914.

STRAITS SETTLEMENTS.

British Board of Trade Rules, 1906.

ALLEMAGNE.

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.

ISLANDE.

Law No. 58 of the 14th June, 1929, Sections 25 — 26.

INDE.

Indian Merchant Shipping Act, 1923.

ITALIE.

Regole e tavole per assegnazione del „Bordo Libero," approved by decree dated 1st February, 1929 — VII of the Italian Minister for Communications.

Prior to 1929 — British Board of Trade Rules, 1906.

JAPON.

Ship Load Line Law [Law No. 2 of the 10th year of Taisho (1921)] and the Rules and Regulations relating thereto.

PAYS-BAS

Decree of 22nd September, 1909 (Official Journal, No. 315).

INDES NÉERLANDAISES.

Netherlands Decree of 22nd September, 1909 (Official Journal, No. 315).

NOUVELLE-ZÉLANDE.

British Board of Trade Rules, 1906.

NORVÈGE.

Norwegian Freeboard Rules and Tables of 1909.

PORTUGAL.

Decree Nr. 11,210 of the 18th July, 1925, and Regulations and Instructions relating thereto.

ESPAGNE.

Reglamento para el Trazado del Disco y Marcas de Maxima Carga de los Buques marchantes, 1914.

STRAITS SETTLEMENTS.

British Board of Trade Rules, 1906.

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 assegnazione 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.

SZWECJA.

Rules and Tables of Freeboard approved by decree of 21st May 1910.

ZJEDNOCZONE KRÓLESTWO WIELKIEJ BRYTANJI I IRLANDJI PÓŁNOCNEJ.

Board of Trade Rules, 1906.

STANY ZJEDNOCZONE AMERYKI.

British Board of Trade Rules, 1906.

ZWIAZEK SOCJALISTYCZNYCH REPUBLIK RAD.

Rules and Regulations relating to the Load Lines of seagoing merchant vessels, published by Register of the Union of Soviet Socialist Republics, 1928.

AKT KONCOWY MIEDZYNARODOWEJ KONFERENCJI O LINIACH ŁADUNKOWYCH Z 1930 ROKU.

Rządy Niemiec, Australijskiego Związku Państw, Belgji, Kanady, Chili, Kubv, Danji, Wolnego Miasta Gdańska, Hiszpanji, Wolnego Państwa Irlandji, Stanów Zjednoczonych Ameryki, Finlandji, Francji, Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji i Irlandji Północnej, Grecji, Indyj, Islandji, Włoch, Japonji, Łotwy, Meksyku, Norwegji, Nowej Zelandji, Paragwaju, Holandji, Peru, Polski, Portugalji, Szwecji, oraz Związku Socjalistycznych Republik Rad.

Pragnąc ustalić drogą wspólnego porozumienia jednakowe zasady i prawidła dla zabezpieczenia życia ludzkiego i mienia na morzu w tem co dotyczy granic zanurzenia, do których mogą być załadowane statki uprawiające podróże międzynarodowe;

Postanowiwszy wziąć udział w Międzynarodowej Konferencji, która, na skutek zaproszenia Rządu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji i Irlandji Północnej, odbyła się w Londynie;

wyznaczyły następujące delegacje:

NIEMCY.

Delegaci.

P. Gustav Koenigs — Ministerialdirigent w Reichsverkehrsmi-

SUÈDE.

Rules and Tables of Freeboard approved by decree of 21st May, 1910.

ROYAUME-UNI.

Board of Trade Rules, 1906.

ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE.

British Board of Trade Rules, 1906.

U. R. S. S.

Rules and Regulations relating to the Load Lines of seagoing merchant vessels, published by Register of U. S. S. R., 1928.

ACTE FINAL DE LA CONFERENCE INTERNATIONALE SUR LES LIGNES DE CHARGE, 1930.

Les Gouvernements d'Allemagne, du Commonwealth d'Australie, de Belgique, du Canada, du Chili, de Cuba, de Danemark, de la Ville Libre de Dantzig, d'Espagne, de l'Etat Libre d'Irlande, des Etats-Unis d'Amérique, de Finlande, de la France, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, de Grèce, de l'Inde, d'Islande, d'Italie, du Japon, de Lettonie, de Mexique, de Norvège, de la Nouvelle-Zélande, du Paraguay, des Pays-Bas, du Pérou, de Pologne, de Portugal, de Suède, et de l'Union des Républiques Soviétistes Socialistes;

Étant désireux d'établir d'un commun accord des principes et des règlements à l'effet de sauvegarder la vie humaine et la propriété en mer en ce qui concerne les limites d'immersion auxquelles il sera licite de charger les navires affectés à des voyages internationaux;

Ayant décidé à participer à une Conférence internationale qui, sur l'invitation du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, a eu lieu à Londres,

Ont désigné les délégations suivantes:

ALLEMAGNE.

Délégués.

M. Gustav Koenigs — Ministerialdirigent au Reichsverkehrsmi-

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 Reichsver-

sterium, Geheimer Regierungsrat, Berlin.

P. Arthur Werner — Ministerialrat w Reichsverkehrsministerium, Geheimer Justizrat, Berlin.

P. Profesor Walter Laas — Dyrektor Towarzystwa Klasyfikacyjnego „Germanischer Lloyd“, Berlin.

P. Karl Sturm — Dyrektor Zarządzający See - Berufsgenossenschaft, Hamburg.

Rzeczoznawcy.

P. Kapitan A. N. Elingius — Inspektor Linji „Hamburg - Südamerika“ Hamburg.

P. Wilhelm Heberling — Dyplomowany Inżynier, Towarzystwo Klasyfikacyjne „Germanischer Lloyd“, Berlin.

P. Kapitan Ernst Knutzen — Inspektor „Atlantic Tank-Rhederei, dia Verband deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere“, Hamburg.

P. Franz Köhler — Gesamtverband, Abteilung „Seeleute“, Berlin.

P. Kapitan Ludwig Schmidt — Inspektor Linji „Hansa“, Brema.

P. Kapitan Ludwig Schubart — Oberregierungsrat w „Deutsche Seewarte“, Hamburg.

P. Kapitan Conrad Soerensen — Inspektor „Dampschiffahrtsgesellschaft, 1869“ Flensburg.

P. Johann Winter — Naczelný Inżynier, Główny Inspektor okrętowy, See - Berufsgenossenschaft, Hamburg.

AUSTRALJA.

Delegaci.

P. Kapitan Henry Priaulx Cayley — Royal Australian Navy, Morski Attaché Australijskiego Związku Państw w Londynie.

P. Vincent Cyril Duffy — Australia House.

Sekretarz.

P. A. Treyer — Naczelný Komisarz Marynarki, Royal Australian Navy.

BELGJA.

Delegat.

P. Raoul F. Grimard — Inżynier Morski, Radca Techniczny w Centralnym Zarządzie Marynarki.

nisterium, Geheimer Regierungsrat, Berlin.

M. Arthur Werner — Ministerialrat au Reichsverkehrsministerium, Geheimer Justizrat, Berlin.

M. le Professeur Walter Laas — Directeur de la Société de Classification „Germanischer Lloyd“, Berlin.

M. Karl Sturm — Directeur général de la See-Berufsgenossenschaft, Hamburg.

Experts.

M. le Capitaine A. N. Elingius — Inspecteur de la Ligne „Hamburg — Südamerika“, Hamburg.

M. Wilhelm Heberling — Diplôme-Ingénieur, Société de la Classification „Germanischer Lloyd“, Berlin.

M. le Capitaine Ernst Knutzen — Inspecteur de „Atlantic Tank-Rhederei, pour Verband deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere“, Hamburg.

M. Franz Köhler — Gesamtverband, Section „Seeleute“, Berlin.

M. le Capitaine Ludwig Schmidt — Inspecteur de la Ligne „Hansa“, Brème.

M. le Capitaine Ludwig Schubart — Oberregierungsrat à la „Deutsche Seewarte“, Hamburg.

M. le Capitaine Conrad Soerensen — Inspecteur de la „Dampschiffahrtsgesellschaft, 1869“, Flensburg.

M. Johann Winter — Ingénieur en Chef, Expert en Chef de navire, See - Berufsgenossenschaft, Hamburg.

AUSTRALIE.

