

815.

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 3 września 1934 r.

w sprawie przystąpienia Polski i innych krajów do międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu.

I.

Podaje się niniejszem do wiadomości, że w wykonaniu postanowień art. 64 międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, podpisanej w Londynie dnia 31 maja 1929 r. wraz z załącznikiem I oraz aktem końcowym międzynarodowej konferencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1929 r. zgłoszone zostało Rządowi Brytyjskiemu w dniu 4 czerwca 1934 r. przystąpienie w imieniu Rządu Polskiego do powyższej konwencji wraz z wymienionymi wyżej aktami uzupełniającymi ją.

II.

Równocześnie podaje się do wiadomości, zgodnie z komunikatem Rządu Brytyjskiego, że:

1) w wykonaniu postanowień art. 63 wspomnianej konwencji zostały złożone w archiwach Rządu Brytyjskiego dokumenty ratyfikacyjne powyższej konwencji w imieniu Rządów niżej wymienionych krajów w dniach następujących:

| | |
|---|--------------------|
| Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanji i Północnej Irlandji | 1 stycznia 1933 r. |
| Kanada | 1 stycznia 1933 r. |
| Danja | 1 stycznia 1933 r. |
| Finlandja | 1 stycznia 1933 r. |
| Francja | 1 stycznia 1933 r. |
| Niemcy | 1 stycznia 1933 r. |
| Włochy | 1 stycznia 1933 r. |
| Holandja | 1 stycznia 1933 r. |
| Norwegja | 1 stycznia 1933 r. |
| Hiszpanja | 1 stycznia 1933 r. |
| Szwecja | 1 stycznia 1933 r. |
| Wolne Państwo Irlandji | 8 maja 1934 r. |

2) w wykonaniu postanowień art. 64 wspomnianej konwencji, zgłoszone zostało Rządowi Brytyjskiemu przystąpienie do niej w imieniu Rządów niżej wymienionych krajów w dniach następujących:

| | |
|----------------------------------|---------------------|
| Brazylja | 1 kwietnia 1933 r. |
| Węgry | 1 kwietnia 1933 r. |
| Islandja | 6 kwietnia 1933 r. |
| Portugalja | 6 kwietnia 1933 r. |
| Chiny | 14 maja 1933 r. |
| Bułgarja | 4 grudnia 1933 r. |
| a w imieniu W. M. Gdańska w dniu | 30 kwietnia 1933 r. |

Minister Spraw Zagranicznych: *Beck*

(Tekst konwencji zawiera załącznik do numeru niniejszego).

**MIĘDZYNARODOWA KON-
WENCJA O BEZPIECZENSTWIE
ŻYCIA NA MORZU.**

WSTĘP.

Rządy Niemiec, Australijskiego Związku Państw, Belgji, Kanady, Danji, Hiszpanji, Wolnego Państwa Irlandji, Stanów Zjednoczonych Ameryki, Finlandji, Francji, Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji i Irlandji Północnej, Indyi, Włoch, Japonji, Norwegji, Holandji, Szwecji, Związku Socjalistycznych Republik Rad; pragnąc zapewnić bezpieczeństwo życia na morzu przez ustalenie drogą wspólnego porozumienia, jednakowych zasad i prawideł w tej dziedzinie.

Zważywszy, że ten cel najlepiej osiąga się zawarciem konwencji,

wyzaczyły swoich Pełnomocników, a mianowicie:

Rząd Niemiecki.

- Dr. Friedrich STHAMER — Ambasador Nadzwyczajny i Pełnomocny Niemiec w Londynie.
- P. Gustaw KOENIGS — Ministerialdirigent w Reichsverkehrsministerium, Geheimer Regierungsrat Berlin.
- P. Arthur WERNER — Oberregierungsrat w Reichsverkehrsministerium, Geheimer Justizrat, Berlin.
- P. Walter LAAS — Profesor, Dyrektor Towarzystwa Klasyfikacyjnego „Germanischer Lloyd”, Berlin.
- Dr. Otto RIESS — Dyrektor w stanie spoczynku Reichsschiffsvermessungsamt, Geheimer Regierungsrat, Neubrandenburg.
- P. Herman GIESS — Ministerialrat w Reichspostministerium, Berlin.
- Wice-admirał Hugo DOMINIK — Prezes „Deutsche Seewarte”, Hamburg.

CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER.

PRÉAMBULE.

Les Gouvernements de l'Allemagne, du Commonwealth d'Australie, de la Belgique, du Canada, du Danemark, de l'Espagne, de l'État Libre d'Irlande, des États-Unis d'Amérique, de la Finlande, de la France, du Royaume Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, de l'Inde, de l'Italie, du Japon, de la Norvège, des Pays-Bas, de la Suède, 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 en mer.

Considérant que le meilleur moyen d'atteindre ce but est la conclusion d'une Convention.

Ont désigné les plénipotentiaires suivants:

Le Gouvernements de l'Allemagne:

- M. le Docteur Friedrich STHAMER, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de l'Allemagne à Londres.
- M. Gustav KOENIGS, Ministerialdirigent au Reichsverkehrsministerium, Geheimer Regierungsrat, Berlin.
- M. Arthur WERNER, Oberregierungsrat au Reichsverkehrsministerium, Geheimer Justizrat, Berlin.
- M. Walter LAAS, Professeur, Directeur de la Société de Classification „Germanischer Lloyd”, Berlin.
- M. le Docteur Otto RIESS, Directeur en retraite du Reichsschiffsvermessungsamt, Geheimer Regierungsrat, Neubrandenburg.
- M. Hermann GIESS, Ministerialrat au Reichspostministerium, Berlin.
- M. le Vice-Amiral Hugo DOMINIK, Président de la „Deutsche Seewarte”, Hamburg.

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA.

PREAMBLE.

The Governments of Germany, the Commonwealth of Australia, Belgium, Canada, Denmark, Spain, the Irish Free State, the United States of America, Finland, France, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, India, Italy, Japan, Norway, the Netherlands, Sweden, the Union of Socialist Soviet Republics; being desirous of promoting safety of life at sea by establishing in common agreement uniform principles and rules directed thereto;

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

Have appointed their Plenipotentiaries, namely:

The Government of Germany:

- Dr. Friedrich STHAMER, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the German Reich in London.
- Mr. Gustav KOENIGS, Ministerialdirigent in the Reichsverkehrsministerium, Geheimer Regierungsrat, Berlin.
- Mr. Arthur WERNER, Oberregierungsrat in the Reichsverkehrsministerium, Geheimer Justizrat, Berlin.
- Mr. Walter LAAS, Professor, Director of the „Germanischer Lloyd” Classification Society, Berlin.
- Dr. Otto RIESS, Director ret. of the Reichsschiffsvermessungsamt, Geheimer Regierungsrat, Neubrandenburg.
- Mr. Hermann GIESS, Ministerialrat in the Reichspostministerium, Berlin.
- Vice-Admiral Hugo DOMINIK, President of the „Deutsche Seewarte”, Hamburg.

- | | | |
|---|---|--|
| Rząd Australijskiego Związku Państw. | Le Gouvernement du Commonwealth d'Australie: | The Government of the Commonwealth of Australia: |
| Komandor Henry James FEAKES — Królewska Flota Australijska, Morski Attaché Związku Państw w Londynie. | M. le Capitaine de vaisseau Henry James FEAKES, Royal Australian Navy, Attaché Naval du Commonwealth à Londres. | Captain Henry James FEAKES, Royal Australian Navy, Commonwealth Naval Representative in London. |
| Komandor porucznik Thomas FREE — Royal Naval Reserve (w stanie spoczynku). | M. le Capitaine de corvette en retraite Thomas FREE, Royal Naval Reserve. | Lieut.-Commander Thomas FREE, Royal Naval Reserve (Retired). |
| Komandor J. K. DAVIS — Dyrektor Żeglugi Związku Państw. | M. le Capitaine de vaisseau J. K. DAVIS, Directeur de la Navigation. | Captain J. K. DAVIS, Commonwealth Director of Navigation. |
| | | |
| Rząd Belgijski. | Le Gouvernement de la Belgique: | The Government of Belgium: |
| Baron de GERLACHE de GOMERY — Dyrektor Generalny Departamentu Marynarki. | M. le Baron de GERLACHE de GOMERY, Directeur Général à l'Administration de la Marine. | Baron de GERLACHE de GOMERY, Director - General of the Marine Department. |
| P. Gustave de WINNE — Główny Inżynier, Dyrektor Departamentu Marynarki. | M. Gustave de WINNE, Ingénieur en chef, Directeur du Service à l'Administration de la Marine. | Mr. Gustave de WINNE, Ingénieur en Chef, Director of the Marine Department. |
| P. Georges GOOR — Radca Departamentu Marynarki. | M. Georges GOOR, Conseiller à l'Administration de la Marine. | Mr. Georges GOOR, Adviser to the Marine Department. |
| | | |
| Rząd Kanadyjski. | Le Gouvernement du Canada: | The Government of Canada: |
| P. Alexander JOHNSTON — Wice-Minister Marynarki. | M. Alexander JOHNSTON, Sous-Ministre de la Marine. | Mr. Alexander JOHNSTON, Deputy Minister of Marine. |
| P. Lucien PACAUD — Sekretarz Wysokiego Komisarza Kanady w Londynie. | M. Lucien PACAUD, Secrétaire de Haut Commissariat à Londres. | Mr. Lucien PACAUD, Secretary in the Office of the Canadian High Commissioner in London. |
| | | |
| Rząd Duński. | Le Gouvernement du Danemark: | The Government of Denmark: |
| P. Emil KROGH — Szef Biura w Ministerstwie Przemysłu i Handlu i Żeglugi. | M. Emil KROGH, Chef de Bureau au Ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Navigation. | Mr. Emil KROGH, Assistant-Secretary in the Marine Department, Ministry of Industry, Commerce and Shipping. |
| P. V. TOPSÖE-JENSEN — Sędzia Sądu Najwyższego. | M. V. TOPSÖE-JENSEN, Juge à la Cour Suprême. | Mr. V. TOPSÖE-JENSEN, Judge of the Supreme Court of Appeal. |
| Kapitan V. LORCK — Główny Egzaminator Kapitanów i Oficerów. | M. le Capitaine V. LORCK, Directeur de la Navigation. | Captain V. LORCK, Chief Examiner of Masters and Mates. |
| P. J. A. KÖRBING — Dyrektor Towarzystwa Żeglugowego „Det Forenede Dampskibsselskab”. | M. J. A. KÖRBING, Directeur à la Compagnie d'armement „Det Forenede Dampskibsselskab”. | Mr. J. A. KÖRBING, Technical Managing Director of the United Steam Ship Company, Copenhagen. |
| P. Aage H. LARSEN — Główny Inżynier Ministerstwa Przemysłu, Handlu i Żeglugi. | M. Aage H. LARSEN, Ingénieur-constructeur au Ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Navigation. | Mr. Aage H. LARSEN, Engineer in Chief of the Ministry of Industry, Commerce and Shipping. |
| P. Arnold POULSEN — Inżynier Min. Przem. i Handlu i Żeglugi. | M. Arnold POULSEN, Ingénieur au Ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Navigation. | Mr. Arnold POULSEN, Engineer Commissioner to the Ministry of Industry, Commerce and Shipping. |
| | | |
| Rząd Hiszpański. | Le Gouvernement de l'Espagne: | The Government of Spain: |
| Kontr-Admirał Don Francisco Javier de SALAS y Gonzales — Szef Morskiej Komisji w Europie. | M. le Contre-Amiral Don Francisco Javier de SALAS y Gonzales, Chef de la Commission Navale en Europe. | Rear-Admiral Don Francisco Javier de SALAS y Gonzalez, Head of the Naval Commission in Europe. |

- Rząd Wolnego Państwa Irlandji. Le Gouvernement de l'Etat Libre d'Irlande: The Government of the Irish Free State:
- P. J. W. DULANTY — Komisarz Handlu Wolnego Państwa Irlandji w Wielkiej Brytanji. M. J. W. DULANTY, Commissaire pour le Commerce de l'Etat Libre d'Irlande en Grande Bretagne. Mr. J. W. DULANTY, Commissioner for Trade for the Irish Free State in Great Britain.
- P. E. C. FOSTER — Naczelnny Inspektor Służby Marynarki Ministerstwa Przemysłu i Handlu. M. E. C. FOSTER, Inspecteur en Chef au Service Maritime, Ministère de l'Industrie et du Commerce. Mr. E. C. FOSTER, Chief Surveyor in the Marine Branch, Department of Industry and Commerce.
- Rząd Stanów Zjednoczonych Ameryki. Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique. The Government of the United States of America:
- The Honourable Wallace H. WHITE, Junior — Członek Kongresu, Prezes Komitetu Marynarki Handlowej i Rybołówstwa. L'Honorable M. Wallace H. WHITE, Junior, Membre du Congrès, Président de la Commission de la Marine Marchande et des Pêches. The Honourable Wallace H. WHITE, Junior, Member of Congress, Chairman of the Committee on Merchant Marine and Fisheries.
- P. Arthur J. TYRER — Komisarz Żeglugi, Departament Handlu. M. Arthur J. TYRER, Commissaire pour la Navigation, Département du Commerce. Mr. Arthur J. TYRER, Commissioner of Navigation, Department of Commerce.
- P. Charles M. BARNES — Szef Wydziału Traktatowego, Departament Stanu. M. Charles M. BARNES, Chef de la Direction des Traités, Département d'État. Mr. Charles M. BARNES, Chief of the Treaty Division, Department of State.
- Kontr-Admirał George H. ROCK — Korpus Budownictwa Okrętowego, Flota Stanów Zjednoczonych, Szef Adjunkt Służby Budowy i Remontu, Departament Marynarki. M. le Contre-Amiral George H. ROCK, Corps des Constructions Navales, Chef adjoint du Service de la Construction et des Réparations, Département de la Marine. Rear-Admiral George H. ROCK, Construction Corps, United States Navy, Assistant Chief of the Bureau of Construction and Repair, Navy Department.
- Komandor Clarence S. KEMPF, Flota Stanów Zjednoczonych, Hydrograf, Departament Marynarki. M. le Capitaine de vaisseau Clarence S. KEMPF, United States Navy, Hydrographe, Département de la Marine. Captain Clarence S. KEMPF, United States Navy, Hydrographer, Navy Department.
- P. Dickerson N. HOOVER — Inspektor Generalny Kontroler Służby Inspekcji Statków Parowych, Departament Handlu. M. Dickerson N. HOOVER, Inspecteur Général Contrôleur du Service de l'Inspection des Navires à Vapeur du Département du Commerce. Mr. Dickerson N. HOOVER, Supervising Inspector-General of the Steamboat Inspection Service, Department of Commerce.
- P. William D. TERRELL — Szef Służby Radiotelegraficznej, Departament Handlu. M. William D. TERRELL, Chef du Service de la Radioélectricité, Département du Commerce. Mr. William D. TERRELL, Chief of the Radio Division, Department of Commerce.
- Kontr-Admirał w stanie spoczynku John G. TAWRESEY — Korpus Budownictwa Okrętowego, Flota Stanów Zjednoczonych, United States Shipping Board. M. le Contre-Amiral en retraite John G. TAWRESEY, Corps des Constructions Navales, United States Shipping Board. Rear-Admiral John G. TAWRESEY, Construction Corps, United States Navy (Retired), United States Shipping Board.
- P. Herbert B. WALKER — Prezes Amerykańskiego Związku Armatorów Statków Parowych. M. Herbert B. WALKER, Président de l'Association Américaine des Armateurs de Navires à Vapeur. Mr. Herbert B. WALKER, President of the American Steamship Owners' Association.
- P. Henry G. SMITH — Prezes Rady Narodowej Amerykańskich Budowniczych Okrętów. M. Henry G. SMITH, Président du Conseil National Américain des Constructeurs de Navires. Mr. Henry G. SMITH, President of the National Council of American Shipbuilders.
- Kapitan Charles A. Mc. ALLISTER — Prezes American Bureau of Shipping. M. le Capitaine Charles A. McALLISTER, Président du American Bureau of Shipping. Captain Charles A. McALLISTER, President of the American Bureau of Shipping.
- Rząd Finlandzki. Le Gouvernement de la Finlande: The Government of Finland:
- Baron Gustaf WREDE — Prezes Shipping Board. M. le Baron Gustaf WREDE, Président du Shipping Board. Baron Gustaf WREDE, President of the Shipping Board.

- P. Kapitan Väinö BERGMAN — Inspektor Żeglugi.
Konsul Karl KURTEN — Dyrektor Finlandzkiego Związku Armatorów.
Rząd Francuski.
P. RIO — Senator, były Minister.
Kapitan HAARBLEICHER — Naczelnym Inżynier Marynarki, Korpus Budownictwa Okrętowego, Dyrektor Marynarki Handlowej, Ministerstwo Robót Publicznych.
Komandor MARIE — Korpus Budownictwa Okrętowego, Dyrekcja Żeglugi Handlowej.
Komandor THOUROUDE — Attaché Morski przy Ambasadzie Francuskiej w Londynie.
Rząd Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji i Irlandji Północnej.
Wice-Admirał Sir Herbert W. RICHMOND — Królewska Flota Angielska.
Sir Westcott ABELL — Profesor Budownictwa Okrętowego, Armstrong College, Newcastle-on-Tyne.
P. A. L. AYRE — Wice-Prezes Federacji Budowniczych Statków.
Kapitan F. W. BATE — Doradca Żeglugowy, Departament Marynarki Handlowej, Board of Trade.
P. C. H. BOYD — Departament Marynarki Handlowej Board of Trade.
Sir William C. CURRIE — Prezes Chamber of Shipping of the United Kingdom.
P. A. J. DANIEL — Principal Ship Surveyor, Board of Trade.
Sir Norman HILL — Prezes Merchant Shipping Advisory Committee.
Sir Charles HIPWOOD — Principal Assistant Secretary, Mercantile Marine Department, Board of Trade.
Kapitan A. R. H. MORRELL — Trinity House.
Rząd Indyjski.
Sir Geoffrey L. CORBETT — Departament Handlu, Rząd Indyj.
- M. le Capitaine Väinö BERGMAN, Inspecteur de la Navigation.
M. le Consul Karl KURTEN, Directeur de l'Association Finlandaise des Armateurs.
Le Gouvernement de la France:
M. RIO, Sénateur, Ancien Ministre.
M. l'Ingénieur en Chef de la Marine HAARBLEICHER, Directeur des Services de la Flotte de Commerce et du Matériel Naval, Ministère des Travaux Publics.
M. l'Ingénieur Principal de la Marine MARIE, Direction des Services de la Flotte de Commerce et du Matériel Naval.
M. le Capitaine de Vaisseau THOUROUDE, Attaché Naval à l'Ambassade de France à Londres.
Le Gouvernement du Royaume — Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:
M. le Vice-Amiral Sir Herbert W. RICHMOND, Royal Navy.
Sir Westcott ABELL, Professeur de Construction Navale, Armstrong College, Newcastle-on-Tyne.
M. A. L. AYRE, Vice-Président de la Fédération des Constructeurs de Navires.
M. le Capitaine F. W. BATE, Conseiller Nautique, Mercantile Marine Department, Board of Trade.
M. C. H. BOYD, Mercantile Marine Department, Board of Trade.
Sir William C. CURRIE, Président de la Chamber of Shipping of the United Kingdom.
M. A. J. DANIEL, Principal Ship Surveyor, Board of Trade.
Sir Norman HILL, Président du Merchant Shipping Advisory Committee.
Sir Charles HIPWOOD, Principal Assistant Secretary, Mercantile Marine Department, Board of Trade.
M. le Capitaine A. R. H. MORRELL, Trinity House.
Le Gouvernement de l'Inde:
Sir Geoffrey L. CORBETT, Département de Commerce, Gouvernement de l'Inde.
- Captain Väinö BERGMAN, Inspector of Shipping.
Consul Karl KURTEN, Manager of the Finnish Shipowners' Association.
The Government of France:
Mr. RIO, Senator and former Minister.
Captain HAARBLEICHER, Naval Construction Corps, Director of Mercantile Shipping Service, Department of Public Works.
Commander MARIE, Naval Construction Corps, Direction of Mercantile Shipping.
Captain THOUROUDE, Naval Attaché to the French Embassy in London.
The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:
Sir Herbert W. RICHMOND, Vice-Admiral, Royal Navy.
Sir Westcott ABELL, Professor of Naval Architecture, Armstrong College, Newcastle-on-Tyne.
Mr. A. L. AYRE, Vice-President of the Shipbuilding Employers' Federation.
Captain F. W. BATE, Professional Officer, Mercantile Marine Department, Board of Trade.
Mr. C. H. BOYD, Mercantile Marine Department, Board of Trade.
Sir William C. CURRIE, President of the Chamber of Shipping of the United Kingdom.
Mr. A. J. DANIEL, Principal Ship Surveyor, Board of Trade.
Sir Norman HILL, Chairman of the Merchant Shipping Advisory Committee.
Sir Charles HIPWOOD, Principal Assistant Secretary, Mercantile Marine Department, Board of Trade.
Captain A. R. H. MORRELL, Trinity House.
The Government of India:
Sir Geoffrey L. CORBETT, Commerce Department, Government of India.

Kapitan E. V. WHISH — Urzędnik Portowy, Bombay.
P. M. MASTER — Dyrektor Generalny Scindia Steam Navigation Company.

Rząd Włoski.

P. G. INGIANNI, Lieut. General Portu — Dyrektor Generalny Marynarki Handlowej.
Wice-Admirał A. ALESSIO — Szef Inspekcji Technicznej Marynarki Handlowej.
Hrabia D. ROGERI DI VILLANOVA — Radca Legacyjny Ambasady w Londynie.
Doktor T. C. GIANNINI — Radca Emigracyjny.
Major-General Portu F. MARENA — Wice-Inspektor Kapitanatów Portu.
Inżynier-General E. FERRETTI — Szef Biura Technicznego Włoskiego Rejestru Morskiego i Lotniczego.
P. G. GNEME — Szef Służby Telegraficznej Generalnej Dyrekcji Poczty i Telegrafów.
Komandor L. BIANCHERI — Królewska Flota Włoska.

Rząd Japoński.

P. Yukio YAMAMOTO — Inspektor Generalny Biura Marynarki Handlowej, Rzecznawca Departamentu Komunikacji.
Komandor Shichihei OTA — Cesarska Flota Japońska.
P. Itaro ISHII — Sekretarz Ambasady Pierwszej Klasy.

Rząd Norweski.

P. B. VOGT — Poseł Nadzwyczajny i Minister Pełnomocny Norwegji w Londynie.
P. L. T. HANSEN — Dyrektor Departamentu Marynarki, Ministerstwo Handlu i Żeglugi.
P. J. S. SCHÖNHEYDER — Główny Inspektor Oddziału Okrętowego i Maszynowego, Ministerstwo Handlu i Żeglugi.
P. Arth. H. MATHIESEN — Wice-Prezes Norweskiego Związku Armatorów.
Kapitan N. MARSTRANDER — Przewodniczący Biura Związku

M. le Capitaine E. V. WHISH, Officier de Port, Bombay.
M. M. A. MASTER, Directeur Général de la Scindia Steam Navigation Company.

Le Gouvernement de l'Italie:

M. le Lieutenant Général de Port G. INGIANNI, Directeur Général de la Marine Marchande.
M. le Vice-Amiral A. ALESSIO, Chef de l'Inspection Technique de la Marine Marchande.
Count D. ROGERI DI VILLANOVA, Conseiller de Légation à l'Ambassade à Londres.
M. le Docteur T. C. GIANNINI, Conseiller d'Emigration.
M. le Major-Général de port F. MARENA, Vice-Inspecteur des Capitaineries de port.
M. l'Ingénieur-Général E. FERRETTI, Chef du Bureau Technique du Régistre Naval et Aéronautique Italien.
M. G. GNEME, Chef de Service aux Télégraphes, Direction Générale des Postes et des Télégraphes.
M. le Capitaine de frégate L. BIANCHERI, Royal Italian Navy.

Le Gouvernement du Japon:

M. Yukio YAMAMOTO, Inspecteur Général au Bureau de la Marine Marchande, Expert au Département des Communications.
M. le Capitaine de vaisseau Shichihei OTA, Imperial Japanese Navy.
M. Itaro ISHII, Secrétaire d'Ambassade de première classe.

Le Gouvernement de la Norvège:

M. B. VOGT, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire à Londres.
M. L. T. HANSEN, Directeur du Département de la Marine, Ministère du Commerce et de la Navigation.
M. J. SCHÖNHEYDER, Contrôleur en chef de la Ship and Engineer Division, Ministère du Commerce et de la Navigation.
M. Arth. H. MATHIESEN, Vice-Président de l'Association Norvégienne des Armateurs.
M. le Capitaine N. MARSTRANDER, Président du Bureau

Captain E. V. WHISH, Port Officer, Bombay.
Mr. M. A. MASTER, General Manager of the Scindia Steam Navigation Company.

The Government of Italy:

Lieut.-General of Port G. INGIANNI, General Director of the Mercantile Marine.
Vice-Admiral A. ALESSIO, Chief of the Technical Inspectorate of the Mercantile Marine.
Count D. ROGERI DI VILLANOVA, Counsellor to the Italian Embassy in London.
Dr. T. C. GIANNINI, Counsellor of Emigration.
Major-General of Port F. MARENA, Vice-Inspector of Harbour Master Offices.
Engineer-General E. FERRETTI, Chief of the Technical Office of the Italian Naval and Aeronautical Register.
Mr. G. GNEME, Chief of the Telegraph Service of the General Direction of Postal and Telegraphic Services.
Commander L. BIANCHERI, Royal Italian Navy.

The Government of Japan:

Mr. Yukio YAMAMOTO, Inspector-General of the Mercantile Marine Bureau, Expert in the Department of Communications.
Captain Shichihei OTA, Imperial Japanese Navy.
Mr. Itaro ISHII, First Class Secretary of Embassy.

The Government of Norway:

Mr. B. VOGT, Norwegian Minister in London.
Mr. L. T. HANSEN, Director of the Department of Shipping, Ministry of Commerce and Navigation.
Mr. J. SCHÖNHEYDER, Surveyor-in-Chief of the Ship and Engineer Division, Ministry of Commerce and Navigation.
Mr. Arth. H. MATHIESEN, Vice-President of the Norwegian Shipowners' Association.
Captain N. MARSTRANDER, Chairman of the Board of the

- Norweskiego Kapitanów Okrętowych.
P. A. BIRKELAND — Dyrektor Norweskiego Zrzeszenia Marynarzy i Palaczy.
- Rząd Holenderski.
- Wice-Admirał C. FOCK — Generalny Inspektor Żeglugi, Indje Holenderskie.
P. C. H. de GOEJE — były Generalny Inspektor Żeglugi, Indje Holenderskie.
P. A. van DRIEL — Radca Budownictwa Okrętowego, Służba Inspekcji Morskiej.
P. J. A. BLAND van den BERG, Inspektor Radiotelegrafji Nadbrzeżnej i Okrętowej.
P. Phs. van OMMEREN, Junior — Prezes Phs. van Ommeren, Ltd.
P. H. H. J. UILKENS — były Commodore Netherland Steamship Company.
- de l'Association Norvégienne des Capitaines de Navire.
M. A. BIRKELAND, Directeur de l'Union Norvégienne des Marins et des Chauffeurs.
- Le Gouvernement des Pays-Bas:
- M. le Vice-Amiral C. FOCK, Inspecteur-Général de la Navigation.
M. C. H. de GOEJE, Ex-Inspecteur-Général de la Navigation, Indes Néerlandaises.
M. A. van DRIEL, Conseiller de Construction Navale, Service de l'Inspection Maritime.
M. J. A. BLAND van den BERG, Inspecteur de la Radiotélégraphie Côtière et Maritime.
M. Phs. van OMMEREN, Junior, Président de la Phs. van Ommeren, Ltd.
M. H. G. J. UILKENS, Ex-Commodore de la Netherland Steamship Company.
- Norwegian Masters' Association.
Mr. A. BIRKELAND, Manager of the Norwegian Seamen's and Firemen's Union.
- The Government of the Netherlands.
- Vice-Admiral C. FOCK, Inspector-General of Navigation.
Mr. C. H. de GOEJE, Ex-Inspector-General of Navigation, Netherland East Indies.
Mr. A. van DRIEL, Adviser on Naval Architecture, Shipping Inspection Service.
Mr. J. A. BLAND van den BERG, Inspector of Coastal and Ships' Radiotelegraphy.
Mr. Phs. van OMMEREN, Junior, Chairman of Phs. van Ommeren, Ltd.
Mr. H. G. J. UILKENS, ex-Commodore of the Netherland Steamship Company.

Rząd Szwedzki.

- Baron PALMSTIERNA — Poseł Nadzwyczajny i Minister Pełnomocny Szwecji w Londynie.
P. Nils Gustaf NILSSON — Szef Sekcji w Centralnym Zarządzie Handlu.
Kapitan Erik Axel Fredrik EGGERT — Rzecznik Spraw Morskich Centralnego Zarządu Pracy i Opieki Społecznej.
- Le Gouvernement de la Suède:
- M. le Baron PALMSTIERNA, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire à Londres.
M. Nils Gustaf NILSSON, Chef de Section à l'Administration Centrale du Commerce.
M. le Capitaine Erik Axel Fredrik EGGERT, Expert pour les Affaires Maritimes de l'Administration Centrale du Travail et de la Prévoyance Sociale.
- The Government of Sweden:
- Baron PALMSTIERNA, Swedish Minister in London.
Mr. Nils Gustaf NILSSON, Assistant Under-Secretary in the Board of Trade.
Captain Erik Axel Fredrik EGGERT, Maritime Expert to the Social Board.

Rząd Związku Socjalistycznych Republik Rad.

- P. Jan Lvovitch ARENS — Radca Ambasady Z. S. R. R. w Paryżu.
Kapitan Karl Pavlovitch EGGI — Dowódca Łamacza Lodu „Lenin”, Sowiecka Flota Handlowa (Sovtorgflot),
- Le Gouvernement de l'Union des Républiques Soviétistes Socialistes:
- M. Jan Lvovitch ARENS, Conseiller de l'Ambassade de l'U.R.S.S. à Paris.
M. le Capitaine Karl Pavlovitch EGGI, Commandant du Brise-glace „Lenin”, Soviet Merchant Fleet (Sovtorgflot).
- The Government of the Union of Socialist Soviet Republics:
- Mr. Jan Lvovitch ARENS, Counsellor to the U. S. S. R. Embassy in Paris.
Captain Karl Pavlovitch EGGI, Commander of the Icebreaker „Lenin”, Soviet Merchant Fleet (Sovtorgflot).

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

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

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

Rozdział I.

POSTANOWIENIA OGÓLNE.

Art. 1.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa życia ludzkiego na morzu

Chapitre I.

PRELIMINAIRES.

Article 1.

Les Gouvernements contractants s'engagent à appliquer les

Chapter I.

PRELIMINARY.

Article 1.

The Contracting Governments undertake to give effect to the

Układające się Rządy zobowiązują się stosować postanowienia niniejszej konwencji, wydać wszelkie przepisy i powziąć wszelkie inne środki, aby zapewnić jej zupełną i całkowitą skuteczność.

Postanowienia niniejszej konwencji są uzupełnione prawidłami, zawartymi w załączniku I, które posiadają taką samą moc, jak i niniejsza konwencja i które z nią równocześnie wchodzi w życie. Wszelkie powoływanie się na konwencję niniejszą oznacza jednocześnie powoływanie się na prawidła do niej dołączone.

Art. 2.

Zastosowania i określenia.

1. Postanowienia niniejszej konwencji mają zastosowanie do statków przynależnych do kraju, którego Rząd jest Rządem Układającym się oraz do statków, należących do terytoriów, względem których konwencja niniejsza w myśl art. 62 ma zastosowanie, — wedle zasad następujących:

Rozdział II. — (Budowa): do statków pasażerskich (z napędem mechanicznym), odbywających podróże międzynarodowe.

Rozdział III. — (Środki ratunkowe): do statków pasażerskich (z napędem mechanicznym), odbywających podróże międzynarodowe.

Rozdział IV. — (Radiotelegrafia): do wszystkich statków, odbywających podróże międzynarodowe, za wyjątkiem statków towarowych o pojemności brutto poniżej 1600 tonn.

Rozdział V. — (Bezpieczeństwo żeglugi): do wszystkich statków bez względu na rodzaj podróży.

Rozdział VI. — (Certyfikaty): do wszystkich statków, do których stosują się rozdziały II, III i IV.

2. Każdy z rozdziałów dokładniej określa kategorie statków, do których się dany rozdział stosuje, jako też zakres postanowień, które się do tych statków odnoszą.

3. W niniejszej konwencji, o ile wyraźnie inaczej nie postanowiono:

dispositions de la présente Convention, en vue d'encourager la sauvegarde de la vie humaine en mer, à édicter tous réglemens 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 un Règlement contenu dans l'annexe I qui a 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.

Article 2.

Applications et définitions.

1. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent dans les conditions suivantes aux navires appartenant à un pays dont le Gouvernement est un Gouvernement contractant et aux navires appartenant aux contrées auxquelles la présente Convention s'applique en vertu de l'Article 62:

Chapitre II. — (Construction): aux navires à passagers (à propulsion mécanique) lorsqu'ils effectuent des voyages internationaux.

Chapitre III. (Engins de Sauvetage): aux navires à passagers (à propulsion mécanique) lorsqu'ils effectuent des voyages internationaux.

Chapitre IV. — (Radiotélégraphie): à tous les navires qui effectuent des voyages internationaux à l'exception des navires de charge de moins de 1,600 tonneaux de jauge brute.

Chapitre V. — (Sécurité de la Navigation): à tous les navires quel que soit le genre de voyages.

Chapitre VI. — (Certificats): à tous les navires auxquels s'appliquent les chapitres II, III et IV.

2. Chacun des Chapitres définit avec plus de précision les catégories de navires auxquels il s'applique ainsi que le champ des dispositions qui leur sont applicables.

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

provisions of the present Convention for the purpose of promoting safety of life at sea, to promulgate all regulations and to take all other steps which may be necessary to give the present Convention full and complete effect.

The provisions of the present Convention are completed by Regulations contained in Annex I, which have the same force and take effect at the same time as the present Convention. Every reference to the present Convention implies at the same time a reference to the Regulations annexed thereto.

Article 2.

Applications and Definitions.

1. The provisions of the present Convention shall apply to ships belonging to countries the Governments of which are Contracting Governments, and to ships belonging to territories to which the present Convention is applied under Article 62, as follows:—

Chapter II.—(Construction) to passenger ships (mechanically propelled) on international voyages.

Chapter III.—(Life-saving Appliances) to passenger ships (mechanically propelled) on international voyages.

Chapter IV. — (Radiotelegraphy) to all ships engaged on international voyages except cargo ships of less than 1,600 tons gross tonnage.

Chapter V.—(Safety of Navigation) to all ships on all voyages.

Chapter VI.—(Certificates) to all the ships to which Chapters II, III and IV apply.

2. The classes of ships to which each Chapter applies are more precisely defined, and the extent of the application is shown, in each Chapter.

3. In the present Convention, unless expressly provided otherwise—

- (a) uważa się statek za przy należny do danego kraju, o ile jest zarejestrowany w jednym z portów tego kraju;
- (b) wyrażenie „Władza Administracyjna” oznacza Rząd kraju, w którym statek jest zarejestrowany;
- (c) podróż międzynarodowa jest to podróż pomiędzy krajem, do którego się stosuje niniejsza konwencja, a portem położonym poza obrębem tego kraju, lub odwrotnie; wszelka kolonja, terytorjum zamorskie, protektorat lub terytorjum znajdujące się pod władzą zwierzchnią albo mandatem jest uważane w tym względzie jako kraj odrębny;
- (d) za statek pasażerski uważa się statek przewożący więcej niż 12 pasażerów;
- (e) wyrażenie „Prawidła” oznacza prawidła zawarte w załączniku I.
- (a) un navire est considéré comme appartenant à un pays lorsqu'il est immatriculé dans un port de ce pays;
- (b) l'expression „Administration” désigne le Gouvernement du pays où le navire est immatriculé;
- (c) un voyage international est un voyage entre un pays auquel la présente Convention s'applique et un port situé en dehors de ce pays, ou inversement; toute colonie, territoire d'outre-mer, protectorat ou territoire placé sous suzeraineté ou mandat est considéré à cet égard comme un pays distinct.
- (d) un navire est considéré comme un navire à passagers s'il transporte plus de 12 passagers;
- (e) l'expression „Règles” désigne les Règles contenues dans l'Annexe I.
- (a) a ship is regarded as belonging to a country if it is registered at a port of that country;
- (b) the expression „Administration” means the Government of the country in which the ship is registered;
- (c) an international voyage is a voyage from a country to which the present 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) a ship is a passenger ship if it carries more than 12 passengers;
- (e) the expression „Regulations” means the Regulations contained in Annex I.

4. Konwencja niniejsza, o ile wyraźnie nie postanowiono inaczej, nie ma zastosowania do okrętów wojennych.

4. La présente Convention, à moins d'indication expresse contraire, ne s'applique pas aux navires de guerre.

4. The present Convention, unless expressly provided otherwise, does not apply to ships of war.

Art. 3.

Article 3.

Article 3.

Wypadki siły wyższej.

Cas de force majeure.

Cases of Force Majeure.

Jeżeli statek w chwili swego wyjścia w jakąkolwiek podróż nie podlega przepisom niniejszej konwencji, wówczas nie powinien także podlegać tym przepisom z powodu jakiegokolwiek zboczenia z drogi podczas swej podróży, jeżeli to zboczenie zostało wywołane niepokojem lub wszelką inną przyczyną siły wyższej.

S'il n'est pas soumis au moment de son départ pour un voyage quelconque, aux prescriptions de la présente Convention, aucun navire ne doit être astreint à ces prescriptions à raison d'un déroutement quelconque au cours de son voyage si ce déroutement est occasionné par le mauvais temps ou par toute autre cause de force majeure.

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

Osoby, znajdujące się na statku z przyczyn siły wyższej, lub wskutek obowiązku nałożonego na kapitana co do przewiezienia bądź to rozbitków, bądź też innych osób, nie powinny być brane w rachubę, gdy chodzi o stwierdzenie, czy jakikolwiek przepis niniejszej konwencji ma zastosowanie do danego statku.

Les personnes qui se trouvent à bord d'un navire par raison de force majeure ou qui s'y trouvent par suite de l'obligation imposée au capitaine de transporter soit des naufragés, soit d'autres personnes, ne doivent pas entrer en ligne de compte lorsqu'il s'agit de vérifier l'application au navire d'une prescription quelconque de la présente Convention.

Persons who are on board a ship by reason of force majeure or in consequence of the obligation laid upon the master to carry shipwrecked or other persons shall not be taken into account for the purpose of ascertaining the application to a ship of any provisions of the present Convention.

Rozdział II.
BUDOWA.

Art. 4.

Zastosowanie.

1. Rozdział niniejszy dotyczy, oprócz wypadków, gdy postanowiono inaczej, nowych statków pasażerskich, używanych do podróży międzynarodowych.

2. Statek pasażerski nowy jest to statek, którego stępka została założona 1 lipca 1931 r. lub później, lub taki statek, który jest przerobiony w owym czasie lub później w celu używania go do służby pasażerskiej. Wszelkie inne statki pasażerskie są uważane za statki pasażerskie istniejące.

3. Władza Administracyjna każdego kraju, jeżeli uzna, że szlak żeglowny oraz warunki podróży są tego rodzaju, że czynią zastosowanie przepisów rozdziału niniejszego niesłusznym lub zbędnym, może zwolnić od tych przepisów należące do swego kraju statki lub kategorie statków, o ile statki w ciągu swych podróży nie oddalają się więcej niż 20 mil morskich od najbliższego lądu.

4. W wypadku, gdy statek pasażerski w ciągu swej podróży nie oddala się więcej niż o 200 mil morskich od najbliższego lądu, Władza Administracyjna kraju, do którego statek należy, może złagodzić wymagania prawideł IX, X, XV i XIX, jeżeli zostanie jej należyście udowodnione, iż zastosowanie tych przepisów nie jest ani słusznym, ani praktycznie wykonalnym.

5. W wypadku, gdy istniejące statki pasażerskie odbywają podróże międzynarodowe, a nie odpowiadają przepisom rozdziału niniejszego, dotyczącym nowych statków pasażerskich, Władza Administracyjna kraju, do którego dany statek należy, określi środki, jakie należy zastosować względem każdego statku w celu osiągnięcia największego bezpieczeństwa w granicach praktycznie wykonalnych i słuszných.

6. W wypadku, gdy statki pasażerskie, odbywające podróże mię-

Chapitre II.
CONSTRUCTION.

Article 4.

Navires auxquels s'applique ce Chapitre.

1. Le présent Chapitre s'applique, sauf dans les cas où il en est autrement disposé, aux navires à passagers neufs, affectés à des voyages internationaux.

2. Un navire à passagers neuf est un navire dont la quille a été posée le 1^{er} juillet 1931 ou postérieurement ou qui est transformé pour être affecté à un service de passagers à cette date ou postérieurement. Tous les autres navires à passagers sont considérés comme navires à passagers existants.

3. Toute Administration d'un pays peut, si elle juge que la route suivie et les conditions du voyage sont de nature à ne rendre l'application des prescriptions du présent Chapitre ni raisonnable ni nécessaire, dispenser de ces prescriptions des navires ou des catégories de navires, appartenant à ce pays, qui, au cours de leur voyage, ne s'éloignent pas de plus de 20 milles marins de la terre la plus proche.

4. Dans le cas où un navire à passagers ne s'éloigne pas, au cours de son voyage, de plus de 200 milles marins de la terre la plus proche, l'Administration à laquelle appartient le navire peut accorder des atténuations aux prescriptions des Règles IX, X, XV et XIX si la preuve peut être faite à la satisfaction de l'Administration que l'application de ces prescriptions n'est ni raisonnable ni pratiquement réalisable.

5. Dans le cas de navires à passagers existants effectuant des voyages internationaux et ne satisfaisant pas déjà aux prescriptions du présent Chapitre relatives aux navires à passagers neufs, les mesures à prendre pour chaque navire seront déterminées par l'Administration du pays auquel il appartient, de manière à obtenir une sécurité plus grande sur les points où cela sera pratiquement réalisable et raisonnable.

6. Dans le cas de navires à passagers effectuant des voyages

Chapter II.
CONSTRUCTION.

Article 4.

Application.

1. This Chapter, except where it is otherwise expressly provided, applies to new passenger ships engaged on international voyages.

2. A new passenger ship is a ship the keel of which is laid on or after the 1st July, 1931, or a ship which is converted to passenger service on or after that date, all other passenger ships being described as existing passenger ships.

3. Each Administration may, if it considers that the route and the conditions of the voyage are such as to render the application of the requirements of this Chapter unreasonable or unnecessary, exempt from the requirements of this Chapter individual ships or classes of ships belonging to its country which, in the course of their voyage, do not proceed more than 20 miles from the nearest land.

4. In the case of a passenger ship which, in the course of its voyage, does not proceed more than 200 miles from the nearest land, the Administration of the country to which the ship belongs may allow relaxations from such of the requirements of Regulations IX, X, XV and XIX as may be proved to the satisfaction of the Administration to be neither reasonable nor practicable.

5. In the case of existing passenger ships engaged on international voyages which do not already comply with the provisions of this Chapter relating to new passenger ships, the arrangements on each ship shall be considered by the Administration of the country to which the ship belongs, with a view to improvements being made to provide increased safety where practicable and reasonable.

6. In the case of passenger ships engaged on international

dzynarodowe, używane są do specjalnego przewozu znacznej liczby pasażerów bez urządzonych dla nich łózek, jak na przykład dla przewozu pielgrzymów, Władza Administracyjna każdego kraju, jeżeli uzna, że zastosowanie przepisów rozdziału niniejszego jest praktycznie niewykonalne, może zwolnić takie, należące do swego kraju, statki, od stosowania tych przepisów na warunkach następujących:

(a) Przepisy o budowie należy stosować w zakresie jak najszerszym, na jaki pozwolą okoliczności ruchu.

(b) Należy przedsięwziąć środki w celu sformułowania przepisów ogólnych, które winny być stosowane w poszczególnych okolicznościach ruchu tego rodzaju. Przepisy te winny być ustalone w porozumieniu z temi z Układających się Rządów, które mogłyby być bezpośrednio zainteresowane w przewozie tych pasażerów.

7. Rozdział niniejszy nie odnosi się do statków nie posiadających napędu mechanicznego, ani do statków drewnianych o pierwotnej konstrukcji, takich jak dhows, dżonki i t. d.

Artykuł 5.

Wodoszczelny podział statków.

1. Statki winny być możliwie jak najskuteczniej podzielone, z uwzględnieniem rodzaju służby, do której są przeznaczone. Przepisy, odnoszące się do podziału statku, są zawarte w artykułach i w prawidłach podanych poniżej.

2. Stopień podziału przewidziany w tych przepisach zmienia się w zależności od długości statku oraz od służby, do jakiej statek jest przeznaczony, w ten sposób, iż najwyższy stopień podziału odpowiada najdłuższemu statkom używanym zasadniczo do przewozu pasażerów.

3. Prawidła I do V podają sposób postępowania w celu określenia stopnia podziału odpowiedniego dla danego statku.

4. W celu przestrzegania wymaganego stopnia podziału statek

internationaux, qui sont utilisés à des transports spéciaux d'un grand nombre de passagers sans installation de couchettes, comme par exemple, le transport de pèlerins, toute Administration d'un pays peut, si elle juge qu'il est pratiquement impossible d'appliquer les prescriptions du présent Chapitre, dispenser ceux de ces navires qui appartiennent à ce pays des prescriptions en question, sous les conditions suivantes:

(a) On doit appliquer dans la plus large mesure compatible avec les circonstances du trafic, les prescriptions relatives à la construction.

(b) Des mesures doivent être prises pour formuler des prescriptions générales qui devront s'appliquer au cas particulier de ce genre de trafic. Ces prescriptions doivent être formulées d'accord avec ceux des autres Gouvernements contractants, s'il y en a, qui pourraient être directement intéressés au transport de ces passagers.

7. Le présent Chapitre ne s'applique pas aux navires dépourvus de propulsion mécanique, ni aux navires en bois de construction primitive tels que dhows, jonques, &c.

Article 5.

Compartimentage étanche des Navires.

1. Les navires doivent être compartimentés aussi efficacement que possible, eu égard à la nature du service auquel ils sont destinés. Les prescriptions relatives au compartimentage sont fixées par les Articles et par les Règles qui suivent.

2. Le degré de compartimentage assuré par l'application de ces Règles varie avec la longueur du navire et le service auquel il est destiné, de telle manière que le degré de compartimentage le plus élevé corresponde aux plus longs navires essentiellement affectés au transport des passagers.

3. Les Règles I à V indiquent la méthode à suivre pour déterminer le degré de compartimentage applicable à un navire.

4. Pour que le degré de compartimentage requis soit respecté,

voyages which are employed in the carriage of large numbers of unberthed passengers in special trades, such, for example, as the pilgrim trade, an Administration, if satisfied that it is impracticable to enforce compliance with the requirements of this Chapter, may exempt such ships, when they belong to its country, from those requirements on the following conditions:—

(a) That the fullest provision which the circumstances of the trade will permit shall be made in the matter of construction.

(b) That steps shall be taken to formulate general rules which shall be applicable to the particular circumstances of these trades. Such rules shall be formulated in concert with such other Contracting Governments, if any, as may be directly interested in the carriage of such passengers.

7. This Chapter does not apply to ships which are not mechanically propelled or to wooden ships of primitive build, such as dhows, junks, &c.

Article 5.

Watertight Subdivision of Ships.

1. Ships shall be as efficiently subdivided as is possible having regard to the nature of the service for which they are intended. The requirements respecting subdivision are given in the following Articles and in the Regulations.

2. The degree of subdivision provided for by these requirements varies with the length of the ship and with the service, in such manner that the highest degree of subdivision corresponds with the ships of greatest length primarily engaged in the carriage of passengers.

3. Regulations I to V indicate the method to be followed in order to determine the degree of subdivision applicable to a ship.

4. In order that required degree of subdivision shall be main-

winien posiadać wyznaczoną i nacechowaną na obu burtach linię ładunkową, odpowiadającą dowolnemu podziałowemu zanurzeniu. Jeżeli statek posiada pomieszczenia tak urządzone, że mogą one służyć dowolnie bądź jako pomieszczenia pasażerskie, bądź też jako pomieszczenia dla towarów, to wówczas, na życzenie właściciela, można będzie wyznaczyć i nacechować na obu burtach statku jedną lub kilka dodatkowych linii ładunkowych, odpowiadających różnym podziałowym zanurzeniom, które Władza Administracyjna może uznać za odpowiednie dla rozmaitych warunków służby statku. Wolna burta, odpowiadająca każdej z tych podziałowych linii ładunkowych oraz wałunki służby, dla których wolna burta jest uznana, winny być wyraźnie podane w certyfikacie bezpieczeństwa. Podziałowe linie ładunkowe winny być nacechowane i zapisane w sposób ustalony w prawie VII.

Artykuł 6.

Grodzie skrajników, przestrzeni maszynowej, tuneli wałów i t. d.

Wszystkie statki winny posiadać wodoszczelne dziobowe i rufowe grodzie skrajnikowe oraz wodoszczelne grodzie na końcach przestrzeni maszynowej, a na statkach śrubowych winny ponadto znajdować się wodoszczelne tunele wałów lub też winien być dokonany równoznaczny podział, zgodnie z postanowieniami prawidła VI.