Délégués.

M. le Capitaine de vaisseau Henry Priaulx Cayley — Royal Australian Navy, Attaché naval du Commonwealth d'Australie à Londres.

M. Vincent Cyril Duffy — Australia House.

Secrétaire.

M. le Commissaire en chef de la Marine A. Freyer — Royal Australian Navy.

BELGIQUE.

Délégué.

M. Raoul F. Grimard — Ingénieur naval, Conseiller technique à l'Administration Centrale de la Marine.

kehrministerium, Geheimer Regierungsrat, Berlin.

Mr. Arthur Werner — Ministerialrat in the Reichsverkehrsministerium, Geheimer Justizrat, Berlin.

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 Ernst Knutzen — Inspector of the „Atlantic Tank-Rhederei for Verband deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere“, Hamburg.

Mr. Franz Köhler — 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 „Dampschiffahrtsgesellschaft 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. Freyer A. — Royal Australian Navy.

BELGIUM.

Delegate.

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

KANADA.

Delegat.

P. Alexander Johnston — Vice-Minister Marynarki Handlowej. Rzeczoznawcy.

P. C. F. M. Duguid — Naczelnym inżynier morski.

P. Kapitan J. Gillies — Canadian Pacific Steamships, Limited.

P. Frank Mc. Donnell — Przewodniczący Komisji Inspekcji Statków.

P. Kapitan H. E. Nedden — Canadian National Steamship Company.

P. Kapitan R. A. Goudey — Canadian National Steamship Company.

Sekretarz.

Pani Edna Stowe.

CHILI.

Delegat.

P. Kapitan Oscar Bunster — Konstruktor Okrętowy, Członek Chilijskiej Morskiej Komisji w Londynie.

KUBA.

Delegat.

P. Guillermo Patterson — Posel Nadzwyczajny i Minister Pełnomocny w Londynie.

DANJA.

Delegaci.

P. Emil Krogh — Szef Biura w Ministerstwie Żeglugi i Rybołówstwa.

P. Aage H. Larsen — Inżynier Morski i Główny Inżynier w Ministerstwie Żeglugi i Rybołówstwa.

P. J. A. Körbing — Dyrektor Towarzystwa Żeglugowego „Det Forenede Dampskibsselskab”, Kopenhaga.

P. Kapitan H. P. Hagelberg — Przewodniczący Związku Duńskich Kapitanów Marynarki Handlowej.

P. Erik Jacobsen — Kierownik Syndykatu.

Rzeczoznawcy.

P. P. Villadsen — Naczelnik w Ministerstwie Żeglugi i Rybołówstwa.

P. Peder Fischer — Inżynier Morski.

CANADA.

Délégué.

M. Alexander Johnston — Sous-Ministre de la Marine Marchande. Experts.

M. C. F. M. Duguid — Ingénieur en chef des constructions navales.

M. le Capitaine J. Gillies — Canadian Pacific Steamships, Limited.

M. Frank McDonnell — Président de la Commission d'Inspection des Navires.

M. le Capitaine H. E. Nedden — Canadian National Steamship Company.

M. le Capitaine R. A. Goudey — Canadian National Steamship Company.

Secrétaire.

Mdlle. Edna Stowe.

CHILI.

Délégué.

M. le Capitaine de corvette Oscar Bunster — Constructeur naval, Membre de la Commission navale du Chili a Londres.

CUBA.

Délégué.

M. Guillermo Patterson — Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire a Londres.

DANEMARK.

Délégués.

M. Emil Krogh — Chef de Bureau au Ministère de la Navigation et de la Pêche.

M. Aage H. Larsen — Ingénieur-constructeur et Ingénieur en chef au Ministère de la Navigation et de la Pêche.

M. J. A. Körbing — Directeur de la compagnie d'armement „det Forenede Dampskibsselskab”, Kopenhague.

M. le Capitaine H. P. Hagelberg — Président de l'Association danoise des Capitaines de la Marine Marchande.

M. Erik Jacobsen — Gérant de Syndicat.

Experts.

M. P. Villadsen — Sous-chef de Bureau au Ministère de la Navigation et de la Pêche.

M. Peder Fischer — Constructeur naval.

CANADA.

Delegate.

Mr. Alexander Johnston — Deputy Minister of Marine. Experts.

Mr. C. F. M. Duguid — Chief Naval Architect.

Captain J. Gillies — Canadian Pacific Steamships, Ltd.

Mr. Frank McDonnell — Chairman, Board of Steamship Inspection.

Captain H. E. Nedden — Canadian National Steamship Co.

Captain R. A. Goudey — Canadian National Steamship Co.

Secretary.

Miss Edna Stowe.

CHILE.

Delegate.

Lieut.-Commander Constructor Oscar Bunster — Member of the Chilean Naval Commission in London.

CUBA.

Delegate.

Mr. Guillermo Patterson Cuban Minister in London.

DENMARK.

Delegates.

Mr. Emil Krogh — Assistant Secretary in the Ministry of Shipping and Fisheries.

Mr. Aage H. Larsen — Naval Architect and Engineer-in-Chief to the Ministry of Shipping and Fisheries.

Mr. J. A. Körbing — Director of the „Forenede Dampskibsselskab”, Copenhagen.

Captain H. P. Hagelberg — Chairman of the Association of Danish Shipmasters.

Mr. Erik Jacobsen — Trade Union Manager.

Experts.

Mr. P. Villadsen — Principal in the Ministry of Shipping and Fisheries.

Mr. Peder Fischer — Naval Architect.

WOLNE MIASTO GDAŃSK.

Delegaci.

P. Alfons Poklewski-Koziell — Radca Handlowy Ambasady Polskiej w Londynie.

P. Waldemar Sieg — Radca Handlowy.

HISZPANJA.

Delegat.

P. Octaviano Martinez - Barca — Inżynier Marynarki.

WOLNE PAŃSTWO IRLANDJI.

Delegaci.

P. J. W. Dulanty—Delegat dla Handlu Wolnego Państwa Irlandji w Wielkiej Brytanji.

P. T. J. Hegarty — Inspektor Okrętowy w Departamencie Transportu i Marynarki, Ministerstwo Przemysłu i Handlu.

STANY ZJEDNOCZONE AMERYKI.

Delegaci.

P. Herbert B. Walker — Prezes Związku Amerykańskich Armatorów Okrętów.

P. Dawid Arnott — Naczelny Inspektor, American Bureau of Shipping.

P. Laurens Prior — Bureau of Navigation, Departament Handlu.

P. Howard C. Towle — National Council of American Shipbuilders.

P. Samuel D. Mc. Comb — Marine Office of America.

P. Kapitan Albert F. Pillsbury — Pillsbury and Curtis, San Francisco.

P. Robert F. Hand — Vice-Prezes, Standard Shipping Company, New York.

P. James Kennedy — Dyrektor Zarządzający, Marine Department, Gulf Refining Company, New-York.

P. H. W. Warley — Vice-Prezes, Ore Steamship Corporation, New-York.

P. Kontr-Admirał w stanie spoczynku, John G. Tawresey — C. C. United States Navy, United States Shipping Board.

Doradcy techniczni.

P. David W. Dickie—Inżynier-Konstruktor, Attorney - at - Law, San Francisco.

LA VILLE LIBRE DE DANTZIG.

Délégues.

M. Alphonse Poklewski-Koziell — Conseiller commercial à l'Ambassade polonaise à Londres.

M. Waldemar Sieg — Conseiller commercial.

ESPAGNE.

Délégue.

M. Octaviano Martinez-Barca — Ingénieur de la Marine.

ÉTAT LIBRE D'IRLANDE.

Délégues.

M. J. W. Dulanty — Commissaire pour le commerce de l'État Libre d'Irlande en Grande-Bretagne.

M. T. J. Hegarty — Expert de navire au Département du Transport et de la Marine, Ministère de l'Industrie et du Commerce.

ÉTAT - UNIS D'AMÉRIQUE.

Délégues.

M. Herbert B. Walker — Président de l'Association américaine des Armateurs de navires à vapeur.

M. David Arnott — Inspecteur en chef, American Bureau of Shipping.

M. Laurens Prior — Bureau de la Navigation, Service du Commerce.

M. Howard C. Towle — Conseil national des armateurs américains.

M. Samuel D. McComb — Marine Office of America.

M. le Capitaine Albert F. Pillsbury — de la maison Pillsbury et Curtis, San Francisco.

M. Robert F. Hand — Vice-Président, Standard Shipping Company, New-York.

M. James Kennedy — Directeur gérant, Section de la Navigation, Gulf Refining Company, New-York.

M. H. W. Warley — Vice-Président, Ore Steamship Corporation, New-York.

M. le Contre-Amiral en retraite John G. Tawresey — C. C. de la Marine des États-Unis, United States Shipping Board.

Conseillers techniques.

M. David W. Dickie — Ingénieur - Constructeur, et Avoué, San Francisco.

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. 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. McComb — Marine Office of America.

Captain Albert F. Pillsbury — Pillsbury and Curtis, San Francisco.

Mr. Robert F. Hand — Vice-President Standard Shipping Co., New York.

Mr. James Kennedy — General Manager, Marine Department, 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.

P. Kapitan P. C. Grening—Dyrektor dla Europy, United States Merchant Shipping Board Fleet Corporation.

P. G. A. Smith — American Bureau of Shipping.

FINLANDJA.

Delegaci.

P. A. H. Saastamoinen — Poseł Nadzwyczajny i Minister Pełnomocny w Londynie.

P. Kapitan Birger Brandt — Związek Fińskich Kapitanów.

Zastępca delegata.

P. E. Wälikangas — Poselstwo Finlandzkie w Londynie.

FRANCJA.

Delegaci.

P. André Maurice Haarblicher — Naczelnny Inżynier Morski, Dyrektor des Services de la Flotte de Commerce et du Matériel naval w Min. Maryn. Handlowej.

P. René Hippolyte Joseph Lindemann — Zastępca Dyrektora des Services du Travail Maritime et de la Comptabilité w Ministerstwie Marynarki Handlowej.

P. Jean Henri Théophile Marie — Główny Inżynier Morski, p. o. przy Dyrektorze des Services de la Flotte de Commerce et du Matériel naval w Ministerstwie Marynarki Handlowej.

P. A. H. A. de Berthe — Administrator - Delegat Biura Veritas.

Pomoc delegatom.

P. J. Volmat — Główny Inżynier Hydrograf Morski, Reprezentant Departamentu Marynarki Francuskiej.

Rzeczoznawcy.

P. Jacques de Berthe — Inżynier Biura Veritas.

P. Brillé — Główny Inżynier Rady Compagnie Générale Transatlantique.

P. M. A. R. de Catalano—Szeł Uzbrowienia Compagnie Générale Transatlantique.

P. J. R. L. Dubois — Szeł Służby Morskiej Uzbrowienia Compagnie des Messageries Maritimes.

M. le Capitaine de vaisseau P. C. Grening — Directeur pour l'Europe, United States Merchant Shipping Board Fleet Corporation.

M. G. A. Smith — American Bureau of Shipping.

FINLANDE.

Délégés

M. A. H. Saastamoinen — Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire à Londres.

M. le Capitaine de frégate Birger Brandt — Association finlandaise des capitaines de navire. Délégué adjoint.

M. E. Wälikangas — Légation finlandaise à Londres.

FRANCE.

Délégés.

M. André Maurice Haarblicher — Ingénieur en Chef de 1-ère Classe du Génie Maritime, Directeur des Services de la Flotte de Commerce et du Matériel naval au Ministère de la Marine Marchande.

M. René Hippolyte Joseph Lindemann — Directeur adjoint des Services du Travail Maritime et de la Comptabilité au Ministère de la Marine Marchande.

M. Jean Henri Théophile Marie — Ingénieur principal du Génie Maritime, Adjoint au Directeur des Services de la Flotte de Commerce et du Matériel naval au Ministère de la Marine Marchande.

M. A. H. A. de Berthe — Administrateur délégué du Bureau Veritas.

Adjoint aux Délégés.

M. J. Volmat — Ingénieur Hydrographe en Chef de la Marine de 2-ème Classe, représentant le Département de la Marine.

Experts.

M. Jacques de Berthe — Ingénieur du Bureau Veritas.

M. Brillé — Ingénieur en Chef conseil de la Compagnie Générale Transatlantique.

M. M. A. R. de Catalano — Chef de l'Armement de la Compagnie Générale Transatlantique.

M. J. R. L. Dubois — Chef de Service Maritime de l'Armement de la Compagnie des Messageries Maritimes.

Captain P. C. Grening — Director for Europe, United States Merchant Shipping Board Fleet Corporation.

Mr. G. A. Smith — American Bureau of Shipping.

FINLAND.

Delegates.

Mr. A. H. Saastamoinen — Finnish Minister in London.

Commander Birger Brandt — Finnish Shipmasters' Association.

Assistant Delegate.

Mr. E. Wälikangas — Finnish Legation, London.

FRANCE.

Delegates.

Mr. André Maurice Haarblicher — 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 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 Berthe — 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 Berthe — Engineer to the Bureau Veritas.

Mr. Brillé — 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.

M. G. Falcoz — Główny Inżynier Compagnie des Messageries Maritimes.

P. Ch. le Pelletier — Główny Inżynier Compagnie des Chargeurs Réunis.

P. A. Nizery — Dyrektor Compagnie des Chargeurs Réunis.

P. Patry — Główny Inżynier Biura Veritas.

P. J. Perrachon — Vice-Dyrektor Compagnie Auxillaire de Navigation.

P. Jules M. A. T. Pinczon — Główny Inżynier Rady Chantiers de Saint-Nazaire.

P. R. Rossigneux — Szef Służby Technicznej Comité Central des Armateurs de France.

Sekretarz.

P. Kapitan C. F. J. Dilly — Inspektor Żeglugi Morskiej, Ministerstwo Marynarki Handlowej.

WIELKA BRYTANJA I IRLANDJA PÓLNOČNA.

Delegaci.

Sir Henry F. Oliver — Admiral of the Fleet, Royal Navy.

P. Kapitan F. W. Bate — Radca Żeglugowy, Departament Marynarki Handlowej, Board of Trade.

P. A. J. Daniel — Główny Inspektor Okrętowy Board of Trade.

P. Kapitan John Thomas Edwards — Kapitan w spoczynku.

Sir Ernest W. Glover — Chamber of Shipping of the United Kingdom.

Sir Norman Hill — Przewodniczący Merchant Shipping Advisory Committee, Board of Trade.

Sir Charles Hipwood — Board of Trade.

P. J. Foster King — Główny Inspektor British Corporation Register of Shipping and Aircraft.

P. Dr. J. Montgomerie — Główny Inspektor Okrętowy Lloyd's Register of Shipping.

Sir Charles J. O. Sanders — Przewodniczący Load Line Committee, 1927—1929.

P. William Robert Spence — Sekretarz Generalny, National Union of Seamen.

M. G. Falcoz — Ingénieur en chef de la Compagnie des Messageries Maritimes.

M. Ch. le Pelletier — Ingénieur en chef de la Compagnie des Chargeurs Réunis.

M. A. Nizery — Directeur de la Compagnie des Chargeurs Réunis.

M. Patry — Ingénieur en chef du Bureau Veritas.

M. J. Perrachon — Sous-directeur de la Compagnie Auxillaire de Navigation.

M. Jules M. A. T. Pinczon — Ingénieur en Chef Conseil des Chantiers de Saint-Nazaire.

M. R. Rossigneux — Chef du Service Technique du Comité Central des Armateurs de France.

Secrétaire.