Artykuł 7.

Budowa, próby i t. d.

Prawidła VIII do XIII włącznie oraz prawidła XV do XXI włącznie zawierają przepisy dotyczące:

- (a) budowy i prób grodzi podziałowych, den wewnętrznych, pokładów wodoszczelnych, skrzyń, przewodów wentylacyjnych, grodzi ogniotrwałych i t. d.,
- (b) otworów w grodziach, w burtach statku i w pokładzie wystawionym na działanie morza, oraz rodzaju i użycia środków, które

une ligne de charge, correspondant au tirant d'eau qui aura été approuvé comme répondant au compartimentage, sera assignée au navire et marquée sur le bordé extérieur. S'il existe sur le navire des espaces spécialement disposés pour servir à volonté, soit d'emménagements pour passagers, soit de locaux à marchandises, on pourra, à la demande de l'armateur, lui assigner et tracer sur le bordé extérieur, une ou plusieurs lignes de charge additionnelles, correspondant aux divers tirants d'eau de compartimentage que l'Administration jugera répondre aux différentes conditions de service. Le franc-bord correspondant à chacune de ces lignes de charge et les conditions de service pour lesquelles il est accepté seront indiqués d'une façon précise sur le certificat de sécurité. Les lignes de charge de compartimentage doivent être marquées et inscrites suivant la méthode prescrite par la Règle VII.

Article 6.

Cloisons des Extrémités, Cloisons de la Tranche des Machines, Tunels des Lignes d'arbres, &c.

Il doit exister dans tous les navires des cloisons étanches aux extrémités avant et arrière et aux extrémités de la tranche des machines et dans les navires à hélice il doit y avoir des tunnels étanches pour les lignes d'arbres, ou un compartimentage équivalent, le tout conformément aux prescriptions de la Règle VI.

Article 7.

Construction, Epreuves, &c.

Les Règles VIII à XIII incluses et les Règles XV à XXI incluses contiennent les prescriptions relatives:—

- (a) à la construction et aux épreuves des cloisons de compartimentage, double-fonds, ponts étanches, panneaux de descente, conduits de ventilation, cloisons d'incendie, &c.;
- (b) aux ouvertures dans les cloisons, dans la muraille des navires et dans le pont exposé à la mer, le type des moyens de fermetures qui

tained, a loadline corresponding to the approved subdivision draft shall be assigned and marked on the ship's sides. A ship having spaces which are specially adapted for the accommodation of passengers and the carriage of cargo alternatively may, if the owners desire, have one or more additional loadlines assigned and marked to correspond with the subdivision drafts which the Administration may approve for the alternative service conditions. The freeboard corresponding to each approved subdivision loadline, and the conditions of service for which it is approved, shall be clearly indicated on the Safety Certificate. Subdivision loadlines shall be marked and recorded in the manner provided in Regulation VII.

Article 6.

Peak and Machinery Space Bulkheads, Shaft Tunnels, &c.

All ships shall be fitted with watertight forward and after peak bulkheads, and with watertight bulkheads at the extremities of the machinery space, and, in screw ships, with watertight shaft tunnels or equivalent subdivision in accordance with the provisions of Regulation VI.

Article 7.

Construction, Testing, &c.

Regulations VIII to XIII and XV to XXI prescribe rules for—

- (a) the construction and testing of subdivision bulkheads, inner bottoms, watertight decks, trunks, ventilators, fireresisting bulkheads, &c.;
- (b) the conditions governing openings in bulkheads, in the ship's sides and in the weather deck, and the character and use of means

winy być przewidziane do zamykania tych otworów,

- (c) prób, periodycznych inspekcji i sprawdzania sprawności środków do zamykania otworów w grodziach i w burcie statku,
- (d) wyjść z przedziałów wodoszczelnych,
- (e) urządzeń pompujących, i
- (f) mocy dla biegu wstecz oraz pomocniczego urządzenia sterowego.

Artykuł 8.

Próba stateczności.

Każdy nowy statek pasażerski po ukończeniu budowy winien być poddany próbie stateczności, przy czem należy określić składniki tej stateczności. Personel, któremu powierzono obsługę statku, winien otrzymać w tej sprawie wszelkie informacje, jakie są niezbędne do właściwego prowadzenia statku.

Artykuł 9.

Zapis w dzienniku okrętowym.

W dzienniku okrętowym należy czynić wzmianki o zamykaniu i otwieraniu drzwi wodoszczelnych i t. p., jako też o wszystkich inspekcjach i ćwiczeniach, zgodnie z wymaganiami prawidła XIV.

Artykuł 10.

Początkowe i następne inspekcje statków.

Ogólne zasady, któremi kierować się należy przy inspekcji statków nowych lub istniejących w tem, co dotyczy kadłuba statku, głównych i pomocniczych kotłów i maszyn oraz zaopatrzenia, są ustalone w prawidła XXII. Każdy Ukladający się Rząd zobowiązuje się:

- (1) wydać szczegółowe przepisy zgodnie z niniejszemi ogólnemi zasadami, lub też uzgodnić swe istniejące przepisy z temi zasadami;
- (2) zapewnić przestrzeganie tych przepisów.

doit être employé pour les clore et l'emploi qui doit en être fait;

- (c) aux épreuves, aux inspections périodiques et aux manoeuvres périodiques des moyens de fermeture des ouvertures dans les cloisons étanches et dans la muraille du navire;
- (d) aux moyens de sortie des compartiments étanches;
- (e) aux dispositifs de pompe; et
- (f) à la puissance disponible pour la marche arrière et à l'appareil à gouverner auxiliaire.

Article 8.

Essai de Stabilité.

Sur tout navire à passagers neuf, il sera fait, à son achèvement, un essai de stabilité et on déterminera les éléments de cette stabilité. Le personnel chargé d'utiliser le navire recevra, à ce sujet, tous les renseignements qui peuvent lui servir pour le manoeuvrer convenablement.

Article 9.

Mentions au Journal de bord.

Mention doit être faite au journal de bord de la fermeture et de l'ouverture des portes étanches, &c., ainsi que de tous les exercices et inspections, dans la mesure spécifiée à la Règle XIV.

Article 10.

Inspections initiales et subséquentes des Navires.

Les principes généraux qui doivent régir l'inspection des navires neufs ou existants en ce qui concerne la coque, les chaudières et machines principales et auxiliaires, et l'équipement, sont établis par la Règle XXII. Chaque Gouvernement contractants s'engage:

- (1) à édicter des réglemens détaillés en conformité de ces principes généraux, ou à modifier sa réglementation existante de façon à la mettre d'accord avec ces principes;
- (2) à assurer l'application de ces réglemens.

which shall be provided for closing these openings;

- (c) the tests and the periodical inspections and operation of the means of closing openings in bulkheads and in the ship's side;
- (d) exits from watertight compartments;
- (e) pumping arrangements; and
- (f) power for going astern and auxiliary steering apparatus.

Article 8.

Stability Test.

Every new passenger ship shall be inclined upon its completion and the elements of its stability determined. The operating personnel shall be supplied with such information on this subject as is necessary to permit efficient handling of the ship.

Article 9.

Entries in the Official Log Book.

A record of the closing and opening of watertight doors, &c., and of all inspections and drills, shall be entered in the official log book as required by Regulation XIV.

Article 10.

Initial and Subsequent Surveys of Ships.

The general principles which shall govern the survey of ships, whether new or existing, as regards hull, main and auxiliary boilers and machinery, and equipments, are stated in Regulation XXII. Each Contracting Government undertakes—

- (1) to draw up detailed regulations in accordance with these general principles, or to bring its existing regulations into agreement with these principles;
- (2) to secure that these regulations shall be enforced.

Szczegółowe przepisy, przewidziane w ustępie poprzednim, winny być pod każdym względem takie, aby ze stanowiska bezpieczeństwa życia ludzkiego statek był dostosowany do służby, do której jest przeznaczony.

D'une façon générale, les règlements de détail visés au paragraphe précédent doivent être établis de manière qu'au point de vue de la sauvegarde de la vie humaine, le navire soit approprié au service auquel il est destiné.

The detailed regulations referred to in the preceding paragraph shall be in all respects such as to secure that, from the point of view of safety of life, the ship is fit for the service for which it is intended.

Rozdział III.

Chapitre III.

Chapter III.

SRODKI RATUNKOWE I T. D.

ENGINS DE SAUVETAGE, &c.

LIFE-SAVING APPLIANCES, &c.

Artykuł 11.

Article 11.

Article 11.

Określenia.

Définitions.

Interpretation.

W niniejszym rozdziale:

Dans ce chapitre:

For the purposes of this Chapter—

- (a) wyrażenie „statek nowy”, oznacza statek, którego stępka została założona 1 lipca 1931 r. lub po tej dacie; wszystkie inne statki uznawane są za „statki istniejące”;
- (b) wyrażenie „krótka podróż międzynarodowa” oznacza podróż międzynarodową, w ciągu której statek nie oddala się więcej niż o 200 mil od najbliższego lądu;
- (c) wyrażenie „przyrząd pływający” oznacza pływającą ławicę pokładową, lub pływające krzesła pokładowe, bądź też wszelki inny przyrząd pływający za wyjątkiem łodzi, pław ratunkowych i pasów ratunkowych.

- (a) l'expression „navire neuf” désigne un navire dont la quille a été posée le 1-er juillet 1931 ou après cette date; tous les autres navires sont qualifiés „navires existants”;
- (b) l'expression „voyage international court” désigne un voyage international au cours duquel le navire ne s'éloigne pas de plus de 200 milles de la terre la plus proche;
- (c) l'expression „engin flottant” désigne les sièges de pont flottants, chaises de pont flottantes ou tout autre engin flottant à l'exception des embarcations, brassières de sauvetage et bouées de sauvetage.

- (a) the expression „new ship” means a ship the keel of which is laid on or after the 1st July, 1931, all other ships being described as existing ships;
- (b) the expression „short international voyage” means an international voyage in the course of which a ship is not more than 200 miles from the nearest land;
- (c) the expression „buoyant apparatus” means buoyant deck seats, or buoyant deck chairs, or any other buoyant apparatus excepting boats, life-buoys and life-jackets.

Artykuł 12.

Article 12.

Article 12.

Zastosowanie.

Application.

Application.

1. Rozdział niniejszy, oprócz wypadków, co do których postanowiono inaczej, dotyczy nowych statków pasażerskich z napędem mechanicznym, odbywających podróże międzynarodowe.

2. Przepisy specjalne dla nowych statków pasażerskich, odbywających krótkie podróże międzynarodowe, podane są w artykułach 13, 14, 19 i 25.

3. Władza Administracyjna każdego kraju, jeżeli uzna, iż szlak żeglowny statku oraz warunki podróży są tego rodzaju, że czynią zastosowanie całości przepisów niniejszego rozdziału niesłusznym lub zbędnym, może w odpowiednim

1. Le présent Chapitre s'applique, sauf dans les cas où il en est autrement disposé, aux navires à passagers neufs à propulsion mécanique effectuant des voyages internationaux.

2. Des prescriptions spéciales sont énoncées dans les Articles 13, 14, 19 et 25 pour les navires à passagers neufs effectuant des voyages internationaux courts.

3. Toute Administration d'un pays peut, si elle juge que la route suivie et les conditions du voyage sont de nature à ne rendre l'application de la totalité des prescriptions du présent Chapitre ni raisonnable ni nécessaire, dispenser

1. This Chapter, except where it is otherwise expressly provided, applies to new passenger ships which are mechanically propelled and engaged on international voyages.

2. Special provisions are laid down in Articles 13, 14, 19 and 25 with regard to new passenger ships engaged on short international voyages.

3. Each Administration, if it considers that the route and the conditions of the voyage are such as to render the application of the full requirements of this Chapter unreasonable or unnecessary, may to that extent exempt

zakresie zwolnić od tych przepisów poszczególne statki lub kategorie statków, należących do tego kraju, o ile statki te nie oddalają się w ciągu swej podróży więcej niż o 20 mil od najbliższego lądu.

4. W wypadku gdy istniejące statki pasażerskie z napędem mechanicznym odbywają podróże międzynarodowe, a nie odpowiadają w danej chwili przepisom rozdziału niniejszego, dotyczącym nowych statków pasażerskich, Władza Administracyjna kraju, do którego dany statek należy, winna określić na każdym statku zarządzenia, któreby umożliwiły, w granicach praktycznie wykonalnych i słusznych, zastosowanie, najpóźniej do 1 lipca 1931 r., ogólnych zasad podanych w artykule 13, oraz należyte zastosowanie innych przepisów rozdziału niniejszego.

5. O ile chodzi o statki pasażerskie z napędem mechanicznym, odbywające podróże międzynarodowe i używane do specjalnego przewozu znacznej liczby pasażerów bez urządzonych dla nich łózek, jak na przykład dla przewozu pielgrzymów, Władza Administracyjna, jeżeli uzna, że zastosowanie przepisów rozdziału niniejszego jest praktycznie niewykonalne, może zwolnić takie, należące do swego kraju, statki od stosowania tych przepisów na warunkach następujących:

- (a) Należy w jak najszerszym zakresie, na jaki pozwolą okoliczności ruchu, stosować przepisy o łodziach ratunkowych i o innych środkach ratunkowych, jak również o ochronie przeciwpożarowej.
- (b) Wszystkie takie łodzie i środki ratunkowe winny być gotowe do natychmiastowego użytku w rozumieniu artykułu 13.
- (c) Dla każdej osoby na statku powinien się znajdować pas ratunkowy.
- (d) Należy przedsięwziąć środki w celu sformułowania przepisów ogólnych, które winny być stosowane do poszczególnych okoliczności tego rodzaju ruchu. Prze-

de ces prescriptions dans la mesure correspondante des navires déterminés ou des catégories de navires appartenant à ce pays et qui, au cours de leur voyage, ne s'éloignent pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche.

4. Dans le case de navires à passagers existants à propulsion mécanique effectuant des voyages internationaux et ne satisfaisant pas, actuellement, aux prescriptions du présent Chapitre relatives aux navires à passagers neufs, les mesures à prendre pour chaque navire doivent être déterminées par l'Administration du pays auquel il appartient, de manière à obtenir, autant que cela sera pratiquement possible et raisonnable, l'application, au plus tard pour le 1er juillet 1931, des principes généraux posés dans l'Article 13, et une application convenable des autres prescriptions du présent Chapitre.

5. Pour les navires à passagers à propulsion mécanique effectuant des voyages internationaux, qui sont utilisés à des transports spéciaux d'un grand nombre de passagers sans installation de couchettes, comme, par exemple, le transport de pèlerins, une Administration peut, si elle juge qu'il est pratiquement impossible d'appliquer les prescriptions du présent Chapitre, dispenser ces navires des prescriptions en question, sous les conditions suivantes:

- (a) On doit appliquer, dans la plus large mesure compatible avec les circonstances du trafic, les prescriptions relatives aux embarcations de sauvetage et aux autres engins de sauvetage ainsi qu'à la protection contre l'incendie.
- (b) Toutes ces embarcations et tous ces engins de sauvetage doivent être rapidement disponibles dans le sens de l'Article 13.
- (c) Il doit y avoir une brassière de sauvetage pour chaque personne présente à bord.
- (d) Des dispositions doivent être prises, pour formuler des prescriptions générales qui doivent s'appliquer au cas particulier de ce genre de trafic. Ces prescriptions

from the requirements of this Chapter individual ships or classes of ships belonging to its country which, in the course of their voyage, do not go more than 20 miles from the nearest land.

4. In the case of existing passenger ships which are mechanically propelled and engaged on international voyages and which do not already comply with the provisions of this Chapter relating to new passenger ships, the arrangements on each ship shall be considered by the Administration of the country to which the ship belongs, with a view to securing, so far as this is practicable and reasonable, compliance with the general principles set out in Article 13 not later than the 1st July, 1931, and substantial compliance with the other requirements of this Chapter.

5. In the case of passenger ships which are mechanically propelled and engaged on international voyages and which are employed in the carriage of large numbers of unberthed passengers in special trades, such, for example, as the pilgrim trade, an Administration, if satisfied that it is impracticable to enforce compliance with the requirements of this Chapter, may exempt such ships, when they belong to its country, from those requirements on the following conditions:—

- (a) That the fullest provision which the circumstances of the trade will permit shall be made in the matter of lifeboats and other life-saving appliances and fire protection.
- (b) That all such boats and apparatus shall be readily available within the meaning of Article 13.
- (c) That a life-jacket shall be provided for every person on board.
- (d) That steps shall be taken to formulate general rules which shall be applicable to the particular circumstances of these trades. Such rules shall be formulated in

pisy te winny być ustalone w porozumieniu z innymi Układającymi się Rządami, które mogłyby być bezpośrednio zainteresowane w przewozie tych pasażerów.

Artykuł 13.

Lodzie ratunkowe i przyrządy pływające.

Ogólne zasady, któremi kierować się należy przy zaopatrzeniu w łodzie ratunkowe i w przyrządy pływające statku, do którego się odnosi rozdział niniejszy, polegają na tem, aby wszelkie łodzie ratunkowe i przyrządy pływające w razie nagłej potrzeby były gotowe do natychmiastowego użytku i aby były odpowiednie.

1. Aby łodzie ratunkowe i przyrządy pływające mogły być gotowe do natychmiastowego użytku, winny one odpowiadać warunkom następującym:

- (a) Winna być zapewniona możność bezpiecznego i szybkiego spuszczenia ich na wodę nawet przy niepomyślnych warunkach przechyłu bocznego i wzdłużnego.
- (b) Winno być zapewnione możliwie szybkie i sprawne załadowanie pasażerów do łodzi.
- (c) Każda łódź i każdy przyrząd pływający winien być tak umieszczony, aby nie przeszkadzał przy obsłudze innych łodzi lub przyrządów pływających.

2. Aby zaopatrzenie statku w łodzie ratunkowe i w przyrządy pływające było właściwe, winno ono odpowiadać warunkom następującym:

- (a) Z zastrzeżeniem przepisów ustępu (b) paragrafu niniejszego, łodzie powinny posiadać miejsca dla wszystkich osób na statku, a poza tem winny znajdować się na statku przyrządy pływające dla 25 procent osób na statku.
- (b) W wypadku gdy statki pasażerskie odbywają krótkie podróże międzynarodowe, łodzie winny być rozmieszczone zgodnie z wymaga-

doivent être formulées d'accord avec ceux des autres Gouvernements contractants, s'il y en a, qui peuvent être directement intéressés au transport de ces passagers.

Article 13.

Embarcations de Sauvetage et Engins flottants.

Les principes généraux qui régissent l'armement en embarcations de sauvetage et en engins flottants d'un navire régi par le présent Chapitre sont qu'ils doivent être promptement disponibles en cas d'urgence et qu'ils doivent être adéquats.

1. Pour être promptement disponibles, les embarcations de sauvetage et engins flottants doivent remplir les conditions suivantes:

- (a) On doit pouvoir les mettre à l'eau sûrement et rapidement, même dans des conditions défavorables de bande et d'assiette.
- (b) Il doit être possible d'embarquer les passagers dans les embarcations rapidement et en bon ordre.
- (c) L'installation de chaque embarcation et de chaque engin flottant doit être telle qu'elle ne gêne pas la manœuvre des autres embarcations ou engins flottants.

2. Pour être adéquat, l'armement du navire en embarcations de sauvetage et engins flottants doit réaliser les conditions suivantes:

- (a) Sous réserve des prescriptions de l'alinéa (b) du présent paragraphe, il doit y avoir dans les embarcations une place pour chaque personne présente à bord, et, en outre, des engins flottants pour 25 pour cent des personnes présentes à bord.
- (b) Dans le cas de navires à passagers effectuant des voyages internationaux courts, des embarcations doivent être installées de fa-

concert with such other Contracting Governments, if any, as may be directly interested in the carriage of such passengers.

Article 13.

Lifeboats and Buoyant Apparatus.

The general principles governing the provision of lifeboats and buoyant apparatus in a ship to which this Chapter applies are that they shall be readily available in case of emergency and shall be adequate.

1. To be readily available, the lifeboats and buoyant apparatus must comply with the following conditions:—

- (a) They must be capable of being got into the water safely and rapidly even under unfavourable conditions of list and trim.
- (b) It must be possible to embark the passengers in the boats rapidly and in good order.
- (c) The arrangement of each boat and article of buoyant apparatus must be such that it will not interfere with the operation of other boats and buoyant apparatus.

2. To be adequate, the provision of lifeboats and buoyant apparatus must satisfy the following conditions:—

- (a) Subject to the provisions of sub-paragraph (b) of this paragraph there must be accommodation in boats for all persons on board, and there must, in addition, be buoyant apparatus for 25 per cent. of the persons on board.
- (b) In the case of passenger ships engaged on short international voyages, the boats must be provided in accordance with the re-

niami, podanemi w tabeli w prawidło XXXIX; ponadto winny się znajdować przyrządy pływające w takiej ilości, aby łodzie łącznie z przyrządami pływającymi mogły pomieścić wszystkie osoby, znajdujące się na statku, jak o tem stanowi prawidło XXXVIII. Wreszcie winny się znajdować ponadto przyrządy pływające dla 10 procent osób na statku.

- (c) W stosunku do żadnego statku pasażerskiego nie można wymagać większej ilości łodzi, niż to jest wystarczające do pomieszczenia wszystkich osób znajdujących się na statku.

Artykuł 14.

Gotowość do użytku i sprawność.

W celu urzeczywistnienia zasad, ustalonych w artykule 13, aby środki ratunkowe były gotowe do natychmiastowego użytku i odpowiednie, winny one odpowiadać postanowieniom prawideł XXXVII, XXXVIII i XXXIX.

Artykuł 15.

Przepisowe typy łodzi. Tratwy ratunkowe. Przyrządy pływające.

Wszystkie łodzie ratunkowe, tratwy ratunkowe i przyrządy pływające winny odpowiadać warunkom, ustalonym w niniejszej konwencji oraz w prawidłach XXIV do XXIX włącznie.

Artykuł 16.

Budowa łodzi.

Wszystkie łodzie winny być dobrze zbudowane i posiadać kształty i proporcje takie, któreby zapewniały im pełną stateczność na morzu, oraz winny posiadać dostateczną wolną burtę po przyjęciu wszystkich ludzi, których winny pomieścić oraz całego ich zaopatrzenia.

Każda łódź winna być dostatecznie wytrzymała, aby można ją było spuścić bezpiecznie na wodę

çon à satisfaire aux prescriptions insérées au tableau qui figure à la Règle XXXIX; en outre, il doit y avoir des engins flottants en quantité telle que l'ensemble des embarcations et des engins flottants puisse recevoir le total des personnes présentes à bord, ainsi qu'il est dit à la Règle XXXVIII. Enfin, il doit y avoir, en plus, des engins flottants pour 10 pour cent des personnes présentes à bord.

- (c) Sur aucun navire à passagers, il ne peut être exigé plus d'embarcations qu'il n'est nécessaire pour recevoir toutes les personnes présentes à bord.

Article 14.

Conditions pour que les Engins de Sauvetage soient promptement disponibles et adéquats.

Afin de réaliser les principes établis à l'Article 13 pour que les engins de sauvetage soient promptement disponibles et adéquats, ceux-ci doivent satisfaire aux prescriptions des Règles XXXVII, XXXVIII et XXXIX.

Article 15.

Types réglementaires d'Embarcations. Radeaux de Sauvetage. Engins flottants.

Toutes les embarcations de sauvetage, les radeaux de sauvetage et les engins flottants doivent satisfaire aux conditions fixées par la présente Convention, ainsi que par les Règles XXIV à XXIX inclus.

Article 16.

Construction des Embarcations.

Toutes les embarcations doivent être bien construites et avoir des formes et des proportions qui leur assurent une large stabilité à la mer et un franc bord suffisant, lorsqu'elles sont en charge avec toutes les personnes qu'elles doivent recevoir et tout leur armement.

Chaque embarcation doit présenter une solidité suffisante pour pouvoir sans danger être mise à

quirements set out in the table in Regulation XXXIX, and there must be, in addition, buoyant apparatus so that the boats and buoyant apparatus together provide accommodation for all on board as set out in Regulation XXXVIII. There must, in addition, be buoyant apparatus for 10 per cent. of the persons on board.

- (c) No more boats shall be required on any passenger ship than are sufficient to accommodate all persons on board.

Article 14.

Ready Availability and Adequacy.

The arrangements for securing the principles of ready availability and adequacy mentioned in Article 13 shall be in accordance with the provisions of Regulations XXXVII, XXXVIII and XXXIX.

Article 15.

Standard types of Boats. Life Rafts. Buoyant Apparatus.

All the lifeboats, life rafts and buoyant apparatus shall comply with the conditions fixed by this Convention and Regulations XXIV to XXIX.

Article 16.

Construction of Boats.

All boats must be properly constructed, and shall be of such form and proportions that they shall have ample stability in a seaway, and sufficient freeboard when loaded with their full complement of persons and equipment.

Each boat must be of sufficient strength to enable it to be safely lowered into the water

wraz z jej pełnym ładunkiem w ludziach i zaopatrzeniu.

Artykuł 17.

Dostęp pasażerów do łodzi.

Należy stosować odpowiednie urządzenia w celu umożliwienia dostępu pasażerów do łodzi z pokładu załadowczego. Poza tem przy każdej parze żórawików winna się znajdować odpowiednia drabina.

Artykuł 18.

Pojemność łodzi i tratw ratunkowych.

Ilość osób, która może być pomieszczona w łodzi jednego z przepisowych typów, lub na tratwie zatwierdzonego typu, bądź na przyrządzie pływającym, oraz warunki, na jakich mogą być zatwierdzone tratwy ratunkowe lub przyrządy pływające, należy ustalić zgodnie z postanowieniami prawideł XXX do XXXV włącznie.

Artykuł 19.

Zaopatrzenie łodzi i tratw ratunkowych.

Prawidło XXXVI ustala zaopatrzenie łodzi i tratw ratunkowych.

Artykuł 20.

Pasy ratunkowe i pławy ratunkowe.

1. Każdy statek, do którego stosuje się rozdział niniejszy, winien posiadać dla każdej osoby, znajdującej się na statku, pas ratunkowy wzoru zatwierdzonego przez Władzę Administracyjną i ponadto odpowiednią ilość specjalnych pasów ratunkowych dla dzieci, chyba, że wszystkie pasy ratunkowe mogą być dostosowane do użytku dzieci.

2. Każdy taki statek winien posiadać również pławy ratunkowe wzoru zatwierdzonego jak wyżej, i w ilości określonej w prawidło XL.

3. Pas ratunkowy lub pława ratunkowa nie mogą być zatwierdzone przez Władzę Administracyjną, jeżeli nie odpowiadają prze-

l'eau avec son plein chargement en personnes et en armement.

Article 17.

Accès des Passagers aux Embarcations.

Des dispositions convenables doivent être prises pour permettre l'accès des passagers, d'un pont d'embarquement, dans les embarcations. Il doit y avoir en outre une échelle convenable à chaque paire de bossoirs.

Article 18.

Capacité des Embarcations et Radeaux de Sauvetage.

Le nombre de personnes qu'une embarcation d'un des types réglementaires ou un radeau de sauvetage approuvé ou un engin flottant peut recevoir et les conditions auxquelles un radeau de sauvetage ou un engin flottant peut être approuvé sont déterminés conformément aux prescriptions des Règles XXX à XXXV inclus.

Article 19.

Armement des embarcations et radeaux de sauvetage.

La Règle XXXVI fixe l'armement des embarcations et des radeaux de sauvetage.

Article 20.

Brassières de Sauvetage et Bouées de Sauvetage.

1. Tous les navires auxquels s'applique le présent chapitre doivent avoir, pour chaque personne présente à bord, une brassière de sauvetage d'un type approuvé par l'Administration et, en outre, un nombre convenable de brassières spéciales pour enfants à moins que les brassières précédentes ne puissent être ajustables à la taille des enfants.

2. Tous ces navires doivent également avoir des bouées de sauvetage d'un type approuvé comme ci-dessus, et dont le nombre est fixé par la Règle XL.

3. Une brassière de sauvetage ou une bouée de sauvetage ne peut être approuvée par une Administration si elle ne satisfait aux

when loaded with its full complement of persons and equipment.

Article 17.

Embarkation of the Passengers in the Boats.

Suitable arrangements shall be made for embarking the passengers in the boats at an embarkation deck. There shall also be a suitable ladder provided at each set of davits.

Article 18.

Capacity of Boats and Life Rafts.

The number of persons that a boat of one of the standard types or an approved life raft or buoyant apparatus can accommodate and the conditions of approval of life rafts and buoyant apparatus shall be ascertained in accordance with the provisions of Regulations XXX to XXXV inclusive.

Article 19.

Equipment of Boats and Life Rafts.

Regulation XXXVI prescribes the equipment for boats and life rafts.

Article 20.

Life-jackets and Life-buoys.

1. Every ship to which this Chapter applies shall carry for every person on board a life-jacket of a type approved by the Administration, and in addition, unless these life-jackets can be adapted for use by children, a sufficient number of life-jackets suitable for children.

2. Every such ship shall also carry life-buoys of a type approved as aforesaid to the number required by Regulation XL.

3. A life-jacket of life-buoy shall not be approved by an Administration unless it satisfies the requirements of Regulation XL

pisom prawidła XL, odnoszącymi się do pasów ratunkowych, względnie do pław ratunkowych.

4. W artykule niniejszym wyrażenie "pas ratunkowy" oznacza wszelki przyrząd, który może być włożony na ciało i który posiada taką samą pływalność, jak przepi-sowy pas ratunkowy.

Artykuł 21.

Wejścia i wyjścia. Oświetlenie bezpieczeństwa.

1. Winny być zapewnione należyte urządzenia do wejścia i wyjścia z różnych przedziałów, międzypokładów i t. d.

2. W poszczególnych częściach statku, a zwłaszcza na pokładach, gdzie są umieszczone łodzie ratunkowe, winno być przewidziane oświetlenie elektryczne lub inne, odpowiadające wszelkim wymaganiom bezpieczeństwa. Na statkach, na których pokład łodziowy wznosi się więcej niż o 9,15 metrów (30 stóp) ponad wodnicą przy najniższym zanurzeniu statku w morzu, winny być powzięte środki dla oświetlenia łodzi ze statku, gdy się znajdują wzdłuż burty, a także podczas spuszczenia ich na wodę oraz natychmiast po ich wodowaniu. Winno istnieć niezależne źródło światła, któreby było w stanie zasilać w razie potrzeby ten system oświetlenia bezpieczeństwa; źródło to winno się znajdować w górnej części statku powyżej pokładu grodziowego.

3. Wyjście z każdego przedziału, zajmowanego przez pasażerów lub załogę, winno być stale bez przerwy oświetlone zapomocą latarni bezpieczeństwa. Źródło światła dla tych latarni winno być tak urządzone, aby latarnie były, na wypadek awarii głównej instalacji oświetleniowej statku, zasilane przez niezależną instalację wymienioną w poprzednim paragrafie.

Artykuł 22.

Dyplomowani ratownicy. Obsada łodzi.

1. Na każdym statku, do którego stosuje się rozdział niniejszy, winna się znajdować dla każdej łodzi lub tratwy ratunkowej, posiadanej w wykonaniu przepisów ni-

prescriptions de la Règle XL applicables aux brassières de sauvetage ou aux bouées de sauvetage suivant le cas.

4. Dans le présent article l'expression "brassière de sauvetage" s'étend de tout dispositif capable de s'appliquer au corps et ayant la flottabilité d'une brassière de sauvetage réglementaire.

Article 21.

Circulation des Personnes. Eclairage de Secours.

1. Des dispositions appropriées doivent être prises pour l'entrée et pour la sortie des différents compartiments, entreponts, &c.

2. Un éclairage électrique ou autre, suffisant pour satisfaire à toutes les exigences de la sécurité, doit être prévu dans les diverses parties du navire et particulièrement sur les ponts où se trouvent les embarcations de sauvetage. Sur les navires où le pont des embarcations est à plus de 9 mètres 15 (30 pieds) de la flottaison correspondant au tirant d'eau minimum à la mer, des dispositions doivent être prises pour éclairer les embarcations, depuis le navire et le long du bord, pendant la manoeuvre de mise à l'eau et immédiatement après cette manoeuvre. Il doit exister une source autonome capable d'alimenter, le cas échéant, les appareils de cet éclairage de sécurité et placée dans les régions supérieures du navire, au dessus du pont de cloisonnement.

3. La sortie de chaque compartiment occupé par les passagers ou l'équipage doit être éclairée en permanence par un fanal de secours. Ces fanaux de secours doivent pouvoir être alimentés par la source autonome visée au précédent paragraphe, en cas d'arrêt de la source normale d'éclairage du navire.

Article 22.

Canotiers brevetés. Personnel des Embarcations.

1. Sur tout navire auquel s'applique le présent chapitre il doit y avoir, pour chaque embarcation ou radeau de sauvetage installé en exécution des prescriptions du

applicable to life-jackets and life-buoys respectively.

4. In this Article the expression „life-jacket“ includes any appliance capable of being fitted on the body, having the same buoyancy as a life-jacket.

Article 21.

Means of Ingress and Egress. Emergency Lighting.

1. Proper arrangements shall be made for ingress to and egress from the different compartments, decks, &c.

2. Provision shall be made for an electric or other system of lighting, sufficient for all requirements of safety, in the different parts of the ship, and particularly upon the decks on which the life-boats are stowed. On ships in which the boat deck is more than 9.15 metres (30 feet) above the waterline at the lightest seagoing draught, provision shall be made for the illumination from the ship of the lifeboats when alongside and in process of or immediately after being launched. There must be a self-contained source capable of supplying, when necessary, this safety lighting system, and placed in the upper parts of the ship above the bulkhead deck.

3. The exit from every main compartment occupied by passengers or crew shall be continuously lighted by an emergency lamp. The power for these emergency lamps shall be so arranged that they will be supplied from the independent installation referred to in the preceding paragraph in the event of failure of the main generating plant.

Article 22.

Certificated Lifeboatmen. Manning of the Boats.

1. In every ship to which this Chapter applies there must be, for any boat or life raft carried in order to comply with this Chapter, such number of certifi-

niejszego rozdziału, taka ilość dyplomowanych ratowników, jaką dla tej łodzi lub tratwy ratunkowej określają postanowienia prawidła XLI.

2. Przydział dyplomowanych ratowników do każdej łodzi i tratwy ratunkowej pozostaje do uznania kapitana statku, stosownie do okoliczności.

3. „Dyplomowany ratownik” oznacza każdego członka załogi, który posiada świadectwo sprawności, wydane z upoważnienia Władzy Administracyjnej, zgodnie z warunkami wyłuszczeniemi w powyżej wspomnianem prawidło.

4. Obsada łodzi winna być zgodna z prawidłem XLII.

Artykuł 23.

Przyrząd do zarzucania liny.

Każdy statek, do którego stosuje się rozdział niniejszy, winien być zaopatrzony w przyrząd do zarzucania liny, według wzoru zatwierdzonego przez Władzę Administracyjną.

Artykuł 24.

Towary niebezpieczne. Ochrona przeciwpożarowa.

1. Wzbroniony jest przewóz zarówno w postaci ładunku, jak i balastu, towarów, które z racji swego rodzaju, ilości lub sposobu załadowania na statku, mogą, każdy oddzielnie, czy też łącznie, zagrazać życiu pasażerów lub bezpieczeństwu statku.

Zakaz ten nie stosuje się do przewozu materiałów, używanych do sygnałów statku w nieszczęściu, ani do przewozu wojskowomorskich lub wojskowych ładunków dla użytku państwa, w warunkach przepisanych przez Władzę Administracyjną dla przewozu tego rodzaju ładunków.

Władza Administracyjna winna od czasu do czasu oznaczać drogą urzędowego obwieszczenia, jakie towary mają być uważane za towary niebezpieczne, oraz winna wskazać środki ostrożności, które należy stosować przy pakowaniu i załadowaniu lub przechowywaniu powyższych towarów.

2. Prawidło XLIII wskazuje środki, które winny być stosowa-

dit chapitre, un nombre de canotiers brevetés déterminé par les prescriptions de la Règle XLI qui concernent cette embarcation ou ce radeau de sauvetage.

2. Le capitaine du navire reste maître, suivant les circonstances, de l'affectation numérique des canotiers brevetés à chaque embarcation et radeau de sauvetage.

3. On entend par „canotier breveté” tout homme de l'équipage muni d'un brevet d'aptitude délivré au nom de l'Administration dans les conditions prévues à la dite Règle.

4. L'organisation du personnel des embarcations doit être conforme à la Règle XLII.

Article 23.

Appareil porte-amarre.

Chaque navire auquel s'applique ce Chapitre doit être muni d'un appareil porte-amarre d'un modèle approuvé par l'Administration.

Article 24.

Marchandises dangereuses. Mesures contre l'Incendie.

1. Il est interdit d'embarquer, comme lest ou comme cargaison, des matières susceptibles, isolément ou dans leur ensemble, de mettre en danger la vie des passagers ou la sécurité du navire, par leur nature, leur quantité ou leur mode d'arrimage.

Cette prohibition ne s'applique ni au matériel destiné aux signaux de détresse du navire lui-même, ni aux approvisionnements navals ou militaires pour le service de l'État dans les conditions où le transport de ces approvisionnements est autorisé par l'Administration.

La détermination des matières à considérer comme dangereuses et l'indication des précautions obligatoires à prendre dans leur emballage et leur arrimage feront l'objet d'instructions officielles et périodiques de la part de chaque Administration.

2. La Règle XLIII indique les dispositions à prendre pour la dé-

cated lifeboatmen as is required by Regulation XLI for that boat.

2. The allocation of the certificated lifeboatmen to each boat and life raft remains within the discretion of the master, according to the circumstances.

3. By „certificated lifeboatman” is meant any member of the crew who holds a certificate of efficiency issued under the authority of the Administration in accordance with the conditions laid down in the afore-mentioned Regulation.

4. The manning of the boats shall be as prescribed in Regulation XLII.

Article 23.

Line-Throwing Appliances.

Every ship to which this Chapter applies shall carry a line-throwing appliance of a type approved by the Administration.

Article 24.

Dangerous Goods. Fire Protection.

1. The carriage, either as cargo or ballast, of goods which by reason of their nature, quantity, or mode of stowage, are, either singly, or collectively, liable to endanger the lives of the passengers or the safety of the ship, is forbidden.

This provision does not apply to the ship's distress signals, nor to the carriage of naval or military stores for the public service of the State under conditions authorised by the Administration.

Each Administration shall, from time to time by official notice, determine what goods are to be considered dangerous goods, and shall indicate the precautions which must be taken in the packing and stowage thereof.

2. The arrangements to be made for the detection and extinc-

ne w celu wykrycia i gaszenia pożaru.

Artykuł 25.

Rozkład alarmowy i ćwiczenia.

Każdemu członkowi załogi należy wyznaczyć specjalne obowiązki na wypadek alarmu.

Rozkład alarmowy wymienia wszystkie te specjalne obowiązki oraz w szczególności wyznacza posterunek, który winien zająć każdy z ludzi i obowiązki, które winien spełnić.

Przed wyruszeniem statku należy sporządzić i wywiesić rozkład alarmowy, przyczem właściwa władza winna mieć możność stwierdzenia, że rozkład alarmowy został dla statku sporządzony. Rozkład ten należy rozplakatować w wielu miejscach na statku, w szczególności w pomieszczeniach załogi.

Prawidła XLIV i XLV przepisują warunki, w jakich winny się odbywać alarmy i ćwiczenia załogi.

Rozdział IV.

RADJOTELEGRAFJA.

Artykuł 26.

Zastosowanie i określenia.

1. Rozdział niniejszy dotyczy wszystkich statków, odbywających podróże międzynarodowe, z wyjątkiem statków towarowych o pojemności brutto poniżej 1.600 tonn.

2. W rozumieniu niniejszego rozdziału statek towarowy oznacza każdy statek, nie będący statkiem pasażerskim.

Artykuł 27.

Urządzenie instalacji radiowej.

1. Wszystkie statki, których dotyczy rozdział niniejszy, o ile nie są od tego zwolnione na podstawie art. 28, winny być zaopatrzone w instalację radiową zgodnie z postanowieniami art. 31, a mianowicie:

- (a) Wszystkie statki pasażerskie, bez względu na ich wielkość;

couverte et l'extinction de l'incendie.

Article 25.

Rôle d'Alarme et Exercices.

Une consigne particulière d'alarme sera donnée à chaque homme de l'équipage.

Le rôle d'appel en cas d'alarme reproduit toutes les consignes particulières: il indique, notamment, le poste auquel chaque homme doit se rendre et les fonctions qu'il a à remplir.

Avant l'appareillage, le rôle d'appel est établi et mis à jour, et l'autorité qualifiée doit être mise à même d'en constater l'existence. Il est affiché bien en vue dans plusieurs endroits du bâtiment, notamment dans les locaux affectés à l'équipage.

Les conditions dans lesquelles on doit procéder aux appels et aux exercices de l'équipage sont prescrites par les Règles XLIV et XLV.

Chapitre IV.

RADIOTÉLÉGRAPHIE.

Article 26.

Application et Définition.

1. Le présent Chapitre s'applique à tous les navires qui effectuent des voyages internationaux, à l'exception des navires de charge de moins de 1,600 tonneaux de jauge brute.

2. Pour l'application du présent Chapitre, tout navire qui n'est pas un navire à passagers est un navire de charge.

Article 27.

Installation d'Appareils radiotélégraphiques.

1. Tous les navires auxquels s'applique le présent Chapitre devront, s'ils n'en sont pas dispensés en vertu de l'Article 28, être munis d'une installation radiotélégraphique conforme aux dispositions de l'Article 31, ainsi qu'il est dit ci-après:

- (a) Tous les navires à passagers, quelles que soient leurs dimensions.

tion of fire shall be as prescribed in Regulation XLIII.

Article 25.

Muster Roll and Drills.

Special duties for the event of an emergency shall be allotted to each member of the crew.

The muster list shall show all these special duties and shall indicate, in particular, the station to which each man must go, and the duties that he has to perform.

Before the vessel sails, the muster list shall be drawn up and exhibited, and the proper authority shall be satisfied that the muster list has been prepared for the ship. It shall be posted in several parts of the ship, and in particular in the crew's quarters.

Regulations XLIV and XLV prescribe the conditions under which musters of the crew and drills shall take place.

Chapter IV.

RADIOTELEGRAPHY.

Article 26.

Application and Definition.

1. This Chapter applies to all ships engaged on international voyages except cargo ships of less than 1,600 tons gross tonnage.

2. For the purposes of this Chapter a cargo ship means any ship not being a passenger ship.

Article 27.

Fitting of Radio Installation.

1. All ships to which this Chapter applies shall, unless exempted under Article 28, be fitted with a radiotelegraph installation complying with the provisions of Article 31, as follows:

- (a) All passenger ships, irrespective of size.

(b) Wszystkie statki towarowe o pojemności brutto 1.600 tonn i wyżej.

2. Władza Administracyjna każdego kraju może odroczyć zastosowanie paragrafu 1, punkt (b) w stosunku do należących do tego kraju statków towarowych o pojemności brutto poniżej 2.000 tonn na okres nie przekraczający pięciu lat od daty wejścia w życie niniejszej konwencji.

(b) Tous les navires de charge de 1,600 tonneaux de jauge brute et au-dessus.

2. Toute Administration d'un pays a la faculté de différer l'application des dispositions du paragraphe 1 (b) précédent, aux navires de charge de moins de 2,000 tonneaux de jauge brute appartenant à ce pays, pendant une période ne dépassant pas cinq ans à partir de la date de mise en vigueur de la présente Convention.

(b) All cargo ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards.

2. Each Administration may delay the application of the provisions of paragraph 1 (b) to cargo ships belonging to its country of less than 2,000 tons gross tonnage for a period not exceeding five years from the date of the coming into force of the present Convention.

Artykuł 28.

Zwolnienia od wymagań art. 27.

1. O ile Władza Administracyjna uważa, że szlak żeglowny oraz warunki podróży czynią instalację radjową niewskazaną lub niekonieczną, może zwolnić od wymagań art. 27 następujące statki, należące do swego kraju:

I.—Statki pasażerskie.

(a) poszczególne statki pasażerskie lub kategorie statków pasażerskich, które w ciągu swej podróży:

(i) nie oddalają się od najbliższego lądu więcej niż o 20 mil
lub

(ii) przepływają na otwartym morzu pomiędzy dwoma kolejnymi portami odległość nie większą niż 200 mil;

(b) statki pasażerskie, odbywające podróże całkowicie w obrębie stref, których granice są określone w załączniku do artykułu niniejszego.

II.—Statki towarowe.

Poszczególne statki towarowe lub kategorie statków towarowych, które w ciągu swej podróży nie oddalają się więcej niż o 150 mil od najbliższego lądu.

2. Władza Administracyjna każdego kraju może pozatem zwolnić należące do tego kraju statki następujących kategorii:

I.—Szkuty holowane oraz żaglowce istniejące.

Article 28.

Dispenses aux Prescriptions de l'Article 27.

1. Toute Administration d'un pays peut, si elle juge la route suivie et les conditions du voyage sont telles qu'une installation radiotélégraphique n'est ni raisonnable ni nécessaire dispenser des prescriptions de l'Article 27 les navires appartenant à ce pays:

I.—Navires à passagers.

(a) certains navires à passagers individuellement ou par catégorie lorsqu'au cours de leur voyage:

(i) ils ne s'éloignent pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche,
ou

(ii) ils n'effectuent pas une traversée de plus de 200 milles en pleine mer, entre deux ports consécutifs.

(b) certains navires à passagers qui naviguent exclusivement en deçà des zones dont les limites sont déterminées à l'Annexe du présent Article.

II.—Navires de charge.

Certains navires de charge, individuellement ou par catégorie, qui, au cours de leur voyage, ne s'éloignent pas de plus de 150 milles de la terre la plus proche.

2. Toute Administration d'un pays peut, en outre, dispenser les navires appartenant à ce pays et compris dans les catégories suivantes:

I.—Les chalands remorqués et les navires à voiles existants.

Article 28.

Exemptions from the Requirements of Article 27.

1. Each Administration may, if it considers that the route and the conditions of the voyage are such as to render a radiotelegraph installation unreasonable or unnecessary, exempt ships belonging to its country from the requirements of Article 27 as follows:

I.—Passenger ships.

(a) Individual passenger ships or classes of passenger ships which, in the course of their voyage, do not go more than —

(i) 20 miles from the nearest land;
or

(ii) 200 miles in the open sea between two consecutive ports.

(b) Passenger ships which make voyages entirely within the restricted areas specified in the Annex to this Article.

II.—Cargo Ships.

Individual cargo ships or classes of cargo ships which, in the course of their voyage, do not go more than 150 miles from the nearest land.

2. Each Administration may, in addition, exempt ships belonging to its country of the following classes: —

I.—Barges in tow and existing sailing ships.

Za żaglowiec istniejący uważa się statek żaglowy, którego stępka została założona przed datą 1-go lipca 1931 r.

II.—Statki prymitywnej budowy, jak dhows, dżonki i t. d., jeżeli ze względów praktycznych okaże się niemożliwe zaopatrzenie ich w instalację radiową.

III.—Statki normalnie nieodbywające międzynarodowych podróży, lecz które, wskutek wyjątkowych okoliczności, są zmuszone przedsięwziąć jednorazową podróż tego rodzaju.

Załącznik do Artykułu 28.

1. Morze Bałtyckie oraz dostępy do niego na wschód od linii przeprowadzonej od Utsire (Norwegja), na północy, do Texel (Holandja), na południu, poza obrębem jurysdykcji terytorjalnej Związku Socjalistycznych Republik Rad.

2. Części Zatoki Tatarskiej i Morza Ochockiego, po których odbywa się żegluga pomiędzy portami Hokkaido i portami, położonymi na Sachalinie Japońskim.

3. Cieśnina Chosen (Tyosen) ograniczona na północy linią przeprowadzoną od Przylądka Natsungu (Kawajiri Misaki) do Fusan, zaś na południu linią, idącą od Nagasaki do wyspy Giffard (na wysokości południowo zachodniego cypla wyspy Quelpart) i następnie do Tin To (wyspa Amherst).

4. Morze Żółte na północ od 37° szerokości północnej.

5. Cieśnina Formozy, ograniczona na północy linią, przeprowadzoną od cypla Syauki (Fuki Kaku) do Foochow, zaś na południu linią, przeprowadzoną od South Cape (południowy cypl Formozy) do Hong-Kongu.

6. Strefa objęta granicami następującymi:

Równoleżnik 10° N. (północ), poczynając od długości 94° E. (wschodniej) do wybrzeża Azji, brzegiem Azji do Saigону (Przylądek Tiwan) proste linie przeprowadzone pomiędzy Przylądkiem Tiwan, szerokości 4° 30' N., długości 110° E., południowym cyplem wyspy Palawan, wyspą Palmas (Miangas), szerokości 0°, długości 140° E. szerokości 0° (południe), długości 148° E., szeroko-

Par navire à voiles existant, il faut entendre un navire à voiles dont la quille a été posée avant la date du 1er juillet 1931.

II.—Les navires de construction primitive, tels que les dhows, les jonques, &c., s'il est pratiquement impossible de les munir d'une installation radiotélégraphique.