M. le Capitaine au long cours C. F. J. Dilly — Inspecteur de la Navigation Maritime, Ministère de la Marine Marchande.

ROYAUME - UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD.

Délégués.

Sir Henry F. Oliver — Admiral of the Fleet, Royal Navy.

M. le Capitaine F. W. Bate — Conseiller nautique du Service de la Marine Marchande, Board of Trade.

M. A. J. Daniel — Expert principal de navire, Board of Trade.

M. le Capitaine John Thomas Edwards — Capitaine au long cours en retraite.

Sir Ernest W. Glover — Chambre de la Navigation du Royaume-Uni.

Sir Norman Hill — Président du Merchant Shipping Advisory Committee, Board of Trade.

Sir Charles Hipwood — Board of Trade.

M. J. Foster King — Inspecteur en Chef au British Corporation Register of Shipping and Aircraft.

M. le Dr. J. Montgomerie — Expert en chef de navire au Lloyd's Register of Shipping.

Sir Charles J. O. Sanders — Président du Load Line Committee, 1927 — 1929.

M. William Robert Spence — Secrétaire général de l'Union Nationale des Marins.

Mr. G. Falcoz — Chief Engineer of the Compagnie des Messageries Maritimes.

Mr. Ch. le Pelletier — 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 Auxillaire 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 Henry F. Oliver — Admiral of the Fleet, Royal Navy.

Captain F. W. Bate — Professional Officer, Mercantile Marine Department, Board of Trade.

Mr. A. J. Daniel — Principal Ship Surveyor, Board of Trade.

Captain J. T. Edwards — Master Mariner, Retired.

Sir Ernest W. Glover — Chamber of Shipping of the United Kingdom.

Sir Norman Hill — Chairman, Merchant 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 Spence — General Secretary, National Union of Seamen.

P. Kapitan A. Spencer — Kapitan w spoczynku.

Sekretarz.

P. A. E. Lee — Board of Trade.

Zastępcy Sekretarza.

P. G. C. Ager — Board of Trade.

P. W. Graham — Board of Trade.

P. H. C. Miller — Board of Trade.

P. J. T. Munden — Board of Trade.

P. W. E. Stimpson — Board of Trade.

GRECJA.

Delegat.

P. Nicolas G. Lely — Generalny Konsul Grecji w Londynie.

Doradcy techniczni.

P. Kapitan Basil Scarpetis — Kapitan portu, Szef Służby żeglugowej w Generalnym Konsulacie Greckim w Londynie.

P. Kapitan Evangelos Roussos — Pomocnik Morskiego i Lotniczego Attaché Grecji w Londynie.

INDJE.

Delegaci.

Sir Geoffrey L. Corbett — Sekretarz w spoczynku Rządu Indyjskiego, Departament Handlu.

P. Nowrojee Dadabhoy Allbless — Przewodniczący Scindia Steamships (London), Limited.

P. Kapitan Kavas Ookerjee — Inspektor morski Scindia Steam Navigation Company, Limited, Bombay.

P. Inżynier Kapitan John Sutherland Page — Royal Indian Marine, b. naczelný inżynier i Inspektor Okrętowy, Government of Bengal.

ISLANDJA.

Delegaci.

P. Emil Krogh — Szef Biura w Duńskim Ministerstwie Żeglugi i Rybołówstwa.

P. Aage H. Larsen — Inżynier Morski i Główny Inżynier w Duńskim Ministerstwie Żeglugi i Rybołówstwa.

M. le Capitaine Alfred Spencer — Capitaine au long cours en retraite.

Secrétaire.

M. A. E. Lee—Board of Trade.

Secrétaires adjoints.

M. G. C. Ager — Board of Trade.

M. W. Graham — Board of Trade.

M. H. C. Miller — Board of Trade.

M. J. T. Munden — Board of Trade.

M. W. E. Stimpson — Board of Trade.

GRÈCE.

Délégué.

M. Nicolas G. Lely — Consul général de la Grèce à Londres.

Conseillers techniques.

M. le Capitaine de frégate Basil Scarpetis — Capitaine du port, Chef des services de la navigation au consulat général de Grèce à Londres.

M. le Capitaine de frégate Evangelos Roussos — Adjoint à l'Attaché naval et aérien de Grèce à Londres.

INDE.

Délégués.

Sir Geoffrey L. Corbett — Secrétaire en retraite du Département du Commerce du Gouvernement de l'Inde.

M. Nowrojee Dadabhoy Allbless — Président de la Scindia Steamships (London), Limited.

M. le Capitaine Kavas Ookerjee — Inspecteur du navire de la Scindia Steam Navigation Company, Limited, Bombay.

M. l'Ingénieur capitaine de frégate John Sutherland Page — Marine royale indienne, ingénieur en chef et expert de navire en retraite au gouvernement du Bengale.

ISLANDE.

Délégués.

M. Emil Krogh — Chef de Bureau au Ministère Danois de la Navigation et de la Pêche.

M. Aage H. Larsen — Ingénieur-constructeur et Ingénieur en chef au Ministère Danois de la Navigation et de la Pêche.

Captain A. Spencer — Master Mariner, Retired.

Secretary.

Mr. A. E. Lee — Board of Trade.

Assistant Secretaries.

Mr. G. C. Ager — Board of Trade.

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 — 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 John Sutherland 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.

P. J. A. Körbing — Dyrektor Towarzystwa Żeglugowego „Det Forenede Dampskibsselskab“, Kopenhaga.

P. Kapitan H. P. Hagelberg — Przewodniczący Związku Duńskich Kapitanów Marynarki Handlowej.

P. Erik Jacobsen — Kierownik Syndykatu, Danja. Rzecznawcy.

P. P. Villadsen — Zastępca Naczelnika Wydziału w Duńskim Ministerstwie Żeglugi i Rybołówstwa.

P. Peder Fischer — Inżynier morski.

WŁOCHY.

Delegaci.

P. Generał Giulio Ingianni — Generalny Dyrektor Marynarki Handlowej.

P. Admirał Giuseppe Cantù — Inspektor Techniczny Marynarki Handlowej.

P. Profesor Torquato Giannini — Radca Emigracyjny w Ministerstwie Spraw Zagranicznych.

Zastępca delegata.

Dr. Gaetano Lampertico — Vice-Radca Emigracyjny w Ministerstwie Spraw Zagranicznych.

Rzecznawcy.

P. Aroldo Palanca — Reprezentant Federacji Armatorów Włoskich.

P. Carlo Doerfles — Inżynier Morski, Szef Biura Technicznego Registro Italiano Navale ed Aeronautico a Trieste.

P. Gino Soldà — Inżynier Morski, Inspektor Registro Italiano Navale ed Aeronautico.

P. Kapitan Luigi Zino — Reprezentant Federacji Armatorów Okrętowych, Genua.

P. Kapitan Arturo Romano — Reprezentant Federacji Włoskich kapitanów, oficerów i marynarzy.

P. Giuseppe Gasparini — Inżynier morski, reprezentant Federacji Generalnej Włoskiego Przemysłu.

JAPONJA.

Delegaci.

P. Shoichi Nakayama — Pierwszy Sekretarz Ambasady.

M. J. A. Körbing — Directeur de la compagnie d'armement „det Forenede Dampskibsselskab“, Copenhague.

M. le Capitaine H. P. Hagelberg — Président de l'Association danoise des Capitaines de la Marine Marchande.

M. Erik Jacobsen — Gérant de Syndicat, Danemark. Experts.

M. P. Villadsen — Sous-chef de Bureau au Ministère Danois de la Navigation et de la Pêche.

M. Peder Fischer — Constructeur naval.

ITALIE.

Délégués.

M. le Général Giulio Ingianni — Directeur général de la Marine Marchande.

M. l'Amiral de Division Giuseppe Cantù — Inspecteur technique de la Marine Marchande.

M. le Professeur Torquato Giannini — Conseiller d'Émigration au Ministère des Affaires Étrangères.

Délégué adjoint.