III.—Les navires qui n'effectuent pas normalement des voyages internationaux, mais qui, dans des circonstances exceptionnelles, sont obligés d'entreprendre un seul voyage de cette nature.

Annexe à l'Article 28.

1. La Baltique et ses abords à l'est d'une ligne tracée d'Utsire (Norvège) au Nord, jusqu'au Texel (Pays-Bas) au sud, en dehors de la juridiction territoriale de l'Union des Républiques Soviétistes Socialistes.

2. La partie du Golfe de Tartarie et de la Mer d'Okhotsk intéressant les voyages effectués entre des ports de Hokkaido et des ports dans le Sakhalin Japonais.

3. Le détroit de Chosen (Tyosen) délimité au Nord par une ligne tracée du Cap Natsungu (Kawajiri Misaki) jusqu'à Fusan et au Sud par une ligne allant de Nagasaki à l'île Giffard (à hauteur de la pointe sud-ouest de l'île Quelpart) et de là, à Tin To (île Amherst).

4. La Mer Jaune au nord du 37-ème degré de latitude nord.

5. Le détroit de Formose délimité au Nord par une ligne tracée de la pointe Syauki (Fuki Kaku) jusqu'à Fou Tcheou et au Sud par une ligne tracée de South Cape (la pointe sud de Formose) jusqu'à Hong-Kong.

6. La zone comprise dans les limites suivantes:

La parallèle du 10-ème degré Nord à partir du 94-ème degré de longitude Est jusqu'à la Côte d'Asie, la côte d'Asie jusqu'à Saigón (Cap Tiwan), les lignes droites tracées entre le Cap Tiwan, 4-ème degré 30 minutes de latitude Nord, 110-ème degré de longitude Est, pointe sud de l'île Palawan, île Palmas (Miangas) l'équateur entre le 104-ème et le 148-ème degré de longitude Est, 10-ème degré de la-

An existing sailing ship is one the keel of which is laid before the 1st July, 1931.

II.—Ships of primitive build, such as dhows, junks, &c., if it is practically impossible to fit them with a radiotelegraph installation.

III.—Ships which are not normally engaged on international voyages, but which in exceptional circumstances are required to undertake a single voyage of that kind.

Annex to Article 28.

1. The Baltic Sea and approaches thereto East of a line drawn from Utsire (Norway) in the North to Texel (Netherlands) in the South, outside the territorial jurisdiction of the Union of Socialist Soviet Republics.

2. The portions of the Gulf of Tartary and the Sea of Okhotsk covered in voyages between ports in Hokkaido and ports in Japanese Sakhalin.

3. The Chosen (Tyosen) Strait between a line in the North drawn from Kawajiri Misaki (Cape Natsungu) to Fusan, and a line in the South drawn from Nagasaki to Giffard Island (off the South-West point of Quelpart Island) and thence to Tin To (Amherst Island).

4. The Yellow Sea North of Parallel 37° North.

5. The Formosa Strait between a line in the North drawn from Fuki Kaku (Syauki Point) to Foochow and a line in the South drawn from South Cape (the South point of Formosa) to Hong Kong.

6. The area within the following limits: —

Parallel 10° N. from long. 94° E. to the coast of Asia, coast of Asia to Saigón (Cape Tiwan), straight lines between Cape Tiwan, lat. 4° 30' N. long. 110° E., south point of Palawan Island, Palmas (Miangas) Island, lat. 0° long. 140° E., lat. 0° long 148° E., lat. 10° S. long 148° E., Cape York, north coast of Australia from Cape York to Port Darwin (Cape Charles), straight lines between Cape Charles, Ashmore Reef (East Island), lat.

kości 10° S. (południe), długości 148° E., Przylądkiem York, północnym wybrzeżem Australji od Przylądka York do Portu Darwin (Przylądek Charles), proste linje przeprowadzone pomiędzy Przylądkiem Charles, Ashmore Reef (East Island) szerokości 10° S., długości 109° E., Christmas Island, szerokości 2° N., długości 94° E., szerokości 10° N., długości 94° E., poza obrębem jurysdykcji terytorjalnej Australji i Stanów Zjednoczonych.

7. Morze Karaibskie, poza obrębem jurysdykcji terytorjalnej Stanów Zjednoczonych Ameryki, odnośnie do podróży, odbywanych tylko przez statki żaglowe.

8. Obszar Pacyfiku Południowego ograniczony równikiem, południkiem 130° W (zachód), równoleżnikiem 34° S., i wybrzeżem Australji, poza obrębem jurysdykcji terytorjalnej Australji.

9. Zatoka Tonkinu oraz część morza Chińskiego położona na zachód od linji, przeprowadzonej z Hong-Kongu do szerokości 17° N., długości 110° E., następnie na południe do szerokości 10° N., i dalej na zachód do Saïgonu.

10. Część Oceanu Indyjskiego, po której odbywa się żegluga pomiędzy portami Madagaskaru, Reunion i wyspami Maurycyego.

11. Część Północnego Oceanu Atlantyckiego oraz Morza Śródziemnego, po której odbywa się żegluga pomiędzy Casablanca (Maroko) i Oranem (Algier) oraz portami pośrednimi.

itude Sud, 148-ème degré de longitude Est, le Cap York, la côte nord de l'Australie du Cap York jusqu'à Port Darwin (Cap Charles), les lignes droites tracées entre le Cap Charles, Ashmore Reef (East Island), 10-ème degré de latitude Sud, 109-ème degré de longitude Est, Christmas Island, 2-ème degré de latitude Nord, 94-ème degré de longitude Est, 10-ème degré de latitude Nord, 94-ème degré de longitude Est en dehors de la juridiction territoriale de l'Australie et des États-Unis d'Amérique.

7. La Mer des Caraïbes, en dehors de la juridiction territoriale des États-Unis d'Amérique, en ce qui concerne les voyages effectués par les navires à voiles seulement.

8. La zone de l'Océan Pacifique sud limitée par l'équateur, le méridien du 130-ème degré Ouest, le parallèle du 34-ème degré Sud, et la côte d'Australie, en dehors de la juridiction territoriale de l'Australie.

9. Le golfe du Tonkin et la partie de la Mer de Chine qui se trouve à l'Ouest d'une ligne tracée de Hong-Kong jusqu'au point situé par 17 degrés de latitude Nord et 110 degrés de longitude Est, puis de là au Sud jusqu'à la rencontre du 10-ème degré de latitude Nord, et de là, à l'Ouest jusqu'à Saïgon.

10. La partie de l'Océan Indien intéressant les voyages effectués entre les ports de Madagascar, la Réunion et les îles Maurice.

11. La partie de l'Atlantique Nord et celle de la Méditerranée intéressant les voyages effectués entre Casablanca (Maroc) et Oran (Algérie) et les ports intermédiaires.

10° S. long. 109° E., Christmas Island, lat. 2° N. long. 94° E., lat. 10° N. long. 94° E., outside the territorial jurisdiction of Australia and of the United States of America.

7. The Caribbean Sea, outside the territorial jurisdiction of the United States of America, in relation to voyages made by sailing ships only.

8. The area of the South Pacific Ocean bounded by the Equator, Meridian 130° W., Parallel 34° S., and the coast of Australia, outside the territorial jurisdiction of Australia.

9. The Tong King Gulf and portions of the China Sea lying to the West of a line drawn from Hong Kong to Lat. 17° N. Long. 110° E., thence due South to Latitude 10° N., and thence West to Saïgon.

10. The portions of the Indian Ocean covered in voyages between ports in Madagascar, Reunion and the Mauritius Islands.

11. The portions of the North Atlantic Ocean and Mediterranean Sea covered in voyages between Casablanca (Morocco) and Oran (Algeria) and intermediate ports.

Artykuł 29.

Służba nasłuchowa.

1. Statki pasażerskie.

Każdy statek pasażerski, który, zgodnie z artykułem 27, musi być zaopatrzony w instalację radiową, winien ze względu na bezpieczeństwo posiadać wykwalifikowanego operatora radiowego i jeżeli statek nie posiada samoczynnego odbiornika alarmowego, a jest na morzu, winien zapewnić służbę nasłuchową przez wykwalifikowanego operatora radiowego,

Article 29.

Services d'Ecoute.

1. Navires à passagers.

Tout navire à passagers obligatoirement muni d'une installation radiotélégraphique, en vertu de l'Article 27, est tenu, au point de vue de la sécurité, d'avoir à bord un opérateur qualifié, et, s'il n'est pas pourvu d'un auto-alarme, d'assurer, lorsqu'il est à la mer, un service d'écoute au moyen d'un opérateur qualifié ou d'un écouteur breveté, dans les conditions suivantes:

Article 29.

Watches.

1. Passenger Ships.

Each passenger ship which, in accordance with Article 27, is required to be fitted with a radiotelegraph installation, shall, for safety purposes, carry a qualified operator, and, if not fitted with an auto-alarm, shall, whilst at sea, keep watches by means of a qualified operator or a certified watcher, as under: —

lub uprawnionego nasłuchiacza i to według zasad następujących:

(a) Dla wszystkich statków pasażerskich o pojemności brutto poniżej 3.000 tonn sposób wykonywania służby nasłuchowej ustali właściwa Władza Administracyjna;

(b) Na wszystkich statkach pasażerskich o pojemności brutto 3.000 tonn i wyżej służba nasłuchowa winna być ciągła.

Władza Administracyjna każdego kraju ma prawo zwolnić od obowiązku nasłuchu ciągłego wszystkie, należące do tego kraju, statki pasażerskie o pojemności brutto od 3.000 tonn włącznie do 5.500 tonn włącznie, na okres czasu nieprzekraczający jednego roku od daty wejścia w życie niniejszej konwencji, z tem zastrzeżeniem, iż podczas okresu tego zwolnienia na statkach tych służba nasłuchowa będzie wykonywana w ciągu co najmniej 8 godzin dziennie.

2. Statki towarowe.

Każdy statek towarowy, który, zgodnie z artykułem 27, musi być zaopatrzony w instalację radiową, winien ze względu na bezpieczeństwo posiadać wykwalifikowanego operatora radiowego i jeżeli statek nie posiada samoczynnego odbiornika alarmowego, a jest na morzu, winien zapewnić służbę nasłuchową przez wykwalifikowanego operatora radiowego, lub uprawnionego nasłuchiacza i to według zasad następujących:

(a) Dla wszystkich statków towarowych o pojemności brutto poniżej 3.000 tonn sposób wykonywania służby nasłuchowej ustali właściwa Władza Administracyjna;

(b) Na statkach towarowych o pojemności brutto od 3.000 tonn włącznie do 5.500 tonn włącznie służba nasłuchowa winna trwać co najmniej 8 godzin dziennie;

(c) Na statkach towarowych o pojemności brutto powyżej 5.500 tonn służba nasłuchowa winna być ciągła.

Władza Administracyjna każdego kraju ma prawo zwolnić od obowiązku nasłuchu ciągłego, należące do swego kraju, statki, przewidziane w punkcie (c), na okres czasu nieprzekraczający

(a) A bord de tous les navires à passagers d'une jauge brute inférieure à 3000 tonneaux, ce service d'écoute sera déterminé par l'Administration intéressée;

(b) A bord de tous les navires à passagers d'une jauge brute de 3000 tonneaux et au-dessus, ce service d'écoute sera permanent.

Toute Administration d'un pays est autorisée à exempter de l'obligation de l'écoute permanente tous les navires à passagers appartenant à ce pays dont la jauge brute est comprise entre 3,000 tonneaux inclus et 5,500 tonneaux inclus, pendant une période ne dépassant pas un an à partir de la date de mise en vigueur de la présente Convention, sous réserve que, pendant cette période de dispense, ils effectueront une écoute d'au moins 8 heures par jour.

2. Navires de charge.

Tout navire de charge obligatoirement muni d'une installation radiotélégraphique en vertu de l'Article 27, est tenu, au point de vue de la sécurité, d'avoir à bord un opérateur qualifié et, s'il n'est pas pourvu d'un auto-alarme, d'assurer, lorsqu'il est à la mer, un service d'écoute au moyen d'un opérateur qualifié ou d'un écouteur breveté, dans les conditions suivantes:

(a) A bord des navires de charge d'une jauge brute de moins de 3000 tonneaux, ce service d'écoute sera déterminé par l'Administration intéressée;

(b) A bord des navires de charge d'une jauge brute de 3000 à 5500 tonneaux inclus, ce service d'écoute sera d'au moins huit heures par jour;

(c) Pour les navires de charge d'une jauge brute de plus de 5500 tonneaux, ce service d'écoute sera permanent.

Toute Administration d'un pays est autorisée à dispenser les navires appartenant à ce pays et visés à l'alinéa (c) de l'obligation de l'écoute permanente pendant une période ne dépassant pas un an à

(a) All passenger ships under 3,000 tons gross tonnage, as determined by the Administration concerned;

(b) All passenger ships of 3,000 tons gross tonnage and over, continuous watch.

Each Administration is authorised to exempt passenger ships belonging to its country from 3,000 tons to 5,500 tons gross tonnage, both included, from the requirement of a continuous watch for a period not exceeding one year from the date of the coming into force of the present Convention, provided that during the period of such exemption they shall maintain a watch of at least 8 hours per day.

2. Cargo Ships.

Each cargo ship which, in accordance with Article 27, is required to be fitted with a radiotelegraph installation, shall, for safety purposes, carry a qualified operator, and, if not fitted with an auto-alarm, shall, whilst at sea, keep watches by means of a qualified operator or a certified watcher, as under: —

(a) All cargo ships under 3,000 tons gross tonnage, as determined by the Administration concerned;

(b) Cargo ships from 3,000 to 5,500 tons gross tonnage, both included, at least 8 hours' watch per day;

(c) Cargo ships over 5,500 tons gross tonnage, continuous watch.

Each Administration is authorised to exempt ships belonging to its country included in (c) above from the requirement of a continuous watch for a period not exceeding one year from the date

jednego roku od daty wejścia w życie niniejszej konwencji, z tem zastrzeżeniem, iż podczas okresu tego zwolnienia na statkach tych służba nasłuchowa będzie wykonywana co najmniej w ciągu 8 godzin dziennie.

Władza Administracyjna każdego kraju ma również prawo zwolnić od obowiązku nasłuchu ciągłego należące do swego kraju statki o pojemności brutto od 5.500 tonn do 8.000 tonn na dalszy okres jednego roku, z tem zastrzeżeniem, iż podczas okresu tego nowego zwolnienia na statkach tych służba nasłuchowa będzie wykonywana w ciągu co najmniej 16 godzin dziennie.

3. Na wszystkich statkach zaopatrzonych w samoczynny odbiornik alarmowy, aparat ten winien być zawsze czynny podczas gdy statek znajduje się na morzu, a operator radiowy lub nasłuchi-wacz nie pełnią nasłuchów.

Na statkach, dla których godziny nasłuchów określone są przez właściwą Władzę Administracyjną, nasłuch ten winien być wykonywany przede wszystkim w godzinach, przepisanych dla służby radiotelegraficznej przez obowiązującą Międzynarodową Konwencję Radiotelegraficzną.

Na statkach, które są obowiązane wykonywać nasłuch w ciągu 8 lub 16 godzin dziennie, nasłuch ten winien być zapewniony w godzinach, przepisanych dla służby radiotelegraficznej przez obowiązującą Międzynarodową Konwencję Radiotelegraficzną.

4. Przez samoczynny odbiornik alarmowy rozumie się odbiornik, odpowiadający wymaganiom Artykułu 19 § 21 Regulaminu Ogólnego, załączonego do Międzynarodowej Konwencji Radiotelegraficznej 1927 r.

5. Za wykwalifikowanego operatora radiowego uważa się osobę, posiadającą świadectwo zgodne z postanowieniami Regulaminu Ogólnego, załączonego do obowiązującej Międzynarodowej Konwencji Radiotelegraficznej.

6. Za uprawnionego nasłuchi-wacza uważa się osobę, posiadającą świadectwo nasłuchi-wacza, wydane przez Władzę Administracyjną.

partir de la date de mise en vigueur de la présente Convention, sous réserve que, pendant cette période de dispense, ils assureront une écoute d'au moins huit heures par jour.

Toute Administration d'un pays est également autorisée à dispenser de l'obligation de l'écoute permanente, les navires appartenant à ce pays dont la jauge brute est supérieure à 5500 tonneaux et égale ou inférieure à 8000 tonneaux, pendant une autre période d'un an, sous réserve que pendant cette nouvelle période de dispense, ils assureront une écoute d'au moins 16 heures par jour.

3. A bord de tous les navires pourvus d'un auto-alarme, cet appareil devra, tant que le navire sera à la mer, être toujours en service lorsque l'opérateur ou l'écouteur ne fera pas l'écoute.

A bord des navires dont les heures d'écoute sont déterminées par l'Administration intéressée, cette écoute devra être assurée de préférence à des heures prescrites pour le service radiotélégraphique par la Convention Radiotélégraphique Internationale en vigueur.

A bord des navires tenus d'effectuer une écoute de huit heures ou de seize heures par jour, cette écoute sera assurée aux heures prescrites pour le service radiotélégraphique par la Convention Radiotélégraphique Internationale en vigueur.

4. Par auto-alarme, on entend un appareil récepteur automatique d'alarme remplissant les conditions prescrites à l'Article 19, paragraphe 21, du Règlement Général annexé à la Convention Radiotélégraphique Internationale de 1927.

5. Par opérateur qualifié, on entend toute personne possédant un certificat répondant aux dispositions du Règlement Général annexé à la Convention Radiotélégraphique Internationale en vigueur.

6. Par écouteur breveté, on entend toute personne possédant un brevet d'écouteur délivré par les soins de l'Administration.

of the coming into force of the present Convention, provided that during the period of such exemption they shall maintain a watch of at least 8 hours per day.

Each Administration is also authorised to exempt ships belonging to its country from 5,500 tons to 8,000 tons gross tonnage from the requirement of a continuous watch for a further period of one year, provided that during this further period of exemption they shall maintain a watch of at least 16 hours per day.

3. On all ships fitted with an auto-alarm this auto-alarm shall, whilst the ship is at sea, always be in operation when the operator or watcher is not on watch.

On ships for which the hours of watch are to be determined by the Administration concerned, such watch should be maintained preferably at hours prescribed for radiotelegraph service by the International Radiotelegraph Convention in force.

On ships which are required to keep 8 hours' or 16 hours' watch per day, such watch shall be maintained at the hours prescribed for radiotelegraph service by the International Radiotelegraph Convention in force.

4. By auto-alarm is meant an automatic alarm receiver which complies with the requirements of Article 19, § 21, of the General Regulations annexed to the International Radiotelegraph Convention, 1927.

5. By qualified operator is meant a person holding a certificate complying with the provisions of the General Regulations annexed to the International Radiotelegraph Convention in force.

6. By certified watcher is meant any person holding a watcher's certificate issued under the authority of the Administration.

Artykuł 30.

Nasłuchiwacze.

1. Żaden Układający się Rząd nie wyda świadectwa nasłuchiwa-
cza, dopóki kandydat nie udowodni, że potrafi:

(a) odbierać i rozumieć sygnały: alarmu, nieszczęścia, ostrzegawcze i nagłości wówczas, gdy sygnały te są podawane pomiędzy serjami innych sygnałów;

(b) poprawnie odbierać na słuch grupy kodu (składające się z liter, cyfr i znaków przestankowych), z szybkością szesnastu grup na minutę. Każda grupa kodu winna zawierać pięć znaków, w tem każda cyfra lub znak przestankowy liczy się za dwa znaki;

(c) stroić odbiorniki używane w radjotelegraficznej instalacji statku.

2. Układający się Rządy zobowiązują się stosować środki w celu zachowania przez uprawnionych nasłuchiwa-
czy tajemnicy korespondencji.

Artykuł 31.

Wymagania techniczne.

Instalacje radjotelegraficzne, wymagane w artykule 27, oraz przyrządy radjogonjometryczne, wymagane w artykule 47, winny odpowiadać następującym warunkom:

1. Stacja okrętowa winna być umieszczona, zgodnie ze szczegółowymi przepisami, wydanymi przez Rząd kraju przynależności statku, — w górnej części statku, tak aby się znajdowała w najlepszych warunkach bezpieczeństwa i możliwie najwyżej ponad najwyższą linią ładunkową.

2. Mostek nawigacyjny winien być połączony z pomieszczeniem radjostacji zapomocą bądź rury akustycznej, bądź telefonu, bądź też zapomocą innego równie skutecznego środka łączności.

3. Pomieszczenie radjostacji winno być zaopatrzone w dokładnie idący zegar, posiadający wskazówkę sekundową.

Article 30.

Écouteurs.

1. Tout Gouvernement contractant ne délivrera le brevet d'écouteur qu'après avoir constaté que le candidat est capable:

(a) de recevoir et de comprendre les signaux d'alarme, de détresse, de sécurité et d'urgence lorsque ces signaux sont transmis au milieu de séries d'autres signaux;

(b) d'assurer la réception auditive correcte de groupes de code (mélange de lettres, de chiffres et de signes de ponctuation) à la vitesse de 16 groupes par minute. Chaque groupe de code doit comprendre cinq caractères, chaque chiffre ou signe de ponctuation comptant pour deux caractères;

(c) de régler les récepteurs utilisés dans l'installation radiotélégraphique du navire.

2. Les Gouvernements contractants s'engagent à prendre des mesures pour que les écouteurs brevetés observent le secret de la correspondance.

Article 31.

Conditions techniques requises.

Les installations radiotélégraphiques prescrites par l'Article 27 et les appareils radiogoniométriques rendus obligatoires par l'Article 47, doivent satisfaire aux conditions suivantes:

1. La station de bord doit être située, conformément aux règlements détaillés du Gouvernement du pays dont relève le navire, dans la partie supérieure du navire, de manière à se trouver dans les meilleures conditions de sécurité et aussi haut que possible au-dessus de la ligne de charge maximum.

2. La passerelle de navigation et la cabine de radiotélégraphie doivent être reliées soit par tube acoustique, soit par téléphone, soit par tout autre moyen de communication aussi efficace.

3. La cabine de radiotélégraphie devra être pourvue d'une montre ou d'une pendule à secondes fonctionnant convenablement.

Article 30.

Watchers.

1. A watcher's certificate shall not be granted by a Contracting Government unless the applicant proves that he is capable —

(a) of receiving and understanding the alarm, distress, safety and urgency signals when these signals occur among a series of other signals;

(b) of correct reception by ear of code groups (mixed letters, figures and punctuation marks) at a speed of sixteen groups per minute, each group being composed of five characters and each figure or punctuation mark counting as two characters;

(c) of regulating the receivers used in the ship's radiotelegraph installation.

2. The Contracting Governments undertake to take steps to ensure that certified watchers observe the secrecy of correspondence.

Article 31.

Technical Requirements.

The radiotelegraph installations required by Article 27 above and the direction-finding apparatus required by Article 47 shall comply with the following requirements:—

1. The ship's station must be placed in accordance with the detailed Regulations of the Government of the country to which the ship belongs, in the upper part of the ship in a position of the greatest possible safety, as high as practicable above the deepest load water line.

2. There shall be provided, between the bridge of the ship and the wireless telegraph room, means of communication either by voice pipe or by telephone or in some other manner equally efficient.

3. A reliable clock with a seconds hand must be provided in the wireless telegraph room.

4. Pomieszczenie radiostacji winno być zaopatrzone w sprawnie działające oświetlenie bezpieczeństwa.

5. Urządzenie radiostacji winno posiadać główną instalację zapasową (rezerwa bezpieczeństwa). Jednakże, jeżeli główna instalacja odpowiada również wszystkim wymaganiom stawianym instalacji zapasowej (rezerwie bezpieczeństwa), wówczas ta ostatnia nie jest konieczna.

6. Instalacje główne i zapasowe (rezerwa bezpieczeństwa) winny być zdolne do nadawania i odbierania na takich częstotliwościach (długościach fal) i na falach takich typów, jakie są wyznaczone celem porozumiewania się w nieszczęściu i dla celów bezpieczeństwa żeglugi przez obowiązującą Międzynarodową Konwencję Radiotelegraficzną dla statków, które obowiązane są posiadać instalacje radiowe na zasadach niniejszej konwencji.

7. Nadajnik główny i nadajnik zapasowy (rezerwa bezpieczeństwa) winny posiadać częstotliwość słyszalną co najmniej 100.

8. Nadajnik główny winien posiadać zasięg normalny 100 mil morskich, t. zn. winien zapewniać wyraźny odbiór przy nadawaniu sygnałów ze statku na statek na odległość co najmniej 100 mil morskich, w dzień, w normalnych warunkach i okolicznościach, przy czem przyjmuje się, że odbiornik posiada detektor stykowy bez wzmacniacza.*)

9. Stacja na statku winna w każdym czasie rozporządzać źródłem energii, dostatecznym dla sprawnego w normalnych warunkach

4. Un éclairage de secours efficace doit être installé dans la cabine de radiotélégraphie.

5. L'installation doit comprendre une installation principale et une installation de secours (réserve). Toutefois, si l'installation principale remplit toutes les conditions d'une installation de secours (réserve), cette dernière n'est pas dans ce cas obligatoire.

6. Les installations principales et de secours (réserve) doivent pouvoir transmettre et recevoir avec les fréquences (longueurs d'ondes) et sur les types d'ondes prescrits pour le trafic de détresse et la sécurité de la navigation par la Convention Radiotélégraphique Internationale en vigueur pour les navires obligatoirement pourvus d'une installation radiotélégraphique en vertu de la présente Convention.

7. L'émetteur principal et l'émetteur de secours (réserve) doit avoir une fréquence musicale d'au moins 100.

8. L'émetteur principal doit avoir une portée normale de 100 milles marins, c'est-à-dire doit être capable de transmettre des signaux clairement perceptibles de navire à navire, à une distance d'au moins 100 milles, de jour, dans des conditions et circonstances normales, le récepteur étant supposé pourvu d'un détecteur à cristal sans dispositif d'amplification.*)

9. La station de bord doit pouvoir disposer, en tout temps, d'une source d'énergie suffisante pour faire fonctionner efficacement le

4. A reliable emergency light must be provided in the wireless telegraph room.

5. The installation shall comprise a main installation and an emergency (reserve) installation. If, however, the main installation complies with all the requirements of an emergency (reserve) installation the latter is not then obligatory.

6. The main and emergency (reserve) installations must be capable of transmitting and receiving on the frequencies (wave lengths) and types of waves assigned by the International Radiotelegraph Convention in force for the purpose of distress and safety of navigation to ships compulsorily fitted with radiotelegraph installations in accordance with the present Convention.

7. The main and emergency (reserve) transmitters shall have a note frequency of at least 100.

8. The main transmitter shall have a normal range of 100 nautical miles, that is to say, it must be capable of transmitting clearly perceptible signals from ship to ship over a range of at least 100 nautical miles by day under normal conditions and circumstances, the receiver being assumed to be one employing a rectifier of the crystal type without amplification.*)

9. Sufficient power must be available in a ship station at all times to operate the main radiotelegraph installation efficiently un-

*) Dopóki nie zostanie ustalony bardziej dokładny i praktyczny sposób określenia zasięgu nadajników, zaleca się przyjąć dla orientacji następujące stosunki między zasięgiem w milach morskich (od statku do statku, w warunkach normalnych i w dzień), a mocą nadajnika statku w metr-amperech dla 500 kilocykli na sekundę (600 metrów):

| | |
|------------------|----------|
| 100 mil morskich | 60 M. A. |
| 80 mil morskich | 45 M. A. |
| 50 mil morskich | 25 M. A. |

„M” oznacza rzeczywistą wysokość anteny w metrach w jej punkcie najwyższym ponad linią ładunkową, „A” oznacza natężenie prądu w amperach, mierzone u podstawy anteny w wypadku nadajników typu B lub modulowanych typu A2.

*) Jusqu'à ce que l'on dispose d'une méthode plus exacte ou plus pratique pour déterminer la portée des transmetteurs, il est recommandé de prendre comme guide les relations suivantes entre la portée en milles marins (de navire à navire dans les conditions normales et de jour) et la puissance du transmetteur du navire en mètres-ampères pour 500 kilocycles à la seconde (600 mètres).

| | |
|-------------------|---------|
| 100 milles marins | 60 M.A. |
| 80 milles marins | 45 M.A. |
| 50 milles marins | 25 M.A. |

M étant la hauteur réelle en mètres de l'antenne à son point le plus élevé, au-dessus de la ligne de charge.

A étant le courant en ampères mesuré à la base de l'antenne dans le cas de transmetteurs B ou A2 modulés.

*) Unless a more precise and practical method is available to determine the range of transmitters it is recommended that, as a guide, the following relations between the range in nautical miles (from ship to ship under normal conditions in daytime) and the power of the ship transmitter in metre ampères for 500 kilocycles per second (600 m) be used:—

| | |
|--------------------|--------|
| 100 nautical miles | 60 M A |
| 80 nautical miles | 45 M A |
| 50 nautical miles | 25 M A |

M being the actual height in metres of the aerial from its highest point to the load line.

A being the current in ampères measured at the base of the aerial in case of B, or fully modulated A2, transmitters.

kach funkcjonowania głównej instalacji radjotelegraficznej na odległość wyżej wskazaną.

10. Wszystkie części instalacji zapasowej (rezerwy bezpieczeństwa) winny być umieszczone w górnej części statku, tak aby się znajdowały w najlepszych warunkach bezpieczeństwa i możliwie jak najwyżej ponad najwyższą linią ładunkową. Instalacja zapasowa (rezerwa bezpieczeństwa) winna rozporządzać źródłem energii niezależnym od źródła siły napędowej statku oraz niezależnym od głównej sieci elektrycznej; instalacja ta winna być tego rodzaju, aby ją można było szybko uruchomić i winna móc pracować co najmniej sześć godzin bez przerwy.

Normalny zasięg instalacji zapasowej (rezerwy bezpieczeństwa), jak go określono powyżej w § 8, winien wynosić co najmniej 80 mil morskich dla statków, obowiązanych pełnić nasłuch ciągły, oraz co najmniej 50 mil morskich dla wszystkich innych statków.*)

11. Instalacja odbiorcza winna pozwalać na odbiór na takich długościach fal, używanych do podawania sygnałów czasu oraz komunikatów meteorologicznych, jakie Wiadza Administracyjna uzna za konieczne.

12. Odbiornik winien być tak urządzony, aby był w stanie zapewnić odbiór zapomocą detektora stykowego.

13. Na statkach, na których nasłuchy uskutecznią się zapomocą samoczynnego odbiornika alarmowego, należy umieścić ostrzegawcze przyrządy dźwiękowe w pomieszczeniu radjostacji, w kabine operatora radjowego oraz na mostku nawigacyjnym. Przyrząd ostrzegawczy winien działać nieprzerwanie od chwili, gdy odbiornik zostanie pobudzony sygnałem alarmowym lub wezwaniem w nieszczęściu, aż do chwili jego wyłączenia. Dla wyłączenia ostrzegawczego przyrządu dźwiękowego może być urządzony tylko jeden wyłącznik, który winien być umieszczony w pomieszczeniu radjostacji.

14. Na statkach wspomnianych w poprzednim paragrafie, operator radjowy, przerywając wykonywanie nasłuchu, winien połączyć samoczynny odbiornik alarmowy z anteną i wypróbować jego spraw-

poste radiotélégraphique principal dans des conditions normales, à la distance indiquée ci-dessus.

10. Tous les organes de l'installation de secours (réserve) doivent être placés dans la partie supérieure du navire de manière à se trouver dans les meilleures conditions de sécurité et aussi haut que possible au-dessus de la ligne de charge maximum. L'installation de secours (réserve) doit disposer d'une source d'énergie indépendante de celle qui est utilisée pour la propulsion du navire et pour le réseau principal d'électricité; elle doit pouvoir être rapidement mise en service et être utilisée pendant six heures consécutives au moins.

La portée normale de l'installation de secours (réserve), telle qu'elle est définie au paragraphe 8 ci-dessus, doit être d'au moins 80 milles marins pour les navires tenus d'assurer une écoute permanente et d'au moins 50 milles marins pour tous les autres navires.*)

11. L'installation de réception doit permettre de recevoir, sur celles des longueurs d'onde utilisées pour la transmission des signaux horaires et des messages météorologiques qui seraient jugés nécessaires par l'Administration.

12. Le récepteur doit être disposé de façon à assurer la réception au moyen d'un détecteur à cristal.

13. A bord des navires où l'écoute est assurée au moyen d'un récepteur automatique d'alarme, on doit installer des avertisseurs sonores dans la cabine de radiotélégraphie, dans la cabine de l'opérateur radiotélégraphiste et sur la passerelle de navigation. Ces avertisseurs doivent fonctionner continuellement après que le récepteur a été actionné par le signal d'alarme ou de détresse, et jusqu'à ce qu'il soit arrêté. Pour arrêter les avertisseurs, il ne doit exister qu'un seul interrupteur, placé dans la cabine de radiotélégraphie.

14. A bord des navires visés au paragraphe précédent, l'opérateur, en quittant l'écoute, doit reconnecter le récepteur automatique d'alarme à l'antenne et éprouver son efficacité. Il doit rendre

der normal conditions over the above range.

10. All parts of the emergency (reserve) installation shall be placed in the upper part of the ship in a position of the greatest possible safety, as high above the deepest load water line as practicable. The emergency (reserve) installation must be provided with a source of energy independent of the propelling power of the ship and of the main electricity system and must be capable of being put into operation rapidly and of working for at least six continuous hours.

For the emergency (reserve) installation, the normal range as defined in paragraph 8 above must be at least 80 nautical miles for ships required to maintain a continuous watch and at least 50 nautical miles for all other ships.)

11. The receiving installation must permit of the reception of such of the waves used for the transmission of time signals and meteorological messages as may be considered necessary by the Administration.

12. The receiver must be so arranged as to be capable of maintaining reception by means of a rectifier of the crystal type.

13. In ships in which watch is kept by means of an automatic alarm receiver a means of giving audible warning shall be provided in the wireless telegraph room, in the wireless operator's cabin, and on the bridge, which shall operate continuously after the receiver has been operated by the alarm signal or distress call until stopped. Only one switch for stopping the warning shall be provided and this shall be situated in the wireless telegraph room.

14. In such ships the wireless operator, when going off watch, shall connect the automatic alarm receiver to the aerial and test its efficiency. He shall report to the master or the officer on watch on

*) Vide odsyłacze na str. 27.

ność. Winien on zawiadomić kapitana lub oficera wachtowego na mostku, czy odbiornik sprawnie działa.

15. Kiedy statek znajduje się na morzu, zapasowe źródło energii winno być utrzymywane w zupełnej sprawności, zaś samoczynny odbiornik alarmowy winien być sprawdzany co najmniej raz na każde 24 godziny. Należy codziennie zamieszczać w dzienniku okrętowym uwagę, że te dwa wymagania zostały wypełnione.

16. Na każdym statku, który przepisowo jest zaopatrzony w nadajnik radiowy, należy prowadzić dziennik radiowy. Dokument ten winien być przechowywany w pomieszczeniu radiostacji; wpisywać należy do niego nazwiska operatorów radiowych i nasłuchiwców, jako też wszelkie wypadki i zdarzenia, mające związek ze służbą radiotelegraficzną i mogące mieć znaczenie dla bezpieczeństwa życia ludzkiego na morzu, zwłaszcza należy w całości zapisywać wszystkie komunikaty w nieszczęściu i cały obrót radiotelegraficzny, dotyczący nieszczęścia.

17. Aparat radjogoniometryczny, wymagany w artykule 47, winien działać sprawnie, zapewniając odbiór wyraźnie uchwytnych sygnałów i zdejmowanie pomiarów, na których podstawie można będzie określić rzeczywisty kierunek i położenie. Aparat ten winien być dostosowany do odbioru sygnałów na częstotliwościach przepisanych na wypadek nieszczęścia przez obowiązującą Międzynarodową Konwencję Radiotelegraficzną dla radjogoniometrów oraz radjolatarni.

Pomiędzy aparatem i mostkiem nawigacyjnym statku winien istnieć skuteczny środek porozumiewania się.

compte de son bon état de fonctionnement au capitaine ou à l'officier de quart sur la passerelle de navigation.

15. Lorsque le navire est à la mer, la source d'énergie de secours doit être maintenue dans un parfait état d'efficacité et le récepteur automatique d'alarme doit être vérifié au moins une fois par 24 heures. Mention que ces deux obligations ont été remplies sera portée, chaque jour, au Journal du bord.

16. A bord de tout navire obligatoirement pourvu d'une installation émettrice radioélectrique, il doit être tenu un journal radioélectrique. Sur ce document, qui doit se trouver dans la cabine de radiotélégraphie, seront inscrits les noms des opérateurs et des écouteurs, ainsi que tous les incidents et événements concernant le service radioélectrique et pouvant offrir un intérêt quelconque pour la sauvegarde de la vie humaine en mer; en particulier, tous les messages et tout le trafic de détresse doivent y être reproduits dans leur intégralité.

17. L'appareil radiogoniomètre, rendu obligatoire en vertu de l'Article 47, doit être d'un fonctionnement efficace, susceptible de recevoir des signaux clairement perceptibles et de prendre des relevements dont il sera possible de déterminer le sens et de déduire le gisement vrai. Il doit pouvoir recevoir des signaux sur les fréquences prescrites, pour les cas de détresse, pour les radiogoniomètres et pour les radiophares, par la Convention Radiotélégraphique Internationale en vigueur.

Un moyen de communication efficace doit exister entre l'appareil et la passerelle de navigation.

the bridge whether it is in working order.

15. Whilst the ship is at sea the emergency source of power shall be maintained at its full efficiency and the automatic alarm receiver shall be tested at least once every 24 hours. A statement that both these requirements have been fulfilled must be inserted in the ship's official log daily.

16. A wireless log shall be carried by every ship compulsorily equipped with wireless transmitting apparatus. This document shall be kept in the wireless telegraph room, and in it shall be inserted the names of the operators and watchers as well as all incidents and occurrences connected with the wireless service which may appear to be of importance to safety of life at sea, and in particular all distress messages and distress traffic in full.

17. The direction-finding apparatus required by Article 47 shall be efficient and capable of receiving clearly perceptible signals and of taking bearings from which the true bearing and direction may be determined. It shall be capable of receiving signals on the frequencies prescribed for distress, direction finding and wireless telegraph beacons by the International Radiotelegraph Convention in force.

Efficient communication shall be provided between the apparatus and the bridge.

Artykuł 32.

Kompetencja.

Sprawy, które normuje Międzynarodowa Konwencja Radiotelegraficzna, Waszyngton, 1927 r. oraz regulaminy do niej załączone, podlegają i będą podlegały postanowieniom:

(1) Wspomnianej konwencji i regulaminów do niej załączonych oraz innych konwencji

Article 32.

Compétence.

Les questions qui sont réglées par la Convention Radiotélégraphique Internationale de Washington de 1927 et par les Règlements y annexés, restent et continueront à être soumises aux dispositions:

(1) de cette Convention et des Règlements y annexés et des autres Conventions et Rè-

Article 32.

Competence.

The matters governed by the International Radiotelegraph Convention, Washington, 1927, and the Regulations annexed thereto remain, and will continue, subject to the provisions: —

(1) Of that Convention and of the Regulations annexed thereto, and of any Convention

i regulaminów, które mogłyby je zastąpić w przyszłości;

(2) Konwencji niniejszej odnośnie do wszystkich spraw, co do których uzupełnia ona wyżej wymienione dokumenty.

Rozdział V.

BEZPIECZEŃSTWO ŻEGLUGI.

Artykuł 33.

Zastosowanie.

Postanowienia rozdziału niniejszego, dotyczące statków, o ile wyraźnie nie postanowiono inaczej, stosują się do wszystkich statków przy wszelkich podróżach.

Artykuł 34.

Ostrzeżenia o niebezpieczeństwie.

Kapitan każdego statku, jeżeli napotka niebezpieczne lody, niebezpieczny rozbitkowiec, niebezpieczną wicherę podzwrotnikową, lub wszelkie inne bezpośrednie niebezpieczeństwo dla żeglugi, obowiązany jest powiadomić o tem zapomocą wszelkich środków porozumiewania, będących w jego rozporządzeniu, zarówno sąsiednie statki jako też i władze kompetentne w najbliższym punkcie wybrzeża, z którym kapitan skomunikować się jest w stanie. Pożądane jest, aby informacja ta została przesłana w sposób podany w prawie XLVI.

Każda Władza Administracyjna podejmie wszelkie kroki, jakie uzna za konieczne, w celu zapewnienia, aby informacja o niebezpieczeństwach, określonych w poprzednim paragrafie, natychmiast po odebraniu, była podana do wiadomości zainteresowanych osób i przekazana innym zainteresowanym Władzom Administracyjnym.

Przekazywanie wiadomości, dotyczących wyżej wymienionych niebezpieczeństw, wolne jest od opłat ze strony zainteresowanych statków.

Artykuł 35.

Służba meteorologiczna.

Układające się Rządy zobowiązują się do okazywania pomocy w zbieraniu informacji meteorolo-

glements qui pourraient y être substitués dans l'avenir;

(2) de la présente Convention en ce qui concerne tous les points où elle complète les documents susvisés.

Chapitre V.

SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION.

Article 33.

Application.

Les prescriptions du présent Chapitre, visant des navires, s'appliquent, à moins qu'il n'en soit expressément spécifié autrement, à tous les navires pour tous les voyages.

Article 34.

Avis de dangers.

Le capitaine de tout navire, se trouvant en présence de glaces ou d'une épave dangereuses ou d'une tempête tropicale dangereuse, ou de tout autre danger immédiat pour la navigation, est tenu d'en informer par tous les moyens de communication dont il dispose les navires dans le voisinage ainsi que les autorités compétentes au premier point de la côte avec lequel il peut communiquer. Il est souhaitable que cette information soit transmise de la manière exposée à la Règle XLVI.

Chaque Administration prendra toutes les mesures qu'elle jugera nécessaires pour s'assurer que l'information des dangers définis au paragraphe précédent soit rapidement portée à la connaissance de ceux que cela concerne et transmise aux autres Administrations intéressées.

La transmission de messages concernant les dangers en question est gratuite pour les navires intéressés.

Article 35.

Services météorologiques.

Les Gouvernements contractants s'engagent à encourager la centralisation de renseignements

and Regulations which may in the future be substituted therefor;

(2) Of the present Convention in regard to all the points in which it supplements the aforementioned documents.

Chapter V.

SAFETY OF NAVIGATION.

Article 33.

Application.

The provisions of this Chapter referring to ships, unless otherwise expressly provided, apply to all ships on all voyages.

Article 34.

Danger Messages.

The master of every ship which meets with dangerous ice, a dangerous derelict, a dangerous tropical storm or any other direct danger to navigation is bound to communicate the information, by all the means of communication at his disposal, to the ships in the vicinity, and also to the competent authorities at the first point of the coast with which he can communicate. It is desirable that the said information be sent in the manner set out in Regulation XLVI.

Each Administration will take all steps which it thinks necessary to ensure that when intelligence of any of the dangers specified in the previous paragraph is received, it will be promptly brought to the knowledge of those concerned and communicated to other Administrations interested.

The transmission of messages respecting the dangers specified is free of cost to the ships concerned.

Article 35.

Meteorological Services.

The Contracting Governments undertake to encourage the collection of meteorological data by

gicznych przez statki znajdujące się na morzu, w badaniu tych informacji, w ich rozpowszechnianiu i we wzajemnym ich komunikowaniu w sposób najbardziej skuteczny w celu przyścia żegludze z pomocą.

W szczególności Układające się Rządy zobowiązują się w granicach wszelkich możliwości do współpracy w przestrzeganiu następujących zarządzeń meteorologicznych:

(a) ostrzegać statki o wiewach, wichurach i wichurach podzwrotnikowych, zarówno zapomocą przesyłania ostrzeżeń radjotelegraficznych, jak i przez wystawianie w pewnych miejscach wybrzeża odpowiednich sygnałów;

(b) przesyłać codziennie przez radio biuletyny o stanie pogody, potrzebne dla żeglugi, a zawierające informacje o bieżącym i przewidywanym stanie pogody;

(c) przedsięwziąć środki, aby niektóre specjalnie w tym celu wyznaczone statki dokonywały w określonych godzinach obserwacji meteorologicznych i przysyłały te obserwacje drogą radjotelegraficzną do użytku innych statków i różnych oficjalnych stacji meteorologicznych, oraz zaopatrzyć pewne stacje przybrzeżne w urządzenia do odbierania tych wiadomości;

(d) zalecić wszystkim kapitanom statków, aby ostrzegali statki znajdujące się w pobliżu, gdy napotykają wiatr o sile wynoszącej 10 lub wyżej według skali Beaufort'a (sile 8 lub wyżej według skali dziesiętnej).

Informacje przewidziane w punktach (a) i (b) artykułu niniejszego winny być przekazywane w sposób, podany w artykule 31, §§ 1, 3 i 5 oraz w artykule 19, § 25 Regulaminu Ogólnego załączonego do Międzynarodowej Konwencji Radjotelegraficznej, Waszyngton, 1927 r. Podczas przesyłania „do wszystkich” komunikatów meteorologicznych, przewidywań oraz ostrzeżeń, wszystkie stacje okrętowe winny stosować się

d'ordre météorologique par les navires en mer, de les faire examiner, propager et de se les communiquer de la manière la plus efficace dans le but de venir en aide à la navigation.

En particulier, les Gouvernements contractants s'engagent à collaborer à l'application, dans la plus grande mesure possible, des dispositions météorologiques suivantes:

(a) avertir les navires des coups de vents, tempêtes et tempêtes tropicales, tant par la transmission de messages radioélectriques que par l'usage de signaux appropriés sur des points de la côte;

(b) transmettre journalièrement par sans fil des bulletins sur l'état du temps pouvant intéresser la navigation, et donnant des renseignements sur les conditions actuelles du temps ainsi que des prévisions;

(c) établir des mesures pour que certains navires spécialement désignés prennent des observations météorologiques à des heures déterminées et transmettent ces observations par télégraphie sans fil dans l'intérêt des autres navires et des divers services météorologiques officiels, et pourvoir certaines stations côtières pour la réception de ces messages;

(d) encourager tous les capitaines de navires à prévenir les navires dans le voisinage lorsqu'ils rencontrent une force de vent de 10 ou au-dessus — échelle Beaufort (force 8 ou au-dessus, échelle décimale).

Les informations prévues aux paragraphes (a) et (b) du présent Article seront transmises dans la forme indiquée aux Articles 31 (paragraphes 1, 3 et 5) et l'Article 19 (paragraphe 25) du Règlement général annexé à la Convention Radiotélégraphique Internationale de Washington, 1927, et pendant la durée des transmissions de renseignements météorologiques, avertissements et prévisions „à tous”, toutes les stations de bord doivent

ships at sea, and to arrange for their examination, dissemination and exchange in the manner most suitable for the purpose of aiding navigation.

In particular, the Contracting Governments undertake to cooperate in carrying out, as far as practicable, the following meteorological arrangements:—

(a) to warn ships of gales, storms and tropical storms, both by the issue of wireless messages and by the display of appropriate signals at coastal points;

(b) to issue daily, by radio, weather bulletins suitable for shipping, containing data of existing weather conditions and forecasts;

(c) to arrange for certain selected ships to take meteorological observations at specified hours, and to transmit such observations by wireless telegraphy for the benefit of other ships and of the various official meteorological services; and to provide coast stations for the reception of the messages transmitted;

(d) to encourage all shipmasters to inform surrounding ships whenever they experience wind force of 10 or above on the Beaufort scale (force 8 or above on the decimal scale).

The information provided for in paragraphs (a) and (b) of this article will be furnished in form for transmission in accordance with Article 31, §§ 1, 3 and 5, and Article 19, § 25, of the General Regulations annexed to the International Radiotelegraph Convention, Washington, 1927, and during transmission „to all stations” of meteorological information, forecasts and warnings, all ship stations must conform to the provi-

do postanowień artykułu 31, § 2 Regulaminu Ogólnego.

Observacje pogody, przesyłane ze statków do krajowych urzędów meteorologicznych, winny korzystać przy przekazywaniu z prawa pierwszeństwa, zgodnie z artykułem 3 Dodatkowego Regulaminu do Międzynarodowej Konwencji Radiotelegraficznej, Waszyngton, 1927 r.

Przewidywania, ostrzeżenia, sprawozdania synoptyczne oraz inne sprawozdania meteorologiczne, przeznaczone do użytku statków, winny być przesyłane i rozpowszechniane przez urząd krajowy, znajdujący się w położeniu najbardziej sprzyjającym do obsługi rozmaitych stref i obszarów, zgodnie z wzajemnymi porozumieniami, zawartymi pomiędzy zainteresowanymi krajami.

Należy dolożyć wszelkich starań w celu zaprowadzenia jednolitego postępowania w stosunku do międzynarodowych służb meteorologicznych, wyszczególnionych w artykule niniejszym, oraz w celu zastosowania się w miarę możliwości do zaleceń Międzynarodowej Organizacji Meteorologicznej, do której Rządy Układające się mogą się zwrócić o zbadanie i o wypowiedzenie opinii we wszelkich sprawach meteorologicznych, jakie mogą wyniknąć przy stosowaniu konwencji niniejszej.

Artykuł 36.

Patrolowanie lodów. Rozbitkowce.

Układające się Rządy zobowiązują się utrzymywać służbę dla patrolowania lodów oraz służbę dla badań i czynienia ostrzeżeń nad stanem lodów na Atlantyku Północnym. Ponadto zobowiązują się użyć wszelkich możliwych środków w celu niszczenia lub usuwania rozbitkowców w północnej części Oceanu Atlantyckiego na wschód od linii, łączącej Przylądek Sable z punktem położonym na szerokości 34° N. długości 70° W., o ile zniszczenie lub usunięcie uznane zostało za konieczne.

Układające się Rządy zobowiązują się dostarczyć nie więcej

se conformer aux dispositions de l'Article 31 (paragraphe 2) de ce Règlement.

Les observations sur le temps adressées par les navires aux services météorologiques nationaux bénéficieront de la priorité de transmission spécifiée à l'Article 3, Règlements additionnels, Convention Radiotélégraphique Internationale de Washington, 1927.

Les prévisions, avertissements, rapports synoptiques et autres rapports météorologiques à l'usage des navires doivent être transmis et propagés par le service national dans la position la plus favorable pour desservir les différentes zones et régions suivant des accords mutuels entre les pays intéressés.

Tous les efforts tendront à obtenir une procédure internationale uniforme en ce qui concerne les services météorologiques internationaux spécifiés au présent Article et à se conformer, dans la mesure du possible aux recommandations de l'Institution météorologique internationale, à qui les Gouvernements contractants pourront se référer pour étude et avis sur tous les sujets d'ordre météorologique pouvant se présenter dans l'application de la présente Convention.

Article 36.

Recherche des glaces. Epaves.

Les Gouvernements contractants s'engagent à maintenir un service de recherche des glaces et un service d'étude et d'observation du régime des glaces dans l'Atlantique Nord. De plus, ils s'engagent à prendre toutes les mesures possibles pour assurer la destruction ou l'enlèvement des épaves dans la partie nord de l'Océan Atlantique, à l'est d'une ligne tracée du Cap Sable jusqu'à un point situé par 34 degrés de latitude Nord et 70 degrés de longitude Ouest si l'utilité de ces destructions ou de ces enlèvements est reconnue.

Les Gouvernements contractants s'engagent à fournir trois na-

sions of Article 31, § 2 of those General Regulations.

Weather observations from ships addressed to national meteorological services will be transmitted with the priority specified in Article 3, Additional Regulations, International Radiotelegraph Convention, Washington, 1927.

Forecasts, warnings, synoptic and other meteorological reports intended for ships shall be issued and disseminated by the national service in the best position to serve various zones and areas, in accordance with mutual arrangements made by the countries concerned.

Every endeavour will be made to obtain a uniform procedure in regard to the international meteorological services specified in this Article, and, as far as is practicable, to conform to the recommendations made by the International Meteorological Organization, to which organization the Contracting Governments may refer for study and advice any meteorological questions which may arise in carrying out the present Convention.

Article 36.

Ice Patrol. Derelicts.

The Contracting Governments undertake to continue a service of ice patrol and a service for study and observation of ice conditions in the North Atlantic. Further, they undertake to take all practicable steps to ensure the destruction or removal of derelicts in the northern part of the Atlantic Ocean east of the line drawn from Cape Sable to a point in latitude 34° N. longitude 70° W. if this destruction or removal is considered necessary at the time.

The Contracting Governments undertake to provide not more

niż trzy statki dla tych trzech służb. W ciągu całego okresu trwania lodów winny te statki służyć do dozoru południowo-wschodnich, południowych i południowo-zachodnich granic obszarów gór lodowych w pobliżu Wielkiej Ławicy Newfoundland'u, w celu informowania transatlantyckich i innych przechodzących statków o rozległości niebezpiecznego obszaru; czynić badania i spostrzeżenia nad stanem lodów wogóle; niszczyć lub usuwać rozbitkowce oraz okazywać pomoc statkom i załogom, potrzebującym pomocy w strefie działania statków patrolujących.

W pozostałych okresach roku winny być prowadzone dalsze badania i spostrzeżenia nad stanem lodów, stosownie do potrzeby. Jednak statek winien zawsze być do dyspozycji dla celów poszukiwania, niszczenia lub usuwania rozbitkowców.

Artykuł 37.

Patrolowanie lodów, kierownictwo i koszty.

Zaprasza się Rząd Stanów Zjednoczonych do prowadzenia nadal kierownictwa tych trzech służb, a mianowicie: patrolowania lodów, dokonywania badań i spostrzeżeń nad stanem lodów oraz niszczenia i usuwania rozbitkowców. Układające się Rządy specjalnie zainteresowane temi służbami, a wymienione poniżej, podejmują się pokrywać koszty utrzymywania i funkcjonowania wspomnianych służb w stosunku następującym:

| | Udział Procentowy |
|---------------------------------------|-------------------|
| Belgia | 2 |
| Danja | 2 |
| Francja | 6 |
| Hiszpanja | 1 |
| Holandja | 5 |
| Japonja | 1 |
| Kanada | 3 |
| Niemcy | 10 |
| Norwegja | 3 |
| Stany Zjedn. Ameryki | 18 |
| Szwecja | 2 |
| Wielka Brytania i Północna Irlandja | 40 |
| Włochy | 6 |
| Związek Socjalistycznych Republik Rad | 1 |

vires au plus pour le fonctionnement de ces trois services. Pendant toute la saison des glaces, ces navires doivent être affectés à la surveillance des limites sud-est, sud et sud-ouest des régions des icebergs dans le voisinage du grand banc de Terre-Neuve, pour informer de l'étendue de la région dangereuse les navires transatlantiques et autres qui passent; pour étudier et observer le régime des glaces; pour détruire et enlever les épaves; et pour prêter assistance aux navires et équipages qui ont besoin d'aide dans la zone d'action des navires patrouilleurs.

Pendant le reste de l'année, l'étude et l'observation du régime des glaces doivent être poursuivies, suivant les nécessités, et un navire doit toujours être disponible pour la recherche, la destruction ou l'enlèvement des épaves.

Article 37.

Recherche des glaces. Gestion et Dépenses.

Le Gouvernement des États-Unis est invité à continuer la gestion de ces trois services; recherche des glaces; étude et observation du régime des glaces; destruction et enlèvement des épaves. Les Gouvernements contractants qui sont spécialement intéressés à ces services et dont les noms suivent s'engagent à contribuer aux dépenses d'entretien et de fonctionnement de ces services dans les proportions suivantes:

| | Pour Cent. |
|------------------------------------|------------|
| Allemagne | 10 |
| Belgique | 2 |
| Canada | 3 |
| Danemark | 2 |
| Espagne | 1 |
| États-Unis d'Amérique | 18 |
| France | 6 |
| Grande-Bretagne et Irlande du Nord | 40 |
| Italie | 6 |
| Japon | 1 |
| Norvège | 3 |
| Pays-Bays | 5 |
| Suède | 2 |
| Union des Républiques Socialistes | 1 |

than three vessels for these three services. During the whole of the ice season they shall be employed in guarding the south-eastern, southern and south-western limits of the regions of icebergs in the vicinity of the Great Bank of Newfoundland for the purpose of informing trans-Atlantic and other passing vessels of the extent of this dangerous region; for the observation and study of ice conditions in general; for the destruction or removal of derelicts; and for the purpose of affording assistance to vessels and crews requiring aid within the limits of operation of the patrol vessels.

During the rest of the year the study and observation of ice conditions shall be maintained as advisable, and one vessel shall always be available for the search for, and destruction or removal of derelicts.

Article 37.

Ice Patrol. Management and Cost.

The Government of the United States is invited to continue the management of these services of ice patrol, study and observation of ice conditions, and derelict destruction and removal. The Contracting Governments specially interested in these services, whose names are given below, undertake to contribute to the expense of maintaining and operating these services in the following proportions:—

| | Per cent. |
|-------------------------------------|-----------|
| Belgium | 2 |
| Canada | 3 |
| Denmark | 2 |
| France | 6 |
| Germany | 10 |
| Great Britain and Northern Ireland | 40 |
| Italy | 6 |
| Japan | 1 |
| Netherlands | 5 |
| Norway | 3 |
| Spain | 1 |
| Sweden | 2 |
| Union of Socialist Soviet Republics | 1 |
| United States of America | 18 |

Każdy z Układających się Rządów ma prawo odstąpić od udziału w kosztach utrzymywania i funkcjonowania tych służb po dniu 1 września 1932 r. Jednakże Układający się Rząd, który skorzysta z tego prawa, będzie nadal obowiązany pokrywać koszty powyższe do najbliższego 1-go września po dacie notyfikowania zamiaru zaprzestania wpłacania swego udziału. W celu skorzystania ze wspomnianego uprawnienia winien dany Rząd zawiadomić pozostałe Układające się Rządy co najmniej na sześć miesięcy przed wspomnianym 1-ym wrześniem, t. zn. aby się zwolnić z tych obowiązków na 1-go września 1932 r., winien dany Rząd zawiadomić o tem najpóźniej dnia 1-go marca 1932 r., i podobnie każdego następnego roku.

Jeśliby w jakimkolwiek czasie Rząd Stanów Zjednoczonych nie życzył sobie prowadzić nadal powyższych służb, lub gdyby jeden z Układających się Rządów wyraził życzenie zaniechania pokrywania kosztów w sposób wyżej określony, lub życzył sobie zmienić procentową wysokość swego udziału, wówczas Układające się Rządy winny rozstrzygnąć sprawę, zgodnie ze swymi wzajemnymi interesami.

Układające się Rządy, które uczestniczą w pokrywaniu kosztów trzech wyżej wymienionych służb, mają prawo w każdym czasie za wspólną zgodą wprowadzić do artykułu niniejszego oraz do artykułu 36 takie zmiany, jakie będą uznane za pożądane.

Artykuł 38.

Szybkość w pobliżu lodu.

W wypadku sygnalizowania lodów na drodze lub blisko drogi, kapitan każdego statku winien bądź zmniejszyć w ciągu nocy szybkość swego statku, bądź też tak zmienić kierunek, aby oddalić się należycie od strefy niebezpiecznej.

Artykuł 39.

Szlaki żeglugowe Atlantyku Północnego.

Stosowane w praktyce trzymanie się utartych szlaków żeglu-

Chacun des Gouvernements contractants a la faculté de cesser de contribuer aux dépenses d'entretien et de fonctionnement de ces services après le 1-er septembre 1932. Toutefois, le Gouvernement contractant qui usera de cette faculté restera tenu des dépenses ci-dessus jusqu'au 1-er septembre qui suivra la date de notification de son intention de cesser sa contribution. Pour user de ladite faculté, il devra notifier son intention aux autres Gouvernements contractants six mois au moins avant ledit 1-er septembre, de sorte que, pour être dégagé de ces obligations au 1-er septembre 1932, il devra notifier son intention au plus tard le 1-er mars 1932, et de même chaque année qui suivra.

Au cas où, à un moment quelconque, le Gouvernement des États-Unis ne désirerait plus gérer ces services ou que l'un des Gouvernements contractants exprimerait le désir de ne plus assumer la charge de la contribution pécuniaire ci-dessus définie ou de voir modifier son pourcentage, les Gouvernements contractants régleront la question au mieux de leurs intérêts réciproques.

Les Gouvernements contractants qui contribuent aux frais des trois services susmentionnés ont le droit d'apporter au présent Article et à l'Article 36 d'un commun accord et en tout temps, les changements qui seraient jugés désirables.

Article 38.

Vitesse dans le voisinage des Glaces.

Lorsque des glaces sont signalées sur la route ou près de la route à suivre, le capitaine de tout navire est tenu de modérer pendant la nuit la vitesse de son navire ou de changer de route, de manière à bien s'écarter de la zone dangereuse.

Article 39.

Routes de l'Atlantique Nord.

La pratique consistant à suivre des routes définies pour la traver-

Each of the Contracting Governments has the right to discontinue its contribution to the expense of maintaining and operating these services after the 1st September, 1932. Nevertheless, the Contracting Government which avails itself of this right will continue responsible for the expense of working up to the 1st September following the date of giving notice of intention to discontinue its contribution. To take advantage of the said right it must give notice to the other Contracting Governments at least six months before the said 1st September; so that, to be free from this obligation on the 1st September, 1932, it must give notice on the 1st March, 1932, at the latest, and similarly for each subsequent year.

If, at any time, the United States Government should not desire to continue these services, or if one of the Contracting Governments should express a wish to relinquish responsibility for the pecuniary contribution defined above, or to have its percentage of obligation altered, the Contracting Governments shall settle the question in accordance with their mutual interests.

The Contracting Governments which contribute to the cost of the three above-mentioned services shall have the right by common consent to make from time to time such alterations in the provisions of this Article and of Article 36 as appear desirable.

Article 38.

Speed near Ice.

When ice is reported on, or near, his course, the master of every ship at night is bound to proceed at a moderate speed or to alter his course so as to go well clear of the danger zone.

Article 39.

North Atlantic Routes.

The practice of following recognised routes across the North

gowych poprzez Atlantyk Północny w obydwóch kierunkach przyczyniło się do zwiększenia bezpieczeństwa życia ludzkiego na morzu; wyniki korzystania z tych szlaków winnyby stanowić przedmiot dalszych badań i studjów w celu wprowadzenia zmian, na których konieczność wskazuje doświadczenie.

Wybór szlaków oraz inicjatywę co do ich stosowania pozostawia się staraniu zainteresowanych towarzystw żeglugowych. Układające się Rządy będą dopomagały tym towarzystwom, o ile te ostatnie będą o to prosiły, przez oddanie do ich rozporządzenia wszelkich posiadanych przez siebie informacji, dotyczących tych szlaków.

Układające się Rządy podejmują się zobowiązać towarzystwa do publicznego ogłaszania stałych szlaków, których się będą trzymać ich statki oraz wszelkich zmian dokonanych co do tych szlaków. Rządy te mają również użyć swych wpływów w celu skłonięcia właścicieli wszystkich statków, kursujących na Atlantyku, do trzymania się, tak dalece jak okoliczności na to pozwolą, ustalonych szlaków, oraz w celu skłonięcia właścicieli wszystkich statków, kursujących na Atlantyku i podążających do lub z portów Stanów Zjednoczonych w pobliżu Wielkiej Ławicy Newfoundland'u, do unikania w okresie połowów, o tyle o ile to możliwe, miejsc połowów przy Newfoundlandzie na północ od szerokości 43° N.; statki te winny przechodzić poza obrębem rejonów, gdzie znajdują się, lub według przypuszczeń mogą się znajdować niebezpieczne lody.

Wzywa się Władzę Administracyjną, która kieruje służbą patrolowania lodów, do powiadomienia zainteresowanej Władzy Administracyjnej o każdym statku, którego obecność stwierdzono poza uznanym lub ogłoszonym szlakiem regularnym, lub który przechodzi przez wyżej wymienione ławice w okresie połowów, bądź też o statku, który, podążając do lub z portów Stanów Zjednoczonych, przechodzi przez rejony, gdzie znajdują się, lub według przypuszczeń mogą się znajdować niebezpieczne lody.

sée de l'Atlantique du Nord, dans l'un et l'autre sens, a contribué à la sauvegarde de la vie humaine en mer; mais les résultats de l'utilisation de ces routes devraient faire l'objet d'enquêtes et d'études plus approfondies permettant d'apporter à la pratique actuelle les modifications dont l'expérience montrerait la nécessité.

Le choix des routes et l'initiative des mesures à prendre à leur égard sont laissés à la charge des compagnies de navigation intéressées. Les Gouvernements contractants prêteront leurs concours à ces compagnies, lorsqu'ils en seront sollicités, en mettant à leur disposition tous les renseignements sur les routes qui peuvent être en la possession les Gouvernements.

Les Gouvernements contractants s'engagent à imposer aux compagnies l'obligation de publier les routes régulières qu'elles se proposent de faire suivre à leurs navires ainsi que tous changements qui peuvent leur être apportés. Ils useront également de leur influence pour inciter les armateurs de tous les navires traversant l'Atlantique à suivre, autant que les circonstances le permettent, les routes définies et pour inciter les armateurs de tous les navires traversant l'Atlantique à destination ou en provenance des ports des États-Unis, en passant au voisinage du grand banc de Terre-Neuve, à éviter, autant qu'il est possible, pendant la saison de pêche, les lieux de pêche de Terre-Neuve au nord du 43-ème degré de latitude Nord et à faire route en dehors des régions où des glaces dangereuses existent ou sont supposées exister.

L'Administration qui dirige le service de surveillance des glaces est invitée à signaler à l'Administration intéressée tout navire dont on constate la présence en dehors d'une route régulière reconnue ou annoncée, ou qui traverse les bancs de pêche susmentionnés pendant la saison de pêche, ou qui, faisant route à destination ou en provenance d'un port des États-Unis, traverse des régions où des glaces dangereuses existent ou sont supposées exister.

Atlantic in both directions has contributed to safety of life at sea, but the working of these routes should be further investigated and studied with a view to the introduction of such variations as experience may show to be necessary.

The selection of the routes and the initiation of action with regard to them is left to the responsibility of the steamship companies concerned. The Contracting Governments will assist the companies, when requested to do so, by placing at their disposal any information bearing on the routes which may be in the possession of the Governments.

The Contracting Governments undertake to impose on the companies the obligation to give public notice of the regular routes which they propose their vessels should follow, and of any changes made in these routes; they will also use their influence to induce the owners of all vessels crossing the Atlantic to follow, so far as circumstances will permit, the recognised routes, and to induce the owners of all vessels crossing the Atlantic bound to or from ports of the United States via the vicinity of the Great Bank of Newfoundland to avoid, as far as practicable, the fishing banks of Newfoundland north of latitude 43° N. during the fishing season, and to pass outside regions known or believed to be endangered by ice.

The Administration managing the ice patrol service is requested to report to the Administration concerned any ship which is observed not to be on any regular, recognised or advertised route, or which crosses the above-mentioned fishing banks during the fishing season, or which, when proceeding to or from ports of the United States, passes through regions known or believed to be endangered by ice.

Artykuł 40.

Przepisy o zderzeniach.

Układające się Rządy zgadzają się, iż zmiany w Międzynarodowych Przepisach o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu, podane w Załączniku II *)], są pożądane i winny być dokonane. Uprasza się Rząd Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji i Irlandji Północnej, aby dostarczył pełnych danych o tych zmianach innym Rządóm, które przyjęły Międzynarodowe Przepisy o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu, aby stwierdził, czy Rządy te przyjmują te zmiany, aby powiadomił o wynikach Rządy, reprezentowane na niniejszej Konferencji, i wreszcie, aby dołożył starań w celu wprowadzenia w życie zmienionych przepisów z dniem 1-ym lipca 1931 r.

Artykuł 41.

Rozkazy dla steru.

Układające się Rządy zgadzają się, iż, poczynając od północy dnia 30-go czerwca 1931 r., rozkazy dla steru, czyli rozkazy wydawane sternikowi, będą dawane na wszystkich ich statkach pod postacią rozkazów bezpośrednich, to znaczy, że, jeżeli statek idzie naprzód, to słowo „prawa burta“ lub „prawo“, lub wszelkie słowo równoznaczne z „prawą burta“ lub „prawo“ winno być dawane na statkach — takich, jakie obecnie są ogólnie budowane i urządzane — wyłącznie, gdy zamierza się skrócić na prawo i jednocześnie poruszają się na prawo koło sterowe, pióro steru i dziób statku.

Artykuł 42.

Niewłaściwe używanie sygnałów nieszczęścia.

Wzbronione jest używanie na wszelkich statkach międzynarodowego sygnału nieszczęścia, poza potrzebą wskazania, że statek znajduje się w nieszczęściu, jak również używanie wszelkiego sygnału, który mógłby być podobny do międzynarodowego sygnału nieszczęścia.

*) Załącznik ten dotychczas nie obowiązuje.

Article 40.

Règles d'abordage.

Les Gouvernements contractants conviennent que les modifications à apporter au règlement international pour prévenir les abordages en mer, telles qu'elles figurent à l'Annexe II sont désirables et devraient y être apportées. Le Gouvernement du Royaume Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord est prié de transmettre les détails complets de ces modifications aux autres Gouvernements qui ont accepté le Règlement international pour prévenir les Abordages en Mer, de s'assurer qu'ils les adoptent, d'informer les Gouvernements représentés à la Conférence de la suite donnée et, enfin, de s'efforcer de faire mettre en vigueur le règlement modifié à la date du 1-er juillet 1931.

Article 41.

Commandements à la Barre.

Les Gouvernements contractants conviennent qu'à la date du 30 juin 1931 à partir de minuit les commandements à la barre, c'est-à-dire les commandements donnés à l'homme de barre, doivent être donnés, sur tous leurs navires, sous la forme de commandements directs, c'est-à-dire que, le navire allant de l'avant, le mot „tribord“ ou „droite“ ou tout mot équivalent à „tribord“ ou à „droite“ ne doit être donné à bord des navires — tels qu'ils sont généralement construits et aménagés de nos jours — que lorsque l'intention est de manœuvrer à droite, et tout à la fois, la roue, le safran du gouvernail et l'avant du navire.

Article 42.

Emploi injustifié des signaux de détresse.

L'emploi d'un signal international de détresse, sauf s'il s'agit de signaler qu'un navire est en détresse, ainsi que l'emploi d'un signal pouvant être confondu avec un signal international de détresse sont interdits sur tous les navires.

Article 40.

Collision Regulations.

The Contracting Governments agree that the alterations in the International Regulations for Preventing Collisions at Sea shown in Annex II are desirable and ought to be made. The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland is requested to forward full particulars of the alterations to the other Governments who have accepted the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, and ascertain whether they will adopt these alterations; to report the results to the Governments represented at this Conference, and to endeavour to arrange that the revised regulations shall come in force on the 1st July, 1931.

Article 41.

Helm Orders.

The Contracting Governments agree that after midnight on the 30th June, 1931, helm or steering orders, i.e., orders to the steersman, shall on all their ships be given in the direct sense, e.g., when the ship is going ahead an order containing the word "starboard" or „right“ or any equivalent of „starboard“ or „right“ shall only be used when it is intended, on ships as at present generally constructed and arranged, that the wheel, the rudder-blade and the head of the ship, shall all move to the right.

Article 42.

Misuse of Distress Signals.

The use of an international distress signal, except for the purpose of indicating that a vessel is in distress, and the use of any signal which may be confused with an international distress signal, are prohibited on every ship.

Artykuł 43.

Sygnaly alarmu, nieszczęścia i nagłości.

Sygnaly alarmu i nieszczęścia mogą być używane tylko przez statki, znajdujące się w poważnym i zagrożającym im niebezpieczeństwie, wymagającym niezwłocznej pomocy. We wszystkich innych wypadkach, w których potrzebna jest pomoc, lub w których statek pragnie przesłać ostrzeżenie, oznajmiające, iż może okazać się koniecznym nadać później sygnał alarmu lub nieszczęścia, należy używać sygnału nagłości (XXX), ustalonego przez Międzynarodową Konwencję Radiotelegraficzną, Waszyngton, 1927 r.

Jeżeli statek nadał sygnał alarmu lub nieszczęścia, a następnie uważa, iż pomoc jest już niepotrzebna, to winien on niezwłocznie powiadomić o tem wszystkie zainteresowane stacje, zgodnie z obowiązującą Konwencją Radiotelegraficzną.

Artykuł 44.

Szybkość nadawania komunikatów nieszczęścia.

Szybkość nadawania komunikatów, dotyczących wypadków nieszczęścia, nagłości lub bezpieczeństwa, nie powinna przekraczać 16 słów na minutę.

Artykuł 45.

Komunikaty nieszczęścia. Postępowanie.

1. Kapitan statku, po otrzymaniu od innego statku radiotelegraficznego sygnału nieszczęścia, jest obowiązany podążyć pełną szybkością na pomoc osobom znajdującym się w nieszczęściu, chyba, że jest to niemożliwe, lub jeżeli, ze względu na specjalne okoliczności w jakich się znajduje, kapitan uważa, iż pomoc jest niekonieczna lub niepotrzebna, bądź też jeżeli jest zwolniony od tego obowiązku, zgodnie z postanowieniami paragrafów 3 i 4 artykułu niniejszego.

2. Kapitan statku, znajdującego się w nieszczęściu, po naradzeniu się, o ile to będzie możliwe, z kapitanami statków, które odpowiedziały na jego wezwanie o pomoc, ma prawo zarekwizować ta-

Article 43.

Signaux d'alarme, de détresse et d'urgence.

Les signaux d'alarme et de détresse peuvent seulement être employés par les navires en danger sérieux et imminent qui ont besoin d'une assistance immédiate. Dans tous les autres cas où on a besoin d'assistance ou dans lesquels un navire désire émettre un avertissement indiquant qu'il pourra être nécessaire de faire ultérieurement le signal d'alarme ou de détresse, il doit être fait usage du signal urgent (XXX) prévu par la Convention Radiotélégraphique Internationale de Washington, 1927.

Si un navire a émis le signal d'alarme ou de détresse et s'il estime ultérieurement que l'assistance n'est plus nécessaire, ce navire doit immédiatement le faire savoir à toutes les stations intéressées conformément à la Convention Radiotélégraphique en vigueur.

Article 44.

Vitesse de transmission des messages de détresse.

La vitesse de transmission des messages relatifs aux cas de détresse, d'urgence ou de sécurité, ne doit pas dépasser 16 mots par minute.

Article 45.

Messages de détresse. Procédure.

1. Le Capitaine d'un navire, qui reçoit d'un autre navire un signal de détresse, est tenu de se porter à toute vitesse au secours des personnes en détresse, sauf en cas d'impossibilité ou si, dans les circonstances spéciales où il se trouve, il n'estime ni raisonnable, ni utile de le faire, ou s'il est dégagé de cette obligation conformément aux dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article.

2. Le capitaine d'un navire en détresse, après avoir consulté, autant que cela peut être possible, les capitaines des navires qui ont répondu à son appel de secours, a le droit de réquisitionner tel ou

Article 43.

Alarm, Distress and Urgency Signals.

The alarm signal and the distress signal may only be used by ships in serious and imminent danger which require immediate assistance. In all other cases in which assistance is required, or in which a vessel desires to issue a warning that it may become necessary to send out the alarm signal or the distress signal at a later stage, use must be made of the urgency signal (XXX) established by the International Radiotelegraph Convention, Washington, 1927.

If a ship has sent out the alarm or distress signal and subsequently finds that assistance is no longer required such ship shall immediately notify all stations concerned as provided for by the Radiotelegraph Convention in force.

Article 44.

Speed of Distress Messages.

The speed of transmission of messages in connection with cases of distress, urgency or safety, shall not exceed 16 words per minute.

Article 45.

Distress Messages. Procedure.

1. The master of a ship on receiving on his ship a wireless distress signal from any other ship, is bound to proceed with all speed to the assistance of the persons in distress, unless he is unable, or in the special circumstances of the case, considers it unreasonable or unnecessary to do so, or unless he is released under the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article.

2. The master of a ship in distress, after consultation, so far as may be possible, with the masters of the ships which answer his call for assistance, has the right to requisition such one or more of tho-

ki statek lub takie statki, jakie uzna za najbardziej odpowiednie do udzielenia pomocy; zaś kapitan lub kapitanowie zarekwirowanych statków są obowiązani poddać się tej rekwizycji, podążając nadal pełną szybkością na pomoc osobom, znajdującym się w nieszczęściu.

3. Kapitan zwolniony jest z obowiązku nałożonego przez § 1 artykułu niniejszego, gdy tylko zostanie zawiadomiony przez kapitana statku zarekwirowanego, lub, w razie gdy kilka statków zostało zarekwirowanych, przez wszystkich kapitanów statków zarekwirowanych, że kapitan lub kapitanowie tych statków poddają się rekwizycji.

4. Kapitan zwolniony jest z obowiązku, nałożonego przez § 1 artykułu niniejszego, i, o ile jego statek został zarekwirowany, to i z obowiązku, nałożonego przez § 2 artykułu niniejszego, jeżeli zostanie on zawiadomiony przez statek, który dotarł do osób znajdujących się w nieszczęściu, iż pomoc jest już niepotrzebna.

5. Jeżeli kapitan statku, w chwili otrzymania od innego statku wezwania o ratunek, nie jest w możności przyjść z pomocą lub, ze względu na specjalne okoliczności, w jakich się znajduje, uważa, iż przyjście z pomocą innemu statkowi jest niekonieczne lub niepotrzebne, to wówczas winien niezwłocznie powiadomić o tym fakcie kapitana tamtego statku i zaznaczyć w swoim dzienniku okrętowym powody, dla których powstrzymał się od podążenia z pomocą do osób w nieszczęściu.

6. Przepisy artykułu niniejszego nie naruszają postanowień międzynarodowej konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących pomocy i ratownictwa na morzu, podpisanej w Brukseli dnia 23-go września 1910 r., w szczególności obowiązku niesienia pomocy, nakazanego artykułem 11 wymienionej konwencji.

Artykuł 46.

Latarnia sygnalizacyjna.

Wszystkie statki o pojemności brutto powyżej 150 tonn, gdy od-

tels de ces navires qu'il considère les plus capables de porter secours, et le capitaine ou les capitaines réquisitionnés ont l'obligation de se soumettre à la réquisition en continuant à se rendre à toute vitesse au secours des personnes en détresse.

3. Un capitaine est libéré de l'obligation imposée par le paragraphe 1 du présent article aussitôt dès qu'il sera informé par le capitaine du navire réquisitionné, ou, si plusieurs navires sont réquisitionnés, par les capitaines des navires réquisitionnés, que le capitaine ou les capitaines réquisitionnés se soumettent à la réquisition.

4. Un capitaine est libéré de l'obligation imposée par le paragraphe 1 du présent article et, si son navire a été réquisitionné, de l'obligation imposée par le paragraphe 2 du présent article, s'il est informé par un navire qui est arrivé auprès des personnes en détresse, que le secours n'est plus nécessaire.

5. Si le capitaine d'un navire, au moment où il reçoit un appel de détresse d'un autre navire, est dans l'impossibilité, ou, dans les circonstances spéciales où il se trouve, n'estime ni raisonnable ni utile d'aller au secours de l'autre navire il doit immédiatement informer de ce fait le capitaine de l'autre navire et indiquer sur son journal de bord les raisons pour lesquelles il s'est abstenu de se rendre au secours des personnes en détresse.

6. Il n'est pas dérogé par les prescriptions du présent article aux dispositions de la Convention Internationale, pour l'unification de certaines règles en matière d'Assistance et de Sauvetage en mer, signée à Bruxelles le 23 septembre 1910, particulièrement en ce qui concerne l'obligation de porter secours imposée par l'article 11 de ladite Convention.

Article 46.

Fanal à Signaux.

Tous les navires d'une jauge brute de plus de 150 tonneaux ef-

se ships as he considers best able to render assistance, and it shall be the duty of the master or masters of the ship or ships requisitioned to comply with the requisition by continuing to proceed with all speed to the assistance of the persons in distress.

3. A master shall be released from the obligation imposed by paragraph 1 of this Article as soon as he is informed by the master of the ship requisitioned, or, where more ships than one are requisitioned, all the masters of the ships requisitioned, that he or they are complying with the requisition.

4. A master shall be released from the obligation imposed by paragraph 1 of this Article, and, if his ship has been requisitioned, from the obligation imposed by paragraph 2 of this Article, if he is informed by a ship which has reached the persons in distress, that assistance is no longer necessary.

5. If a master of a ship, on receiving a wireless distress call from another ship, is unable, or in the special circumstances of the case considers it unreasonable or unnecessary to go to the assistance of that other ship, he must immediately inform the master of that other ship accordingly, and enter in his log-book his reasons for failing to proceed to the assistance of the persons in distress.

6. The provisions of this Article do not prejudice the International Convention for the unification of certain rules with respect to Assistance and Salvage at Sea, signed at Brussels on the 23rd September, 1910, particularly the obligation to render assistance imposed by Article 11 of that Convention.

Article 46.

Signalling Lamp.

All ships of over 150 tons gross tonnage, when engaged on inter-

bywają podróże międzynarodowe, winny posiadać sprawnie działającą latarnię sygnalizacyjną.

Artykuł 47.

Radjogonjometr.

Każdy statek pasażerski, o pojemności brutto 5.000 tonn i wyżej, winien w ciągu dwóch lat od daty wejścia w życie niniejszej konwencji być zaopatrzony w radjogonjometr (radjokompas) typu zatwierdzonego na zasadach postanowień artykułu 31 (17) niniejszej konwencji.

Artykuł 48.

Załoga statku.

Układające się Rządy zobowiązują się, każdy odnośnie do statków swego kraju, zachować, lub, jeżeli to jest konieczne, przedsięwziąć wszelkie środki w celu stwierdzenia, iż z punktu widzenia bezpieczeństwa życia na morzu wszystkie statki posiadają załogę, wystarczającą co do ilości i jakości.

Rozdział VI.

CERTYFIKATY.

Artykuł 49.

Wystawianie certyfikatów.

Świadcstwo, zwane certyfikatem bezpieczeństwa, winno być, po przeprowadzeniu inspekcji i wizji, wystawione dla każdego statku pasażerskiego, który odpowiada w istotny sposób przepisom rozdziałów II, III i IV konwencji niniejszej.

Świadcstwo, zwane certyfikatem bezpieczeństwa radiotelegraficznego, winno być, po przeprowadzeniu inspekcji, wystawione dla każdego statku innego, niż statek pasażerski, który odpowiada w istotny sposób przepisom rozdziału IV konwencji niniejszej.

Świadcstwo, zwane certyfikatem zwolnienia, winno być wystawione dla każdego statku, któremu Układający się Rząd przyznał zwolnienie według i zgodnie z przepisami rozdziału II, III i IV konwencji niniejszej.

fectuant des voyages internationaux doivent avoir à bord un fanal à signaux efficace.

Article 47.

Radiogoniomètre.

Tout navire à passagers de 5,000 tonneaux de jauge brute et au-dessus doit, dans les deux ans qui suivront la date de mise en vigueur de la présente Convention, être muni d'un radiogoniomètre (radio-compass) d'un type approuvé conformément aux dispositions de l'Article 31 de la présente Convention.

Article 48.

Equipage.

Les Gouvernements contractants s'engagent, en ce qui concerne leurs navires nationaux, à conserver, ou, si c'est nécessaire, à adopter, toutes mesures ayant pour objet de s'assurer qu'au point de vue de la sécurité en mer, tous les navires aient à bord un équipage suffisant en nombre et qualité.

Chapitre VI.

CERTIFICATS.

Article 49.

Délivrance des Certificats.

Un certificat dit Certificat de Sécurité, doit être délivré, après inspection et visite à tout navire à passagers qui aura satisfait d'une manière effective aux prescriptions des chapitres II, III et IV de la présente Convention.

Un certificat dit Certificat de Sécurité radiotélégraphique doit être délivré après inspection à toute navire autre qu'un navire à passagers qui satisfait d'une manière effective aux prescriptions du Chapitre IV de la présente Convention.

Un certificat dit Certificat de Dispense, doit être délivré à tout navire auquel une dispense est accordée par un Gouvernement Contractant pour l'application et en conformité des prescriptions des Chapitres II, III et IV de la présente Convention.

national voyages, shall have on board an efficient signalling lamp.

Article 47.

Direction-Finding Apparatus.

Every passenger ship of 5,000 tons gross tonnage and upwards shall, within two years from the date on which the present Convention comes in force, be provided with an approved direction-finding apparatus (radio compass), complying with the provisions of Article 31 (17) of the present Convention.

Article 48.

Manning.

The Contracting Governments undertake, each for its national ships, to maintain, or, if it is necessary, to adopt, measures for the purpose of ensuring that, from the point of view of safety of life at sea, all ships shall be sufficiently and efficiently manned.

Chapter VI.

CERTIFICATES.

Article 49.

Issue of Certificates.

A certificate called a Safety Certificate shall be issued, after inspection and survey, to every passenger ship which complies in an efficient manner with the requirements of Chapters II, III and IV of the Convention.

A certificate called a Safety Radiotelegraphy Certificate shall be issued after inspection to every ship other than a passenger ship which complies in an efficient manner with the requirements of Chapter IV of the present Convention.

A certificate called an Exemption Certificate shall be issued to every ship to which exemption is granted by a Contracting Government under, and in accordance with, the provisions of Chapters II, III and IV of the present Convention.

Inspekcję i rewizję statków w zakresie wprowadzania w życie przepisów konwencji niniejszej i załączonych prawideł stosujących się do tych statków oraz udzielanie im zwolnień, winni przeprowadzać urzędnicy kraju, w którym dany statek jest zarejestrowany; Rząd każdego kraju może jednak powierzyć przeprowadzenie inspekcji i rewizji statków swego kraju bądź to wyznaczonym w tym celu inspektorom, bądź też uznanym przez ten Rząd organizacjom. W każdym razie Rząd zainteresowany ręczy cakowicie za pełność i skuteczność inspekcji i rewizji.

Certyfikat bezpieczeństwa, certyfikat bezpieczeństwa radiotelegraficznego oraz certyfikat zwolnienia winny być wystawione bądź przez Rząd kraju, w którym statek jest zarejestrowany, bądź też przez osobę lub organizację należycie przez ten Rząd upoważnioną. W każdym razie Rząd ten przyjmuje na siebie całkowitą odpowiedzialność za certyfikaty.

Artykuł 50.

Wystawienie certyfikatu przez inny Rząd.

Każdy Układający się Rząd, na prośbę Rządu kraju, w którym jest zarejestrowany statek, podpadający pod konwencję niniejszą, może spowodować przeprowadzenie inspekcji tego statku i, jeżeli stwierdzi, iż wymagania niniejszej konwencji zostały wypełnione, może wystawić dla tego statku, na swą własną odpowiedzialność, certyfikat bezpieczeństwa lub certyfikat bezpieczeństwa radiotelegraficznego. Wszelki certyfikat wystawiony w ten sposób winien zawierać oświadczenie stwierdzające, iż został wystawiony na prośbę Rządu kraju, w którym statek jest zarejestrowany. Certyfikat ten posiada tę samą moc i winien być tak samo uznawany, jak certyfikat wystawiony na podstawie artykułu 49 niniejszej konwencji.

Artykuł 51.

Formularze certyfikatów.

Wszystkie certyfikaty winny być zredagowane w języku urzęd-

L'inspection et la visite des navires, en ce qui concerne la mise en vigueur de celles des prescriptions de la présente Convention et des Règles annexées auxquelles ils sont soumis et l'octroi des dispenses qui peuvent leur être accordées, sont effectuées par des agents du pays où le navire est immatriculé. Toutefois le Gouvernement de chaque pays peut confier l'inspection et la visite des navires de ce pays soit à des experts désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par lui. Dans tous les cas, le Gouvernement intéressé garantit complètement l'intégrité et l'efficacité de l'inspection et de la visite.

Le certificat de sécurité, le certificat de sécurité radiotélégraphique, et le certificat de dispense sont délivrés par le Gouvernement du pays où le navire est immatriculé ou par toute autre personne ou organisme dûment autorisé par ce Gouvernement. Dans tous les cas, ce dernier assume la pleine responsabilité du certificat.

Article 50.

Délivrance d'un Certificat par un autre Gouvernement.

Tout Gouvernement contractant peut, à la requête du Gouvernement d'un pays dans lequel est immatriculé un navire qui tombe sous le coup de la présente Convention, faire inspecter ce navire et, s'il a constaté que les exigences de la présente Convention sont satisfaites, lui délivrer, sous sa propre responsabilité, un certificat de sécurité ou un certificat de sécurité radiotélégraphique. Tout certificat délivré dans ces conditions doit porter une déclaration établissant qu'il a été délivré à la requête du Gouvernement du pays où le navire est immatriculé. Ce certificat a la même valeur que le certificat délivré conformément à l'Article 49 de la présente Convention et doit être accepté de la même façon.

Article 51.

Type des Certificats.

Tous les certificats doivent être rédigés dans la langue ou les

The inspection and survey of ships, so far as regards the enforcement of the provisions of the present Convention and the annexed Regulations applicable to such ships and the granting of exemptions therefrom, shall be carried out by officers of the country in which the ship is registered, provided that the Government of each country may entrust the inspection and survey 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 inspection and survey.

A Safety Certificate, Safety Radiotelegraphy Certificate, and Exemption Certificate shall be issued either by the Government of the country in which the ship is registered or by any person or organisation duly authorised by that Government. In every case that Government assumes full responsibility for the certificate.

Article 50.

Issue of Certificate by Another Government.

A Contracting Government may, at the request of the Government of a country in which a ship coming under the present Convention is registered, cause that ship to be surveyed, and, if satisfied that the requirements of the present Convention are complied with, issue a Safety Certificate or Safety Radiotelegraphy 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 in which the ship is registered, and it shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued under Article 49 of the present Convention.

Article 51.

Form of Certificates.

All certificates shall be drawn up in the official language or lan-

dowym, lub w językach urzędowych kraju, w którym są wystawiane.

Formularz certyfikatów winien odpowiadać wzorom, podanym w prawie XLVII. Układ drukowanej części przepisowych wzorów winien być ściśle odtworzony, zaś szczegóły, wypisywane odrębnie na wystawianych certyfikatach, lub na ich poświadczonych odpisach, winny być wykonywane literami łacińskimi i cyframi arabskimi.

Układające się Rządy zobowiązują się przesyłać sobie nawzajem dostateczną ilość egzemplarzy swych certyfikatów w celu poinformowania urzędników. Wymianę tę należy uskutečnić, o ile to możliwe, przed 1-ym stycznia 1932 r.

Artykuł 52.

Terminy ważności certyfikatów.

Certyfikaty nie mogą być wystawione na okres czasu dłuższy niż dwanaście miesięcy.

Jeżeli w chwili wygaśnięcia certyfikatu statek nie znajduje się w porcie kraju, w którym jest zarejestrowany, wówczas ważność certyfikatu może być przedłużona przez należycie upoważnionego urzędnika kraju, do którego ten statek należy. Przedłużenie takie winno być jednak udzielane jedynie w celu umożliwienia statkowi ukończenia podróży powrotnej do swego własnego kraju i tylko wówczas, gdy będzie to uznane za właściwe i siuszne.

Żaden certyfikat nie może być przedłużony na okres dłuższy niż pięć miesięcy, przyczem statek, który uzyskał przedłużenie, nie może po powrocie do swego kraju opuścić go ponownie, na mocy tego przedłużenia, bez odnowienia certyfikatu.

Artykuł 53.

Uznanie certyfikatów.

Certyfikaty, wystawiane w imieniu Układającego się Rządu, winny być uznawane przez inne Układające się Rządy odnośnie do wszystkich spraw objętych niniejszą konwencją. Winny być one uważane przez inne Układające

langues officielles du pays dans lequel ils sont délivrés.

Le type des certificats doit être conforme aux modèles donnés par la Règle XLVII. Les dispositions typographiques de ces modèles réglementaires doivent être exactement reproduites et les indications portées à la main sur les certificats délivrés ou sur les copies certifiées conformes doivent être écrites en caractères romains et en chiffres arabes.

Les Gouvernements contractants s'engagent à se communiquer mutuellement un nombre suffisant d'exemplaires de leurs certificats pour renseigner leurs fonctionnaires. Cet échange devra se faire, autant que possible, avant le 1-er janvier 1932.

Article 52.

Durée de la validité des Certificats.

Les certificats ne doivent pas être délivrés pour une durée de plus de douze mois.

Si, à la date d'expiration de son certificat, un navire ne se trouve pas dans un port du pays où il est immatriculé, la validité du certificat peut être prorogée par un fonctionnaire dûment autorisé du pays dont relève le navire. Une telle prorogation ne doit toutefois être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage de retour à destination de son propre pays et seulement dans le cas où cette mesure apparaîtra comme opportune et raisonnable.

Aucun certificat ne doit être prorogé pour une période de plus de cinq mois et le navire auquel cette prorogation aura été accordée ne sera pas en droit, en vertu de cette prorogation, à son retour dans son pays, de quitter à nouveau ce pays sans avoir renouvelé son certificat.

Article 53.

Acceptation des Certificats.

Les certificats délivrés au nom d'un Gouvernement contractant doivent être acceptés par les autres Gouvernements contractants pour tout ce qui fait l'objet de la présente Convention. Ils doivent être considérés par les autres Gou-

guages of the country by which they are issued.

The form of the certificates shall be that of the models given in Regulation XLVII. The arrangement of the printed part of the standard certificates shall be exactly reproduced in the certificates issued, or in certified copies thereof, and the particulars inserted by hand shall in the certificates issued, or in certified copies thereof, be inserted in Roman characters and Arabic figures.

The Contracting Governments undertake to communicate one to another a sufficient number of specimens of their certificates for the information of their officers. This exchange shall be made, so far as possible, before the 1st January, 1932.

Article 52.

Duration of Certificates.

Certificates shall not be issued for a period of more than twelve months.

If a ship at the time when its certificate expires is not in a port of the country in which it is registered the certificate may be extended by a duly authorised officer of the country to which the ship belongs; but such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its return voyage to its own country, and then only in cases in which it appears proper and reasonable so to do.

No certificate shall be extended for a longer period than five months, and a ship to which such extension is granted shall not, on returning to its own country, be entitled by virtue of such extension to leave the country again without having obtained a new certificate.

Article 53.

Acceptance of Certificates.

Certificates issued under the authority of a Contracting Government shall be accepted by the other Contracting Governments for all purposes covered by the present Convention. They shall be regarded by the other Con-

się Rządy, jako posiadające moc narówni z certyfikatami wystawianymi przez nie dla statków własnych.

Artykuł 54.

Kontrola.

Każdy statek, posiadający certyfikat, wystawiony na mocy artykułu 49 lub artykułu 50, podlega w portach innych Układających się Państw kontroli urzędników, należycie przez te Rządy upoważnionych, o tyle, o ile chodzi o sprawdzenie, czy na statku znajduje się ważny certyfikat, i, w razie potrzeby, o upewnienie się, że statek znajduje się w stanie żeglowności, odpowiadającym istotnie danym tego certyfikatu, t. zn., że statek może wyruszyć w morze bez niebezpieczeństwa dla pasażerów i załogi.

W wypadku, gdy kontrola ta daje powód do jakiegokolwiek interwencji, urzędnik wykonywujący kontrolę winien niezwłocznie powiadomić konsula kraju, w którym statek jest zarejestrowany, o wszystkich okolicznościach, z powodu których interwencja uważana jest za niezbędną.

Artykuł 55.

Przywileje.

Nie można wymagać przywilejów, wynikających z niniejszej konwencji, dla statku, o ile nie posiada on należytego i ważnego certyfikatu.

Artykuł 56.

Dodatek do certyfikatu.

Jeżeli w ciągu poszczególnej podróży na statku znajduje się mniejsza ilość załogi i pasażerów, niż maksymalna ilość, do której przewożenia statek jest uprawniony i jeżeli wobec tego, stosownie do postanowień niniejszej konwencji, statek może posiadać mniejszą ilość łodzi ratunkowych oraz innych przyrządów ratunkowych niż ta, która jest oznaczona w certyfikacie, wówczas urzędnicy lub inne osoby upoważnione, wymienione w artykułach 49 i 52, mogą wystawić dodatek do certyfikatu.

vernements contractants comme ayant la même valeur que les certificats délivrés par ceux-ci à leurs propres navires.

Article 54.

Contrôle.

Tout navire possédant un certificat délivré en vertu de l'Article 49 ou de l'Article 50 est sujet, dans les ports des autres États contractants, au contrôle de fonctionnaires dûment autorisés par ces Gouvernements, dans la limite où ce contrôle a pour objet de vérifier qu'il existe à bord un certificat valable et, s'il le faut, de s'assurer que le navire est dans un état de navigabilité correspondant en substance aux indications de ce certificat, c'est-à-dire qu'il se trouve dans un état tel qu'il peut prendre la mer sans danger pour les passagers et l'équipage.

Dans le cas où ce contrôle donne lieu à une intervention quelconque, le fonctionnaire exerçant ce contrôle doit informer immédiatement le Consul du pays où le navire est immatriculé de toutes les circonstances qui ont fait considérer cette intervention comme nécessaire.

Article 55.

Bénéfice de la Convention.

On ne peut réclamer le bénéfice de la présente Convention au profit d'un navire s'il ne possède un certificat régulier et non périmé.

Article 56.

Avenant au Certificat.

Si, au cours d'un voyage particulier, le nombre des personnes (équipage et passagers) présentes à bord est inférieur au nombre maximum que le navire est autorisé à transporter et si, par suite, ce navire a la faculté, conformément aux prescriptions de la présente Convention, d'avoir à bord un nombre d'embarcations de sauvetage ou d'autres engins de sauvetage inférieur à celui qui est inscrit sur le certificat, un avenant peut être délivré par les fonctionnaires ou les autres personnes mandatées et mentionnées aux Articles 49 et 52 ci-dessus.

tracting Governments as having the same force as the certificates issued by them to their own ships.

Article 54.

Control.

Every ship holding a certificate issued under Article 49 or Article 50 is subject, in the ports of the other Contracting Governments to control by officers duly authorised by such Governments in so far as this control is directed towards verifying that there is on board a valid certificate, and if necessary, that the conditions of the vessel's seaworthiness correspond substantially with the particulars of that certificate, that is to say, so that the ship can proceed to sea without danger to the passengers and the crew.

In the event of this control giving rise to intervention of any kind, the officer carrying out the control shall forthwith inform the Consul of the country in which the ship is registered of all the circumstances in which intervention is deemed to be necessary.

Article 55.

Privileges.

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

Article 56.

Qualification of Certificate.