M. le Dr. Gaetano Lampertico — Vice-Conseiller d'Émigration au Ministère des Affaires Étrangères d'Italie.

Experts.

M. Aroldo Palanca — Représentant la Fédération des Armateurs Italiens.

M. Carlo Doerfles — Constructeur Naval. Chef de Bureau Technique du Registro Italiano Navale ed Aeronautico à Trieste.

M. Gino Soldà — Constructeur Naval. Inspecteur du Registro Italiano Navale ed Aeronautico.

M. le Capitaine Luigi Zino — Représentant la Fédération des Armateurs des Navires de Charge à Gènes.

M. le Capitaine Arturo Romano — Représentant la Confédération italienne des Capitaines, des Officiers et des Marins.

M. Giuseppe Gasparini — Constructeur naval. Représentant la Confédération générale italienne de l'Industrie.

JAPON.

Délégués.

M. Shoichi Nakayama — Secrétaire d'Ambassade de première classe.

Mr. J. A. Körbing — Director of the „Forenede Dampskibsselskab“, Copenhagen.

Captain H. P. Hagelberg — Chairman of the Association of Danish Shipmasters.

Mr. Erik Jacobsen — Trade Union Manager, Denmark. 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 Cantù — 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 Soldà — 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.

P. Sukefumi Iwai — Rzeczoznawca w Biurze Zarządu Komunikacji.

Rzeczoznawcy.

P. Kumaichi Showno — Rzeczoznawca w Biurze Zarządu Komunikacji.

P. Takeji Kobayashi — Sekretarz w Departamencie Komunikacji.

P. Motoki Matsumura — Attaché.

P. Kapitan Nagayoshi Hori — Tymczasowy Urzędnik w Departamencie Komunikacji.

ŁOTWA.

Delegaci.

P. Arturs Ozols — Dyrektor Departamentu Marynarki Handlowej.

P. Kapitan Andrejs Lonfelds — Związek Łotewskich Armatorów.

MEKSYK.

Delegat.

P. Gustavo Luders de Negri — Generalny Konsul Meksyku w Londynie.

Sekretarz.

P. Macedonio Garza — Vice-Konsul Meksyku w Londynie.

NORWEGJA.

Delegaci.

P. Erling Bryn — Dyrektor Departamentu Żeglugi w Ministerstwie Handlu i Żeglugi.

P. Johan Schönheyder — Główny Inspektor w Ministerstwie Handlu i Żeglugi.

P. Dr. J. Bruhn — Dyrektor „Norske Veritas”.

P. J. Hysing Olsen — Armator.

P. Eivind Tonnesen — Dyrektor Zarządzający Związku Norweskich Kapitanów.

P. A. Birkeland — Prezes Norweskiego Związku Marynarzy i Palaczy.

Radca.

P. E. Wettergreen — Szef Oddziału w Ministerstwie Handlu i Żeglugi.

NOWA ZELANDJA.

Delegaci.

Sir Thomas Mason Wilford — Wysoki Komisarz Nowej Zelandji w Londynie.

M. Sukefumi Iwai — Expert au Bureau d'Administration locale des Communications.

Experts.

M. Kumaichi Showno — Expert au Bureau d'Administration locale des Communications.

M. Takeji Kobayashi — Secrétaire au Département des Communications.

M. Motoki Matsumura — Attaché.

M. le Capitaine de vaisseau Nagayoshi Hori — Personnel temporaire du Département des Communications.

LETTONIE.

Délégués.

M. Arturs Ozols — Directeur du Département de la Marine Marchande.

M. le Capitaine Andrejs Lonfelds — de l'Association des Armateurs lettonais.

MEXIQUE.

Délégué.

M. Gustavo Luders de Negri — Consul général du Mexique à Londres.

Secrétaire.

M. Macedonio Garza — Vice-consul du Mexique à Londres.

NORVEGE.

Délégués.

M. Erling Bryn — Directeur du Département de la Navigation au Ministère du Commerce et de la Navigation.

M. Johan Schönheyder — Expert en chef au Ministère du Commerce et de la Navigation.

M. le Dr J. Bruhn — Directeur du „Norske Veritas.”

M. J. Hysing Olsen — Armateur.

M. Eivind Tonnesen — Directeur gérant de l'Association norvégienne des capitaines de navire.

M. A. Birkeland — Président de l'Union norvégienne des Marins et des Chauffeurs.

Conseiller.

M. E. Wettergreen — Chef de Division au Ministère du Commerce et de la Navigation.

NOUVELLE-ZELANDE.

Délégués.

Sir Thomas Mason Wilford — Haut Commissaire de la Nouvelle-Zélande à Londres.

Mr. Sukefumi Iwai — Expert in the Local Administration Office of Communications.

Experts.

Mr. Kumaichi Showno — Expert in the Local Administration Office of Communications.

Mr. Takeji Kobayashi — Secretary in the Department of Communications.

Mr. Motoki Matsumura — Attaché.

Captain Nagayoshi Hori — 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.

Mr. Macedonio Garza — Vice-Consul for Mexico, London.

NORWAY.

Delegates.

Mr. Erling Bryn — Director of the Department of Shipping, Ministry of Commerce and Navigation.

Mr. Johan Schönheyder — Surveyor-in-Chief in the Ministry of Commerce and Navigation.

Dr. J. Bruhn — Director of the Norwegian Veritas.

Mr. J. Hysing Olsen — Shipowner.

Mr. Eivind Tonnesen — Managing Director of the Norwegian Shipmasters' Association.

Mr. A. Birkeland — President of the Norwegian Sailors' and Firemen's Union.

Adviser.

Mr. E. Wettergreen — Chief of Division in the Ministry of Commerce and Navigation.

NEW ZEALAND.

Delegates.

Sir Thomas Mason Wilford — High Commissioner for New Zealand in London.

Sir Charles Holdsworth — Dyrektor Zarządzający Union Steamship Company of New Zealand, Limited.

PARAGWAY.

Delegat.

P. Dr. Horacio Carisimo — Chargé d'Affaires w Londynie.

HOLANDJA.

Delegaci.

P. Vice-Admirał w spoczynku C. Fock — Naczelny Inspektor Żeglugowy, Przewodniczący Komisji dla ustalania wolnej burty statków.

P. A. van Driel — Inżynier Morski, Rzeczoznawca w budownictwie okrętowym przy Zarządzie Inspekcji statków, Członek i sekretarz Komisji dla ustalania wolnej burty statków.

P. J. Brautigam — Przewodniczący Holenderskiego Związku Pracowników przewozowych, Członek Drugiej Izby Stanów Generalnych.

P. J. W. Langeler — Inspektor Żeglugowy, Służba Indj Holenderskich.

P. J. Rypperda Wierdsma — Prezes „Holland — Amerika Lijn”.

P. Kapitan G. L. Heeris — Sekretarz Związku Holenderskich armatorów.

Rzeczoznawcy.

P. H. Keyser — Zastępca Dyrektora Królewskiego Instytutu Meteorologicznego.

P. Profesor N. Kal — Profesor Budowy Okrętów w Technicznym Uniwersytecie w Delft.

P. F. Reedeker — b. Kapitan Marynarki Handlowej.

P. G. de Ronde — b. Kapitan marynarki handlowej.

P. J. Carpentier-Alting — Inżynier morski.

Sekretarz.

Jonkheer O. Reuchlin — Attaché przy Holenderskiem Poselstwie w Londynie.

PERU.

Delegat.

P. Kapitan Manuel D. Faura — Attaché Morski w Londynie.

Sir Charles Holdsworth — Directeur gérant de l'Union Steamship Company of New Zealand, Limited.

PARAGUAY.

Délégué.

M. le Dr. Horacio Carisimo — Chargé d'Affaires à Londres.

PAYS-BAS.

Délégués.

M. le Vice-Amiral en retraite C. Fock — Inspecteur général de la Navigation; Président de la Commission pour la fixation du franc-bord minimum des navires.