If in the course of a particular voyage the ship has on board a number of crew and passengers less than the maximum number which the ship is licensed to carry, and is in consequence, in accordance with the provisions of the present Convention, free to carry a smaller number of life-boats and other life-saving appliances than that stated in the certificate, a memorandum may be issued by the officers or other authorised persons referred to in Articles 49 and 52 above.

Dodatek ten winien stwierdzać, iż w danych okolicznościach niema naruszenia przepisów niniejszej konwencji. Winien być on dołączony do certyfikatu i zastępuje go jedynie odnośnie przyrządów ratunkowych. Jest on ważny tylko dla tej poszczególnej podróży, dla której został wystawiony.

Rozdział VII.

POSTANOWIENIA OGÓLNE.

Artykuł 57.

Równoważność.

Jeżeli w niniejszej konwencji przewiduje się, że należy zastosować lub posiadać na statku jakiegokolwiek urządzenie, środek lub przyrząd, bądź też pewien ich określony typ, lub też, jeżeli przewiduje się użycie pewnego szczególnego urządzenia, wówczas Władza Administracyjna każdego kraju może wzamian uznać wszelkie inne urządzenie, środek lub przyrząd, bądź też pewien określony ich typ, lub wszelkie inne urządzenie, pod warunkiem, iż Władza ta upewni się zapomocą odpowiednich prób, że takie urządzenie, środek lub przyrząd, bądź też ich typ, lub urządzenie zastępcze są co najmniej tak samo skuteczne, jak te, które są wyszczególnione w niniejszej konwencji.

Władza Administracyjna, która uzna nowe urządzenie, środek lub przyrząd, bądź też nowy ich typ, lub nowe urządzenie, winna powiadomić o tem inne Władze Administracyjne oraz, na życzenie, zakomunikować im szczegóły wraz ze sprawozdaniem z prób dokonanych.

Artykuł 58.

Ustawy, rozporządzenia, sprawozdania.

Układające się Rządy zobowiązują się komunikować sobie nawzajem:

Cet avenant doit mentionner que, dans les circonstances existantes, il n'est dérogé à aucune des dispositions de la présente Convention. Il est annexé au certificat et lui est substitué mais seulement pour tout ce qui concerne les engins de sauvetage. Il n'est valable que pour le voyage particulier en vue duquel il est délivré.

Chapitre VII.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Article 57.

Équivalence.

Lorsque dans la présente Convention il est prévu que l'on doit placer ou avoir à bord une installation, un dispositif ou un appareil particulier quelconque ou un certain type d'installation, de dispositif, on d'appareil, on encore lorsqu'il est prévu qu'une disposition particulière doit être adoptée, toute Administration peut accepter, en remplacement, tout autre installation, dispositif ou appareil, ou un certain type d'installation, de dispositif ou d'appareil, ou tout autre arrangement, à la condition que l'Administration en question se soit assurée, par des essais convenables, que l'installation, le dispositif, ou l'appareil, ou le type d'installation, de dispositif ou d'appareil, ou la disposition substituée a une efficacité au moins égale à celle qui est spécifiée dans la présente Convention.

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

Article 58.

Lois, Règlements, Rapports.

Les Gouvernements contractants s'engagent à se communiquer les uns aux autres:

This memorandum shall state that in the circumstances there is no infringement of the provisions of the present Convention. It shall be annexed to the certificate and shall be substituted for it in so far as the life-saving appliances are concerned. It shall be valid only for the particular voyage in regard to which it is issued.

Chapter VII.

GENERAL PROVISIONS.

Article 57.

Equivalents.

Where in the present Convention it is provided that a particular fitting, appliance or apparatus, 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, appliance or apparatus, or type thereof, or any other arrangement, provided that such Administration shall have been satisfied by suitable trials that the fitting, appliance or apparatus, or type thereof, or the arrangement substituted is at least as effective as that specified in the present Convention.

Any Administration which so accepts a new fitting, appliance or apparatus, or type thereof, or new arrangement, shall communicate the fact to the other Administrations, and, upon request, the particulars thereof, together with a report on the trials made.

Article 58.

Laws, Regulations, Reports.

The Contracting Governments undertake to communicate to each other —

(1) teksty ustaw, dekretów i rozporządzeń, które będą ogłoszone w różnych sprawach, leżących w zakresie niniejszej konwencji;

(2) wszelkie urzędowe sprawozdania lub urzędowe streszczenia sprawozdań, któremi mogą rozporządzać, w tym zakresie, w jakim dokumenty te wykazują rezultaty postanowień niniejszej konwencji, oczywiście, jeżeli takie sprawozdania lub streszczenia nie mają charakteru poufnego.

Rząd Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji i Irlandji Północnej proszony jest o pośredniczenie w gromadzeniu wszelkich takich informacji i w podawaniu ich do wiadomości innych Układających się Rządów.

Artykuł 59.

Postanowienia powzięte po uzgodnieniu.

W wypadku, gdy niniejsza konwencja przewiduje, że mogą być powzięte pewne środki za zgodą wszystkich lub niektórych Układających się Rządów, — Rząd Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji i Irlandji Północnej proszony jest o skomunikowanie się z innymi Układającymi się Rządami dla stwierdzenia, czy przyjmują one propozycje, uczynione przez którykolwiek z Układających się Rządów, w celu zrealizowania tych środków, oraz o zawiadomienie innych Układających się Rządów o wyniku przeprowadzonych w ten sposób badań.

Artykuł 60.

Poprzednie traktaty i konwencje.

1. Niniejsza konwencja zastępuje i uchyla konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu, podpisaną w Londynie dnia 20-go stycznia 1914 r.

2. Wszelkie inne traktaty, konwencje i układy, dotyczące bezpieczeństwa życia na morzu lub

(1) le texte des lois, décrets et règlements qui auront été promulgués sur les différentes matières qui rentrent dans le champ de la présente Convention.

(2) tous les rapports officiels ou résumés officiels de rapports dont ils pourraient disposer, dans la mesure où ces documents montrent les résultats des dispositions de la présente Convention et à la condition, bien entendu, que ces rapports ou résumés de rapports 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 rassembler tous ces renseignements et les porter à la connaissance des autres Gouvernements contractants.

Article 59.

Mesures prises après accords.

Dans le cas où la présente Convention prévoit qu'une mesure peut être prise après un accord entre tous les Gouvernements contractants, ou seulement quelques-uns d'entre eux, le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord est invité à se mettre en rapport avec les autres Gouvernements contractants dans le but de savoir s'ils acceptent les propositions qui pourraient être faites par un quelconque des Gouvernements contractants, en vue de la réalisation de semblables mesures et, en outre, d'informer les autres Gouvernements contractants du résultat de la consultation à laquelle il sera ainsi procédé.

Article 60.

Traités et Conventions antérieures.

1. La présente Convention remplace et annule la Convention pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer signée à Londres le 20 janvier 1914.

2. Tous les autres traités, conventions ou accords qui concernent la sauvegarde de la vie

(1) the text of laws, decrees and regulations which shall have been promulgated on the various matters within the scope of the present Convention;

(2) all available official reports or official summaries of reports in so far as they show the results of the provisions of the present 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 59.

Measures taken after Agreement.

Where the present Convention provides that a measure may be taken after agreement between all or some of the Contracting Governments, the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland is invited to approach the other Contracting Governments with a view to ascertaining whether they accept such proposals as may be made by any Contracting Government for effecting such a measure, and to inform the other Contracting Governments of the results of the enquiries thus made,

Article 60.

Prior Treaties and Conventions.

1. The present Convention replaces and abrogates the Convention for the Safety of Life at Sea, which was signed at London on the 20th January, 1914.

2. All other treaties, conventions and arrangements relating to safety of life at sea, or mat-

spraw, które się do tego odnoszą i będące obecnie w mocy pomiędzy Rządami uczestniczącymi w niniejszej konwencji, zachowują pełną i całkowitą moc w czasie ich ważności w stosunku do:

(a) statków, do których niniejsza konwencja nie ma zastosowania;

(b) statków, do których niniejsza konwencja ma zastosowanie, w sprawach nie objętych wyraźnie przepisami niniejszej konwencji.

Jednakże w wypadku, gdyby postanowienia tych traktatów, konwencji lub układów stały w sprzeczności z postanowieniami niniejszej konwencji, wówczas powinny mieć zastosowanie postanowienia niniejszej konwencji.

3. Wszystkie sprawy, co do których niniejsza konwencja nie zawiera wyraźnych postanowień, podlegają nadal ustawodawstwu Układających się Rządów.

Artykuł 61.

Zmiany. Przyszłe Konferencje.

1. Zmiany niniejszej konwencji, które mogłyby być uważane jako pożyteczne lub konieczne ulepszenia, mogą być w każdym czasie zaproponowane przez każdy Układający się Rząd Rządowi Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji i Irlandji Północnej; ten ostatni winien zakomunikować te propozycje wszystkim innym Układającym się Rządom i jeżeli jakakolwiek z tych zmian zostanie przyjęta przez wszystkie Układające się Rządy (włącznie z Rządami, które złożyły ratyfikacje lub zgłosiły przystąpienia, lecz które to zgłoszenia nie weszły jeszcze w życie), należy odpowiednio zmienić niniejszą konwencję.

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

Konferencja taka winna być zwołana przez Rząd Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji i

humaine en mer ou les questions qui s'y rapportent et qui sont actuellement en vigueur entre les Gouvernements parties à la présente Convention, conservent leur plein et complet effet pendant la durée qui leur est assignée en ce qui concerne:

(a) les navires auxquels la présente Convention ne s'applique pas;

(b) les navires auxquels la présente Convention s'applique en ce qui concerne les points qui ne font pas l'objet de prescriptions expresses dans la présente Convention.

Au cas où, cependant, de tels traités, conventions, ou accords seraient en opposition avec les dispositions de la présente Convention, les dispositions de cette dernière doivent prévaloir.

3. Tous les points qui ne font pas l'objet de prescriptions expresses dans la présente Convention restent soumis à la législation des Gouvernements contractants.

Article 61.

Modifications, Conférences futures.

1. Les modifications à la présente Convention qui pourraient être considérées comme des améliorations utiles ou nécessaires peuvent en tout temps être proposées par un Gouvernement contractant au Gouvernement du Royaume Uni de Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord. Ces propositions doivent être communiquées par ce dernier à tous les autres Gouvernements contractants et 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 pas encore devenues effectives) la présente Convention doit être 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.

Une telle Conférence doit être convoquée par le Gouvernement du Royaume Uni de la Grande-

ters appertaining thereto, at present in force between Governments parties to the present Convention, shall continue to have full and complete effect during the terms thereof as regards —

(a) ships to which the present Convention does not apply;

(b) ships to which the present Convention applies, in respect of subjects for which it has not expressly provided.

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

3. All subjects which are not expressly provided for in the present Convention remain subject to the legislation of the Contracting Governments.

Article 61.

Modifications. Future Conferences.

1. Modifications of the present Convention which may be deemed useful or necessary improvements may be at any time 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) the present Convention shall be modified accordingly.

2. Conferences for the purpose of revising the present 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

Irlandji Północnej, ilekroć, po upływie pięciu lat od wejścia w życie niniejszej konwencji, jedna trzecia liczby Układających się Rządów wyrazi odnośne życzenie.

Rozdział VIII.

POSTANOWIENIA KOŃCOWE.

Artykuł 62.

Zastosowanie do kolonij i t. d.

1. Układający się Rząd może w chwili podpisywania, ratyfikacji lub przystąpienia, bądź później, notyfikować Rządowi Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji i Irlandji Północnej w drodze pisemnego oświadczenia swój zamiar stosowania niniejszej konwencji we wszystkich lub niektórych swych kolonjach, posiadłościach zamorskich, protektoratach lub krajach, znajdujących się pod jego zwierzchnictwem lub mandatem. Niniejsza konwencja winna być stosowana we wszystkich terytorjach, wymienionych w takiej deklaracji, po upływie dwóch miesięcy od daty jej odbioru; w razie zaś braku takiej deklaracji, konwencja niniejsza nie będzie stosowana w żadnym z tych terytorjów.

2. Układający się Rząd może w każdej chwili zapomocą pisemnej notyfikacji, skierowanej do Rządu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji i Irlandji Północnej, powiadomić o swym zamiarze zaprzestania stosowania konwencji niniejszej we wszystkich lub niektórych swych kolonjach, posiadłościach zamorskich, protektoratach lub terytorjach, znajdujących się pod jego zwierzchnictwem lub mandatem, w stosunku do których niniejsza konwencja winna była być stosowana zgodnie z postanowieniami poprzedniego paragrafu w ciągu co najmniej pięciu lat. W tym wypadku konwencja niniejsza przestaje mieć zastosowanie do wymienionych w oświadczeniu terytorjów po upływie jednego roku od daty odbioru notyfikacji przez Rząd Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji i Irlandji Północnej.

3. Rząd Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji i Irlandji

Bretagne et de l'Irlande du Nord chaque fois que, la présente Convention ayant été en vigueur pendant cinq ans, un tiers des Gouvernemens contractants en exprime le désir.

Chapitre VIII.

DISPOSITIONS FINALES.

Article 62.

Application aux Colonies, &c.

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 dans toutes ses colonies, territoires d'outre-mer, protectorats ou pays sous suzeraineté ou mandat, ou dans certains d'entre eux. La présente Convention doit s'appliquer dans tous les territoires désignés dans une telle déclaration deux mois après la date à laquelle elle aura été reçue, mais à défaut d'une telle déclaration, la présente Convention ne s'appliquera dans aucun de ces territoires.

2. Un Gouvernement contractant peut, à toute époque, par déclaration écrite, adressée au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord, faire connaître 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 mandat, ou dans certains d'entre eux, auxquels la présente Convention aura dû être appliquée pour une période de cinq ans au moins conformément aux dispositions du paragraphe précédent. Dans ce cas, la présente Convention doit cesser de s'appliquer dans tous les territoires mentionnés un an 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

of Great Britain and Northern Ireland whenever, after the present Convention has been in force for five years, one-third of the Contracting Governments express a desire to that effect.

Chapter VIII.

FINAL PROVISIONS.

Article 62.

Application to Colonies, &c.

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

2. A Contracting Government may at any time by a notification in writing addressed to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland express its desire that the present Convention shall cease to apply to all or any of its colonies, overseas territories, protectorates or territories under suzerainty or mandate to which the present 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 present Convention shall cease to apply one year 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

Północnej winien powiadomić wszystkie inne Układające się Rządy o stosowaniu niniejszej konwencji, zgodnie z postanowieniami paragrafu 1-go artykułu niniejszego, we wszelkich kolonjach, posiadłościach zamorskich, protektoratach lub terytorjach, znajdujących się pod zwierzchnictwem lub mandatem, jako też o zaprzestaniu stosowania konwencji, zgodnie z postanowieniami paragrafu 2-go, przyczem w każdym wypadku winien oznaczyć datę, od której niniejsza konwencja zaczęła lub przestanie być stosowana.

Artykuł 63.

Teksty autentyczne. Ratyfikacja.

Niniejsza konwencja, której teksty angielski i francuski są narówni autentyczne, nosi datę dnia dzisiejszego.

Konwencja niniejsza winna być ratyfikowana.

Dokumenty ratyfikacyjne winny być złożone w archiwach Rządu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji i Irlandji Północnej, który powiadomi wszystkie inne Rządy, które tę konwencję podpisały, lub do niej przystąpiły, o wszystkich złożonych ratyfikacjach, jako też o datach ich złożenia.

Artykuł 64.

Przystąpienie do konwencji.

Rząd (inny niż Rząd terytorjów, do których się odnosi art. 62), w imieniu którego niniejsza konwencja nie została podpisana, może do niej przystąpić w każdym czasie po wejściu w życie niniejszej konwencji. Przystąpienia mogą być dokonywane drogą pisemnych notyfikacji, skierowanych do Rządu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji i Irlandji Północnej i będą otrzymywały moc w trzy miesiące od daty ich odbioru.

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

et de l'Irlande du Nord doit informer 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 mandat conformément aux dispositions du paragraphe (1) du présent article et de la cessation de cette application, conformément aux dispositions du paragraphe (2), en spécifiant dans chaque cas, la date à partir de laquelle la présente Convention est devenue ou cessera d'être applicable.

Article 63.

Textes authentiques. Ratification.

La présente Convention dont les textes en anglais et en français sont l'un et l'autre authentiques porte la date de ce jour.

La présente Convention 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.

Article 64.

Adhésion.

Un Gouvernement (autre que le Gouvernement d'un territoire auquel l'Article 62 s'applique), au nom duquel la présente Convention n'a pas été signée, est admis à y adhérer à toute époque après l'entrée en vigueur de ladite Convention. Les adhésions peuvent se faire par des notifications écrites adressées au Gouvernement du Royaume Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord. Ces adhésions doivent prendre effet trois mois après la date de leur réception.

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

Northern Ireland shall inform all the other Contracting Governments of the application of the present 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 the present Convention has become or will cease to be applicable.

Article 63.

Authentic Texts. Ratification.

The present Convention of which both the English and French texts shall be authentic shall bear this day's date.

The present Convention shall be ratified.

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

Article 64.

Accession.

A Government (other than the Government of a territory to which Article 62 applies) on behalf of which the present Convention has not been signed shall be allowed to accede thereto at any time after the Convention has come into force. Accessions may 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.

Rząd, który zamierza przystąpić do niniejszej konwencji, lecz pragnie dodać pewną strefę do stref, wyszczególnionych w załączniku do artykułu 28, winien przed notyfikacją swego przystąpienia powiadomić o tem Rząd Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji i Irlandji Północnej w celu powiadomienia o tem wszystkich Układających się Rządów. Jeżeli wszystkie Układające się Rządy wyrażą zgodę na to życzenie i o ile dany Rząd notyfikuje swe przystąpienie, wówczas strefa ta winna być dodana do stref, wymienionych w wyżej wspomnianym załączniku.

Artykuł 65.

Data wejścia w życie.

Niniejsza konwencja wejdzie w życie z dniem 1-ym lipca 1931 r. między Rządami, które w tym dniu złożą swoje ratyfikacje, pod warunkiem, iż będzie wówczas Rządowi Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji i Irlandji Północnej złożonych co najmniej pięć ratyfikacyj. W razie, jeżeli pięć ratyfikacyj nie zostanie złożonych do tego dnia, konwencja niniejsza wejdzie w życie w trzy miesiące po dniu, w którym została złożona piąta ratyfikacja. Ratyfikacje złożone po dniu wejścia w życie niniejszej konwencji nabiorą mocy w trzy miesiące od dnia ich złożenia.

Artykuł 66.

Wypowiedzenie.

Konwencja niniejsza może być wypowiedziana w imieniu któregokolwiek z Układających się Rządów w każdej chwili po upływie pięciu lat od daty wejścia w życie konwencji w stosunku do danego Rządu. Wypowiedzenie winno być dokonane zapomocą pisemnej notyfikacji, skierowanej do Rządu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji i Irlandji Północnej, który powiadomi wszystkie inne Układające się Rządy o wszystkich otrzymanych wypowiedzeniach oraz o datach ich odbioru.

Un Gouvernement qui se propose d'adhérer à la présente Convention mais qui désire ajouter une zone à celles spécifiées à l'Annexe de l'Article 28, doit, avant de notifier son adhésion, informer de ce désir le Gouvernement du Royaume Uni de la Grande-Bretagne ou de l'Irlande du Nord afin que celui-ci la communique à tous les Gouvernements Contractants. Si tous les Gouvernements Contractants signifient leur accord sur cette demande, ladite zone doit être ajoutée à celles qui sont mentionnées à l'annexe précitée lorsque le Gouvernement en question notifiera son adhésion.

Article 65.

Date d'entrée en vigueur.

La présente Convention entrera en vigueur le 1er juillet 1931, 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 66.

Dénonciation.

La présente Convention peut être dénoncée au nom de l'un quelconque des Gouvernements contractants à tout moment 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 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.

A Government which intends to accede to the present Convention but desires to add an area to those specified in the Annex to Article 28 shall, before notifying its accession, inform the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland of its desire for communication to all the other Contracting Governments. If all the Contracting Governments signify their assent thereto, the area shall be added to those mentioned in the aforesaid Annex when such Government notifies its accession.

Article 65.

Date of coming in Force.

The present Convention shall come into force on the 1st July, 1931, 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 on that date, the present Convention shall come into force three months after the date on which the fifth ratification is deposited. Ratifications deposited after the date on which the present Convention has come into force shall take effect three months after the date of their deposit.

Article 66.

Denunciation.

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

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

Na dowód czego Pełnomocnicy złożyli poniżej swoje podpisy.

Sporządzono w Londynie dnia trzydziestego pierwszego maja 1929 roku, w jednym egzemplarzu, który winien być złożony w archiwach Rządu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji i Irlandji Północnej, który to Rząd winien przesłać zaświadczone co do zgodności odpisy wszystkim Rządom podpisującym konwencję.

Sthamer
Gustaw Koenigs
Arthur Werner
Walter Laas
Otto Riess
Hermann Giess
Hugo Dominik
Henry James Feakes
Thomas Free
A. de Gerlache de Gomery
G. de Winne
A. Johnston
Lucien Pacaud
Emil Krogh
V. Lorck
Javier de Salas
John Whelan Dulanty
E. C. Foster
Wallace H. White
Arthur J. Tyrer
Charles M. Barnes
Geo. H. Rock
Clarence S. Kempff
Dickerson N. Hoover
W. D. Terrell
John G. Tawresey
Herbert B. Walker
Charles A. McAllister
Gustaf Wrede
V. Bergman
Karl Kurten
Rio
A. Haarblicher
Jean Marie
F. Thouroude
H. W. Richmond
Westcott Abell
A. L. Ayre
F. W. Bate
C. H. Boyd
William C. Currie
A. J. Daniel
Norman Hill

Une dénonciation prendra effet douze mois après la date à laquelle cette notification 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 opposé ci-dessous leur signature.

Fait à Londres ce trente et unième jour du mois de mai, 1929, 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.

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 thirtyfirst day of May, 1929, 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.

Sthamer
Gustav Koenigs
Arthur Werner
Walter Laas
Otto Riess
Hermann Giess
Hugo Dominik
Henry James Feakes
Thomas Free
A. de Gerlache de Gomery
G. de Winne
A. Johnston
Lucien Pacaud
Emil Krogh
V. Lorck
Javier de Salas
John Whelan Dulanty
E. C. Foster
Wallace H. White
Arthur J. Tyrer
Charles M. Barnes
Geo. H. Rock
Clarence S. Kempff
Dickerson N. Hoover
W. D. Terrell
John G. Tawresey
Herbert B. Walker
Charles A. McAllister
Gustaf Wrede
V. Bergman
Karl Kurten
Rio
A. Haarblicher
Jean Marie
F. Thouroude
H. W. Richmond
Westcott Abell
A. L. Ayre
F. W. Bate
C. H. Boyd
William C. Currie
A. J. Daniel
Norman Hill

C. Hipwood
A. Morrell
G. L. Corbett
E. V. Whish
Mansukhlal Atmaram Master
Giulio Ingianni
Alberto Alessio
Delfino Rogeri di Villanova
Torquato C. Giannini
Francesco Marena
Ernesto Ferretti
G. Gneme
Luigi Biancheri
Yukio Yamamoto
Shichihei Ota
Itaro Ishii
B. Vogt
L. T. Hansen
Arth H. Mathiesen
C. Fock
C. H. de Goeje
A. van Driel
J. A. Bland v. d. Berg
Phs. van Ommeren
H. G. J. Uilkens
Erik Palmstierna
Nils Gustaf Nilsson
J. Arens
K. Eggi

C. Hipwood
A. Morrell
G. L. Corbett
E. V. Whish
Mansukhlal Atmaram Master
Giulio Ingianni
Alberto Alessio
Delfino Rogeri di Villanova
Torquato C. Giannini
Francesco Marena
Ernesto Ferretti
G. Gneme
Luigi Biancheri
Yukio Yamamoto
Shichihei Ota
Itaro Ishii
B. Vogt
L. T. Hansen
Arth H. Mathiesen
C. Fock
C. H. de Goeje
A. van Driel
J. A. Bland-v.-d.-Berg
Phs. van Ommeren
H. G. J. Uilkens
Erik Palmstierna
Nils Gustaf Nilsson
J. Arens
K. Eggi

ZALĄCZNIK I.

REGULAMIN.

Budowa.

Prawidło I.

Określenia.

(1) Podziałowa linja ładunkowa jest to linja wodna, używana przy określaniu podziału statku.

Najwyższa podziałowa linja ładunkowa jest ta, która odpowiada największemu zanurzeniu.

(2) Długość statku jest to długość mierzona pomiędzy pionami, wyprowadzonymi na krańcach najwyższej podziałowej linii ładunkowej.

(3) Szerokość statku jest to największa szerokość między zewnętrzными krawędziami wręgu obu burt na najwyższej podziałowej linii ładunkowej, lub pod nią.

(4) Pokład grodziowy jest to najwyższy pokład, do którego doprowadzone są poprzeczne grodzie wodoszczelne.

(5) Linja graniczna jest to linja przeprowadzona równolegle do

ANNEXE I.

RÈGLEMENT.

Construction.

Règle I.

Définitions.

(1) La ligne de charge de compartimentage est la flottaison considérée dans la détermination du compartimentage du navire.

La ligne de charge maximum de compartimentage est celle qui correspond au tirant d'eau le plus élevé.

(2) La longueur du navire est la longueur mesurée entre les perpendiculaires menées aux extrémités de la ligne de charge maximum de compartimentage.

(3) La largeur du navire est la largeur extrême hors membres mesurée à la ligne de charge maximum de compartimentage ou au-dessous de cette ligne de charge.

(4) Le pont de cloisonnement est le pont le plus élevé jusqu'auquel s'élèvent les cloisons étanches transversales.

(5) La ligne de surimmersion est une ligne tracée sur le bordé,

ANNEX I.

REGULATIONS.

Construction.

Regulation I.

Definitions.

(1) The subdivision loadline is the waterline used in determining the subdivision of the ship.

The deepest subdivision loadline is that which corresponds to the greatest draught.

(2) The length of the ship is the length measured between perpendiculars taken at the extremities of the deepest subdivision loadline.

(3) The breadth of the ship is the extreme width from outside of frame to outside of frame at or below the deepest subdivision loadline.

(4) The bulkhead deck is the uppermost deck up to which the transverse watertight bulkheads are carried.

(5) The margin line is a line drawn parallel to the bulkhead

pokładu grodziowego po burcie, w odległości 76 milimetrów (3 cale) poniżej górnej powierzchni owego pokładu po burcie.

(6) Zanurzenie jest to pionowa odległość od nasady stępki, pośrodku długości statku do rozpatrywanej podziałowej linii ładunkowej.

(7) Stopień wyporności danej pomieszczenia jest to procentowa część owego pomieszczenia, która może być zajęta przez wodę.

Objętość pomieszczenia, które rozciąga się ponad linię graniczną, winna być mierzona jedynie do wysokości owej linii.

(8) Za przestrzeń maszynową przyjmuje się przestrzeń od nasady stępki do linii granicznej oraz przestrzeń, rozciągającą się między głównymi poprzecznymi grodziami wodoszczelnymi, ograniczającymi pomieszczenia przeznaczone dla napędowych mechanizmów głównych i pomocniczych, dla kotłów, jeśli są zainstalowane, oraz dla wszystkich stałych zasobni węglowych.

(9) Pomieszczenia pasażerskie są przewidziane dla pomieszczenia i użytku pasażerów, wyłączając pomieszczenie dla bagażu, zapasów, żywności, oraz poczty.

Dla celów podanych w prawidłach III i IV, pomieszczenia poniżej linii granicznej, przeznaczone są dla umieszczenia i użytku załogi i winne być uważane za pomieszczenie pasażerskie.

(10) W każdym wypadku, objętość winna być obliczana do zewnętrznych krawędzi zładu.

Prawidło II.

Długość zatapiałna.

(1) Długość zatapiałna w jakimkolwiek punkcie długości statku winna być określana zapomocą obliczenia, przyjmując pod uwagę kształt, zanurzenie oraz inne charakterystyczne cechy danego statku.

(2) Na statku z ciągłym pokładem grodziowym, długością zata-

à 76 millimètres (3 pouces), au-dessous de l'intersection de la surface extérieure du bordé avec la surface supérieure du pont de cloisonnement, en abord, parallèlement à ce pont.

(6) Le tirant d'eau est la distance verticale du dessus de la quille au milieu, à la ligne de charge de compartimentage considérée.

(7) La perméabilité d'un espace s'exprime par le pourcentage du volume de cet espace que l'eau peut occuper.

Le volume d'un espace qui s'étend au-dessus de la ligne de surimmersion sera mesuré seulement jusqu'à la hauteur de cette ligne.

(8) La tranche des machines s'étend entre le dessus de la quille et la ligne de surimmersion, d'une part, et, d'autre part, entre les cloisons étanches transversales principales qui limitent l'espace occupé par les machines principales, les machines auxiliaires relatives à la propulsion, les chaudières, s'il y en a, et toutes les soutes à charbon permanentes.

(9) Les espaces à passagers sont ceux qui sont prévus pour le logement et l'usage des passagers à l'exclusion des soutes à bagages, des magasins, des soutes à provisions, et à colis postaux et à dépêches.

Pour l'application des prescriptions des Règles III et IV, les espaces prévus en dessous de la ligne de surimmersion pour le logement et l'usage de l'équipage, seront considérés comme espaces à passagers.

(10) Dans tous les cas, les volumes doivent être les volumes hors membres.

Règle II.

Longueur envahissable.

(1) Pour chaque point de la longueur du navire la longueur envahissable doit être déterminée par une méthode de calcul tenant compte des formes, du tirant d'eau et des autres caractéristiques du navire considéré.

(2) Pour un navire dont les cloisons transversales étanches

deck at side and 3 inches (76 millimetres) below the upper surface of that deck at side.

(6) The draught is the vertical distance from the top of keel amidships to the subdivision loadline in question.

(7) The permeability of a space is the percentage of that space which can be occupied by water.

The volume of a space which extends above the margin line shall be measured only to the height of that line.

(8) The machinery space is to be taken as extending from the top of keel to the margin line and between the extreme main transverse watertight bulkheads bounding the spaces devoted to the main and auxiliary propelling machinery, boilers when installed, and all permanent coal bunkers.

(9) Passenger spaces are those which are provided for the accommodation and use of passengers, excluding baggage, store, provision and mail rooms.

For the purposes of Regulations III and IV, spaces provided below the margin line for the accommodation and use of the crew shall be regarded as passenger spaces.

(10) In all cases volumes shall be calculated to moulded lines.

Regulation II.

Floodable Length.

(1) The floodable length at any point of the length of a ship shall be determined by a method of calculation which takes into consideration the form, draught and other characteristics of the ship in question.

(2) In a ship with a continuous bulkhead deck, the floodable

pialną w danym punkcie jest największa część długości statku, posiadająca środek w omawianym punkcie, która może być zatopiona, przyjmując określone przypuszczenia, podane niżej w prawie III, bez pogrążania się statku poza linię graniczną.

(3) W razie, gdy statek nie posiada ciągłego pokładu grodziowego, długość zatopialna w każdym punkcie może być określona do takiej przypuszczalnej ciągłej linii granicznej, do której, uwzględniając pogrążenie statku i jego wzdłużny przechył po uszkodzeniu, burty statku oraz odnośne grodzie są doprowadzone wodoszczelnie.

Prawidło III.

Stopień wyporności.

(1) Określone przypuszczenia, na które powołuje się prawidło II, odnoszą się do stopni wyporności pomieszczeń poniżej linii granicznej.

Przy ustalaniu długości zatopialnej, należy stosować jednako-
wy przeciętny stopień wyporności na całej długości każdej z trzech następujących części statku poniżej linii granicznej:

- (a) przestrzeń maszynowa, według określenia prawidła I (8);
- (b) przednia część statku w stosunku do przestrzeni maszynowej;
- (c) tylna część statku w stosunku do przestrzeni maszynowej;

(2) (a) Dla parowców jednako-
wy przeciętny stopień wyporności w obrębie przestrzeni maszynowej winien być określony zapomocą wzoru

$$80 + 12,5 \left(\frac{a-c}{v} \right) \text{ przyjmując że,}$$

a = objętość pomieszczeń pasażerskich, określonych w prawie I (9), które znajdują się poniżej linii granicznej, w obrębie przestrzeni maszynowej,

sont limitées par un pont de cloisonnement continu, la longueur envahissable en un point donné est la portion maximum de la longueur du navire, ayant pour centre le point considéré et qui peut être envahie par l'eau dans les conditions hypothétiques définies par la Règle III, sans que le navire s'immerge au delà de la ligne de surimmersion.

(3) Pour un navire n'ayant pas de pont de cloisonnement continu, la longueur envahissable en chaque point peut être déterminée en considérant une ligne de surimmersion continue, jusqu'à laquelle, compte tenu de l'immersion et du changement d'assiette qui peuvent résulter d'une avarie, la muraille du navire et les cloisons correspondantes sont maintenues étanches.

Règle III.

Perméabilité.

(1) Les hypothèses visées à la Règle II sont relatives aux perméabilités des volumes, limités supérieurement à la ligne de surimmersion.

Dans la détermination des longueurs envahissables, on adopte une perméabilité moyenne uniforme pour l'ensemble de chacune des trois parties suivantes du navire, limitées supérieurement à la ligne de surimmersion:

- (a) la tranche des machines, comme définie par la Règle I (8);
- (b) la partie du navire à l'avant de la tranche des machines, et
- (c) la partie du navire à l'arrière de la tranche des machines.

(2)—(a) Pour les navires à vapeur, la perméabilité moyenne de la tranche des machines sera calculée par la formule

$$80 + 12 \cdot 5 \left(\frac{a-c}{v} \right)$$

dans laquelle:

a = volume des espaces à passagers suivant la définition de la Règle I (9), qui sont situés au-dessous de la ligne de surimmersion et compris dans la tranche des machines;

length at a given point is the maximum portion of the length of the ship, having its centre at the point in question, which can be flooded under the definite assumptions hereafter set forth in Regulation III without the ship being submerged beyond the margin line.

(3) In the case of a ship not having a continuous bulkhead deck, the floodable length at any point may be determined to an assumed continuous margin line, up to which, having regard to sinkage and trim after damage, the sides of the ship and the bulkheads concerned are carried watertight.

Regulation III.

Permeability.

(1) The definite assumptions referred to in Regulation II relate to the permeabilities of the spaces below the margin line.

In determining the floodable length, a uniform average permeability shall be used throughout the whole length of each of the following portions of the ship below the margin line: —

- (a) the machinery space as defined in Regulation I (8);
- (b) the portion forward of the machinery space; and
- (c) the portion abaft the machinery space.

(2)—(a) For steamships the uniform average permeability throughout the machinery space shall be determined from the formula —

$$80 + 12 \cdot 5 \left(\frac{a-c}{v} \right), \text{ where}$$

a = volume of the passenger spaces, as defined in Regulation I (9), which are situated below the margin line within the limits of the machinery space.

c = objętość pomieszczeń międzypokładowych poniżej linii granicznej, w obrębie przestrzeni maszynowej, które są przeznaczone na ładunek, węgiel lub zapasy,

v = całkowita objętość przestrzeni maszynowej poniżej linii granicznej.

(b) Dla statków napędzanych silnikami wewnętrznego spalania jednakowy przeciętny stopień wyporności będzie równy wartości podanej w poprzednim wzorze powiększonym o pięć.

(c) Kiedy zostanie ustalony, ku zadowoleniu Władzy Administracyjnej, przeciętny stopień wyporności, określony zapomocą szczegółowego obliczenia, jako mniejszy od wyprowadzonego ze wzoru, wówczas może być zastosowany stopień wyporności szczegółowo obliczony. Do czasu szczegółowego obliczenia, stopień wyporności dla pomieszczeń pasażerskich, wskazanych w prawie I (9), należy przyjąć za równy 95, dla pomieszczeń przeznaczonych na ładunek, węgiel lub zapasy za równy 60, zaś dla dna podwójnego, zbiorników dla paliwa płynnego lub dla innych zbiorników należy przyjąć takie wartości stopnia wyporności, jakie zostaną każdorazowo zatwierdzone przez Władzę Administracyjną.

(3) Jednakowy przeciętny stopień wyporności dla całej długości statku przedniej (lub tylnej) w stosunku do przestrzeni maszynowej winien być określony zapomocą wzoru:

$$63 + 35 \frac{a}{v} \text{ przyjmując, że:}$$

a = objętość pomieszczeń pasażerskich określonych w prawie I (9), które znajdują się poniżej linii granicznej, z przodu (lub z tyłu) przestrzeni maszynowej.

v = całkowita objętość części statku poniżej linii gra-

c = volume des entreponts, affectés aux marchandises, au charbon ou aux provisions de bord, qui sont situés au-dessous de la ligne de surimmersion et compris dans la tranche des machines;

v = volume total de la tranche des machines au-dessous de la ligne de surimmersion.

(b) Pour les navires qui ont des moteurs à combustion interne, la perméabilité moyenne uniforme sera égale à la valeur donnée par la formule précédente augmentée de 5.

(c) Lorsqu'on pourra établir, à la satisfaction de l'Administration que la perméabilité moyenne déterminée par un calcul direct est moindre que celle qui résulte de la formule, on pourra substituer à cette dernière la perméabilité calculée directement. Pour ce calcul direct, la perméabilité des espaces affectés aux passagers définis par la Règle I (9) sera prise égale à 95, celle des espaces affectés aux marchandises au charbon et aux provisions de bord, égale à 60, et celle du doublefond, des soutes à combustible liquide et autres réservoirs sera fixée aux valeurs approuvées dans chaque cas par l'Administration.

(3) La perméabilité moyenne uniforme sur toute la longueur du navire en avant (ou en arrière) de la tranche des machines, sera déterminée par la formule

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

dans laquelle:

a = volume des espaces à passagers, suivant la définition de la Règle I (9), qui sont situés sous la ligne de surimmersion, en avant (ou en arrière) de la tranche des machines, et

v = volume total de la partie du navire au-dessous de la

c = volume of between deck spaces below the margin line within the limits of the machinery space which are appropriated to cargo, coal or stores.

v = whole volume of the machinery space below the margin line.

(b) For ships propelled by internal combustion engines, the uniform average permeability shall be taken as 5 greater than that given by the above formula.

(c) Where it is shown to the satisfaction of the Administration that the average permeability, as determined by detail calculation, is less than that given by the formula, the calculated value may be substituted. For the purposes of such calculation, the permeabilities of passenger spaces, as defined in Regulation I (9), shall be taken as 95, that of all cargo, coal and store spaces as 60, and that of double bottom, oil fuel and other tanks at such values as may be approved in each case by the Administration.

(3) The uniform average permeability throughout the portion of the ship before (or abaft) the machinery space shall be determined from the formula—

$$63 + 35 \frac{a}{v}, \text{ where}$$

a = volume of the passenger spaces, as defined in Regulation I (9), which are situated below the margin line, before (or abaft) the machinery space, and

v = whole volume of the portion of the ship below the

nicznej z przodu (lub z tyłu) przestrzeni maszynowej.

(4) Jeżeli przedział międzypokładowy pomiędzy dwoma wodoszczelnymi grodziami poprzecznymi, zawiera pomieszczenie dla pasażerów lub dla załogi, to całość tego przedziału, po potrąceniu wszelkiego pomieszczenia całkowicie otoczonego stałymi grodziami stalowymi i przeznaczonego do innego celu, winna być uważana jako pomieszczenie pasażerskie. Jeżeli jednakże omawiane pomieszczenie dla pasażerów i załogi całkowicie jest otoczone stałymi grodziami stalowymi, to tylko pomieszczenie tak zamknięte należy uważać za pomieszczenie pasażerskie.

Prawidło IV.

Dopuszczalna długość przedziałów.

(1) Mnożnik podziałowy. — Największa dopuszczalna długość przedziału, którego środek mieści się w jakimkolwiek punkcie długości statku, otrzymuje się z długości zatapialnej przez mnożenie tej ostatniej przez odpowiedni mnożnik zwany mnożnikiem podziałowym.

Mnożnik podziałowy winien zależeć od długości statku i dla danej długości winien zmieniać się stosownie do rodzaju służby, do której statek jest przeznaczony. Mnożnik ten winien zmniejszać się w sposób stały i nieprzerwany:

- (a) w miarę jak się zwiększa długość statku, oraz
- (b) od mnożnika A, stosowanego dla statków zatrudnionych zasadniczo przewozem towaru, do mnożnika B, stosowanego dla statków zatrudnionych zasadniczo przewozem pasażerów.

Zmiany mnożników A i B wyrażone są zapomocą następujących wzorów (i) i (ii), przyjmując, że L jest długością statku, określoną w prawidło I (2).

L w metrach.

$$A = \frac{58,2}{L-60} + 0,18 \quad \begin{matrix} (L = 131 \\ \text{i wyżej}) \end{matrix}$$

L w stopach.

$$A = \frac{190}{L-198} + 0,18 \quad \begin{matrix} (L = 430 \\ \text{i wyżej}) \end{matrix} \quad (i)$$

ligne de surimmersion et en avant (ou en arrière) de la tranche des machines.

(4) Si un compartiment, dans un entrepont, entre deux cloisons étanches transversales, renferme un espace affecté aux passagers ou à l'équipage, on considérera comme espace à passagers l'ensemble de ce compartiment, en déduisant, toutefois, tout espace affecté à un autre service qui serait complètement entouré de cloisons métalliques permanentes. Si, cependant, l'espace en question affecté aux passagers ou à l'équipage est lui-même complètement entouré de cloisons métalliques permanentes, on ne comptera que cet espace comme espace à passagers.

Règle IV.

Longueur admissible des Compartiments.

(1) Facteur de cloisonnement. La longueur maximum admissible pour le compartiment ayant son centre en un point quelconque de la longueur d'un navire, se déduit de la longueur envahissable en multipliant celle-ci par un facteur approprié dit facteur de cloisonnement.

Le facteur de cloisonnement doit dépendre de la longueur du navire et, pour une longueur donnée, varie selon la nature du service pour lequel le navire est prévu. Ce facteur doit décroître d'une façon régulière et continue:

- (a) à mesure que la longueur du navire augmente, et
- (b) depuis un facteur A applicable aux navires essentiellement affectés au transport des marchandises, jusqu'à un facteur B applicable aux navires essentiellement affectés au transport des passagers.

Les variations des facteurs A et B sont données par les formules (i) et (ii) suivantes, dans lesquelles L est la longueur du navire définie par la Règle I (2).

L en mètres.

$$A = \frac{58,2}{L-60} + 0,18 \quad \begin{matrix} (L = 131 \text{ et} \\ \text{au-dessus}) \end{matrix}$$

L en pieds.

$$A = \frac{190}{L-198} + 0,18 \quad \begin{matrix} (L = 430 \text{ et} \\ \text{au-dessus}). \end{matrix} \quad (i)$$

margin line before (or abaft) the machinery space.

(4) If a between deck compartment between two watertight transverse bulkheads contains any passenger or crew space, the whole of that compartment, less any space completely enclosed within permanent steel bulkheads and appropriated to other purposes, shall be regarded as passenger space. If, however, the passenger or crew space in question is completely enclosed within permanent steel bulkheads, only the space so enclosed need be considered as passenger space.

Regulation IV.

Permissible Length of Compartments.

(1) Factor of Subdivision. — The maximum permissible length of a compartment having its centre at any point in the ship's length is obtained from the floodable length by multiplying the latter by an appropriate factor called the factor of subdivision.

The factor of subdivision shall depend on the length of the ship, and for a given length shall vary according to the nature of the service for which the ship is intended. It shall decrease in a regular and continuous manner—

- (a) as the length of the ship increases, and
- (b) from a factor A, applicable to ships primarily engaged in the carriage of cargo, to a factor B, applicable to ships primarily engaged in the carriage of passengers.

The variations of the factors A and B shall be expressed by the following formulae (i) and (ii) where L is the length of the ship as defined in Regulation I (2):—

L in feet.

$$A = \frac{190}{L-198} + 0,18 \quad \begin{matrix} (L = 430 \text{ and} \\ \text{upwards}). \end{matrix}$$

L in metres.

$$A = \frac{58,2}{L-60} + 0,18 \quad \begin{matrix} (L = 131 \text{ and} \\ \text{upwards}). \end{matrix} \quad (ii)$$

L w metrach.

$$B = \frac{30,3}{L-42} + 0,18 \quad (L = 79 \text{ i wyżej})$$

L w stopach.

$$B = \frac{100}{L-138} + 0,18 \quad (L = 260 \text{ i wyżej}) \quad (ii)$$

(2) Sprawdzian służby. — Dla statku o danej długości odpowiedni mnożnik podziałowy winien być ustalony zapomocą wielkości sprawdzianu służby, nazwanego poniżej sprawdzianem, jak to podają następujące wzory (iii) i (iv), gdzie:

Cs = sprawdzian;

L = długość statku, według określenia prawidła I (2);

M = objętość przestrzeni maszynowej, według określenia prawidła I (8), doliczając objętość wszelkich stałych zasobni paliwa płynnego które mogą się znajdować ponad wewnętrznym dnem, oraz z przodu lub z tyłu w stosunku do przestrzeni maszynowej;

P = całkowita objętość pomieszczeń pasażerskich poniżej linii granicznej, jak to określono w prawidła I (9);

V = całkowita objętość statku, poniżej linii granicznej;

P' = KN gdzie:

N = liczba pasażerów, na którą statek może otrzymać certyfikat;

K = 0,056 L, jeżeli L i V są mierzone odpowiednio w metrach i metrach sześciennych (0,6 L jeżeli L i V są mierzone w stopach sześciennych).

Jeżeli wartość K N jest większa od sumy P i całkowitej objętości rzeczywistej pomieszczeń pasażerskich powyżej linii granicznej, wówczas można przyjąć dla P' mniejszą z tych dwu wartości, z zastrzeżeniem iż przyjęta wartość P' nie będzie mniejsza od 2/3 KN.

Jeżeli P' jest większe niż P to

$$C_s = 72 \frac{M + 2P'}{V + P' - P} \quad (iii)$$

L en mètres.

$$B = \frac{30,3}{L-42} + 0,18 \quad (L = 79 \text{ et au-dessus}).$$

L en pieds.

$$B = \frac{100}{L-138} + 0,18 \quad (L = 260 \text{ et au-dessus}). \quad (ii)$$

(2) Critérium de Service. — Pour un navire de longueur donnée, le facteur de cloisonnement approprié est déterminé à l'aide de la valeur du Critérium de Service (appelé ci-après Critérium) donné par les formules (iii) et (iv) ci-après, dans lesquelles:

Cs = le Critérium;

L = la longueur du navire, définie par la Règle I (2);

M = le volume de la tranche des machines, défini par la Règle I (8), mais en y ajoutant le volume de toutes les soutes permanentes à combustible liquide, situées hors du double-fond et en avant ou en arrière de la tranche des machines;

P = le volume total des espaces à passagers au-dessous de la ligne de surimmersion d'après la définition de la Règle I (9);

V = le volume total du navire au-dessous de la ligne de surimmersion;

P₁ = le produit KN;

N = le nombre de passagers pour lequel le navire est destiné à être autorisé; et

K = 0,056 L, si L et V sont mesurés en mètres et mètres cubes respectivement (0,6 L, si L et V sont mesurés en pieds et pieds cubes respectivement).

Si la valeur du produit KN est plus grande que la valeur de la somme de P et du volume total réel affecté aux passagers, au-dessous de la ligne de surimmersion, on peut prendre pour P₁ la valeur la plus faible des deux, sous réserve que cette valeur ne soit pas inférieure aux deux tiers de KN.

Si P₁ est plus grand que P on aura

$$C_s = 72 \frac{M + 2P_1}{V + P_1 - P} \quad (iii)$$

L in feet.

$$B = \frac{100}{L-138} + 0,18 \quad (L = 260 \text{ and upwards}).$$

L in metres

$$B = \frac{30,3}{L-42} + 0,18 \quad (L = 79 \text{ and upwards}). \quad (ii)$$

(2) Criterion of Service. — For a ship of given length the appropriate factor of subdivision shall be determined by the Criterion of Service Numeral (hereinafter called the Criterion Numeral) as given by the following formulae (iii) and (iv) where: —

Cs = the Criterion Numeral;

L = length of the ship, as defined in Regulation I (2);

M = the volume of the machinery space, as defined in Regulation I (8); with the addition thereto of the volume of any permanent oil fuel bunkers which may be situated above the inner bottom and before or abaft the machinery space;

P = the whole volume of the passenger spaces below the margin line, as defined in Regulation I (9);

V = the whole volume of the ship below the margin line;

P₁ = KN where:—

N = number of passengers for which the ship is to be certified, and

K has the following values:—

| | Value of K. |
|--|-------------|
| Length in feet and volumes in cubic feet | .6 L. |
| Length in metres and volumes in cubic metres | .056 L. |

Where the value of KN is greater than the sum of P and the whole volume of the actual passenger spaces above the margin line the lower figure may be taken provided that the value of P₁ used is not less than 2/3 KN.

When P₁ is greater than P

$$C_s = 72 \frac{M + 2P_1}{V + P_1 - P} \quad (iii)$$

zaś w innych wypadkach

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

Dla statków nie posiadających ciągłego pokładu górnego, objętości winne być liczone aż do rzeczywistych linii granicznych, używanvch przy określaniu długości zatamialnych.

(3) Prawidła dla podziału. —

(a) Podział w tył od grodu skrajnika dziobowego statków o długości 131 metrów (430 stóp) i powyżej, posiadających sprawdzian równy 23 lub mniej, winien być ustalony przez mnożnik A dawany wzorem (i); tych statków, których sprawdzian wynosi 123 lub więcej, przez mnożnik B dawany wzorem (ii); zaś tych statków, których sprawdzian mieści się pomiędzy 23 a 123 przez mnożnik F otrzymany zwykłą interpolacją, między mnożnikami A i B, stosując wzór:

$$F = A - \frac{(A-B)(C_s - 23)}{100} \quad (\text{v})$$

Kiedy mnożnik F jest mniejszy od 0,40 i, jeżeli zostanie stwierdzone, ku zadowoleniu Władzy Administracyjnej, że praktycznie niemożliwym jest przyjąć ten mnożnik dla przestrzeni maszynowej danego statku, to wówczas podział takiego przedziału może być uskuteczniiony z mnożnikiem zwiększonym, który, jednak nie powinien przekraczać 0,40.

(b) Podział w tył od grodu skrajnika dziobowego statków o długości mniejszej niż 131 metrów (430 stóp), lecz nie mniejszej niż 79 metrów (260 stóp), posiadających sprawdzian równy S, gdzie

$$S = \frac{3574 - 25L}{13} \quad (\text{L w metrach}) = \\ = \frac{9382 - 20L}{34} \quad (\text{L w stopach})$$

winien być ustalony zapomocą mnożnika jedności, tych statków, których sprawdzian wynosi 123 lub więcej, zapomocą mnożnika B, otrzymanego ze wzoru (ii); zaś tych statków których sprawdzian znajduje się pomiędzy S i 123 — zapomocą mnożnika F, otrzymanego zwykłą interpolacją, między jedynką a mnożnikiem B, stosując wzór

$$F = 1 - \frac{(1-B)(C_s - S)}{123 - S} \quad (\text{vi})$$

et dans les autres cas

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

Dans le cas des navires n'ayant pas de pont de cloisonnement continu, on calculera les volumes jusqu'à la ligne de surimmersion effectivement considérée dans le calcul de la longueur envahissable.

(3) Prescriptions pour le Compartimentage. — (a) Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage des navires ayant une longueur de 131 mètres (430 pieds) et au-dessus et dont le critérium est au plus égal à 23, doit être déterminé par le facteur A donné par la formule (i); de ceux qui ont un critérium au moins égal à 123, par le facteur B donné par la formule (ii); enfin, de ceux qui ont un critérium compris entre 23 et 123, par un facteur F obtenu par interpolation linéaire, à l'aide de la formule:

$$F = A - \frac{(A-B)(C_s - 23)}{100} \quad (\text{v})$$

Si le facteur F est inférieur à 0,40 et s'il est établi, à la satisfaction de l'Administration, qu'il est pratiquement impossible d'adopter ce facteur pour un compartiment de la tranche des machines du navire considéré, le cloisonnement de ce compartiment peut être déterminé avec un facteur plus élevé, pourvu, toutefois, que ce facteur ne soit pas supérieur à 0,40.

(b) Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage des navires ayant moins de 131 mètres (430 pieds), mais pas moins de 79 mètres (260 pieds) de longueur, dont le critérium aura la valeur S donnée par la formule:

$$S = \frac{3574 - 25L}{13} \quad (\text{L en mètres}) = \\ = \frac{9382 - 20L}{34} \quad (\text{L en pieds})$$

doit être déterminé par un facteur égal à l'unité, de ceux dont le critérium est égal ou supérieur à 123, par le facteur B donné par la formule (ii), enfin, de ceux dont le critérium est compris entre S et 123, par un facteur obtenu par interpolation linéaire entre l'unité et le facteur B, au moyen de la formule:

$$F = 1 - \frac{(1-B)(C_s - S)}{123 - S} \quad (\text{vi})$$

and in other cases

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

For ships not having a continuous bulkhead deck the volumes are to be taken up to the actual margin lines used in determining the floodable lengths.

(3) Rules for Subdivision. —

(a) The subdivision abaft the fore peak of ships 430 feet (131 metres) in length and upwards having a criterion numeral of 23 or less shall be governed by the factor A given by formula (i); of those having a criterion numeral of 123 or more by the factor B given by formula (ii); and of those having a criterion numeral between 23 and 123 by the factor F obtained by linear interpolation between the factors A and B, using the formula:—

$$F = A - \frac{(A-B)(C_s - 23)}{100} \quad (\text{v})$$

Where the factor F is less than .40 and it is shown to the satisfaction of the Administration to be impracticable to comply with the factor F in a machinery compartment of the ship, the subdivision of such compartment may be governed by an increased factor, which, however, shall not exceed .40.

(b) The subdivision abaft the fore peak of ships less than 430 feet (131 metres) but not less than 260 feet (79 metres) in length having a criterion numeral equal to S, where

$$S = \frac{9382 - 20L}{34} \quad (\text{L in feet}) = \\ = \frac{3574 - 25L}{13} \quad (\text{L in metres})$$

shall be governed by the factor unity; of those having a criterion numeral of 123 or more by the factor B given by the formula (ii); of those having a criterion numeral between S and 123 by the factor F obtained by linear interpolation between unity and the factor B, using the formula:—

$$F = 1 - \frac{(1-B)(C_s - S)}{123 - S} \quad (\text{vi})$$

(c) Podział w tył od grodzi skrajnika dziobowego statków o długości mniejszej niż 131 metrów (430 stóp), lecz nie mniejszej niż 79 metrów (260 stóp), posiadających sprawdzian mniejszy od S, oraz wszystkich statków o długości mniejszej niż 79 metrów (260 stóp), winien być ustalony przez mnożnik równy jedności, chyba, że zostanie stwierdzone, ku zadowoleniu Władzy Administracyjnej, iż w praktyce jest niemożliwe przyjęcie tego mnożnika dla jakiegokolwiek części statku, w którym to wypadku Władza Administracyjna może dozwolić na taką ulgę, jaka może się wydać usprawiedliwiona, uwzględniając wszystkie okoliczności.

(d) Postanowienia ustępu (c) należy stosować również w stosunku do statków o jakiegokolwiek długości, przewidzianych do przewozu pasażerów w liczbie przekraczającej 12, lecz nie przekraczającej mniejszej z dwóch wielkości:

$$\frac{L^2 \text{ (w metrach)}}{650} = \frac{L^2 \text{ (w stopach)}}{7000}$$

lub 50.

Prawidło V.

Specjalne przepisy dotyczące podziału.

(1) Długość przedziału może przekraczać dozwoloną długość, ustaloną przepisami prawidła IV pod warunkiem, iż łączna długość każdej pary sąsiednich przedziałów, z których każda obejmuje przedział rozpatrywany, nie przekracza ani długości zatapialnej, ani podwójnej dopuszczalnej długości, zależnie od tego, co jest mniejsze.

Jeżeli jeden z dwóch sąsiednich przedziałów znajduje się w obrębie przestrzeni maszynowej, a drugi mieści się nazewnątrz przestrzeni maszynowej i przeciętny stopień wyporności tej części statku, w której się ten drugi przedział znajduje, różni się od przeciętnego stopnia wyporności przestrzeni maszynowej, wówczas należy łączną długość dwóch przedziałów przystosować do przeciętnego stopnia wyporności tych dwóch części statku, w których się dane przedziały znajdują.

Kiedy dwa sąsiednie przedziały posiadają różne mnożniki po-

(c) Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage des navires ayant moins de 131 mètres (430 pieds) de longueur, mais pas moins de 79 mètres (260 pieds) dont le critérium est moindre que S, et de tous les navires ayant moins de 79 mètres (260 pieds) de longueur, doit être déterminé par un facteur égal à l'unité, à moins qu'il ne soit établi à la satisfaction de l'Administration qu'il est pratiquement impossible de maintenir ce facteur dans tout ou partie du navire; dans ce cas, l'Administration pourra accorder des tolérances dans la mesure qui lui paraîtra justifiée par les circonstances.

(d) Les prescriptions de l'alinéa (c) s'appliqueront également, quelle qu'en soit la longueur, aux navires qui seront prévus pour porter un nombre de passagers dépassant douze (12), mais ne dépassant pas le plus petit des deux nombres

$$\frac{L^2 \text{ (L en mètres)}}{650} \left(\frac{L^2 \text{ (L en pieds)}}{7000} \right)$$

ou 50,

Règle V.

Prescriptions spéciales relatives au Compartimentage.

(1) Un compartiment peut dépasser la longueur admissible fixée par les prescriptions de la Règle IV, pourvu que la longueur de chacune des deux paires de compartiments adjacents, comprenant chacune le compartiment en question ne dépasse ni la longueur envahissable, ni deux fois la longueur admissible.

Si l'un des deux compartiments adjacents est situé dans la tranche des machines et le second en dehors de la tranche des machines, et si la perméabilité moyenne de la portion du navire où le second est situé n'est pas la même que celle de la tranche des machines, la longueur combinée des deux compartiments doit être corrigée en prenant pour base la moyenne des perméabilités des deux portions du navire auquel les compartiments en question appartiennent.

Lorsque les deux compartiments adjacents ont des facteurs

(c) The subdivision abaft the fore peak of ships less than 430 feet (131 metres) but not less than 260 feet (79 metres) in length and having a criterion numeral less than S, and of all ships less than 260 feet (79 metres) in length shall be governed by the factor unity, unless it is shown to the satisfaction of the Administration to be impracticable to comply with this factor in any part of the ship, in which case, the Administration may allow such relaxation as may appear to be justified, having regard to all the circumstances.

(d) The provisions of sub-paragraph (c) shall apply also to ships of whatever length, which are to be certified to carry a number of passengers exceeding 12 but not exceeding

$$\frac{L^2 \text{ (in feet)}}{7000} \left(\frac{L^2 \text{ (in metres)}}{650} \right) \text{ or } 50,$$

whichever is the less.

Regulation V.

Special Rules concerning Subdivision.

(1) A compartment may exceed the permissible length determined by the rules of Regulation IV provided the combined length of each pair of adjacent compartments to which the compartment in question is common does not exceed either the floodable length or twice the permissible length, whichever is the less.

If one of the two adjacent compartments is situated inside the machinery space, and the second is situated outside the machinery space, and the average permeability of the portion of the ship in which the second is situated differs from that of the machinery space, the combined length of the two compartments shall be adjusted to the mean average permeability of the two portions of the ship in which the compartments are situated.

Where the two adjacent compartments have different factors of

działowe wówczas łączna długość owych dwóch przedziałów winna być określona proporcjonalnie.

(2) Na statkach o długości 131 metrów (430 stóp) i wyżej, jedna z głównych grodzi poprzecznych w tył od grodzi skrajnika dziobowego winna być ustawiona w odległości od przedniego pionu nie większej niż dopuszczalna długość.

(3) Główna groź poprzeczna może posiadać wnękę pod warunkiem, aby żadna część wnęki nie przekraczała, w kierunku poprzecznym statku pionowych płaszczyzn, znajdujących się każda w odległości od zewnętrznego poszycia kadłuba statku równej jednej piątej szerokości statku, określonej w prawidło I (3), i mierzonej prostopadle do linii środkowej płaszczyzny wzdłużnej na poziomie najwyższej podziałowej linii ładunkowej.

Wszelka część wnęki leżącej poza obrębem tych granic winna być traktowana jako uskok, zgodnie z następnym paragrafem.

(4) Główna groź poprzeczna może posiadać uskoki pod warunkiem, iż:

(a) łączna długość dwóch przedziałów oddzielnych przez daną groź nie przekracza 90 od sta długości zatapialnej lub

(b) w miejscu uskoku winien być przewidziany dodatkowy podział w celu utrzymania tego samego stopnia bezpieczeństwa, jaki jest zapewniony płaską grodzią.

(5) Gdy główna groź poprzeczna posiada wnęki lub uskoki, przy określaniu podziału, należy ją zastąpić równoznaczną płaską grodzią.

(6) Jeżeli odległość pomiędzy głównymi grodziami poprzecznymi, lub równoznacznymi grodziami płaskimi, lub wreszcie odległość pomiędzy dwoma poprzecznymi płaszczyznami pionowymi, przechodzącymi przez najbliższe uskokowe części grodzi, wynosi mniej niż 3,05 metra (10 stóp) wraz z 2 od sta długości statku, wówczas tylko jedna z tych grodzi winna być uważana jako sta-

de cloisonnement différents, la longueur combinée de ces deux compartiments doit être déterminée proportionnellement.

(2) Pour les navires d'au moins 131 mètres (430 pieds) de longueur, une des cloisons principales transversales en arrière de la cloison d'abordage doit être placée à une distance de la perpendiculaire avant au plus égale à la longueur admissible.

(3) Une cloison transversale principale peut présenter une niche, pourvu qu'aucun point de la niche ne dépasse vers l'extérieur du navire deux surfaces verticales menées de chaque bord à une distance du bord égale à $\frac{1}{5}$ de la largeur du navire définie par la Règle I (3), cette distance étant mesurée normalement au plan diamétral du navire et dans le plan de la ligne de charge maximum de compartimentage.

Si une partie d'une niche dépasse les limites ainsi fixées, cette partie sera considérée comme une baïonnette et on lui appliquera les règles du paragraphe suivant.

(4) Une cloison transversale principale peut être à baïonnette, pourvu:

(a) que la longueur combinée des deux compartiments séparés par la cloison en question n'exécède pas 90 pour cent de la longueur envahissable; ou bien

(b) que par le travers de la baïonnette, un compartimentage supplémentaire soit prévu pour maintenir le même degré de sécurité que si la cloison était plane.

(5) Lorsqu'une cloison transversale principale présente une niche ou une baïonnette, on la remplacera dans la détermination du cloisonnement par une cloison plane équivalente.

(6) Si la distance entre deux cloisons transversales principales adjacentes, ou entre les cloisons planes équivalentes, ou enfin la distance entre deux plans verticaux passant par les points les plus rapprochés des baïonnettes, s'il y en a, est inférieure à 3 mètres 05 (10 pieds) plus 2 pour cent de la longueur du navire, une seule de ces cloisons sera acceptée comme faisant partie du cloisonne-

subdivision, the combined length of the two compartments shall be determined proportionately.

(2) In ships 430 feet (131 metres) in length and upwards, one of the main transverse bulkheads abaft the fore peak shall be fitted at a distance from the forward perpendicular which is not greater than the permissible length.

(3) A main transverse bulkhead may be recessed provided that all parts of the recess lie inboard of vertical surfaces on both sides of the ship, situated at a distance from the shell plating equal to one-fifth the breadth of the ship, as defined in Regulation I (3), and measured at right angles to the centreline at the level of the deepest subdivision loadline.

Any part of a recess which lies outside these limits shall be dealt with as a step in accordance with the following paragraph.

(4) A main transverse bulkhead may be stepped provided that —

(a) the combined length of the two compartments, separated by the bulkhead in question, does not exceed 90 per cent. of the floodable length, or

(b) additional subdivision is provided in way of the step to maintain the same measure of safety as that secured by a plane bulkhead.

(5) Where a main transverse bulkhead is recessed or stepped, an equivalent plane bulkhead shall be used in determining the subdivision.

(6) If the distance between two adjacent main transverse bulkheads, or their equivalent plane bulkheads, or the distance between the transverse planes passing through the nearest stepped portions of the bulkheads, is less than 10 feet (3.05 metres) plus 2 per cent. of the length of the ship, only one of these bulkheads shall be regarded as forming part of the subdivision of the ship in accordance

nowiąca część podziału statku, zgodnie z postanowieniami prawidła IV.

(7) Kiedy główny poprzeczny przedział wodoszczelny jest podzielony na części i jeżeli można ustalić, ku zadowoleniu Władzy Administracyjnej, iż w przypuszczeniu jakiegokolwiek uszkodzenia, rozciągającego się na długości 3,05 metrów (10 stóp) plus 2 od sta długości statku, ogólna objętość głównego przedziału nie ulegnie zapełnieniu, wówczas może być przyznane proporcjonalne zwiększenie dopuszczalnej długości, ustalonej bez brania pod uwagę owego podziału dodatkowego.

W takim wypadku, objętość rzeczywistej pływerności, przyjęta na nieuszkodzonej stronie, nie powinna być większa od takowej przyjętej na uszkodzonej stronie.

(8) Kiedy zamierza się urządzić pokłady wodoszczelne, poszycia wewnętrzne lub grodzie wzdłużne wodoszczelne lub niewodoszczelne, Władza Administracyjna winna się upewnić, iż bezpieczeństwo statku nie ulegnie pod żadnym względem zmniejszeniu, biorąc zwłaszcza pod uwagę możliwy przechył boczny stały, z powodu zatopienia owych części statku.

Prawidło VI.

Grodzie skrajników i przestrzeni maszynowej. Tunele wałów i t. d.

(1) Każdy statek winien posiadać grodzie skrajnika dziobowego lub grodzie zderzeniową, która winna być wodoszczelna, aż do pokładu grodziowego. Grodzie ta winna być umieszczona w odległości od przedniego pionu nie bliżej, niż 5 od sta długości statku i nie dalej niż 3,05 metrów (10 stóp) wraz z 5 od sta długości statku.

Jeżeli statek posiada z przodu długą nadbudowę, to wówczas grodzie skrajnika winna przedłużać się i iść faloszczelną do pokładu leżącego bezpośrednio powyżej pokładu grodziowego. Przedłużenie grodzie zderzeniowej może nie następować bezpośrednio ponad grodzie, niżej położoną, pod warunkiem, iż znajduje się ono w odległości od przedniego pionu równej co najmniej 5 od sta długości

ment du navire tel qu'il est prescrit par la Règle IV.

(7) Lorsqu'un compartiment principal étanche transversal est lui-même compartimenté, s'il peut être établi à la satisfaction de l'Administration que, dans l'hypothèse d'une avarie s'étendant sur une longueur de 3m. 05 (10 pieds) plus 2 pour cent de la longueur du navire, le volume total du compartiment principal ne peut être rempli, une augmentation proportionnée peut être accordée sur la longueur admissible déterminée sans tenir compte de ce compartimentage supplémentaire.

Dans ce cas, le volume de la réserve de flottabilité supposé intact du côté opposé à l'avarie ne devra pas être supérieur à celui qui est supposé intact du côté de l'avarie.

(8) Lorsqu'on proposera de construire des ponts étanches, des double-coques ou des cloisons longitudinales étanches ou non, l'Administration s'assurera que la sécurité du navire n'est diminuée sous aucun rapport, en tenant spécialement compte de la bande qui peut se produire en cas d'envahissement de ces parties de la coque.

Règle VI.

Cloisons d'extrémité, Cloisons limitant la Tranche des Machines, Tunnels des Lignes d'arbres, &c.

(1) Tout navire doit être pourvu d'une cloison de coqueron avant ou d'abordage qui doit être étanche jusqu'au pont de cloisonnement. Cette cloison doit être placée à une distance de la perpendiculaire avant égale au moins à 5 pour cent de la longueur du navire et au plus à 3m. 05 (10 pieds) plus 5 pour cent de la longueur du navire.

S'il existe à l'avant une longue superstructure, une cloison étanche aux intempéries doit être établie au-dessus de la cloison d'abordage entre le pont de cloisonnement et le pont situé immédiatement au-dessus. Le prolongement de la cloison d'abordage peut ne pas être placé directement au-dessus de celle-ci, pourvu que ce prolongement soit à une distance de la perpendiculaire avant au

with the provisions of Regulation IV.

(7) Where a main transverse watertight compartment contains local subdivision and it can be shown to the satisfaction of the Administration that, after any assumed side damage extending over a length of 10 feet (3.05 metres) plus 2 per cent. of the length of the ship, the whole volume of the main compartment will not be flooded, a proportionate allowance may be made in the permissible length otherwise required for such compartment.

In such a case the volume of effective buoyancy assumed on the undamaged side shall not be greater than that assumed on the damaged side.

(8) Where it is proposed to fit watertight decks, inner skins or longitudinal bulkheads, watertight or non-watertight, the Administration shall be satisfied that the safety of the ship will not be diminished in any respect, particularly having in view the possible listing effect of flooding in way of such structural arrangements.

Regulation VI.

Peak and Machinery Space Bulkheads, Shaft Tunnels, &c.

(1) Every ship shall have a forepeak or collision bulkhead, which shall be watertight up to the bulkhead deck. This bulkhead shall be fitted not less than 5 per cent. of the length of the ship, and not more than 10 feet (3.05 metres) plus 5 per cent. of the length of the ship from the forward perpendicular.

If the ship has a long forward superstructure, the forepeak bulkhead shall be extended weathertight to the deck next above the bulkhead deck. The extension need not be fitted directly over the bulkhead below, provided it is at least 5 per cent. of the length of the ship from the forward perpendicular, and the part of the bulkhead deck which forms the step is made effectively weathertight.

statku i że część pokładu grodziowego, która tworzy uskok, jest istotnie szczelną od niepogody.

(2) Będą urządzone również grodzie skrajnika rufowego oraz grodzie oddzielające przestrzeń maszynową, określoną w prawie I (8), od pomieszczeń ładunkowych i pasażerskich, położonych z przodu i z tyłu, które winny być wodoszczelnymi aż do pokładu grodziowego. Jednakże grodzie skrajnika rufowego może się kończyć poniżej pokładu grodziowego pod warunkiem, że przez to nie zmniejszy się stopień bezpieczeństwa statku pod względem jego podziału.

(3) We wszystkich wypadkach rufowe rury wałów winny się mieścić w pomieszczeniach wodoszczelnych. Dławnica rufowa winna być umieszczona wewnątrz wodoszczelnego tunelu, wału lub w innym pomieszczeniu takiej objętości, by po zapełnieniu jej, przeciekanie dławnicy rufowej, nie spowodowało zanurzenia linii granicznej.

Prawidło VII.

Wyznaczenie, cechowanie i zapisanie podziałowych linii ładunkowych.

(1) Podziałowe linie ładunkowe, wyznaczone i cechowane w myśl postanowień artykułu 5 konwencji, winny być zapisane w certyfikacie bezpieczeństwa, oznaczając znakiem C. 1 te, odnoszące się do wypadku, gdy statek jest użyty głównie dla ruchu pasażerskiego, zaś znakiem C. 2, C. 3 i t. d. te, które się odnoszą do innych warunków użycia statku.

(2) Wolna burta, odpowiadająca każdej z tych linii ładunkowych, wpisana do certyfikatu bezpieczeństwa, winna być mierzona w tem samym miejscu i od tej samej linii pokładowej, co i wolna burta określona według uznanych krajowych przepisów o wolnej burcie.

(3) W każdym wypadku nie należy umieszczać jakiegokolwiek cechy podziałowej linii ładunkowej powyżej najwyższej linii ładunkowej w słonej wodzie, ustalonej na podstawie wytrzymałości statku i lub zgodne z uznaniami

moins égale à 5 pour cent de la longueur du navire et que la partie du pont de cloisonnement qui forme baïonnette soit effectivement étanche aux embruns.

(2) Il y aura également une cloison de coqueron arrière et des cloisons séparant la tranche des machines, telle qu'elle est définie par la Règle I (8), des espaces à passagers et marchandises situés à l'avant et à l'arrière; ces cloisons doivent être étanches jusqu'au pont de cloisonnement. Toutefois, la cloison du coqueron arrière peut être arrêtée au-dessous de ce pont, pourvu que le degré de sécurité du navire en ce qui concerne le compartimentage ne soit pas diminué de ce fait.

(3) Dans tous les cas, les tubes de sortie d'arbres arrière doivent être enfermés dans des espaces étanches. Le presse-étoupe arrière doit être placé à l'intérieur d'un tunnel étanche ou dans un autre espace d'un volume assez réduit pour qu'il puisse être rempli par une fuite du presse-étoupe sans que la ligne de surimmersion soit immergée.

Règle VII.

Détermination, Marquage et Inscription des Lignes de charge de Compartimentage.

(1) Les lignes de charge de compartimentage déterminées et tracées conformément aux prescriptions de l'Article 5 de la Convention doivent être mentionnées sur le Certificat de Sécurité en désignant par la notation C. 1 celle qui se rapporte au cas où le navire est employé principalement au service des passagers, et par les notations C. 2, C. 3 &c., celles qui se rapportent aux autres cas d'utilisation de navire.

(2) Le franc-bord correspondant à chacune de ces lignes de charge, inscrit au Certificat de Sécurité doit être mesuré au même emplacement et à partir de la même ligne de pont que les franc-bords déterminés conformément aux Règles nationales de franc-bord reconnues.

(3) Dans aucun cas, une marque de ligne de charge de compartimentage ne peut être placée au-dessus de la ligne de charge maximum en eau salée déterminée par la solidité du navire et ou par

(2) An afterpeak bulkhead, and bulkheads dividing the machinery space, as defined in Regulation I (8), from the cargo and passenger spaces forward and aft, shall also be fitted and made watertight up to the bulkhead deck. The afterpeak bulkhead may, however, be stopped below the bulkhead deck, provided the degree of safety of the ship as regards subdivision is not thereby diminished.

(3) In all cases stern tubes shall be enclosed in watertight spaces. The stern gland shall be situated within a watertight shaft tunnel or other space of such volume that if flooded by leakage through the stern gland the margin line will not be submerged.

Regulation VII.

Assigning, Marking and Recording of Subdivision Loadlines.

(1) The subdivision loadlines assigned and marked under the provisions of Article 5 of the Convention shall be recorded in the Safety Certificate, and shall be distinguished by the notation C. 1 for the principal passenger condition, and C. 2, C. 3, &c., for the alternative conditions.

(2) The freeboard corresponding to each of these loadlines inserted in the Safety Certificate shall be measured at the same position and from the same deck line as the freeboards determined by recognised national Freeboard Regulations.

(3) In no case shall any subdivision loadline mark be placed above the deepest loadline in salt water as determined by the strength of the ship and/or recognised national Freeboard Regulations.

krajowemi przepisami o wolnej burcie.

(4) Jakikolwiekby było położenie cech podziałowych linii ładunkowych, statek nigdy nie może być tak naładowany, aby pograżyła się cecha linii ładunkowej, odpowiednia dla danej pory roku oraz dla danego obszaru, określona według uznanych krajowych przepisów w wolnej burcie.

Prawidło VIII.

Budowa i początkowa próba wodoszczelnych grodzi i t. d.

(1) Wodoszczelne grodzie podziałowe, bez względu, czy poprzeczne czy podłużne, winne być zbudowane w taki sposób, aby były w stanie wytrzymać, uwzględniając odpowiedni zapas wytrzymałości, ciśnienie słupa wody o wysokości aż do linii granicznej w obrębie każdej grodzi. Budowa owych grodzi winna być wykonana ku zadowoleniu Władzy Administracyjnej.

(2) Uskoki i wnęki w grodziach winny być wodoszczelne i tak samo wytrzymałe, jak i sąsiednie części grodzi.

Kiedy wręgi lub pokładniki przechodzą przez pokład wodoszczelny lub grodz wodoszczelną, budowa ich winna być wodoszczelna, bez użycia drzewa lub cementu.

(3) Próbowanie głównych przedziałów zapomocą napełniania ich wodą nie jest obowiązujące. Całkowite badanie grodzi winno być dokonane przez inspektora; badanie to winno dodatkowo obejmować, próbę wodną z węża przeciwpożarowego.

(4) Skrajnik dziobowy winien być poddany próbie napełniania wodą, przyczem poziom wody winien dosięgać najwyższej podziałowej linii ładunkowej.

(5) Dna podwójne, włącznie ze stępkami skrzynekowemi, oraz wewnętrzne poszycie dna podwójnego winny być próbowane pod ciśnieniem słupa wody o wysokości do linii granicznej.

(6) Zbiorniki przeznaczone do przechowywania płynów i stanowiące część podziału statku, winny być wypróbowane słupem wo-

les tables nationales de franc-bord reconnues.

(4) Quelle que soit la position des marques de lignes de charge de compartimentage, un navire ne doit jamais être chargé de façon à immerger la ligne de charge correspondant à la saison et à la région du globe, tracée conformément aux Règles nationales de franc-bord reconnues.

Règle VIII.

Construction et Épreuves initiales des Cloisons étanches, Doubles-fonds, &c.

(1) Les cloisons étanches de compartimentage, qu'elles soient transversales ou longitudinales, doivent être construites de manière à pouvoir supporter, avec une marge de résistance convenable, la pression due à une colonne d'eau s'élevant, jusqu'à la ligne de surimmersion par le travers de chacune d'elles. La construction de ces cloisons doit donner satisfaction à l'Administration.

(2) Les baïonnettes et niches pratiquées dans les cloisons doivent être étanches et présenter la même résistance que les parties avoisinantes de la cloison.

Quand des membrures ou des barrots traversent un pont étanche ou une cloison étanche, ce pont et cette cloison doivent être rendus étanches par leur construction même, sans l'emploi de bois ou de ciment.

(3) L'essai par remplissage des compartiments principaux n'est pas obligatoire. Un examen complet des cloisons doit être fait par un inspecteur agréé; cet examen doit être complété dans tous les cas par un essai à la lance.

(4) Le coqueron avant doit être soumis à un essai par remplissage, le niveau de l'eau s'élevant jusqu'à la ligne de charge maximum de compartimentage.

(5) Les doubles-fonds y compris les quilles tubulaires et les parois internes des doubles coques doivent être essayés sous une charge d'eau montant jusqu'à la ligne de surimmersion.

(6) Les citernes qui doivent contenir des liquides et qui forment une partie du compartimentage du navire doivent être éprou-

(4) Whatever may be the position of the subdivision loadline marks, a ship shall in no case be loaded so as to submerge the loadline mark appropriate to the season and locality as determined by the recognised national Freeboard Regulations.

Regulation VIII.

Construction and Initial Testing of Watertight Bulkheads, &c.

(1) Watertight subdivision bulkheads, whether transverse or longitudinal, shall be constructed in such a manner that they shall be capable of supporting with a proper margin of resistance, the pressure due to a head of water up to the margin line in way of each bulkhead. The construction of these bulkheads shall be to the satisfaction of the Administration.

(2) Steps and recesses in bulkheads shall be watertight and as strong as the bulkhead at the place where each occurs.

Where frames or beams pass through a watertight deck or bulkhead, such deck or bulkhead shall be made structurally watertight without the use of wood or cement.

(3) Testing main compartments by filling them with water is not compulsory. A complete examination of the bulkheads shall be made by a surveyor; and, in addition, a hose test shall be made in all cases.

(4) The forepeak shall be tested with water to a head up to the deepest subdivision loadline.

(5) Double bottoms, including duct keels, and inner skins are to be subjected to a head of water up to the margin line.

(6) Tanks which are intended to hold liquids, and which form part of the subdivision of the ship, shall be tested for tightness with

dy do wysokości bądź najwyższej podziałowej linii ładunkowej, bądź dwóch trzecich głębokości statku, licząc ją od nasady stępki do linii granicznej w obrębie zbiorników, zależnie od tego co jest większe; jednakże w żadnym wypadku wysokość próbnego słupa nie może być niższa od 0,92 m (3 stopy), licząc powyżej sufitu zbiornika.

Prawidło IX.

Otwory w grodziach wodoszczelnych.

(1) Ilość otworów w grodziach wodoszczelnych winna być ograniczona do minimum, odpowiadającego planowi i należytej pracy statku; należy przewidzieć skuteczne urządzenia do zamykania owych otworów.

(2)—(a) Jeżeli rurociągi, odpływniki, kable elektryczne i t. d. są przeprowadzone przez wodoszczelne grodzie podziałowe, winny być zastosowane urządzenia w celu zapewnienia pełni wodoszczelności grodzi.

(b) Zabrania się urządzania zaworów zasuwanych w wodoszczelnych grodziach podziałowych.

(3)—(a) Niedozwolone są drzwi, wazy lub otwory wejściowe:

(i) w grodzi zderzeniowej poniżej linii granicznej;

(ii) w poprzecznych grodziach wodoszczelnych, oddzielających pomieszczenie ładunkowe od przyległego pomieszczenia ładunkowego lub od stałej, bądź też zapasowej zasobni węglowej, wyjąwszy jak to przewidziane w paragrafie (7).

(b) Grodzie zderzeniowa może być przeniknięta poniżej linii granicznej nie więcej niż przez jedną rurę dla odprowadzania płynu z skrajnika poprzedniego, pod warunkiem, że rura ta będzie zaopatrzona w opuszczony zawór śrubowy, mogący być uruchamiany z miejsca powyżej pokładu grodziowego, przyczem komora zaworu

vées pour vérification de l'étanchéité sous une charge d'eau correspondant soit à la ligne de charge maximum de compartimentage, soit aux deux tiers du creux mesuré depuis le dessus de la quille jusqu'à la ligne de surimmersion, par le travers de la citerne en prenant la plus grande de ces charges, toutefois la hauteur de charge au-dessus du plafond ne doit être en aucun cas inférieure à 0m. 92 (3 pieds).

Règle IX.

Ouvertures dans les Cloisons étanches.

(1) Le nombre des ouvertures pratiquées dans les cloisons étanches doit être réduit au minimum compatible avec les dispositions générales et la bonne exploitation du navire; ces ouvertures doivent être pourvues de dispositifs de fermeture satisfaisants.

(2)—(a) Si des tuyautages, d'abordage, câbles électriques, &c., traversent des cloisons étanches de compartimentage, des dispositions doivent être prises pour maintenir l'intégrité de l'étanchéité de ces cloisons.

(b) Il n'est pas permis de munir les cloisons étanches de compartimentage de vannes à glissières.

(3)—(a) Il ne peut exister ni porte, ni trou d'homme, ni aucun orifice d'accès:

(i) dans la cloison étanche d'abordage, au-dessous de la ligne de surimmersion;

(ii) dans les cloisons transversales étanches séparant un local à marchandises d'un local à marchandises contigu ou d'une soute à charbon permanente ou de réserve, sauf exceptions spécifiées au paragraphe (7) ci-après.

(b) On peut faire traverser la cloison d'abordage au-dessous de la ligne de surimmersion par un tuyau au plus pour le service du liquide contenu dans le coqueron avant, pourvu que ce tuyau soit muni d'une vanne à fermeture à vis, commandée d'un point au-dessus du pont de compartimentage et dont le corps sera fixé à la

water to a head up to the deepest subdivision loadline or to a head corresponding to two-thirds of the depth from the top of keel to the margin line in way of the tanks, whichever is the greater; provided that in no case shall the test head be less than 3 feet (.92 metre) above the top of the tank.

Regulation IX.

Openings in Watertight Bulkheads.

(1) The number of openings in watertight bulkheads shall be reduced to the minimum compatible with the design and proper working of the ship; satisfactory means shall be provided for closing these openings.

(2)—(a) Where pipes, scuppers, electric-light cables, &c., are carried through watertight subdivision bulkheads, arrangements shall be made to ensure the integrity of the watertightness of the bulkheads.

(b) Sluice valves shall not be permitted in the watertight subdivision bulkheads.

(3)—(a) No doors, manholes, or access openings are permitted—

(i) in the collision bulkhead below the margin line;

(ii) in watertight transverse bulkheads dividing a cargo space from an adjoining cargo space or from a permanent or reserve bunker, except as provided in paragraph (7).

(b) The collision bulkhead may be pierced below the margin line by not more than one pipe for dealing with fluid in the fore peak tank, provided that the pipe is fitted with a screwdown valve capable of being operated from above the bulkhead deck, the valve chest being secured inside the fore peak to the collision bulkhead.

winna być przytwierdzona do grodzi zderzeniowej od wewnątrz skrajnika dziobowego.

(4)—(a) Drzwi wodoszczelne urządzone w grodziach pomiędzy stałymi i zapasowymi zasobnikami, winny być zawsze dostępne, za wyjątkiem przewidzianym w ustępie (b) paragrafu 9 dla drzwi zasobni międzypokładowej.

(b) Wodoszczelne drzwi zasobni węglowej należy zaopatrzyć w zadawalniające urządzenia osłaniające lub inne, aby węgiel nie przeszkadzał w zamykaniu drzwi.

(5) W obrębie przestrzeni maszynowej drzwi zasobni oraz drzwi do tunelu wału, można, dla wewnętrznej komunikacji, każdą główną grodz poprzeczną zaopatrzyć nie więcej niż w jedne drzwi. Drzwi te winne być tak umieszczone, aby ich progi były praktycznie jak najwyższe.

(6)—(a) Jedyne dopuszczalne typami drzwi wodoszczelnych są drzwi zawiasowe, drzwi zasuwowe, lub innego równoznacznego typu za wyjątkiem drzwi osadzonych jedynie na sworzniach.

(b) Drzwi zawiasowe winny być zaopatrzone w klinowe zamki, zamykalne z każdej strony grodzi.

(c) Drzwi zasuwowe mogą mieć posuw poziomy lub pionowy. Jeżeli mają one być poruszane wyłącznie ręcznie, mechanizm powinien być tak urządzony, aby można go było uruchamiać zarówno z miejsca obok samych drzwi, jako też z dostępnego miejsca powyżej pokładu grodziowego.

(d) Drzwi, które mają być zamykane od własnego ciężaru, lub zapomocą opuszczającego się ciężaru, powinny być zaopatrzone w odpowiednie urządzenie do regulowania zamykania; mechanizm winien być tak urządzony, aby było można opuścić drzwi, zarówno z miejsca obok samych drzwi, jak i z dostępnego miejsca powyżej pokładu grodziowego. Również należy urządzić ręczny mechanizm, tak urządzony, aby uruchamiał drzwi z miejsca obok drzwi oraz z dostępnego miejsca powyżej pokładu grodziowego; nareszcie mechanizm drzwi powinien być tak

cloison d'abordage à l'intérieur du coque avant.

(4)—(a) Les portes étanches dans les cloisons séparant les soutes permanentes des soutes de réserve doivent être toujours accessibles, sauf toutefois l'exception prévue à l'alinéa 9 (b) pour les portes des soutes d'entrepont.

(b) Des dispositions satisfaisantes, au moyen d'écrans ou autrement, doivent être prises pour éviter que le charbon n'empêche la fermeture des portes étanches des soutes à charbon.

(5) Dans la tranche des machines, exclusion faite des portes des soutes à charbon et des tunnels de lignes d'arbres, il ne peut exister qu'une porte de communication dans chaque cloison transversale principale. Ces portes doivent être placées de manière que leurs seuils soient pratiquement aussi hauts que possible.

(6)—(a) Ne sont admises comme portes étanches que les portes à charnières et les portes à glissières ou toutes autres d'un type équivalent, à l'exclusion des portes montées simplement sur boulons.

(b) Les portes à charnières doivent être pourvues de loquets commandés par des leviers manoeuvrables de chaque côté de la cloison.

(c) Les portes à glissières peuvent être à déplacement vertical ou horizontal. Si elles doivent être seulement commandées à bras, le mécanisme doit pouvoir être actionné sur place et en outre d'un point accessible situé au-dessus du pont de cloisonnement.

(d) Les portes, qui doivent être fermées par leur poids ou par la chute d'un poids, doivent être pourvues, d'un dispositif convenable pour régulariser leur fermeture; le mécanisme doit permettre de libérer la porte sur place et en outre d'un point accessible situé au-dessus du pont de cloisonnement. Une commande à main doit être également installée pour permettre de manoeuvrer la porte sur place et d'un point situé au-dessus du pont de cloisonnement; enfin le mécanisme de la porte doit, quand il a été débrayé pour libérer cette porte, pouvoir, être

(4)—(a) Watertight doors fitted in bulkheads between permanent and reserve bunkers, shall be always accessible, except as provided in sub-paragraph 9 (b) for between deck bunker doors.

(b) Satisfactory arrangements shall be made by means of screens or otherwise, to prevent the coal from interfering with the closing of watertight bunker doors.

(5) Within the machinery space and apart from bunker and shaft tunnel doors, not more than one door may be fitted in each main transverse bulkhead for intercommunication. These doors shall be located so as to have the sills as high as practicable.

(6)—(a) The only types of watertight doors permissible are hinged doors, sliding doors, and doors of other equivalent patterns, excluding plate doors secured only by bolts.

(b) A hinged door shall be fitted with catches workable from each side of the bulkhead.

(c) A sliding door may have a horizontal or vertical motion. If required to be hand operated only, the gearing shall be capable of being worked at the door itself and also at an accessible position above the bulkhead deck.

(d) If a door is required to be closed by dropping or by the action of a dropping weight, it shall be fitted with a suitable arrangement to regulate the closing movement, and the gearing shall be so arranged that the door can be released both at the door itself and at an accessible position above the bulkhead deck. Hand gear shall also be provided, so arranged as to operate at the door itself and above the bulkhead deck, and also, so that after being disengaged for dropping, it can be quickly re-engaged from either the upper or the lower position.

urządzony, aby po wyłączeniu go od dopuszczenia drzwi, można go było szybko włączyć zarówno z górnego jak i dolnego posterunku.

(e) Jeżeli drzwi mają być poruszane napędem mechanicznym z centralnego posterunku, to mechanizm winien być tak urządzony, aby drzwi mogły być poruszane napędem mechanicznym również z miejsca obok samych drzwi. Urządzenie winno być takie, aby drzwi zamykały się automatycznie, jeżeli po zamknięciu ich z centralnego posterunku drzwi zostaną otworzone z miejscowego posterunku, oraz takie, aby każde drzwi mogły być utrzymywane przez miejscowe urządzenie w stanie zamkniętym, któreby uniemożliwiało otworzenie drzwi z centralnego posterunku. Wszystkie drzwi, poruszane napędem mechanicznym, winne być zaopatrzone w mechanizm ręczny, poruszany zarówno z miejsca obok samych drzwi, jak i z dostępnego miejsca powyżej grodziowego pokładu.

(f) Drzwi wszystkich kategorii winne być zaopatrzone we wskaźniki otwarcia, u wszystkich posterunków innych niż na miejscu obok samych drzwi, wskazujące, czy dane drzwi są otwarte, czy też zamknięte.

(7)—(a) Zawiasowe drzwi wodoszczelne w pomieszczeniach pasażerskich, załogi i roboczych są dozwolone jedynie nad pokładem, którego dolna krawędź, w swym najniższym punkcie u burty, wznosi się co najmniej na 2,13 metry (7 stóp) ponad najwyższą podziałową linią ładunkową; niedozwolone jest użycie owych drzwi w wspomnianych pomieszczeniach poniżej takiego pokładu.

(b) Zawiasowe drzwi wodoszczelne zadawalniającej budowy mogą być urządzone w grodziach, przedzielających dwa międzypokładowe pomieszczenia ładunkowe, na wysokości dozwolonej przepisami prawidła X (11) dla bocznych furt ładunkowych. Drzwi te winny być zamknięte przed wyjściem statku i pozostawać zamknięte podczas całej podróży, przyczem czas otwierania tych drzwi w porcie przyjsia oraz ich zamykania, zanim statek opuści

embrayé rapidement de l'un ou de l'autre des postes de manœuvre.

(e) Lorsqu'il est prévu qu'une porte doit être fermée au moyen d'une source d'énergie, d'un poste central de manœuvre, le mécanisme doit être disposé de manière à permettre la commande de la porte sur place au moyen de la même source d'énergie. La porte devra se refermer automatiquement si, après avoir été fermée du poste de commande central, elle est ouverte sur place. De même, il doit exister sur place un moyen de la maintenir fermée sans qu'elle puisse être ouverte par le poste de commande central. Enfin, toute porte manœuvrée au moyen d'une source d'énergie doit être pourvue d'une commande à main, manœuvrable sur place et d'un point accessible au-dessus du pont de cloisonnement.

(f) Les portes de toutes catégories doivent être munies d'indicateurs d'ouverture, permettant de vérifier de tous les postes de commande, autres que sur place, si la porte est ouverte ou fermée.

(7)—(a) Des portes étanches à charnières peuvent être admises dans les parties du navire effectuées aux passagers et à l'équipage, ainsi que dans les locaux de service, à condition qu'elles soient établies au-dessus d'un pont dont la surface inférieure a son point le plus bas en abord, se trouve au moins à 2.13 mètres (7 pieds) au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage; ces portes ne sont pas autorisées dans ces parties et locaux du navire au-dessous d'un tel pont.

(b) Des portes étanches à charnières de construction satisfaisante peuvent être admises dans les cloisons d'entrepont séparant deux locaux à marchandises, à la hauteur qui est permise pour les portes de charge sur le bordé conformément aux prescriptions de la Règle X (11). Ces portes doivent être fermées avant le départ et tenues fermées pendant tout le voyage; l'heure de leur ouverture à l'arrivée au port et le leur fermeture avant le départ du port

(e) If a door is required to be power operated from a central control, the gearing shall be so arranged that the door can be operated by power also at the door itself. The arrangement shall be such that the door will close automatically if opened by the local control after being closed from the central control, and also such that any door can be kept closed by local arrangements, which will prevent that door from being opened from the central control. Such power operated doors shall be provided with hand gear, workable both at the door itself and from an accessible position above the bulkhead deck.

(f) In all classes of doors indicators shall be fitted at all operating stations other than at the door itself, showing whether the door is opened or closed.

(7)—(a) Hinged watertight doors in passenger, crew, and working spaces are only permitted above a deck, the underside of which, at its lowest point at side, is at least 7 feet (2.13 metres) above the deepest subdivision loadline, and they are not permitted in those spaces below such deck.

(b) Hinged watertight doors of satisfactory construction may be fitted in bulkheads dividing cargo between deck spaces, in levels in which side cargo doors would be permitted under the provisions of Regulation X (11). These doors shall be closed before the voyage commences and shall be kept closed during the voyage, and the time of opening such doors in port and of closing them before the ship leaves port shall be entered in the official log book. Where it

port, winien być zapisany w dzienniku okrętowym. Gdy zamierza się urządzić drzwi tego rodzaju, zarówno ich liczba jak i szczegóły ich urządzenia winny być specjalnie zbadane, przez Władzę Administracyjną, która wymagać będzie od właściciela podania, stwierdzającego bezwzględnie konieczność posiadania podobnych drzwi.

(8) Wszelkie inne drzwi wodoszczelne winny być zasuwowe.

(9)—(a) Jeżeli jakiegokolwiek drzwi wodoszczelne, które mogą być czasami otwierane na morzu, wyjąwszy wejściowych drzwi do tuneli, urządzone są w głównych poprzecznych grodziach wodoszczelnych na takiej wysokości, że próg ich znajduje się poniżej najwyższej podziałowej linii ładunkowej, wówczas winny być stosowane prawidła następujące:

(I) Kiedy ilość takich drzwi przekracza 5, wszystkie wodoszczelne drzwi zasuwowe winny być poruszane napędem mechanicznym i tak urządzone, aby można je było zamykać jednocześnie z posterunku znajdującego się na mostku, przyczem jednoczesne zamykanie tych drzwi winno być poprzedzone ostrzegawczym sygnałem dźwiękowym.

(II) Kiedy ilość takich drzwi nie przekracza 5, wówczas:

(i) jeżeli sprawdzian nie przekracza 30, wszystkie wodoszczelne drzwi zasuwowe mogą być poruszane tylko ręcznie;

(ii) jeżeli sprawdzian przekroczy 30, lecz nie przekracza 60, to wszystkie wodoszczelne drzwi zasuwowe mogą być bądź drzwiami opuszczającymi się od własnej wagi, zaopatrzonymi w zwalniający oraz ręczny mechanizm, poruszany z miejsca obok samych drzwi, oraz z miejsca powyżej pokładu grodziowego, bądź też mogą być poruszane napędem mechanicznym;

(iii) Jeżeli sprawdzian przekracza 60, to wszystkie wodoszczelne drzwi zasuwowe winny być poruszane napędem mechanicznym.

(b) Jeżeli drzwi wodoszczelne, które muszą być czasami otwierane na morzu w celu prze-

doivent être inscrites dans le journal de bord réglementaire. Lorsqu'il est proposé d'installer des portes de cette nature, leur nombre et le détail de leurs dispositions font l'objet d'un examen spécial par l'Administration. Celle-ci exige des armateurs une attestation que cette installation est une nécessité de service absolue.

(8) Toutes les autres portes étanches doivent être à glissières.

(9)—(a) Lorsqu'il existe des portes étanches devant être à certains moments ouvertes à la mer, exception faite de celles des entrées de tunnels et que ces portes sont placées dans les cloisons étanches transversales principales de façon que leur seuil soit au-dessous de la ligne de charge maximum de compartimentage, les règles suivantes sont appliquées:

(I) Si le nombre de ces portes excède 5, toutes les portes étanches à glissières doivent être manœuvrées au moyen d'une source d'énergie et pouvoir être fermées simultanément d'un poste de manœuvre situé sur la passerelle, la fermeture simultanée de ces portes étant précédée d'un signal sonore.

(II) Si le nombre de ces portes n'excède pas 5:

(i) si le critérium n'excède pas 30, toutes les portes étanches à glissières peuvent être manœuvrées à la main seulement;

(ii) si le critérium excède 30, sans dépasser 60, toutes les portes étanches à glissières peuvent être soit des portes se fermant par gravité munies d'un déclic et d'une manœuvre à bras pouvant être actionnées aussi bien sur place que d'un point au-dessus du pont de cloisonnement, soit des portes manœuvrées au moyen d'une source d'énergie;

(iii) si le critérium numérique excède 60, toutes les portes étanches à glissières doivent être manœuvrées au moyen d'une source d'énergie.

(b) S'il existe, entre des soutes à charbon dans les entreponts au-dessous du pont de cloisonne-

is proposed to fit such doors, the number and arrangements shall receive the special consideration of the Administration, and a statement shall be required from the owners certifying as to the absolute necessity of such doors.