M. l'Ingénieur A. van Driel — Conseil des constructions navales près l'inspection de la navigation; membre et secrétaire de la commission pour la fixation du minimum franc-bord des navires.

M. J. Brautigam — Président de la Ligue Centrale des Ouvriers du Transport; membre de la Seconde Chambre des États-Généraux.

M. J. W. Langeler — du service de la navigation aux Indes néerlandaises.

M. J. Rypperda Wierdsma — Président-directeur de la Société Anonyme de Navigation dite „Holland-Amerika Lijn.”

M. le Capitaine G. L. Heeris — Secrétaire de l'Association des armateurs néerlandais.

Experts.

M. H. Keyser — Directeur adjoint de l'Institut royal néerlandais météorologique.

M. le Professeur N. Kal — Professeur de la construction maritime à l'École des Hautes Études techniques à Delft.

M. F. Reedeker — Ancien capitaine de la marine marchande.

M. G. de Ronde — Ancien capitaine de la marine marchande.

M. J. Carpentier-Alting — Architecte naval.

Secrétaire.

Le Jonkheer O. Reuchlin — Attaché à la Légation royale des Pays-Bas à Londres.

PÉROU.

Délégué.

M. le Capitaine Manuel D. Faura — Attaché Naval à Londres.

Sir Charles Holdsworth — Managing Director of the Union Steamship Company of New Zealand, Ltd.

PARAGUAY.

Delegate.

Dr. Horacio Carisimo — Chargé d'Affaires in London.

NETHERLANDS.

Delegates.

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 Ship-owners' Association.

Experts.

Mr. H. Keyser — Assistant Director of the Royal Netherlands Meteorological Institute.

Professor N. Kal — Professor in Naval Architecture at the Technical University, Delft.

Mr. F. Reedeker — Master Mariner, retired.

Mr. G. de Ronde — Master Mariner, retired.

Mr. J. Carpentier-Alting — Naval Architect.

Secretary.

Jonkheer O. Reuchlin — Attaché to the Netherlands Legation, London.

PERU.

Delegate.

Captain Manuel D. Faura — Naval Attaché in London.

POLSKA.

Delegaci.

P. Alfons Poklewski-Koziell — Radca Handlowy Ambasady Polskiej w Londynie.

P. Bogusław Bagniewski — Radca w Ministerstwie Przemysłu i Handlu, Warszawa.

PORTUGALJA.

Delegaci.

P. Thomaz Ribeiro de Mello — Minister Pełnomocny i Szef Wydziału Ekonomicznego w Ministerstwie Spraw Zagranicznych Portugalji.

P. Kapitan Carlos Theodoro da Costa — Inżynier Morski.

SZWECJA.

Delegaci.

P. Baron Erik Kule Palmstierna — Poseł Nadzwyczajny i Minister Pełnomocny w Londynie.

P. Per Axel Lindblad — Szef Wydziału w Zarządzie Centralnym Handlu.

P. Kapitan Erik Axel Fredrik Eggert — Rzecznik Morski w Królewskim Zarządzie Pracy i Opieki Społecznej.

Rzecznicy i Zastępcy delegatów.

P. G. Mac E. Böös — Sekretarz Zarządu Handlu.

P. A. W. Palmqvist — Kontroler Pomiarowy Okręgu Gothenbourg.

P. Kapitan O. A. Nordborg — Członek Pierwszej Izby Riksdag'u, Dyrektor Związku Szwedzkich Armatorów.

P. Kapitan N. P. Larsson — Dyrektor Związku Szwedzkich Oficerów Marynarki Handlowej.

P. N. Olsson — Dyrektor Związku Szwedzkich Marynarzy.

ZWIĄZEK SOCJALISTYCZNYCH REPUBLIK RAD.

Delegat.

P. Dimitri Bogomoloff — Radca Ambasady Związku Socjalistycznych Republik Rad w Londynie.

Rzecznicy.

P. P. Matveeff — Inżynier morski.

POLOGNE.

Délégués.

M. Alphonse Poklewski-Koziell — Conseiller commercial à l'Ambassade polonaise à Londres.

M. Bogusław Bagniewski — Conseiller au Ministère de l'Industrie et du Commerce, Varsovie.

PORTUGAL.

Délégués.

M. Thomaz Ribeiro de Mello — Ministre plénipotentiaire; Chef des questions économiques au Ministère des Affaires Étrangères portugais.

M. le Capitaine de frégate Carlos Theodoro da Costa — Ingénieur naval.

SUEDE.

Délégués.

M. le Baron Erik Kule Palmstierna — Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire à Londres.

M. Per Axel Lindblad — Chef de Section à l'Administration Centrale du Commerce.

M. le Capitaine Erik Axel Fredrik Eggert — Expert pour les Affaires Maritimes de l'Administration Royale du Travail et de la Prévoyance Sociale.

Experts et Délégués Adjoints.

M. G. Mac E. Böös — Secrétaire à l'Administration du Commerce.

M. A. W. Palmqvist — Contrôleur de jaugeage du district de Gothenbourg.

M. le Capitaine O. A. Nordborg — Membre de la Première Chambre du Riksdag, Directeur de l'Association des Armateurs Suédois.

M. le Capitaine N. P. Larsson — Directeur de l'Association Suédoise des officiers de la Marine Marchande.

M. N. Olsson — Directeur de l'Union Suédoise des Marins.

L'UNION DES REPUBLIQUES SOVIÉTISTES SOCIALISTES.

Délégué.

M. Dimitri Bogomoloff — Conseiller à l'Ambassade de l'Union des Républiques Socialistes à Londres.

Experts.

M. P. Matveeff — Ingénieur naval.

POLAND.

Delegates.

Mr. Alphonse Poklewski-Koziell — Commercial Counsellor, Polish Embassy, London.

Mr. Bogusław Bagniewski — Counsellor, Ministry of Industry and Trade, Warsaw.

PORTUGAL.

Delegates.

Mr. Thomaz Ribeiro de Mello — Minister Plenipotentiary. Head of the Economic Questions of the Portuguese Ministry of Foreign Affairs.

Captain Carlos Theodoro da Costa — Naval Architect.

SWEDEN.

Delegates.

Baron Erik Kule Palmstierna — Swedish Minister in London.

Mr. Per Axel Lindblad — Assistant Under-Secretary in the Board of Trade.

Captain Erik Axel Fredrik Eggert — Maritime Expert to the Social Board.

Experts and Assistant Delegates.

Mr. G. Mac E. Böös — First Amanuensis in the Board of Trade.

Mr. A. W. Palmqvist — Controller of Tonnage, Gothenburg District.

Captain O. A. Nordborg — Member of the First Chamber of Parliament, Director of the Swedish Shipowners' Association.

Captain N. P. Larsson — President of the Swedish Society of Masters and Officers of the Mercantile Marine.

Mr. N. Olsson — President of the Swedish Seamen's Union.

UNION OF SOCIALIST SOVIET REPUBLICS.

Delegate.

Mr. Dimitri Bogomoloff — Counsellor of the Soviet Embassy in London.

Experts.

Mr. P. Matveeff — Naval Engineer.

P. A. A. Kaukul — Anglo-Soviet Shipping Co.

Rzeczy Austrii, Estonji, Węgier i Turcji wyznaczyły następujących obserwatorów:

AUSTRIA.

P. K. Zeileissen — Sekretarz Poselstwa Austrjackiego w Londynie.

ESTONIA.

P. K. A. Mollerson — Radca Poselstwa Estońskiego w Londynie.

WĘGRY.

Baron Ivan Rubido-Zichy — Węgierski Minister Pełnomocny w Londynie.

TURCJA.

Mehmet Ali Şevki Pasha — Radca w Tureckiej Ambasadzie w Londynie.

Liga Narodów, która została zaproszona do przysłania swych przedstawicieli na Konferencję w charakterze obserwatorów, wyznaczyła w tym celu następującą delegację:

P. Robert Haas — Sekretarz Generalny Komisji Doradczej i Technicznej dla Komunikacji i Tranzytu.

P. J. M. F. Romein — Sekretarz Stałej Komisji dla Portów i Żeglugi Morskiej.

Którzy, wobec tego, zebrali się w Londynie.

Admirał Floty Sir Henry F. Oliver został wybrany na Przewodniczącą Konferencji i Mr. A. E. Lee — na Generalnego Sekretarza.

W celu wykonania swych prac Konferencja utworzyła następujące komisje, których przewodniczącymi zostały następujące osoby:

Komisja Administracyjna — P. Koenigs.

Komisja Techniczna Główna — Sir Charles Sanders.

Komisja Zbiornikowców — P. Kennedy.

Komisja Statków przewożących drzewo na pokładzie — P. Emil Krogh.

Komisja Statków specjalnego typu — Vice-Admirał Fock.

Komisja Strefowa — General Général Ingianni.

M. A. A. Kaukul—Compagnie de navigation Anglo-Soviet.

Les Gouvernements d'Autriche, d'Esthonie, de Hongrie et de Turquie ont nommé les observateurs suivants:

AUTRICHE.

M. K. Zeileissen — Secrétaire de la Légation autrichienne à Londres.

ESTHONIE.

M. R. A. Mollerson — Conseiller à la Légation d'Esthonie à Londres.

HONGRIE.

Le baron Ivan Rubido-Zichy— Ministre plénipotentiaire de Hongrie à Londres.

TURQUIE.

Mehmet Ali Şevki Pasha — Conseiller à l'Ambassade de Turquie à Londres.

La Société des Nations, ayant été invitée à envoyer des représentants à la Conférence à titre d'observateurs, a nommé à cette fin la délégation suivante:

M. Robert Haas — Secrétaire général de la Commission Consultative et Technique des Communications et du Transit.

M. J. M. F. Romein — Secrétaire du Comité Permanent des Ports et de la Navigation Marine.

Qui, en conséquence, se sont réunis à Londres.

M. l'Amiral Sir Henry F. Oliver a été nommé comme Président de la Conférence et M. A. E. Lee a été nommé comme Secrétaire-Général.

Pour l'accomplissement de ses travaux, la Conférence a constitué les Commissions suivantes, dont les Présidents ont été nommés comme suit:

Commission d'Administration: M. Koenigs.

Commission Technique Principale: Sir Charles Sanders.

Commission de Navires à citernes: M. Kennedy.

Commission de Navires transportant des chargements de bois en pontée: M. Emil Krogh.

Commission de Navires de Types spéciaux: M. le Vice-Amiral Fock.

Commission de Zones: M. le Général Ingianni.

Mr. A. A. Kaukul — 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 Şevki 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 Ingianni.

Komisja Redakcyjna—P. Haarbleicher.

Komisja Pełnomocnictw — P. Nakayama.

Podczas kolejnych posiedzeń, które odbyły się pomiędzy 20 maja 1930 r. a 5 lipca 1930 r., została opracowana konwencja, datowana z dnia 5 lipca 1930 r. o linjach ładunkowych.

I.

Konferencja bierze pod uwagę następujące oświadczenia, złożone przez niżej wymienioną delegację.

Pełnomocnicy Stanów Zjednoczonych Ameryki oświadczają formalnie, iż podpisanie przez nich, w imieniu Stanów Zjednoczonych Ameryki, międzynarodowej konwencji o linjach ładunkowych pod datą dnia dzisiejszego nie ma być uważane jako oznaczające, że Rząd Stanów Zjednoczonych Ameryki uznaje règeime lub instytucję kraju, który podpisuje niniejszą konwencję lub zgłasza do niej przystąpienie, o ile Rząd Stanów Zjednoczonych Ameryki nie uznaje owego règeime'u lub instytucji za Rząd owego kraju.

Pozatem Pełnomocnicy Stanów Zjednoczonych Ameryki oświadczają, iż fakt uczestniczenia Stanów Zjednoczonych Ameryki w międzynarodowej konwencji o linjach ładunkowych, podpisanej w dniu dzisiejszym, nie nakłada na Stany Zjednoczone Ameryki żadnego umownego zobowiązania w stosunku do kraju, przedstawionego przez règeime lub instytucję, których Rząd Stanów Zjednoczonych Ameryki nie uznaje za Rząd owego kraju, dopóki taki kraj nie będzie posiadał Rządu uznanego przez Rząd Stanów Zjednoczonych Ameryki.

II.

Konferencja przyjmuje również następujące zalecenia:

Statki o pojemności brutto mniej niż 150 tonn, uprawiające podróże międzynarodowe.

Konferencja zaleca, aby przepisy, jakie mogą być wydane przez jakikolwiek z Układających się Rządów dla statków o pojemności brutto mniej niż 150 tonn, uprawiających podróże międzynarodowe, były o ile to jest możliwe

Commission de Rédaction: M. Haarbleicher.

Commission des Plénipotentiaires: M. Nakayama.

Au cours des réunions successives qui se sont tenues entre le 20 mai 1930 et le 5 juillet 1930, une Convention sur les Lignes de Charge, datée du 5 juillet 1930, a été élaborée.

I.

La Conférence prend note des déclarations suivantes faites par la délégation ci-après indiquée.

Les Plénipotentiaires des États-Unis d'Amérique déclarent formellement que la signature de la Convention Internationale sur les Lignes de Charge portant la date de ce jour, ne doit pas être considérée comme signifiant que le Gouvernement des États-Unis d'Amérique reconnaisse un régime ou une institution signataire ou adhèrent à la présente Convention lorsque ce régime ou cette institution n'est pas reconnu comme étant le Gouvernement de ce pays par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique.

En outre, les Plénipotentiaires des États-Unis d'Amérique déclarent, que le fait que les États-Unis d'Amérique sont partie à la Convention Internationale sur les Lignes de Charge, signée à la date de ce jour, n'entraîne pour les États-Unis d'Amérique aucune obligation contractuelle envers un pays représenté par un régime ou une institution que le Gouvernement des États-Unis d'Amérique ne reconnaît pas comme étant le Gouvernement de ce pays et ce, jusqu'à ce que ce pays ait un Gouvernement reconnu par les États-Unis d'Amérique.

II.

La Conférence adopte également les recommandations suivantes:

Navires de moins de 150 tonneaux de jauge brute effectuant des voyages internationaux.

La Conférence recommande que les réglementations qui peuvent être établies par l'un quelconque des Gouvernements contractants pour les navires de moins de 150 tonneaux de jauge brute effectuant des voyages internationaux

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 reasona-

i słuszne, sporządzone zgodnie z zasadami i prawidłami podane-
mi w tej konwencji, i, o ile to jest
możliwe, po porozumieniu się
z Rządami innych krajów zainte-
resowanych temi międzynarodowo-
wymi podróżami, i uzyskaniu ich
zgody.

Moc.

Zgodnie z prawidłami zawar-
temi w niniejszej konwencji, statki,
które odpowiadają najwyższym
normom przepisów towarzystwa
klasyfikacyjnego, uznanego przez
władzę administracyjną, są uwa-
żane jako posiadające dostateczną
moc dla otrzymania najmniejszej
wolnej burty, dozwolonej w myśl
tych prawideł. Konferencja zaleca,
aby każda władza administracyjna
wymagała od towarzystwa
lub towarzystw przez nią uznanych,
żeby porozumiewały się z towarzystwami
uznanymi przez inne władze, w celu
zapewnienia możliwie jak największej
jednolitości przy stosowaniu norm
mocy, na jakich opiera się obliczenie
wolnej burty.

Roczne badania.

Konferencja zaleca, o ile
to możliwe, każda władza admini-
stracyjna wydała zarządzenia, że-
by perorydyczne oględziny wskaza-
ne w paragrafie 3 pkt C artyku-
łu 14 odbywały się mniej więcej
co dwanaście miesięcy odnośnie
do przestrzegania dobrego stanu
instalacji i środków podanych w
punkcie B paragrafu 3 tego arty-
kułu (t. j. instalacji i środków dla
i) ochrony otworów ii) barjer
ochronnych iii) furt wodnych i iv)
dojść prowadzących do pomiesz-
czeń załogi).