(8) All other watertight doors shall be sliding doors.

(9)—(a) When any watertight doors which may be sometimes opened at sea, excluding those at the entrances of tunnels, are fitted in the main transverse watertight bulkheads at such a height that their sills are below the deepest subdivision loadline, the following rules shall apply:—

(I) When the number of such doors exceeds 5 all the watertight sliding doors shall be power operated and shall be capable of being simultaneously closed from a station situated on the bridge, simultaneous closing of these doors being preceded by a warning sound signal.

(II) When the number of such doors does not exceed 5—

(i) if the criterion numeral does not exceed 30, all the watertight sliding doors may be operated by hand only;

(ii) if the criterion numeral exceeds 30, but does not exceed 60, all the watertight sliding doors may be either dropping doors fitted with releasing and hand gear operated at the door and from above the bulkhead deck or doors operated by power.

(iii) if the criterion numeral exceeds 60, all the watertight sliding doors shall be operated by power.

(b) If watertight doors which have sometimes to be open at sea for the purpose of trimming coal

ładowywania węgla, są urządzone pomiędzy zasobnikami w międzypokładach poniżej pokładu grodziowego, takie drzwi winny być poruszane napędem mechanicznym. Otwieranie i zamykanie takich drzwi powinno być zapisywane w dzienniku okrętowym.

(c) Kiedy luki szybowe łączące z pomieszczeniami ochładzanego ładunku są przeprowadzone przez więcej niż jedną główną poprzeczną gładz wodoszczelną i gdy progi otworów znajdują się mniej niż 2,13 metrów (7 stóp) ponad najwyższą podziałową linią ładunkową, to drzwi wodoszczelne przy podobnych otworach winny być poruszane napędem mechanicznym.

(10) Przenośne płyty na grodziach nie są dozwolone, za wyjątkiem umieszczonych w przestrzeni maszynowej. Podobne płyty winny zawsze się znajdować na miejscu, zanim statek opuści port i nie mogą być usuwane na morzu, za wyjątkiem wypadku nagłej konieczności. Należy przedsięwziąć konieczne środki ostrożności, aby przy ustawianiu tych płyt zapewniona została wodoszczelność w miejscach połączenia.

(11) Wszystkie drzwi wodoszczelne winny pozostawać zamknięte podczas żeglugi, za wyjątkiem, gdy muszą być obowiązkowo otwórzane dla pracy statku, przyczem zawsze winny być gotowe do natychmiastowego zamknięcia.

(12) Kiedy skrzynie wejściowe lub tunele dla dojścia z pomieszczenia załogi do palarni kotłowej, lub dla rurociągu, lub dla jakiegokolwiek innego celu, są przeprowadzone przez główne poprzeczne gładzie wodoszczelne, to wówczas owe skrzynie i tunele winny być wodoszczelne i odpowiadać wymaganiom prawidła XII. Dostęp przynajmniej do jednego końca każdego takiego tunelu lub skrzyni wejściowej, jeżeli używany jest na morzu, jako przejście komunikacyjne, winien być przeprowadzony poprzez skrzynię ciągnącą się wodoszczelnie do takiej dostatecznej wysokości, aby wylot skrzyni znajdował się powyżej linii granicznej. Dostęp do drugiego końca skrzyni lub tunelu może być skuteczniejszy przez drzwi wodoszczelne typu wymaganego

ment des portes étanches qui doivent, à la mer, être occasionnellement ouvertes pour la manipulation du charbon, l'emploi d'une source d'énergie est exigé pour la manoeuvre de ces portes. L'ouverture et la fermeture doivent être mentionnées au journal de bord.

(c) L'emploi d'une source d'énergie est également exigé pour la manoeuvre des portes établies au passage des conduits des cales frigorifiques, si ces conduits traversent plus d'une cloison transversale principale étanche, et si les seuils de ces portes sont situés à moins de 2,13 mètres (7 pieds) au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage.

(10) L'emploi de panneaux démontables en tôle n'est toléré que dans le tranche des machines. Ces panneaux doivent toujours être en place avant l'appareillage; ils ne peuvent être enlevés à la mer, si ce n'est en cas d'impérieuse nécessité. Les précautions nécessaires doivent être prises au remontage pour rétablir la parfaite étanchéité du joint.

(11) Toutes les portes étanches doivent être fermées en cours de navigation ou n'être ouvertes que lorsque le service du navire l'exige. Dans ce cas, elles doivent toujours être prêtes à être immédiatement fermées.

(12) Si des tambours ou tunnels reliant les logements du personnel aux chaufferies ou disposés pour renfermer des tuyautages ou pour tout autre but sont ménagés à travers les cloisons transversales étanches principales, ces tambours ou tunnels doivent être étanches et satisfaire aux prescriptions de la Règle XII. L'accès à l'une ou moins des extrémités de ces tunnels ou tambours, si on s'en sert comme passage à la mer, doit être réalisé par un puits étanche d'une hauteur suffisante pour que son débouché soit au-dessus de la ligne de surimersion. L'accès à l'autre extrémité peut se faire par une porte étanche du type exigé par son emplacement dans la navire. Aucun de ces tunnels ou tambours ne doit traverser la cloison de

are fitted between bunkers in the between-decks below the bulkhead deck, these doors shall be operated by power. The opening and closing of these doors shall be recorded in the official log book.

(c) When trunkways in connection with refrigerated cargo are carried through more than one main transverse watertight bulkhead, and the sills of the openings are less than 7 feet (2.13 metres) above the deepest subdivision loadline, the watertight doors at such openings shall be operated by power.

(10) Portable plates on bulkheads shall not be permitted except in machinery spaces. Such plates shall always be in place before the ship leaves port, and shall not be removed at sea except in case of urgent necessity. The necessary precautions shall be taken in replacing them to ensure that the joints shall be watertight.

(11) All watertight doors shall be kept closed during navigation except when necessarily opened for the working of the ship, and shall always be ready to be immediately closed.

(12) Where trunkways or tunnels for access from crew's accommodation to the stokehold, for piping, or for any other purpose are carried through main transverse watertight bulkheads, they shall be watertight and in accordance with the requirements of Regulation XII. The access to at least one end of each such tunnel or trunkway, if used as a passage at sea, shall be through a trunk extending watertight to a height sufficient to permit access above the margin line. The access to the other end of the trunkway or tunnel may be through a watertight door of the type required by its location in the ship. Such trunkways or tunnels shall not extend through the first subdivision bulkhead abaft the collision bulkhead.

w miejscu ich znajdowania się na statku. Podobne skrzynie wejściowe lub tunele nie mogą przechodzić poprzez pierwszą grodzę podziałową z tytułu grodzi zderzeniowej.

Jeżeli są przewidziane tunele lub skrzynie wejściowe dla sztucznego ciągu, przechodzące poprzez główne poprzeczne grodzie wodoszczelne, wypadek ten winien być specjalnie zbadany przez Władzę Administracyjną.

Prawidło X.

Otwory w burtach statku poniżej linii granicznej.

(1) Urządzenie i skuteczność środków do zamykania wszelkich otworów w burtach statku winny odpowiadać celowi i miejscu, w którym są umieszczone; we wszystkim ku zadowoleniu Władzy Administracyjnej.

(2)—(a) Jeżeli w międzypokładzie, dolna krawędź jakiegokolwiek iluminatora znajduje się poniżej linii, przeprowadzonej po burcie równoległe do pokładu grodziowego, i której najniższy punkt znajduje się w odległości $2\frac{1}{2}$ od sta szerokości statku powyżej najwyższej podziałowej linii ładunkowej, to wówczas wszystkie iluminatory owego międzypokładu winny być nieotwieralne.

(b) Jeżeli w międzypokładzie, dolna krawędź jakiegokolwiek iluminatora innego niż ten, który winien być nieotwieralny, w myśl powyższego ustępu (a), znajduje się poniżej linii przeprowadzonej po burcie równoległe do pokładu grodziowego, a posiadającej najniższy punkt na wysokości 3.66 metrów (12 stóp) wraz z $2\frac{1}{2}$ od sta szerokości statku powyżej najwyższej podziałowej linii ładunkowej, to wówczas wszystkie iluminatory w owym międzypokładzie winny być tak zbudowane, aby istotnie nikt nie mógł ich otwierać bez wiedzy kapitana statku.

(c) Wszystkie inne iluminatory mogą być zwykłego, otwieranego typu.

(d) Jeżeli w międzypokładzie, dolna krawędź jakiegokolwiek iluminatora omawianego w ustępie (b) znajduje się poniżej linii, prze-

compartimentage immédiatement en arrière de la cloison d'abordage.

Lorsqu'il est prévu des tunnels ou tambours pour tirage forcé, traversant les cloisons étanches transversales principales, le cas doit être spécialement examiné par l'Administration.

Règle X.

Ouverture dans la Muraille extérieure au-dessous de la Ligne de surimmersion.

(1) La disposition et l'efficacité des moyens de fermeture de toutes les ouvertures pratiquées dans la muraille extérieure du navire doivent correspondre au but à réaliser et à l'emplacement où ils sont fixés; ils doivent d'une manière générale être à la satisfaction de l'Administration.

(2)—(a) Si, dans un entrepont, le bord inférieur de l'ouverture d'un hublot quelconque est au-dessous d'une ligne tracée sur la muraille parallèlement au livet du pont de cloisonnement et ayant son point le plus bas à $2\frac{1}{2}$ pour cent de la largeur du navire au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage, tous les hublots de cet entrepont doivent être des hublots fixes.

(b) Si, dans un entrepont, le bord inférieur de l'ouverture d'un hublot quelconque autre que ceux qui doivent être fixes, aux termes de l'alinéa (a) ci-dessus, est au-dessous d'une ligne tracée parallèlement au livet du pont de cloisonnement et ayant son point le plus bas à 3 mètres 66 (12 pieds) plus $2\frac{1}{2}$ pour cent de la largeur du navire, au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage, tous les hublots de cet entrepont seront construits de telle sorte que personne ne puisse les ouvrir sans l'autorisation du Capitaine du navire.

(c) Tous les autres hublots peuvent être du type ouvrant ordinaire.

(d) Si, dans un entrepont, le bord inférieur de l'ouverture d'un quelconque des hublots visés au alinéa (b) ci-dessus, est au-dessous

Where it is proposed to fit tunnels or trunkways for forced draft, piercing main transverse watertight bulkheads, these shall receive the special consideration of the Administration.

Regulation X.

Openings in Ship's Sides below the Margin Line.

(1) The arrangement and efficiency of the means for closing any opening in the ship's sides shall be consistent with its intended purpose and the position in which it is fitted and generally to the satisfaction of the Administration.

(2)—(a) If in a between decks, the sills of any sidescuttles are below a line drawn parallel to the bulkhead deck at side and having its lowest point $2\frac{1}{2}$ per cent. of the breadth of the ship above the deepest subdivision loadline, all sidescuttles in that between deck shall be of a non-opening type.

(b) If in a between decks, the sills of any sidescuttles other than those required to be of a non-opening type by sub-paragraph (a) are below a line drawn parallel to the bulkhead deck at side and having its lowest point at a height of 12 feet (3.66 metres) plus $2\frac{1}{2}$ per cent. of the breadth of the ship above the deepest subdivision loadline, all sidescuttles in that between decks shall be of such construction as will effectively prevent any person opening them without the consent of the master of the ship.

(c) Other sidescuttles may be of any ordinary opening type.

(d) If in a between decks, the sills of any of the sidescuttles referred to in sub-paragraph (b) are below a line drawn parallel to the

prowadzonej po burcie równoległe do pokładu grodziowego, posiadającej najniższy punkt na wysokości 1.37 metra (4½ stóp) wraz z 2½ od sła szerokości statku powyżej linii ładunkowej, po której statek pływa w czasie odejścia z portu, to wówczas wszystkie iluminatory owego międzypokładu winny być zamknięte w sposób wodoszczelny i na zamek, zanim statek opuści port, przyczem iluminatory te nie mogą być otwierane podczas żeglugi.

Czas otwierania w porcie podobnych iluminatorów, zakrywania oraz zamykania ich na zamek zanim statek opuści port, winien być zapisany do dziennika okrętowego.

Władza Administracyjna może wskazać największe średnie zanurzenie, przy którym dolne krawędzie powyższych iluminatorów będą się znajdowały powyżej linii, określonej w niniejszym paragrafie, i przy którym zatem będzie dozwolone otwierać je na morzu na odpowiedzialność kapitana. Na morzach zwrotnikowych przy dobrej pogodzie owo zanurzenie może być zwiększone o 305 milimetrów (1 stopę).

(3) Winny być umieszczone od wewnątrz skuteczne pokrywy zamiasowe tak urządzone, aby można je było łatwo i dobrze zamykać oraz zabezpieczyć wodoszczelność wszystkich tych iluminatorów:

(a) które przepisowo winny być nieotwieralne;

(b) które mają być umieszczone w obrębie jednej ósmej długości statku, licząc od przedniego pionu;

(c) które mają być umieszczone w miejscach, oznaczonych w ustępie (b) paragrafu 2;

(d) które nie będą dostępne podczas żeglugi;

(e) które mają znajdować się w pomieszczeniach przeznaczonych dla marynarzy i palaczy;

(f) które mają znajdować się w miejscach przeznaczonych dla pomieszczenia pasażerów międzypokładowych.

(4) Iluminatory poniżej pokładu grodziowego, inne niż wyszczelnione w poprzednim paragrafie, winny być zaopatrzone od wewnątrz w skuteczne pokrywy, które

d'une ligne tracée parallèlement au livet du pont de cloisonnement et ayant son point de plus bas à 1 mètre 37 (4½ pieds) plus 2½ pour cent de la largeur du navire au-dessus de la flottaison du navire, à son départ du port, tous les hublots de cet entrepont sont fermés d'une façon étanche et à clef avant que le navire ne sorte du port, et ne doivent pas être ouverts en cours de navigation.

Les heures d'ouverture de ces hublots dans le port et de leur fermeture à clef avant le départ seront inscrites au journal de bord réglementaire.

L'Administration peut préciser le tirant d'eau milieu maximum auquel les hublots en question ont le bord inférieur de leur ouverture au-dessus de la ligne définie dans le présent paragraphe et auquel, par suite, il sera permis de les ouvrir à la mer sous la responsabilité du Capitaine. Dans les mers tropicales, par beau temps, ce tirant d'eau peut être augmenté de 305 millimètres (1 pied).

(3) Des tapes à charnières, d'un modèle efficace et disposées de manière à pouvoir être réellement fermées et rendues étanches, doivent être installées sur tous les hublots:

(a) qui doivent réglementairement être fixes;

(b) qui sont situés sur un huitième de la longueur du navire à partir de la perpendiculaire avant;

(c) qui occupent les positions définies à l'alinéa (2) (b) ci-dessus;

(d) qui ne sont pas accessibles en cours de navigation;

(e) qui sont situés dans des locaux destinés au logement des matelots ou des chauffeurs;

(f) qui sont situés dans des espaces destinés au logement des passagers d'entrepont.

(4) Les hublots placés sous le pont de cloisonnement, autres que ceux visés au paragraphe précédent, doivent être pourvus de tapes intérieures efficaces; celles-ci

bulkhead deck at side and having its lowest point 4½ feet (1.37 metres), plus 2½ per cent. of the breadth of the ship above the loadline at which the ship is floating on her departure from any port, all the sidescuttles in that between decks shall be closed watertight and locked before the ship leaves port and they shall not be opened during navigation.

The time of opening such sidescuttles in port and of closing and locking them before the ship leaves port shall be entered in the official log book.

The Administration may indicate the limiting mean draught at which these sidescuttles will have their sills above the line defined in this paragraph and at which it will be permissible to open them at sea on the responsibility of the master. In tropical waters in fair weather this limiting draught may be increased by 1 foot (.305 metres).

(3) Efficient hinged inside deadlights arranged so that they can be easily and effectively closed and secured watertight shall be fitted to all sidescuttles—

(a) which are required to be of a non-opening type;

(b) which are to be fitted within one-eighth of the ship's length of the forward perpendicular;

(c) which are to be fitted in positions defined in subparagraph (2) (b);

(d) which will not be accessible during navigation;

(e) which are to be fitted in spaces intended for the accommodation of sailors and firemen;

(f) which are to be fitted in spaces intended for the accommodation of steerage passengers.

(4) Sidescuttles fitted below the bulkhead deck, other than those referred to in the preceding paragraph, shall be fitted with efficient inside deadlights which may be

re mogą być przenośne i umieszczone obok iluminatorów.

(5) Iluminatory wraz ze swemi pokrywami, do których niema dostępu podczas żeglugi, winny być zamknięte i zabezpieczone, zanim statek wyruszy na morze.

(6) Nie można urządzać żadnych iluminatorów w jakichkolwiek pomieszczeniach przeznaczonych wyłącznie do przewozu ładunku lub węgla.

(7) Bez specjalnego pozwolenia Władzy Administracyjnej nie wolno urządzać w burtach statku automatycznych wentylatorów iluminatorowych poniżej linii granicznej.

(8) Wszelkie maszynowe lub inne otwory wlotowe i wylotowe w burtach statku winny być tak urządzone, aby były zabezpieczone od przypadkowego wtargnięcia wody do wnętrza statku.

(9) Ilość odpływników, otworów wylotowych, rur sanitarnych oraz innych podobnych otworów w burtach statku winna być ograniczona do minimum, w ten sposób, bądź że każdy otwór wylotowy będzie obsługiwać możliwie największą ilość rur sanitarnych i innych bądź że każdy inny zadawalniający sposób.

(10) Otwory wylotowe, przeprowadzone poprzez burtę statku z pomieszczeń, leżących poniżej linii granicznej, winny być zaopatrzone w skuteczne i dostępne urządzenia, któreby zapobiegały przedostaniu się wody do wnętrza statku. Dozwolonym jest mieć dla każdego osobnego otworu wylotowego, bądź jeden automatyczny niezwrrotny zawór zaopatrzony w skuteczne urządzenie do bezpośredniego zamykania go z miejsca powyżej pokładu grodziowego, bądź też dowolnie, dwa automatyczne niezwrótne zawory bez podobnego urządzenia, przyczem jednak górny zawór winien się znajdować powyżej najwyższej podziałowej linii ładunkowej, tak, aby był zawsze dostępny dla oględzin w warunkach służby.

Kiedy używa się zaworu o bezpośrednim działaniu, to miejsce jego uruchomienia powyżej pokładu grodziowego winno być stale łatwo dostępne oraz należy przewidzieć urządzenia do wskazywania, czy dany zawór jest otwarty, czy też zamknięty.

peuvent être amovibles et être déposées à proximité des hublots.

(5) Les hublots et leurs tapes qui ne sont pas accessibles en cours de navigation doivent être fermés et condamnés avant l'appareillage.

(6) Aucun hublot ne peut être établi dans les locaux affectés exclusivement au transport de marchandises ou de charbon.

(7) Aucun hublot à ventilation automatique ne peut être établi dans la muraille du navire au-dessous de la ligne de surimmersion, sans une autorisation spéciale de l'Administration.

(8) Toutes les prises d'eau et décharges dans la muraille doivent être disposées de façon à empêcher toute introduction accidentelle d'eau dans le navire.

(9) Le nombre des dalots, tuyaux de décharge sanitaires et autres ouvertures similaires dans la muraille, doit être réduit au minimum, soit en utilisant chaque orifice de décharge, pour le plus grand nombre possible de tuyaux sanitaires ou autres, soit de toute autre manière satisfaisante.

(10) Les décharges à la coque, dont l'orifice inférieur se trouve au-dessous de la ligne de surimmersion, doivent être munies de dispositifs efficaces et accessibles empêchant l'eau de s'introduire dans le navire. On peut, pour chaque décharge séparée, employer soit une soupape automatique de non-retour, pourvu d'un moyen de fermeture direct, manœuvrable d'un point situé au-dessus du pont de cloisonnement, soit, à volonté, deux soupapes automatiques de non-retour sans moyen de fermeture direct, pourvu que la plus élevée soit placée de telle sorte au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage qu'elle soit toujours accessible pour être visitée dans les circonstances normales du service.

Lorsqu'on emploie des valves à commande de fermeture directe, les postes de manœuvre au-dessus du pont de cloisonnement doivent toujours être facilement accessibles et ils doivent comporter des indicateurs d'ouverture et de fermeture.

portable and stowed adjacent to the sidescuttles.

(5) Sidescuttles and their deadlights, which will not be accessible during navigation, shall be closed and secured before the ship proceeds to sea.

(6) No sidescuttles shall be fitted in any spaces which are appropriated exclusively to the carriage of cargo or coal.

(7) Automatic ventilating sidescuttles shall not be fitted in the ship's sides below the margin line without the special sanction of the Administration.

(8) All machinery and other inlets and discharges in the ship's sides shall be arranged so as to prevent the accidental admission of water into the ship.

(9) The number of scuppers, sanitary discharges and other similar openings in the ship's sides shall be reduced to the minimum either by making each discharge serve for as many as possible of the sanitary and other pipes, or in any other satisfactory manner.

(10) Discharges led through the ship's sides from spaces below the margin line shall be fitted with efficient and accessible means for preventing water from passing inboard. It is permissible to have for each separate discharge either one automatic non-return valve fitted with a positive means of closing it from above the bulkhead deck, or, alternatively, two automatic non-return valves without such means, the upper of which valves is so situated above the deepest subdivision loadline as to be always accessible for examination under service conditions.

Where a positive action valve is fitted, the operating position above the bulkhead deck shall always be readily accessible and means shall be provided for indicating whether the valve is open or closed.

(11) Furty wejściowe, ładunkowe i węglowe znajdujące się poniżej linii granicznej, winny być wystarczająco wytrzymałości. Winny one być skutecznie zamknięte i winny zapewniać wodoszczelność zanim statek opuści port, oraz winny pozostawać zamkniętymi podczas żeglugi.

Furty ładunkowe i węglowe, które znajdują się częściowo lub całkowicie poniżej najwyższej podziałowej linii ładunkowej, winny stanowić przedmiot specjalnego rozważania Władzy Administracyjnej.

(12) Otwór wewnętrzny wyrzutnika popiołu, śmietników i t. p. winien być zaopatrzony w skuteczną pokrywę.

Gdy otwór wewnętrzny znajduje się poniżej linii granicznej, pokrywa winna być wodoszczelna, i pozatem należy umieścić w wyrzutniku automatyczny zawór niezwrrotny, w łatwo dostępnym miejscu ponad najwyższą podziałową linią ładunkową. Kiedy wyrzutnik nie jest używany, wówczas pokrywa i zawór winny być zamknięte i zabezpieczone.

Prawidło XI.

Budowa i początkowa próba drzwi wodoszczelnych, iluminatorów i t. p.

(1) Konstrukcja, materiał i budowa wszystkich drzwi wodoszczelnych, iluminatorów, furt wejściowych, furt ładunkowych i węglowych, oraz zaworów, rur, wyrzutników popiołu i śmieci, omawianych w niniejszych prawidłach, winny być ku zadowoleniu Władzy Administracyjnej.

(2) Każde drzwi wodoszczelne winny być próbowane pod ciśnieniem wodnym o wysokości słupa wody aż do linii granicznej. Próbę należy dokonać przed oddaniem statku do użytku, przed, albo po ustawieniu drzwi na statku.

Prawidło XII.

Budowa i początkowe próby wodoszczelnych pokładów, szybów i t. d.

(1) Wodoszczelne pokłady, skrzynie, tunele, stępki skrzynkowe i wentylatory winny być tej

(11) Les coupées, portes de chargement et sabords à charbon situés au-dessous de la ligne de surimmersion doivent être de résistance suffisante. Ils doivent être efficacement fermés et assujettis avant l'appareillage et rester fermés pendant la navigation.

Les portes de chargement et sabords à charbon qui sont situés partiellement ou entièrement au-dessous de la ligne de charge maximum de compartimentage doivent faire l'objet d'un examen spécial de l'Administration.

(12) Les ouvertures intérieures des manches à escarbilles, manches à saletés, &c., doivent être pourvues d'un couvercle efficace.

Si ces ouvertures sont situées au-dessous de la ligne de surimmersion, le couvercle doit être étanche et on doit, en outre, installer dans la manche un clapet de non-retour, placé dans un endroit accessible, au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage. Quand on ne se servira pas de la manche, le couvercle et le clapet doivent être fermés et assujettis en place.

Règle XI.

Construction et Epreuves initiales des Portes étanches, Hublots, &c.

(1) Le tracé, les matériaux utilisés et la construction des portes étanches, hublots, coupées, sabords à charbon, portes de chargement, soupapes, tuyaux, manches à escarbilles et à saletés visés dans le présent Règlement doivent être à la satisfaction de l'Administration.

(2) Toute porte étanche doit être soumise à un essai à l'eau sous une pression correspondant à la hauteur d'eau jusqu'à la ligne de surimmersion. Cet essai doit être fait avant l'entrée en service du navire, soit avant, soit après mise en place de la porte à bord.

Règle XII.

Construction et Epreuves initiales des Ponts étanches, Tambours, &c.

(1) Lorsqu'ils sont étanches, les ponts, tambours tunnels, quilles tubulaires, et conduits d'air doi-

(11) Gangway, cargo and coaling ports fitted below the margin line shall be of sufficient strength. They shall be effectively closed and secured watertight before the ship leaves port, and shall be kept closed during navigation.

Cargo and coaling ports which are to be fitted partly or entirely below the deepest subdivision loadline shall receive the special consideration of the Administration.

(12) The inboard opening of each ash-shoot, rubbish-shoot, &c., shall be fitted with an efficient cover.

If the inboard opening is situated below the margin line, the cover shall be watertight, and in addition an automatic non-return valve shall be fitted in the shoot in an easily accessible position above the deepest subdivision loadline. When the shoot is not in use both the cover and the valve shall be kept closed and secured.

Regulation XI.

Construction and Initial Tests of Watertight Doors, Sidescuttles, &c.

(1) The design, materials and construction, of all watertight doors, sidescuttles, gangway, cargo and coaling ports, valves, pipes, ash-shoots and rubbish-shoots referred to in these Regulations shall be to the satisfaction of the Administration.

(2) Each watertight door shall be tested by water pressure to a head up to the margin line. The test shall be made before the ship is put in service, either before or after the door is fitted.

Regulation XII.

Construction and Initial Tests of Watertight Decks, Trunks, &c.

(1) Watertight decks, trunks, tunnels, duct keels and ventilators shall be of the same strength as

samej wytrzymałości co i wodoszczelne grodzie na odnośnych poziomach. Środki do nadania im wodoszczelności oraz urządzenia przyjęte do zamykania otworów winny być ku zadowoleniu Władzy Administracyjnej. Wodoszczelne wentylatory i szyby winny być doprowadzone przynajmniej aż do linii granicznej.

(2) Po ukończeniu budowy należy poddać pokłady wodoszczelne próbie z wężem przeciwpożarowym lub próbie zalania, zaś wodoszczelne skrzynie, tunele i wentylatory — próbie z wężem przeciwpożarowym.

Prawidło XIII.

Perjodyczne uruchamiania i inspekcje wodoszczelnych drzwi i t. p.

Na wszystkich nowych i istniejących statkach winny się odbywać co tydzień ćwiczenia uruchamiania drzwi wodoszczelnych, iluminatorów, zaworów oraz zamykających mechanizmów odpływników, wyrzutników popiołu i śmieci. Na statkach, odbywających podróże przekraczające jeden tydzień, należy odbyć całkowite ćwiczenie przed opuszczeniem portu, a oprócz tego następnie, przynajmniej raz na tydzień w ciągu trwania podróży, przyczem wszystkie drzwi wodoszczelne poruszane napędem mechanicznym oraz drzwi zawiasowe w głównych grodziach poprzecznych, o ile są używane na morzu, winny być uruchamiane codziennie.

Drzwi wodoszczelne oraz wszystkie mechanizmy drzwi i wskaźniki z niemi połączone, oraz wszystkie zawory, zamknięcie których jest konieczne, dla uczynienia przedziału wodoszczelnym, na morzu winny być poddawane inspekcji, przynajmniej raz na tydzień.

Prawidło XIV.

Zapis w dzienniku okrętowym.

Na wszystkich nowych i istniejących statkach należy, zanim statek opuści port, ustawić zdejmowane płyty oraz zamknąć drzwi zawiasowe, iluminatory, furty wejściowe, furty ładunkowe i węgło-

vent présenter une résistance égale à celle des parties correspondantes des cloisons étanches. Les procédés employés pour assurer l'étanchéité de ces éléments, ainsi que les dispositifs adoptés pour la fermeture des ouvertures, doivent être à la satisfaction de l'Administration. Les conduits d'air et les tambours étanches doivent s'élever au moins jusqu'au niveau de la ligne de surimmersion.

(2) Lorsqu'ils sont étanches, les ponts, tambours, tunnel et conduits d'air doivent être soumis à une épreuve d'étanchéité à la lance après leur construction; l'essai des ponts peut être effectué en les couvant d'eau.

Règle XIII.

Manœuvres et Inspections périodiques des Portes étanches, &c.

Sur tout navire neuf ou existant, il doit être procédé hebdomadairement, à des exercices de manœuvre des organes de fermeture étanche des portes, hublots, dalots, soupapes, manches à escarbilles et à salotés. Sur les navires effectuant des voyages dont la durée excède une semaine, un exercice complet doit avoir lieu avant l'appareillage, et d'autres ensuite pendant la navigation, à raison d'un au moins par semaine; toutefois, les portes dont la manœuvre comporte l'emploi d'une source d'énergie et les portes à charnières des cloisons transversales principales doivent être manœuvrées quotidiennement, lorsqu'elles sont utilisées à la mer.

Les portes étanches, y compris les mécanismes et les indicateurs qui s'y rapportent, ainsi que les soupapes dont la fermeture est nécessaire pour assurer l'étanchéité d'un compartiment, doivent être périodiquement inspectées à la mer, à raison d'une fois au moins par semaine.

Règle XIV.

Mentions au Journal de bord réglementaire.

Sur tout navire neuf ou existant, les portes à charnières, panneaux démontables, hublots, coupées, portes de chargement, sabbords à charbon et autres ouvertures, qui doivent rester fermées

watertight bulkheads at corresponding levels. The means used for making them watertight, and the arrangements adopted for closing openings in them, shall be to the satisfaction of the Administration. Watertight ventilators and trunks shall be carried at least up to the margin line.

(2) After completion a hose or flooding test shall be applied to watertight decks and a hose test to watertight trunks, tunnels and ventilators.

Regulation XIII.

Periodical Operation and Inspection of Watertight Doors, &c.

In all new and existing ships drills for the operating of watertight doors, sidescuttles, valves, and closing mechanisms of scuppers, ash-shoots and rubbish-shoots, shall take place weekly. In ships in which the voyage exceeds one week in duration a complete drill shall be held before leaving port, and others thereafter at least once a week during the voyage, provided that all watertight power doors and hinged doors, in main transverse bulkheads, in use at sea shall be operated daily.

The watertight doors and all mechanisms and indicators connected therewith, and all valves the closing of which is necessary to make a compartment watertight, shall be periodically inspected at sea, at least once a week.

Regulation XIV.

Entries in the Official Log Book.

In all new and existing ships hinged doors, portable plates, sidescuttles, gangway, cargo and coaling ports and other openings, which are required by these Regulations to be kept closed during

we oraz inne otwory, które według niniejszych prawideł winny pozostawać zamknięte podczas żeglugi. Czas zamykania oraz czas otwierania (o ile to ostatnie jest dopuszczalne w myśl niniejszych prawideł) winien być zapisany w dzienniku okrętowym.

Należy uczynić zapis w dzienniku okrętowym o wszystkich ćwiczeniach i inspekcjach, wymaganych prawideł XIII, z wyraźnym podaniem wszelkich dostrzeżonych wadliwości.

Prawidło XV.

Dna podwójne.

(1) Na statkach o długości 61 metrów (200 stóp) i poniżej 76 metrów (249 stóp) dno podwójne winno być urządzone przynajmniej od przestrzeni maszynowej do grodzi skrajnika dziobowego, lub możliwie najbliższej grodzi skrajnika.

(2) Na statkach o długości 76 metrów (249 stóp) i poniżej 100 metrów (330 stóp) dno podwójne winno być urządzone przynajmniej poza przestrzenią maszynową i winno się rozciągać do grodzi skrajników dziobowego i rufowego, lub możliwie najbliższej grodzi skrajnika.

(3) Na statkach o długości 100 metrów (330 stóp) i powyżej, dno podwójne winno być urządzone pośrodku statku i winno się rozciągać do grodzi skrajników dziobowego i rufowego, lub możliwie najbliższej grodzi skrajnika.

(4) Kiedy wymagane jest urządzenie dna podwójnego, należy przedłużyć dno wewnętrzne do burt w taki sposób, aby dno do zaokrąglenia obła było zabezpieczone.

Podobne zabezpieczenie będzie uważane za zadawalające, jeżeli linja przecięcia zewnętrznej krawędzi arkusza dźwigara przyobłowego z poszyciem obła znajduje się w jakiegokolwiek swej części nie niżej poziomej płaszczyzny, przechodzącej przez punkt przecięcia z linją wręgi, pośrodku długości

pendant la navigation, en application des prescriptions précédentes, doivent être fermés avant l'appareillage. Mention doit être faite au journal de bord réglementaire des heures de fermeture de tous ces organes et des heures auxquelles auront été ouverts ceux dont le présent Règlement permet l'ouverture.

Mention de tous les exercices et toutes les inspections prescrits par la Règle XIII ci-dessus doit être faite au journal de bord réglementaire; toute défectuosité constatée y est explicitement notée.

Règle XV.

Doubles-fonds.

(1) Les navires dont la longueur est au moins égale à 61 mètres (200 pieds) et inférieure à 76 mètres (249 pieds) doivent être pourvus d'un double-fond s'étendant au moins depuis l'avant de la tranche des machines jusqu'à la cloison du coqueron avant ou aussi près que possible pratiquement de cette cloison.

(2) Les navires dont la longueur est au moins égale à 76 mètres (249 pieds) et inférieure à 100 mètres (330 pieds) doivent être pourvus de doubles-fonds au moins en dehors de la tranche des machines. Ces doubles-fonds doivent s'étendre jusqu'aux cloisons des coquerons avant et arrière aussi près que possible pratiquement de ces cloisons.

(3) Les navires dont la longueur est égale ou supérieure à 100 mètres (330 pieds) doivent être pourvus au milieu d'un double-fond s'étendant jusqu'aux cloisons des coquerons avant et arrière ou aussi près que possible pratiquement de ces cloisons.

(4) Là où un double-fond est exigé, il doit se prolonger en abord vers la muraille de manière à protéger efficacement les bouchains.

Cette protection sera considérée comme satisfaisante si aucun point de la ligne d'intersection de l'arête extérieure de la tôle de côté avec le borde extérieur ne vient au-dessous d'un plan horizontal passant par le point du tracé hors membres où le couple milieu est coupé par une diagonale

navigation, shall be closed before the ship leaves port. The time of closing, and the time of opening (if permissible under these Regulations), shall be recorded in the official log book.

A record of all drills and inspections required by Regulation XIII shall be entered in the official log book with an explicit record of any defects which may be disclosed.

Regulation XV.

Double Bottoms.

(1) In ships 200 feet (61 metres) and under 249 feet (76 metres) in length a double bottom shall be fitted at least from the machinery space to the fore peak bulkhead, or as near thereto as practicable.

(2) In ships 249 feet (76 metres) and under 330 feet (100 metres) in length a double bottom shall be fitted at least outside the machinery space, and shall extend to the fore and after peak bulkheads, or as near thereto as practicable.

(3) In ships 330 feet (100 metres) in length and upwards a double bottom shall be fitted amidships, and shall extend to the fore and after peak bulkheads, or as near thereto as practicable.

(4) Where a double bottom is required to be fitted the inner bottom shall be continued out to the ship's sides in such a manner as to protect the bottom to the turn of bilge.

Such protection will be deemed satisfactory if the line of intersection of the outer edge of the margin plate with the bilge plating is not lower at any part than a horizontal plane passing through the point of intersection with the frame line amidships of a transverse diagonal line inclined at 25 de-

statku, poprzecznej przekątnej, przecinającej pod kątem 25 st. podstawową linię w punkcie, znajdującym się w odległości połowy szerokości konstrukcyjnej statku, licząc od linii środkowej.

(5) Żęzy urządzone w dnie podwójnym w związku z urządzeniami drenowymi, nie powinny się rozciągać wzdłuż więcej niż to jest konieczne, ani też nie powinny się znajdować w odległości mniejszej, niż 457 milimetrów (18 cali) od dna zewnętrznego lub od wewnętrznej krawędzi dźwigara przyobłowego. Żęza, sięgająca do zewnętrznego dna, jednakże, dozwoloną jest w rufowej części tunelu wału statków śrubowych.

Prawidło XVI.

Grodzie ogniotrwałe.

Statki winny posiadać powyżej pokładu grodziowego grodzie ogniotrwałe, które winny się rozciągać nieprzerwanie od burty do burty i winny być urządzone ku zadowoleniu Władzy Administracyjnej.

Grodzie te winny być zbudowane z metalu lub z innego ogniotrwałego materiału, i winny skutecznie zapobiegać w przeciągu jednej godziny, w warunkach, dla których przewidziane jest urządzenie owych grodzi na statku, szerzeniu się pożaru, rozwijającego w sąsiedztwie grodzi temperaturę 815 st. C (1500 st. F.).

Uskoki i wnęki, zarówno jak i środki do zamykania wszystkich otworów w tych grodziach winny być ogniotrwałe i ognioszczelne.

Średnia odległość pomiędzy dwiema sąsiednimi grodziami ogniotrwałymi w jakiegokolwiek nadbudowie nie powinna naogół przekraczać 40 metrów (131 stóp).

Prawidło XVII.

Otwory w burtach oraz inne otwory itp. powyżej linii granicznej.

(1) Iluminatory, furty wejściowe, furty ładunkowe i węglowe oraz inne urządzenia do zamykania otworów w burtach statku powyżej linii granicznej winny być należytego typu i budowy, oraz dostatecznej wytrzymałości, uwzględniając miejsca, w których

inclinée à 25° sur l'horizontale et manée par le sommet inférieur externe du rectangle circonscrit à la maîtresse section.

(5) Les puisards établis dans les doubles-fonds pour recevoir les aspirations des pompes ne doivent pas être plus profonds qu'il n'est nécessaire et, en tous les cas, ils ne doivent pas être à moins de 457 millimètres (18 pouces) du bordé extérieur ou du bord intérieur de la tôle de côté. Des puisards allant jusqu'au bordé peuvent cependant être admis à l'extrémité arrière des tunnels d'arbres des navires à hélice.

Règle XVI.

Cloisons contre l'Incendie.

Les navires doivent avoir, au-dessus du pont de cloisonnement, des cloisons contre l'incendie, s'étendant sans discontinuité d'un bord à l'autre et disposées à la satisfaction de l'Administration.

Elles doivent être construites en métal ou toute autre substance résistant au feu, et efficaces pour empêcher pendant une heure, dans les conditions pour lesquelles l'installation de ces cloisons est prévue, la propagation d'un incendie développant au voisinage de la cloison une température de 815° C (1500° F).

Les niches, baïonnettes et tous les dispositifs fermant les ouvertures pratiquées dans ces cloisons seront à l'épreuve du feu et étanches aux flammes.

La distance moyenne de deux cloisons contre l'incendie adjacentes, dans une superstructure quelconque, doit être en général au plus égale à 40 mètres (131 pieds).

Règle XVII.

Hublots et autres Ouvertures, &c., au-dessus de la Ligne de surimmersion.

(1) Les hublots, les portes des coupées, les portes de chargement, les sabords à charbon, et autres dispositifs fermant les ouvertures pratiquées dans la muraille du navire au-dessus de la ligne de surimmersion doivent être convenablement dessinés et con-

grees to the base line and cutting it at a point one-half the ship's moulded breadth from the middle line.

(5) Wells constructed in the double bottom in connection with the drainage arrangements shall not extend downwards more than necessary, nor shall they be less than 18 inches (457 millimetres) from the outer bottom or from the inner edge of the margin plate. A well extending to the outer bottom is, however, permitted at the after end of the shaft tunnel of screw ships.

Regulation XVI.

Fire-resisting Bulkheads.

Ships shall be fitted above the bulkhead deck with fire-resisting bulkheads which shall be continuous from side to side of the ship and arranged to the satisfaction of the Administration.

They shall be constructed of metal or other fire-resisting material, effective to prevent for one hour, under the conditions for which the bulkheads are to be fitted in the ship, the spread of fire generating a temperature of 1,500° F. (815° C.) at the bulkhead.

Steps and recesses and the means for closing all openings in these bulkheads shall be fire-resisting and flamtight.

The mean distance between any two adjacent fire-resisting bulkheads in any superstructure shall in general not exceed 131 feet (40 metres).

Regulation XVII.

Side and other Openings, &c., above the Margin Line.

(1) Sidescuttles, gangway, cargo and coaling ports, and other means for closing openings in the ship's sides above the margin line shall be of efficient design and construction and of sufficient strength having regard to the spaces in which they are fitted and

one są urządzone, oraz ich położenie względem najwyższej podziałowej linii ładunkowej.

(2) Pokład grodziowy, lub inny wyżej leżący, winien być falo-szczelny w tem znaczeniu, że przy zwykłym stanie morza woda nie będzie przenikała przez te pokłady na dół. Wszelkie otwory w pokładzie wystawionym na działanie morza, winny posiadać zrębnice dostatecznej wysokości i dostatecznej mocy oraz winny być zaopatrzone w skuteczne urządzenia do prędkiego falo-szczelnego ich zamykania.

(3) Furty wodne i (lub) odpływ-niki winny być urządzone tak, aby przy każdym stanie morza służyły do szybkiego usuwania wody z pokładu wystawionego na działanie morza.

Prawidło XVIII.

Wyjścia z przedziałów wodoszczelnych.

(1) W pomieszczeniach pasażerskich i dla załogi winny być przewidziane praktyczne wyjścia z każdego wodoszczelnego przedziału, dla osób tam się znajdujących, na pokład otwarty.

(2) Winny być przewidziane urządzenia wyjściowe dla załogi z każdej maszynowni, tunelu wału, przedziału, palarni kotłowej oraz z innych pomieszczeń roboczych, niezależnie od drzwi wodoszczelnych.

Prawidło XIX.

Urządzenia pompujące.

Statki parowe.

(1) Statki winny być zaopatrzone w sprawnie działającą pompującą instalację, zdolną wypompować i osuszyć każdy przedział wodoszczelny we wszelkich spotykanych w praktyce okolicznościach, w następstwie uszkodzenia statku, bez względu na to, czy statek stoi prosto, czy też jest nachylony. W tym celu boczne studnie ssące są wogóle niezbędne, z wyjątkiem przedziałów w końcach statku. Tam gdzie urzą-

struits et présenter une résistance suffisante, eu égard au compartiment dans lequel elles sont placées et à leur position par rapport à la ligne de charge maximum de compartimentage.

(2) Le pont de cloisonnement ou un autre pont situé au-dessus doit être étanche en ce sens que, dans des circonstances de mer ordinaires, il ne laisse pas l'eau pénétrer de haut en bas. Toutes les ouvertures pratiquées dans le pont exposé à la mer doivent être pourvues d'hiloires de hauteur et de résistance suffisantes et munies de moyens de fermeture efficaces permettant de les fermer rapidement et de les rendre étanches à la mer.

(3) Des sabords de décharge à la mer et (ou) des dalots doivent être installés pour évacuer rapidement l'eau des ponts exposés à la mer en toutes circonstances de mer.

Règle XVIII.

Évacuation des Compartiments étanches.

(1) Dans les parties du navire affectées aux passagers et à l'équipage, tout compartiment étanche doit être pourvu d'une échappée praticable offrant aux personnes qui l'occupent un moyen de gagner le pont découvert.

(2) Toute chambre de machine, tout tunnel d'arbre, toute chaufferie et tout autre local de service doit être pourvu d'une échappée praticable offrant au personnel un moyen de retraite qui n'exige pas la traversée de portes étanches.

Règle XIX.

Moyens de Pompage.

Navires à vapeur.

(1) Tout navire doit être pourvu d'une installation de pompage efficace permettant d'épuiser et d'assécher, dans la mesure pratiquement possible, à la suite d'une avarie, un compartiment étanche quelconque, que le navire soit droit ou incliné. A cet effet des aspirations latérales sont en général nécessaires, sauf dans les parties resserrées aux extrémités du navire. Lorsque le vaigrage aux bouchains est jointif, on doit mé-

their positions relative to the deepest subdivision loadline.

(2) The bulkhead deck or a deck above it shall be weathertight in the sense that in ordinary sea conditions water will not penetrate in a downward direction. All openings in the exposed weather deck shall have coamings of ample height and strength, and shall be provided with efficient means for expeditiously closing them weathertight.

(3) Freeing ports and/or scuppers shall be fitted as necessary for rapidly clearing the weather deck of water under all weather conditions.

Regulation XVIII.

Exists from Watertight Compartments.

(1) In passenger and crew spaces, practicable means of exit to the open deck shall be provided for the occupants from each watertight compartment.

(2) Practicable means of escape for the crew shall be provided from each engine room, shaft tunnel, stokehold compartment, and other working spaces, independent of watertight doors.

Regulation XIX.

Pumping Arrangements.

Steamships.

(1) Ships shall be provided with an efficient pumping plant capable of pumping from and draining any watertight compartment under all practicable conditions after a casualty whether the ship is upright or listed. For this purpose wing suction will generally be necessary except in narrow compartments at the ends of the ship. Where close ceiling is fitted over the bilges, arrangements shall be made whereby water in the

dzona jest ponad obłem pełna okładzina, winny być urządzenia, zapomocą których woda, znajdującą się w przedziale, mogłaby odpływać do rur ssących. Należy zastosować skuteczne środki w celu odprowadzenia wody z izolowanych ładowni.

(2) Oprócz zwykłej pompy dniskowej, poruszanej zapomocą głównych maszyn, lub równoznacznej niezależnej pompy, winny być przewidziane dwie niezależne mechaniczne pompy dniskowe, za wyjątkiem statków o długości poniżej 91,5 metra (300 stóp), posiadających sprawdzian mniejszy od 30, na których jedną z niezależnych dodatkowych mechanicznych pomp dniskowych można zastąpić bądź przez dwie sprawnie działające pompy ręczne typu korbowego, umieszczone jedna na przodzie, a druga w tyle statku, lub też przez jedną przenośną pompę mechaniczną.

We wszystkich wypadkach, kiedy sprawdzian przekracza 30, należy posiadać niezależną pompę mechaniczną.

Pompy sanitarne, balastowe lub ogólnej potrzeby mogą być uważane jako niezależne mechaniczne pompy dniskowe, o ile mają niezbędne połączenia z dniskowym rurociągiem pompującym.

(3) Gdy są wymagane co najmniej dwie niezależne pompy mechaniczne, urządzenie winno być takie, aby co najmniej jedna pompa mechaniczna mogła pracować we wszystkich zwykłych okolicznościach, przy których statek jest częściowo zatopiony na morzu. Jedna z pomp mechanicznych winna być zatem pompą nagłej potrzeby, niezawodnego podwodnego typu. Źródło energii winno się znajdować powyżej pokładu grodziowego i winno służyć tej pompie w wypadku nagłej potrzeby.

(4) O ile to możliwe, mechaniczne pompy dniskowe winny być umieszczone w osobnych przedziałach wodoszczelnych, tak urządzonych lub położonych, aby owe przedziały nie mogły być łatwo zatopione na skutek uszkodzenia statku. Jeżeli maszyny i kotły znajdują się w dwóch lub więcej przedziałach wodoszczelnych, pompy mogące obsługiwać dniska winny być rozstawione

nager un accès de l'eau aux tuyaux d'aspiration. Des moyens efficaces doivent être prévus pour l'épuisement de l'eau des cales frigorifiques.

(2) En plus de la pompe de cale ordinaire conduite par la machine principale ou de la pompe indépendante qui la remplace, il y aura deux pompes de cale indépendantes actionnées par une source d'énergie. Toutefois, dans les navires de moins de 91m. 50 (300 pieds) de longueur ayant un critérium numérique inférieur à 30, une des pompes indépendantes peut être remplacée soit par deux pompes à bras efficaces, placées une à l'avant, l'autre à l'arrière, soit par une pompe transportable actionnée par une source d'énergie.

Dans tous les cas où le critérium numérique excède 30, il sera installée une pompe indépendante supplémentaire actionnée par une source d'énergie.

Les pompes sanitaires, les pompes de ballast ou de service peuvent être considérées comme des pompes de cale indépendantes si elles sont disposées pour être reliées au réseau de tuyautage de cale.

(3) Lorsqu'il est exigé deux pompes indépendantes au moins actionnées par une source d'énergie, leur disposition doit être telle qu'une au moins puisse servir, dans les circonstances ordinaires où le navire peut être envahi à la mer. Une de ces pompes indépendantes doit en conséquence être une pompe de secours d'un type submersible éprouvé. Une source d'énergie située au-dessus du pont de cloisonnement doit être disponible pour actionner cette pompe en toute éventualité.

(4) Si possible, les pompes de cale actionnées par une source d'énergie doivent être placées dans des compartiments étanches séparés et situés de telle sorte que la même avarie ne puisse vraisemblablement pas en amener l'invasion rapide. Si les machines et les chaudières sont dans deux ou plus de deux compartiments étanches les pompes utilisables comme pompes de cale doivent

compartiment may find its way to the suction pipes. Efficient means shall be provided for draining water from insulated holds.

(2) In addition to the ordinary bilge pump, worked by the main engines, or its equivalent engine room pump, two independent power bilge pumps shall be provided, except that in ships less than 300 feet (91.5 metres) in length, having a criterion numeral less than 30, either two efficient hand pumps of the crank type fitted one forward and one aft, or a portable power pump, may be substituted for one of the additional independent power bilge pumps.

In all cases an additional independent power-pump shall be fitted when the criterion numeral exceeds 30.

Sanitary, ballast and general service pumps may be accepted as independent power bilge pumps if fitted with the necessary connections to the bilge pumping system.

(3) Where two or more independent power pumps are required, the arrangement shall be such that at least one power pump will be available for use in all ordinary circumstances in which a vessel may be flooded at sea. One of the power pumps shall, therefore, be an emergency pump of a reliable submersible type. A source of power situated above the bulkhead deck shall be available for this pump in any case of emergency.

(4) Where practicable, the power bilge pumps shall be placed in separate watertight compartments so arranged or situated that these compartments will not readily be flooded by the same damage. If the engines and boilers are in two or more watertight compartments, the pumps available for bilge service shall be distributed through these compartments as far as is possible.

między temi przedziałami, w taki sposób jaki jest możliwy.

(5) Z wyjątkiem pomp, które mogą służyć tylko dla przedziałów skrajników, każda pompa dniskowa, bez względu na to, czy jest poruszana ręcznie, czy też mechanicznie, winna być tak urządzona, aby wybierała wodę z każdej ładowni lub przestrzeni maszynowej statku.

(6) Każda niezależna mechaniczna pompa dniskowa winna być w stanie dawać wodzie, w głównej rurze dniskowej, szybkość nie mniejszą, niż 122 metry (400 stóp) na minutę, oraz winna posiadać odrębną bezpośrednią rurę ssącą do przedziału, w którym się znajduje, o średnicy mniejszej niż średnica głównej rury dniskowej. Bezpośrednie rury ssące do każdej niezależnej mechanicznej pompy dniskowej winny być tak urządzone, aby mogły pompować z każdej burty statku.

(7) Główne pompy cyrkulacyjne winny posiadać bezpośrednie połączenie ssące od najniższego poziomu ssania w maszynowni, zaopatrzone w zawory niezwrótne, i o średnicy przynajmniej równej dwóm trzecim średnicy głównego wlotu wody cyrkulacyjnej. Jeżeli paliwem jest, lub może być węgiel i jeżeli niema grodzi wodoszczelnej pomiędzy maszynami a kociami, należy urządzić przynajmniej od jednej pompy cyrkulacyjnej, bezpośredni odpływ za burtę lub, wzamian tego, można przytwierdzić boczny odpływ do wylotu pompy cyrkulacyjnej.

(8)—(a) Wszystkie rury, prowadzące od pomp wymaganych do osuszania pomieszczeń ładunkowych lub maszynowych, winny być całkowicie odrębne od rur, które mogą być użyte do napełniania względnie opróżniania przedziałów, służących dla przechowania wody lub ropy.

(b) Używanie rur ołowianych jest wzbronione w zasobniach węglowych lub w zbiornikach paliwa ropowego, a również w kotłowniach i maszynowniach, włącznie z pomieszczeniami dla motorów, w których się znajdują zbiorniki osadowe dla ropy lub pompy paliwa ropowego.

(9) Władza Administracyjna winna ustalić prawidła do określenia średnicy dniskowych rur

être réparties autant que possible dans ces divers compartiments.

(5) Chaque pompe de cale, à bras ou mécanique, à l'exception de celles qui sont prévues pour les coquerons seulement, doit être disposée pour aspirer dans une cale quelconque ou un compartiment quelconque de la tranche des machines.

(6) Chaque pompe de cale indépendante mécanique doit être capable d'imprimer à l'eau dans le collecteur principal d'aspiration une vitesse d'au moins 122 mètres (400 pieds) par minute, elle doit avoir une aspiration directe séparée dans le compartiment où elle est située et d'un diamètre au moins égal à celui de ce collecteur. Les aspirations directes de chaque pompe indépendante mécanique doivent être disposées pour aspirer de chaque bord du navire.

(7) Les pompes de circulation principales doivent avoir une aspiration directe munie de clapet de non-retour, au point le plus bas de la chambre des machines et d'un diamètre au moins égal aux deux tiers de la prise principale d'eau de circulation. Si le combustible est, ou peut être du charbon, et s'il n'y a pas de cloison étanche entre les machines et les chaudières, une pompe de circulation au moins doit pouvoir refouler directement à la mer ou bien un tuyautage direct doit être installé allant à la décharge principale muni de vanne d'isolement.

(8) — (a) Le tuyautage desservant les pompes exigées pour l'épuisement des compartiments des machines ou des cales à marchandises doit être entièrement distinct du tuyautage employé pour le remplissage ou l'épuisement des compartiments à eau ou à combustible liquide.

(b) L'emploi de tuyaux en plomb est interdit dans les soutes à charbon ou dans les soutes à combustible liquide, ou dans les chambres de machines ou de chaudières, y compris les chambres des moteurs renfermant des pompes à combustible liquide ou des caisses de décantation.

(9) L'Administration doit établir des règles pour le calcul du diamètre des collecteurs et bran-

(5) With the exception of pumps which may be provided for peak compartments only, each bilge pump, whether operated by hand or by power, shall be arranged to draw water from any hold or machinery compartment in the ship.

(6) Each independent power bilge pump shall be capable of giving a speed of water through the main bilge pipe of not less than 400 feet (122 metres) per minute, and it shall have a separate direct suction, to the compartment in which it is situated, of a diameter not less than that of the bilge main. The direct suction from each independent power bilge pump shall be arranged to pump from either side of the ship.

(7) Main circulating pumps shall have direct suction connections, provided with non-return valves, to the lowest drainage level in the machinery space, and of a diameter at least two-thirds that of the main sea inlet. Where the fuel is, or may be, coal, and there is no watertight bulkhead between the engines and boilers, a direct discharge overboard shall be fitted from at least one circulating pump, or, alternatively, a bye-pass may be fitted to the circulating discharge.

(8) — (a) All pipes from the pumps which are required for draining, cargo or machinery spaces shall be entirely distinct from pipes which may be used for filling or emptying spaces where water or oil is carried.

(b) Lead pipes shall not be used under coal bunkers or oil fuel storage tanks, nor in boiler or machinery spaces, including motor rooms in which oil settling tanks or oil fuel pump units are situated.

(9) The Administration shall make rules relating to the diameters of the bilge main and branch

głównych oraz ich odgałęzień, uwzględniając rozmiary statku oraz rozmiary przedziałów, z których woda ma być wybierana.

(10) Dniskowe i balastowe rurociągi winny być takie, aby zapobiegały możliwości przedostania się wody z morza i z komór balastu wodnego do pomieszczeń ładunkowych i maszynowych, lub z jednego przedziału do drugiego. Należy w szczególności przedsięwziąć odpowiednie środki w celu zabezpieczenia zbiornika głębokiego, posiadającego połączenia dniskowe i balastowe od możliwości zapełnienia go przez nieuwagę wodą z morza, kiedy zawiera on balast płynny.

(11) Należy przedsięwziąć środki, aby w razie zatopienia jakiegokolwiek przedziału, obsługiwanego przez rurę dniskową ssącą, kiedy ta rura będzie złamana lub inaczej uszkodzona przez zderzenie lub najechanie na mieliznę, nie przedostawała się woda do drugiego przedziału. W tym celu, gdy rura będzie znajdować się w jakimkolwiek miejscu blisko burty statku lub w stępce skrzynkowej, należy przytwierdzić do rury w przedziale, zawierającym koniec otwarty, albo niezwrotny zawór, albo też śrubowy zawór, który może być uruchomiony z miejsca powyżej pokładu grodziowego.

(12) Wszystkie skrzynki rozdzielcze, kurki i zawory stanowiące część pompującego urządzenia dniskowego, winny znajdować się w miejscach dostępnych w każdym czasie przy zwykłych okolicznościach. Winny one być tak urządzone, aby w razie zapełnienia przedziału, można było uruchomić pompę dniskową nagłej potrzeby, włączając ją do jakiegokolwiek przedziału. Jeżeli znajduje się tylko jedna sieć rur wspólna dla wszystkich pomp, to niezbędne kurki lub zawory do kontrolowania dniskowego urządzenia ssącego winny być takie, by je można było uruchomić z miejsca leżącego powyżej pokładu grodziowego. Jeżeli, prócz głównej sieci rur dniskowych istnieje sieć na wypadek nagłej potrzeby, to ta ostatnia winna być niezależna od głównej sieci i tak urządzona, aby pompa nagłej potrzeby zdolna była wybie-

chements du tuyautage des cales en tenant compte des dimensions du navire et de celles des compartiments à épuiser.

(10) La disposition du tuyautage des cales et du tuyautage des ballasts doit être telle que l'eau ne puisse passer de la mer ou des ballasts dans les compartiments des machines ou les cales à marchandises, ni d'un compartiment dans l'autre. On doit prendre en particulier des mesures pour éviter qu'une cale à eau ayant des aspiration sur le tuyautage de cale et sur celui des ballasts ne puisse, par inadvertence, être remplie d'eau de mer quand elle contient du lest liquide.

(11) Des mesures doivent être prises pour que, si un compartiment desservi par un tuyau d'aspiration de cale vient à être rempli, il ne se déverse dans un autre compartiment, dans le cas où le tuyau d'aspiration en question serait lui-même brisé ou avarié par collision ou échouage. Pour cela, si en un point de son tracé, le tuyau est situé près du bordé extérieur ou dans une quille tubulaire, on doit placer sur le tuyau dans le compartiment qui contient l'extrémité libre du tuyau soit un clapet de nonretour, soit une vanne à tige filetée qui puisse être manœuvrée d'un point au-dessus du pont de cloisonnement.

(12) Toutes les boîtes de distribution, vannes, robinets, faisant partie du système d'épuisement des cales doivent être placés dans des endroits où ils soient toujours accessibles dans les circonstances normales. Ils doivent être disposés de telle sorte qu'en cas de remplissage d'un compartiment, on puisse mettre en marche la pompe de secours sur un compartiment quelconque. S'il n'y a qu'un réseau de tuyaux commun à toutes les pompes, les vannes et robinets qu'il est nécessaire de manœuvrer pour régler les aspirations de cale doivent pouvoir être commandées d'un point au-dessus du pont de cloisonnement. Si, en plus du réseau normal de tuyautage de cale il y a un réseau de secours, il doit être indépendant du réseau principal et disposé de telle sorte que la pompe de secours puisse aspirer dans un compartiment quelconque

pipes which shall be proportioned respectively in relation to the size of the ship and the sizes of the compartments to be drained.

(10) The arrangement of the bilge and ballast pumping system shall be such as to prevent the possibility of water passing from the sea and from water ballast spaces into the cargo and machinery spaces, or from one compartment to another. Special provision shall be made to prevent any deep tank having bilge and ballast connections being inadvertently run up from the sea when containing cargo, or pumped out through a bilge pipe when containing water ballast.

(11) Provision shall be made to prevent the compartment served by any bilge suction pipe being flooded, in the event of the pipe being severed or otherwise damaged, by collision or grounding, in any other compartment. For this purpose, where the pipe is at any part situated near the side of the ship or in a duct keel, there shall be fitted to the pipe in the compartment containing the open end either a non-return valve, or a screwdown valve which can be operated from a position above the bulkhead deck.

(12) All distribution boxes, cocks and valves in connection with the bilge pumping arrangement shall be in positions which are accessible at all times under ordinary circumstances. They shall be so arranged that in the event of flooding the emergency bilge pump may be operative on any compartment. If there is only one system of pipes common to all the pumps, the necessary cocks or valves for controlling the bilge suction must be workable from above the bulkhead deck. If in addition to the main bilge pumping system an emergency bilge pumping system is provided, it shall be independent of the main system and so arranged that the emergency pump is capable of operating on any compartment under flooding conditions.

rać wodę z każdego przedziału, w razie zatopienia.

Statki motorowe.

(13) Dniskowe urządzenia pompujące na statkach motorowych winny być tak dalece, jak to jest praktycznie możliwem, równoważnościowe z urządzeniami, wymaganemi dla statków parowych podobnej wielkości, za wyjątkiem tego, co dotyczy głównych pomp cyrkulacyjnych.

Prawidło XX.

Moc dla biegu wstecz.

Statki winny posiadać dostateczną moc dla biegu wstecz, a to w celu zapewnienia należytej sprawności statku we wszelkich okolicznościach.

Prawidło XXI.

Pomocnicze urządzenia sterowe.

Statki winny być zaopatrzone w pomocnicze urządzenia sterowe, które, jednakże, może być mniejszej mocy, niż główne urządzenie, i nie potrzebuje być poruszane zapomocą parv lub innej siły mechanicznej, pod warunkiem, że należyte urządzenia sterowe ręczne będą mogły być praktycznie zastosowane. Drugi taki sam jak główny silnik sterowy będzie uważany za pomocnicze urządzenie sterowe w myśl niniejszego prawidła.

Prawidło XXII.

Początkowe i następne inspekcje statków.

(1) Każdy nowy lub istniejący statek winien podlegać niżej wyszczególnionym inspekcjom:

- (a) Inspekcji statku przed oddaniem go do użytku,
- (b) Inspekcji periodycznej raz na dwanaście miesięcy,
- (c) Inspekcjom dodatkowym, w zależności od potrzeby.

(2) Wyżej wymienione inspekcje należy wykonywać jak następuje:

- (a) Inspekcja statku, przed oddaniem go do użytku, winna obejmować całkowitą rewizję kadłuba, mechanizmów i zaopatrzenia włącznie z

en cas d'envahissement d'un compartiment.

Navires à moteurs.

(13) Le système de pompage à la cale des navires à moteurs doit, autant que cela est pratiquement possible, et à l'exception de ce qui est relatif aux pompes de circulation, être équivalent à celui que serait exigé pour un navire à vapeur de même dimension.

Règle XX.

Marche arrière.

La puissance de marche arrière doit être suffisante pour assurer au navire des aptitudes de manœuvre convenables en toutes circonstances.

Règle XXI.

Appareil à gouverner auxiliaire.

Les navires doivent être munis d'un appareil à gouverner auxiliaire, qui peut être d'une puissance inférieure à celle de l'appareil principal; il n'est pas exigé que cet appareil auxiliaire soit actionné par la vapeur ou toute autre source d'énergie, pourvu que des dispositifs appropriés pour une commande à la main soient réalisables. Un moteur identique au moteur de la machine à gouverner principale sera considéré comme un appareil à gouverner auxiliaire dans le sens de la présente Règle.

Règle XXII.

Inspections initiales et subséquentes de Navires.

(1) Tout navire neuf ou existant doit être soumis aux inspections spécifiques ci-après:

- (a) une inspection préalable à la mise en service;
- (b) une inspection périodique tous les douze mois;
- (c) des inspections supplémentaires occasionnelles.

(2) Les inspections visées dans l'Article précédent doivent s'effectuer dans les conditions suivantes:

- (a) L'inspection préalable à la mise en service comporte un examen complet de la coque, des appareils mécaniques et de l'armement, notamment une vi-

Motor Ships.

(13) The bilge pumping arrangements in motor ships shall, so far as practicable, be equivalent to those required for steamships of similar size, except as regards main circulating pumps.

Regulation XX.

Power for Going Astern.

Ships shall have sufficient power for going astern to secure proper control of the ship in all circumstances.

Regulation XXI.

Auxiliary Steering Apparatus.

Ships shall be provided with an auxiliary steering apparatus which, however, may be of less power than the main apparatus, and need not be worked by steam or other mechanical power, provided adequate arrangements for manual operation are practicable. A duplicate main steering power plant shall be considered as an auxiliary steering apparatus within the meaning of this Regulation.

Regulation XXII.

Initial and Subsequent Surveys of Ships.

(1) Every new or existing ship shall be subjected to the surveys specified below:—

- (a) A survey before the ship is put in service.
- (b) A periodical survey once every twelve months.
- (c) Additional surveys, as occasion arises.

(2) The surveys referred to above shall be carried out as follows:

- (a) The survey before the ship is put in service shall include a complete inspection of the hull, machinery and equipments, including the

rewizją z zewnętrznej strony dna statku oraz kotłów na wewnątrz i zewnątrz. Inspekcja winna być taką, aby pozwalała stwierdzić, że statek pod względem ogólnych wymagań i urządzeń, materiału i wymiaru wiązań kadłuba, kotłów oraz ich przynależności, mechanizmów głównych i pomocniczych, środków ratunkowych oraz innego zaopatrzenia całkowicie odpowiada wymaganiom konwencji niniejszej oraz szczegółowym przepisom, wydanym na skutek tej konwencji przez Rząd Państwa, dla statków przeznaczonych do służby, którą ów statek wykonuje. Inspekcja ma również na celu stwierdzić, że obsługa wszystkich części statku oraz jego zaopatrzenia, jest pod każdym względem zadowalająca.

(b) Inspekcja perjodyczna winna obejmować rewizję całości kadłuba, kotłów, mechanizmów i zaopatrzenia, włącznie z rewizją z zewnętrznej strony dna statku. Inspekcja winna być taka, aby pozwalała stwierdzić, że statek pod względem stanu kadłuba, kotłów i ich przynależności, mechanizmów głównych i pomocniczych, środków ratunkowych oraz innego zaopatrzenia, jest w stanie zadowalającym, i jest przystosowany do służby, do której jest przeznaczony, oraz, że odpowiada wymaganiom konwencji niniejszej i szczegółowym przepisom, wydanym przez Rząd Państwa, do którego dany statek należy.

(c) Inspekcja całkowita lub częściowa, zależnie od okoliczności, winna być dokonywana za każdym razem, ilekroć zdarzy się wypadek lub gdy zostanie odkryty jakiś defekt, zagrażający bądź bezpieczeństwu statku, bądź skuteczności lub całości jego środków ratunkowych lub innego zaopatrzenia, bądź też gdy dokonane są jakiegokolwiek ważne repara-

site à sec de la carène ainsi qu'une visite extérieure et intérieure des chaudières. Cette inspection doit permettre de se rendre compte que le navire répond complètement, au point de vue des dispositions générales, des matériaux et échantillons de la coque, des chaudières et de leurs accessoires, des machines principales et auxiliaires, des engins de sauvetage et de l'armement, aux prescriptions de la présente Convention ainsi qu'à celles des règlements de détail édictés pour l'application par le Gouvernement de l'État dont il dépend, pour les navires affectés au service auquel le navire est destiné. L'inspection doit également permettre de se rendre compte que le navire et son armement sont d'une exécution satisfaisante à tous égards.

(b) L'inspection périodique comporte un examen d'ensemble de la coque, des chaudières, de la machinerie et de l'armement, notamment une visite à sec de la carène. Cette inspection doit permettre de se rendre compte que le navire est, au point de vue de la coque, des chaudières et accessoires, des machines principales et auxiliaires ainsi que les engins de sauvetage et de l'armement, dans un état satisfaisant et approprié au service auquel il est destiné, et qu'il répond, en outre, aux prescriptions de la présente Convention et à celles des règlements de détail édictés pour l'application par le Gouvernement de l'État dont relève le navire.

(c) Une inspection générale ou partielle, suivant le cas, doit être faite chaque fois qu'il se produit un accident ou qu'il se révèle un défaut affectant soit la sécurité du navire, soit l'intégrité ou l'efficacité des engins de sauvetage ou des autres appareils. Il en est de même chaque fois que le navire a subi une réparation ou que des parties importantes en ont été renouvelées. L'inspection doit

outside of the ship's bottom and the inside and outside of the boilers. This survey shall be such as to ensure that the arrangements, material, and scantlings of the hull, boilers, and their appurtenances, main and auxiliary machinery, life-saving appliances, and other equipments, fully comply with the requirements of the present Convention and of the detailed regulations promulgated as a result thereof by the Government of the country to which the ship belongs for ships of the service for which it is intended. The survey shall also be such as to ensure that the workmanship of all parts of the ship and its equipments is in all respects satisfactory.

(b) The periodical survey shall include an inspection of the whole of the hull, boilers, machinery, and equipments, including the outside of the ship's bottom. The survey shall be such as to ensure that the ship, as regards the hull, boilers, and their appurtenances, main and auxiliary machinery, life-saving appliances, and other equipments, is in satisfactory condition and fit for the service for which it is intended, and that it complies with the requirements of the present Convention, and of the detailed regulations promulgated as a result thereof by the Government of the country to which the ship belongs.

(c) A survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made every time an accident occurs or a defect is discovered which affects the safety of the ship or the efficiency or completeness of its life-saving appliances or other equipments, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to en-

cje lub zamiany. Inspekcja winna być taka, aby pozwałała stwierdzić, że konieczne reperacje lub zamiany zostały dokonane skutecznie, że materiał i wykonanie tych reperacji lub zamian są pod każdym względem zadawalające i że statek odpowiada pod każdym względem postanowieniom konwencji niniejszej oraz szczegółowym przepisom, wydanym na zasadzie tej ustawy przez Rząd Państwa, do którego dany statek należy.

(3) Szczegółowe przepisy, dotyczące inspekcji omówionych w paragrafie (2) winny zawierać wymagania, których należy przestrzegać przy początkowych i następnym próbach hydraulicznych, którym winny być poddane kotły główne i pomocnicze, ich połączenia, rury parowe, zbiorniki wysokieprężne, zbiorniki paliwa płynnego dla silników wewnętrznego spalania, jako też przepisy dotyczące stosownego próbnego ciśnienia oraz odstępów czasu pomiędzy dwiema następującymi po sobie próbami.

Kotły główne i pomocnicze, ich połączenia, zbiorniki i cysterny, a także przewody parowe o średnicy wewnętrznej powyżej 76 milimetrów (3 cale), gdy są nowe, winny być zadawalająco wypróbowane ciśnieniem hydraulicznym. Rury parowe o średnicy wewnętrznej powyżej 76 milimetrów (3 cale) winny być próbowane ciśnieniem hydraulicznym periodycznie.

Prawidło XXIII.

Przepisy dotyczące zmian dokonanych na statku w czasie pomiędzy inspekcjami.

Po ukończeniu inspekcji statku, przewidzianej w prawidło XXIII, wzbronione jest dokonywanie jakichkolwiek zmian w konstrukcji kadłuba statku, w mechanizmach, w zaopatrzeniu i t. p. będących przedmiotem inspekcji, bez upoważnienia Władzy Administracyjnej.

permettre de se rendre compte que les réparations nécessaires ou les renouvellements ont été effectués dans de bonnes conditions, que les matériaux utilisés, ainsi que les procédés d'exécution employés, donnent toute satisfaction, et que le navire répond à tous égards aux prescriptions de la présente Convention et à celles des règlements de détail édictées pour l'application par le Gouvernement dont relève le navire.

(3) Les règlements de détail, visés au paragraphe (2) ci-dessus, fixent les règles à observer pour les essais hydrostatiques avant et après la mise en service applicables aux chaudières principales et auxiliaires, à leurs accessoires, aux tuyautages de vapeur, réservoirs à haute pression, réservoirs à combustible liquide pour moteurs à combustion interne. Ils doivent indiquer les pressions d'épreuve et l'intervalle entre deux essais consécutifs.

Les chaudières principales et auxiliaires, leurs accessoires, les réservoirs divers et les tuyautages de vapeur de plus de 76 millimètres (3 pouces) de diamètre intérieur doivent subir avec succès une épreuve hydraulique avant leur mise en service. Les tuyaux de vapeur de plus de 76 millimètres (3 pouces) de diamètre intérieur, subiront des épreuves hydrauliques périodiques.

Règle XXIII.

Prescriptions concernant les Modifications faites au Navire dans l'intervalle des Visites.

Après achèvement de l'inspection du navire prévue à la Règle XXII, aucune modification ne devra être apportée sans l'autorisation de l'Administration aux dispositions de la coque, de l'appareil moteur, de l'armement, &c., soumis à la surveillance.

sure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory, and that the ship complies in all respects with the provisions of the present Convention and of the detailed regulations promulgated as a result thereof by the Government of the country to which the ship belongs.

(3) The detailed regulations referred to in sub-paragraph (2) shall prescribe the requirements to be observed as to the initial and subsequent hydraulic tests to which the main and auxiliary boilers, connections, steam-pipes, high-pressure receivers, and fuel tanks for oil motors are to be submitted, including the test pressure to be applied, and the intervals between two consecutive tests.

Main and auxiliary boilers, connections, tanks and receivers, also steam-piping of more than 3 inches (76 millimetres) internal diameter shall be satisfactorily tested by hydraulic pressure when new. Steam pipes of more than 3 inches (76 millimetres) internal diameter shall be tested by hydraulic pressure periodically.

Regulation XXIII.

Maintenance of Conditions after Survey.

After the survey of the ship as provided in Regulation XXII has been completed no change shall be made in the structural arrangements, machinery, equipments, &c, covered by the survey, without the sanction of the Administration.

SRODKI RATUNKOWE i t. p.

Prawidło XXIV.

Przepisowe typy łodzi.

Przepisowe typy łodzi są klasyfikowane jak następuje:

Klasa I. — Łodzie otwarte o sztywnych burtach, posiadające bądź (a) tylko pływaki wewnętrzne, bądź (b) pływaki wewnętrzne i zewnętrzne.

Klasa II. — Łodzie otwarte z pływakami wewnętrznymi i zewnętrznymi z odchylną górną częścią burt i (b) łodzie pokładowe z wodoszczelnymi nadburciami bądź stałymi, bądź odchylanymi.

Niedopuszczalne jest używanie łodzi, których pływalność uzależniona jest od uprzedniego przystosowania jednej z głównych części kadłuba, oraz łodzi o pojemności wnętrza mniejszej od 3,5 metrów sześciennych (125 stóp sześciennych).

Niedopuszczalne jest używanie łodzi, której waga przy pełnym załadunku ludźmi i zaopatrzeniem przekracza 20.300 kilogramów (20 tonn angielskich).

Prawidło XXV.

Łodzie ratunkowe klasy I.

Łodzie ratunkowe klasy I winny posiadać średni wznios co najmniej równy czterem od sta ich długości.

Komory powietrzne łodzi ratunkowych klasy I winny być tak rozmieszczone, aby zapewniały stateczność w pełnym załadunku, przy niepomyślnych warunkach pogody.

Na łodziach dopuszczonych do przewożenia 100 lub więcej osób, objętość pływaków winna być zwiększona ku zadowoleniu Władzy Administracyjnej.

Łodzie ratunkowe klasy I muszą również odpowiadać następującym warunkom:

(a) Łodzie ratunkowe jedynie z pływakami wewnętrznymi.

Pływalność drewnianej łodzi tego typu winna być zapewniona

ENGINS DE SAUVETAGE, &c.

Règle XXIV.

Types réglementaires d'Embarcations.

Les types réglementaires d'embarcations sont classés comme suit:

Classe I. — Embarcations ouvertes, à bordé rigide avec (a) flotteurs intérieurs seulement, (b) flotteurs intérieurs et extérieurs.

Classe II. — (a) Embarcations ouvertes, avec flotteurs intérieurs et extérieurs avec la partie, supérieure du bordé repliable; (b) embarcations pontées, avec fargues éanches fixes ou repliables.

Une embarcation ne peut être admise si sa flottabilité dépend de l'ajustement préalable d'une des principales parties de la coque, ou si sa capacité cubique est inférieure à 3 mc. 500 (125 pieds cubes).

Une embarcation ne peut être admise si son poids, en pleine charge avec les personnes qu'elle peut recevoir et son armement dépasse 20300 kilogr. (20 tonnes anglaises).

Règle XXV.

Embarcations de Sauvetage de la Classe I.

Les embarcations de sauvetage de la Classe I doivent avoir une tonture moyenne au moins égale à quatre pour cent de leur longueur.

Les caissons à air des embarcations de sauvetage de la Classe I doivent être disposés de manière à assurer la stabilité de l'embarcation complètement chargée dans des circonstances de temps défavorables.

Dans les embarcations admises à porter 100 personnes ou plus, le volume des flotteurs doit être augmenté à la satisfaction de l'Administration.

Les embarcations de sauvetage de la Classe I doivent aussi satisfaire aux conditions suivantes:

(a) Embarcations de Sauvetage avec Flotteurs intérieurs seulement.

La flottabilité d'une embarcation en bois de ce type doit être

LIFE SAVING APPLIANCES, &c.

Regulation XXIV.

Standard Types of Boats.

The standard types of boats are classified as follows:—

Class I. — Open boats with rigid sides having either (a) internal buoyancy only, or (b) internal and external buoyancy.

Class II. — (a) Open boats with internal and external buoyancy — upper parts of sides collapsible, and (b) decked boats with either fixed or collapsible watertight bulwarks.

No boat may be approved the buoyancy of which depends upon the previous adjustment of one of the principal parts of the hull, or which has not a cubic capacity of at least 3.5 cubic metres (equivalent to 125 cubic feet).

No boat may be approved the weight of which when fully laden with persons and equipment exceeds 20,300 kilograms (equivalent to 20 tons).

Regulation XXV.

Lifeboats of Class I.

Lifeboats of Class I must have a mean sheer at least equal to four per cent. of their length.

The air cases of lifeboats of Class I shall be so placed as to secure stability when fully laden under adverse weather conditions.

In boats certified to carry 100 or more persons the volume of the buoyancy shall be increased to the satisfaction of the Administration.

Lifeboats of Class I must also satisfy the following conditions:—

(a) Lifeboats with Internal Buoyancy only.

The buoyancy of a wooden boat of this type shall be provided by

zapomocą wodoszczelnych komór powietrznych, ogólna objętość których winna wynosić co najmniej jedną dziesiątą pojemności wnętrza łodzi.

Pływalność metalowej łodzi tego typu winna być nie mniejszą, niż wymagana powyżej pływalność łodzi drewnianej takiej samej pojemności wnętrza, przyczem objętość wodoszczelnych komór powietrznych winna być odpowiednio zwiększona.

(b) Łodzie ratunkowe z pływakami wewnętrznymi i zewnętrznymi.

Wewnętrzne pływaki drewnianej łodzi tego typu winny być w postaci wodoszczelnych komór powietrznych, których ogólna objętość winna wynosić co najmniej siedem i pół od sta pojemności wnętrza łodzi.

Zewnętrzne pływaki mogą być z korka lub wszelkiego innego równie skutecznego materiału, lecz wzbronione jest napełnianie pływaków trzcina, wiórami korkowymi, luźnym korkiem ziarnistym lub wszelką inną luźną ziarnistą substancją lub też użycie jakichkolwiek środków zależnych od nadymania powietrzem.

Jeżeli pływaki są z korka, to dla łodzi drewnianej objętość korka nie powinna być mniejszą niż trzydzięści trzy tysiączne pojemności wnętrza łodzi, jeżeli zaś pływaki są z materiału innego niż korek, to ich objętość oraz ich rozmieszczenie winny być takie, aby pływalność i stateczność łodzi nie były mniejsze niż podobnej łodzi zaopatrzonej w pływaki korkowe.

Pływalność łodzi metalowej nie powinna być mniejsza niż wymagana powyżej dla łodzi drewnianej, takiej samej pojemności wnętrza, przyczem objętość wodoszczelnych komór powietrznych oraz pływaków zewnętrznych winna być odpowiednio zwiększona.

Prawidło XXVI.

Łodzie klasy II.

Łodzie klasy II winny odpowiadać następującym warunkom:

assurée par des caissons à air étanches ayant un volume total au moins égal au dixième de la capacité cubique de l'embarcation.

La flottabilité d'une embarcation métallique de ce type ne doit pas être inférieure à celle qui est exigée ci-dessus pour l'embarcation en bois de même capacité cubique; le volume des caissons à air étanches doit être augmenté en conséquence.

b) Embarcations de Sauvetage avec Flotteurs intérieurs et extérieurs.

La flottabilité intérieure d'une embarcation en bois de ce type doit être assurée par des caissons à air étanches ayant un volume total au moins égal à sept et demi pour cent de la capacité cubique de l'embarcation.

Les flotteurs extérieurs peuvent être constitués par du liège ou par toute autre matière au moins équivalente. Ne sont pas admis les flotteurs dont le remplissage est constitué par du jonc, du liège en copeaux ou en grains, ou par toute autre substance à l'état de déchets et sans cohésion propre, non plus que les flotteurs nécessitant une insufflation d'air.

Lorsque les flotteurs sont en liège, leur volume, pour une embarcation en bois, ne doit pas être inférieur aux trentetrois millièmes de la capacité cubique de l'embarcation; s'ils sont en une autre matière que le liège, leur volume et leur installation doivent être tels que la flottabilité et la stabilité de l'embarcation ne soient pas inférieures à celles d'une embarcation similaire pourvue de flotteurs en liège.

La flottabilité d'une embarcation métallique ne doit pas être inférieure à celle qui est exigée ci-dessus pour une embarcation en bois de même capacité cubique; le volume des caissons et celui des flotteurs extérieurs doivent être augmentés en conséquence.

Règle XXVI.

Embarcation de la Classe II.

Les Embarcations de la Classe II doivent satisfaire aux conditions suivantes:

watertight air-cases, the total volume of which shall be at least equal to one-tenth of the cubic capacity of the boat.

The buoyancy of a metal boat of this type shall not be less than that required above for a wooden boat of the same cubic capacity, the volume of watertight air-cases being increased accordingly.

(b) Lifeboats with Internal and External Buoyancy.

The internal buoyancy of a wooden boat of this type shall be provided by watertight air-cases, the total volume of which is at least equal to seven and a half per cent. of the cubic capacity of the boat.

The external buoyancy may be of cork or of any other equally efficient material, but such buoyancy shall not be obtained by the use of rushes, cork shavings, loose granulated cork or any other loose granulated substance, or by any means dependent upon inflation by air.

If the buoyancy is of cork, its volume, for a wooden boat, shall not be less than thirty-three thousandths of the cubic capacity of the boat; if of any material other than cork, its volume and distribution shall be such that the buoyancy and stability of the boat are not less than that of a similar boat provided with buoyancy of cork.

The buoyancy of a metal boat shall be not less than that required above for a wooden boat of the same cubic capacity, the volume of the watertight air-cases and that of the external buoyancy being increased accordingly.

Regulation XXVI.

Boats of Class II.

Boats of Class II must satisfy the following conditions:

(a) Łodzie otwarte z pływakami wewnętrznymi i zewnętrznymi. — Górna część burt odchyłona.

Łódź tego typu winna być zaopatrzona zarówno w powietrzne komory wodoszczelne, jako też w pływaki zewnętrzne, łączna objętość których na każdą osobę, jaką łódź pomieścić jest zdolna, winna się równać co najmniej wielkościom następującym:

| | Decy- metry sze- ścienna | Stopy sze- ścienna |
|--|-----------------------------------|--------------------------|
| Komory powietrz- ne | 43 | 1,5 |
| Pływaki zewnętrz- ne (jeżeli są z korka) | 6 | 0,2 |

Pływaki zewnętrzne mogą być z korka lub z wszelkiego innego również skutecznego materiału, lecz wzbronione są pływaki napełnione trzcina, wiórkami korkowymi, luźnym korkiem ziarnistym, lub wszelką inną luźną ziarnistą substancją, oraz użycie jakichkolwiek środków zależnych od nadymania powietrzem.

Jeżeli pływaki są z materiału innego niż korek, to ich objętość oraz ich rozmieszczenie winny być takie, aby pływalność i stateczność łodzi nie były mniejsze niż podobnej łodzi zaopatrzonej w pływaki korkowe.

Łódź metalowa tego typu winna posiadać pływaki wewnętrzne i zewnętrzne takiej wielkości, aby pływalność tej łodzi była co najmniej równa pływalności łodzi drewnianej.

Minimalną wolną burtę łodzi tego typu ustala się w zależności do ich długości; wolną burtę mierzy się pionowo, po burcie pośrodku długości, od wodnicy w stanie załadowanym do wierzchu stałego kadłuba łodzi.

Wolna burta w słodkiej wodzie nie powinna być mniejsza od następującej wielkości:

| Długość łodzi ratunkowej | | Minimalna wolna burta | |
|--------------------------|-----------|-----------------------|----------|
| w me- trach | w stopach | w mili- metrach | w calach |
| 7.90 | 26 | 200 | 8 |
| 8.50 | 28 | 225 | 9 |
| 9.15 | 30 | 250 | 10 |

(a) Embarcations ouvertes ayant la partie supérieure du bordé repliable, avec des flotteurs intérieurs et extérieurs.

Une embarcation de ce type doit comporter à la fois des caissons à air étanches et des flotteurs extérieurs. Leur volume total, pour chacune des personnes que l'embarcation est apte à recevoir doit avoir au moins les valeurs suivantes:

| | Déci- mètres cubes | Pieds cubes anglais |
|---|--------------------------|---------------------------|
| Caissons (tanches Flotteurs exté- rieurs (s'ils sont en liège) | 43 6 | 1,5 0,2 |

Les flotteurs extérieurs peuvent être constitués par du liège ou par toute autre matière au moins équivalente. Ne sont pas admis les flotteurs dont le remplissage est constitué par du jonc, du liège en copeaux ou en grains, ou par toute autre substance à l'état de déchets et sans cohésion propre, non plus que les flotteurs nécessitant une insufflation d'air.

Lorsque les flotteurs ne sont pas en liège, leur volume et leur installation doivent être tels que la flottabilité et la stabilité de l'embarcation ne soient pas inférieures à celles d'une embarcation similaire pourvue de flotteurs en liège.

Une embarcation métallique de ce type doit être munie de flotteurs intérieurs et extérieurs qui lui assurent une flottabilité au moins égale à celle d'une embarcation en bois.

Le franc-bord minimum des embarcations de ce type doit être fixé suivant leur longueur; il se mesure à mi-longueur de l'embarcation, et verticalement sur les flancs, depuis le sommet de la partie fixe ceux-ci jusqu'à la flottaison en charge.

Le franc-bord en eau douce ne doit pas être inférieur aux valeurs ci-après:

| Longueur de l'embar- cation de sauvetage | | Franc-bord minimum | |
|---|------------------|-----------------------|-------------------|
| Mètres | Pieds anglais | Milli- mètres | Pouces anglais |
| 7,90 | 26 | 200 | 8 |
| 8,50 | 28 | 225 | 9 |
| 9,15 | 30 | 250 | 10 |

(a) Open Boats with Internal and External Buoyancy — Upper Part of Sides collapsible.

A boat of this type shall be fitted both with watertight air-cases and with external buoyancy the aggregate volume of which, for each person which the boat is able to accommodate, shall be at least equal to the following amounts: —

| | Cubic Deci- metres | Cubic Feet |
|---|--------------------------|---------------|
| Air-cases | 43 | 1,5 |
| External buoyancy (if of cork) . . . | 6 | 0,2 |

The external buoyancy may be of cork or of any other equally efficient material, but such buoyancy shall not be obtained by the use of rushes, cork shavings, loose granulated cork, or any other loose granulated substance, or by any means dependent upon inflation by air

If of any material other than cork, its volume and distribution shall be such that the buoyancy and stability of the boat are not less than that of a similar boat provided with buoyancy of cork.

A metal boat of this type shall be provided with internal and external buoyancy to ensure that the buoyancy of the boat shall be at least equal to that of a wooden boat.

The minimum freeboard of boats of this type shall be fixed in relation to their length; and it shall be measured vertically to the top of the solid hull at the side amidships, from the water-level, when the boat is loaded.

The freeboard in fresh water shall not be less than the following amounts:

| Length of Lifeboat | | Minimum Freeboard | |
|--------------------|--------------------------------|-------------------|-------------------------------------|
| Metres | Equi- valent in Feet to— | Milli- metres | Equi- valent in Inches to— |
| 7.90 | 26 | 200 | 8 |
| 8.50 | 28 | 225 | 9 |
| 9.15 | 30 | 250 | 10 |

Wolną burtę łodzi w długościach pośrednich znajduje się za pomocą interpolacji.

Odchylane burty winny być wodoszczelne.

(b) Łodzie pokładowe z wodoszczelnymi nadburciami bądź stałymi bądź odchylanymi.

(i) Łodzie pokładowe, posiadające pokład studniowy. Powierzchnia pokładu studniowego łodzi tego typu winna wynosić co najmniej 30 od sta ogólnej powierzchni pokładu. Wysokość pokładu studniowego ponad wodnicą w pełnem załadunku, winna na całej długości równać się co najmniej pół od sta długości łodzi; wysokość tę na końcach studni należy zwiększyć do półtora od sta długości łodzi.

Wolna burta łodzi tego typu winna być taką, aby zapewniała zapasową pł walność równą co najmniej 35 od sta.

(ii) Łodzie pokładowe, posiadające gładki pokład. — Minimalna wolna burta łodzi tego typu jest niezależną od ich długości i zależy jedynie od ich głębokości. Głębokość łodzi należy mierzyć pionowo od dolnej krawędzi pasa przystępkowego do wierzchu pokładu po burcie pośrodku długości, zaś wolną burtę należy mierzyć pionowo od wierzchu pokładu po burcie pośrodku długości do wodnicy łodzi w stanie załadunkowym.

Wolna burta w słodkiej wodzie nie powinna być mniejszą od następujących wielkości, które można stosować bez poprawki do łodzi posiadających średni wznios równy trzem od sta ich długości:

| Głębokość łodzi ratunkowej | | Minimalna wolna burta | |
|----------------------------|----------|-----------------------|-------------------------------|
| w metrach | w calach | w metrach | w calach |
| 310 | 12 | 70 | 2 ³ / ₄ |
| 460 | 18 | 95 | 3 ³ / ₄ |
| 610 | 24 | 130 | 5 ¹ / ₈ |
| 760 | 30 | 165 | 6 ¹ / ₂ |

Dla głębokości pośrednich wolną burtę otrzymuje się za pomocą interpolacji.

Jeżeli wznios jest mniejszy od normalnego wzniosu, określonego powyżej, to wówczas otrzymuje się minimalną wolną burtę przez

Le franc-bord des embarcations de longueur intermédiaire s'obtient par interpolation.

Les fargues repliables doivent être étanches.

(b) Embarcations pontées avec Fargues étanches fixes ou repliables.

(i) Embarcations pontées avec pont surélevé en abord.—La partie non surélevée du pont d'une embarcation de ce type doit présenter une surface non inférieure à 30 pour cent de la surface totale du pont. Cette partie non surélevée doit être, au-dessus de la flottaison en charge, d'une hauteur au moins égale en tous points à un demi pour cent de la longueur de l'embarcation; cette limite est portée à un et demi pour cent aux extrémités de cette partie.

Le franc-bord d'une embarcation de ce type doit être tel qu'il lui assure une réserve de flottabilité au moins égale à 35 pour cent.

(ii) Embarcations pontées à pont non surélevé. — Le franc-bord minimum des embarcations de ce type est indépendant de leur longueur et est uniquement fixé d'après leur creux. Les mesures sont prises à mi-longueur de l'embarcation et verticalement, depuis le sommet du pont en abord jusqu'au-dessous du galbord pour le creux et jusqu'à la flottaison en charge pour le franc-bord.

Le franc-bord en eau douce ne doit pas être inférieur aux valeurs ci-après, qui sont applicables sans correction aux embarcations dont la tonture moyenne est égale aux trois centièmes de leur longueur:

| Creux de l'embarcation de sauvetage | | Franc-bord minimum | |
|-------------------------------------|----------------|--------------------|-------------------------------|
| Millimètres | Pouces anglais | Millimètres | Pouces anglais |
| 310 | 12 | 70 | 2 ³ / ₄ |
| 460 | 18 | 95 | 3 ³ / ₄ |
| 610 | 24 | 130 | 5 ¹ / ₈ |
| 760 | 30 | 165 | 6 ¹ / ₂ |

Le franc-bord des embarcations de creux intermédiaire s'obtient par interpolation.

Si la tonture est moindre que la tonture normale définie précédemment, le franc-bord minimum s'obtient en ajoutant aux nombres

The freeboard of boats of intermediate lengths is to be found by interpolation.

The collapsible sides must be watertight.

(b) Decked Boats with either Fixed or Collapsible Watertight Bulwarks.

(i) Decked Boats having a Well Deck.—The area of the well deck of a boat of this type shall be at least 30 per cent. of the total deck area. The height of the well deck above the waterline at all points shall be at least equal to one-half per cent. of the length of the boat, this height being increased to one-and-a-half per cent. of the length of the boat at the ends of the well.

The freeboard of a boat of this type shall be such as to provide for a reserve buoyancy of at least 35 per cent.

(ii) Decked Boats having a Flush Deck.—The minimum freeboard of boats of this type is independent of their lengths and depends only upon their depths. The depth of the boat is to be measured vertically from the underside of the garboard strake to the top of the deck at the side amidships and the freeboard is to be measured from the top of the deck at the side amidships to the water-level when the boat is loaded.

The freeboard in fresh water shall not be less than the following amounts, which are applicable without correction to boats having a mean sheer equal to three per cent. of their length:

| Depth of Lifeboat | | Minimum Freeboard | |
|-------------------|--------------------------|-------------------|-------------------------------|
| Milli-metres | Equivalent in Inches to— | Milli-metres | Equivalent in Inches to— |
| 310 | 12 | 70 | 2 ³ / ₄ |
| 460 | 18 | 95 | 3 ³ / ₄ |
| 610 | 24 | 130 | 5 ¹ / ₈ |
| 760 | 30 | 165 | 6 ¹ / ₂ |

For intermediate depths the freeboard is obtained by interpolation.

If the sheer is less than the standard sheer defined above, the minimum freeboard is obtained by adding to the figures in the

dodanie do liczb otrzymanych z tabeli, jednej siódmej różnicy pomiędzy wzniosem normalnym, a faktycznym średnim wzniosem mierzonym przy dziobnicy i tylnicy; nie należy czynić potrącenia z wolnej burty na wznios większy od normalnego lub na wypukłość pokładu.

(iii) Wszystkie pokładowe łodzie ratunkowe winny być zapatrzone w skuteczne urządzenia do usuwania wody z pokładu.

Prawidło XXVII.

Łodzie motorowe.

Aby łódź motorowa mogła być dopuszczona jako środek ratunkowy statku, czy to na podstawie prawidła XXXVI, (2), czy też nie, winna odpowiadać warunkom następującym:

(a) Winna odpowiadać wymaganiom stawianym łodzi ratunkowej klasy I, przyczem winny być przewidziane odpowiednie urządzenia do szybkiego jej spuszczenia na wodę.

(b) Winna zawierać dostateczny zapas paliwa i być tak utrzymywana, aby w każdym czasie była gotowa do użytku.

(c) Motor wraz ze swemi przynależnościami winien być należycie osłonięty, w celu zapewnienia jego działania w niepomysłnych warunkach pogody oraz winien dawać łodzi bieg wsteczny.

(d) Szybkość łodzi przy pełnem jej załadunku winna wynosić co najmniej 6 węzłów w wodzie spokojnej.

Objętość pływaków wewnętrznych, a gdy są urządzone pływaki zewnętrzne, to objętość pływaków zewnętrznych, winna być zwiększona w takim stosunku, aby wyrównała różnicę pomiędzy ciężarem motoru, reflektora, instalacji radiotelegraficznej i ich przynależności, a ciężarem dodatkowych osób, które łódź mogłaby przyjąć, gdyby motor, reflektor i instalacja radiotelegraficzna wraz z ich przynależnościami zostały usunięte.

du tableau le septième partie de la différence entre la tonture normale et la moyenne des tontures réelles à l'étrave et à l'étambot; aucune réduction du franc-bord n'est accordée pour une tonture supérieure à la tonture normale ni pour le bouge du pont.

(iii) Toutes les embarcations de sauvetage pontées doivent être pourvues de dispositifs efficaces pour assurer l'évacuation de l'eau du pont.

Règle XXVII.

Embarcations à moteur.

Pour qu'une embarcation à moteur puisse être admise comme faisant partie des engins de sauvetage d'un navire, que ce soit à titre obligatoire en vertu de la Règle XXXVI, (2) ou non, elle doit remplir les conditions ci-après:

(a) Elle doit satisfaire aux prescriptions formulées pour une embarcation de sauvetage de la Classe I et des dispositifs convenables doivent être prévus pour la mettre à l'eau rapidement.

(b) Elle doit contenir un approvisionnement suffisant de combustible et être tenue constamment en état de marche.

(c) Le moteur et ses accessoires doivent être enfermés convenablement pour en assurer le fonctionnement dans des conditions de temps défavorables, et on devra pouvoir faire marche arrière dans les mêmes conditions.

(d) La vitesse doit être d'au moins six nœuds en pleine charge et en eau calme.

Le volume des flotteurs intérieurs et, le cas échéant, des flotteurs extérieurs, doit être augmenté dans une mesure convenable pour tenir compte de la différence entre le poids du moteur, du projecteur, de l'installation radiotélégraphique et de leurs accessoires et le poids des personnes supplémentaires que l'embarcation pourrait recevoir si le volume occupé par le moteur, le projecteur, l'installation radiotélégraphique et leurs accessoires était rendu disponible.

table one-seventh of the difference between the standard sheer and the actual mean sheer measured at the stem and stern post; no deduction is to be made from the freeboard on account of the sheer being greater than the standard sheer or on account of the camber of the deck.

(iii) All decked lifeboats shall be fitted with efficient means for clearing the deck of water.

Regulation XXVII.

Motor