Wiadomości, dotyczące uszkodze- nia, dla zbiornikowców.

Konferencja zaleca, aby Rządy
krajów, do których należą statki
zbiornikowe, zbierały dane o
wszystkich kadłubowych i pokła-
dowych uszkodzeniach swych stat-
ków, powstałych na morzu, tak aby
można było rozporządzać infor-
macjami w tej sprawie.

Na dowód czego, niżej podpi-
sani położyli swe podpisy na ak-
cie niniejszym.

soient, autant qu'il est possible et
raisonnable de le faire, établies
conformément aux principes et aux
règles fixées dans la Convention
et, si possible, après avoir consulté
les Gouvernements des autres pays
intéressés dans ces voyages inter-
nationaux et obtenu leur accord.

Solidité.

Suivant les règles annexées à la
présente Convention, les navires
qui satisfont aux „Standards” les
plus élevés établis dans les règles
d'une Société de Classification
reconnue par l'Administration sont
considérés comme ayant une soli-
dité suffisante pour obtenir le
franc-bord minimum qui peut être
accordé d'après ces Règles. La
Conférence recommande que cha-
que Administration demande à la
Société ou aux Sociétés qu'elle
a reconnues de conférer de temps
en temps avec les Sociétés recon-
nues par les autres Administra-
tions, afin de réaliser une unifor-
mité aussi grande que possible
dans l'application des „Standards”
de solidité sur lesquels le franc-
bord est basé.

Visites annuelles.

La Conférence recommande que,
lorsque ce sera possible, chaque
Administration prenne des disposi-
tions pour organiser environ tous
les douze mois les visites périodi-
ques dont il est question dans le
paragraphe 3 (c) de l'Article 14 vi-
sant la tenue en état des disposi-
tifs et installations énoncées dans
la clause B du paragraphe 3 de cet
Article, c'est-à-dire (i) la protec-
tion des ouvertures, (ii) les garde-
corps, (iii) les sabords de décharge,
(iv) les moyens d'accès aux lo-
gements de l'équipage.

Renseignements concernant les avaries aux navires à citernes.

La Conférence recommande que
les Gouvernements des pays à qui
appartiennent des navires à ci-
ternes recueillent les renseigne-
ments sur toutes les avaries aux
coques et aux ponts survenues à
ces navires et occasionnées par le
gros temps afin que l'on puisse
disposer de renseignements con-
cernant cette question.

En foi de quoi, les soussignés
ont apposé leurs signatures au bas
du présent Acte.

ble, 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 inter-
national voyages.

Strength.

As under the Rules attached to
this Convention, ships which
comply with the highest standard
laid down in the rules of a classi-
fication society recognised by the
Administration are regarded as
having sufficient strength for the
minimum freeboards allowed un-
der the rules, the Conference re-
commends that each Administra-
tion 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 Administra-
tion should make arrangements
for the periodical inspections re-
ferred to in paragraph (3) (c) of
Article 14 to be held at intervals
of approximately twelve months
so far as concerns the mainten-
ance of the fittings and appliances
referred to in Condition B of para-
graph 3 of that Article (i.e., the
fittings and appliances for the
(i) protection of openings, (ii) gu-
ard 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 be-
long 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 si-
gned have affixed their signatures
to the present Act.

Sporządzono w Londynie dnia piątego lipca 1930 r., w jednym egzemplarzu, który zostanie złożony w archiwach Rządu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji i Irlandji Północnej, który to Rząd winien przesłać odpisy należycie uwierzytelnione za zgodność wszystkim Rządom podpisującym.

Gustav Koenigs
Walter Laas
Karl Sturm
Wilhelm Heberling
H. P. Cayley
V. C. Duffy
R. Grimard
A. Johnston
Chas. Duguid
Frank Mc. Donnell
Edna Stowe
Oscar Bunster
Guillermo Patterson
Emil Krogh
Aage H. Larsen
H. P. Hagelberg
P. Villadsen
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. Dilly
H. F. Oliver
F. W. Bate
Alfred J. Daniel
John T. Edwards
Ernest W. Glover
Norman Hill

Fait à Londres, ce cinquième jour du mois de juillet, 1930, en un seul exemplaire, qui sera déposé dans les archives du Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, qui en transmettra des copies certifiées conformes à tous les Gouvernements signataires.

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.

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. Villadsen
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. Dilly
H. F. Oliver
F. W. Bate
Alfred J. Daniel
John T. Edwards
Ernest W. Glover
Norman Hill

C. Hipwood
J. Foster King
J. Montgomerie
Charles J. O. Sanders
W. R. Spence
A. Spencer
A. E. Lee
G. C. Ager
W. Graham
H. C. Miller
J. T. Munden
W. E. Stimpson
E. Palmstierna
E. Eggert
Gunnar Böös
N. G. Lely
E. Roussos
G. L. Corbett
Nowrojee Dadabhoy Allbless

Kavas Ookerjee
J. S. Page
Emil Krogh
Aage H. Larsen
H. P. Hagelberg
P. Villadsen
P. Fischer
Giulio Ingianni
Giuseppe Cantù
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
Langeler
J. R. Wierdsma
M. D. Faura
A. Poklewski-Koziell
B. Bagniewski
Thomaz Ribeiro de Mello
Carlos Theodoro da Costa
D. Bogomoloff

C. Hipwood
J. Foster King
J. Montgomerie
Charles J. O. Sanders
W. R. Spence
A. Spencer
A. E. Lee
G. C. Ager
W. Graham
H. C. Miller
J. T. Munden
W. E. Stimpson
E. Palmstierna
E. Eggert
Gunnar Böös
N. G. Lely
E. Roussos
G. L. Corbett
Nowrojee Dadabhoy All-
bless

Kavas Ookerjee
J. S. Page
Emil Krogh
Aage H. Larsen
H. P. Hagelberg
P. Villadsen
P. Fischer
Giulio Ingianni
Giuseppe Cantù
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
Langeler
J. R. Wierdsma
M. D. Faura
A. Poklewski-Koziell
B. Bagniewski
Thomaz Ribeiro de Mello
Carlos Theodoro da Costa
D. Bogomoloff

P. Matveeff
A. Kaukul
J. M. F. Romein
S. Horacio Caristmo
T. C. Giannini

P. Matveeff
A. Kaukul
J. M. F. Romein
S. Horacio Carísimo
T. C. Giannini

Zaznajomiwszy się z powyższą konwencją, protokółem końcowym, załącznikami I, II, III, IV oraz aktem końcowym uznaliśmy je i uznajemy za słuszne zarówno w całości, jak i każde z zawartych w nich postanowień; oświadczamy, że są przyjęte, ratyfikowane i potwierdzone i przyrzekamy, że będą niezmiennie zachowywane.

NA DOWÓD CZEGO, wydaliśmy Akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej.

W Warszawie, dnia 26 sierpnia 1933 r.

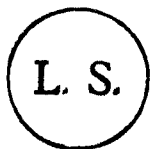
(—) *I. Mościcki*

Prezes Rady Ministrów:

(—) *J. Jędrzejewicz*

Minister Spraw Zagranicznych:

(—) *Beck*



Après avoir vu et examiné lesdits Convention, Protocole final, Annexes I, II, III, IV et Acte final, NOUS les avons approuvés et approuvons en toutes et chacune des dispositions qui y sont contenues; déclarons qu'ils sont acceptés, ratifiés et confirmés, et promettons qu'ils seront inviolablement observés.

EN FOI DE QUOI, NOUS avons donné les Présentes, revêtues du Sceau de la République.

A Varsovie, le 26 août 1933 r.

(—) *I. Mościcki*

Président du Conseil des Ministres:

(—) *J. Jędrzejewicz*

Ministre des Affaires Étrangères:

(—) *Beck*

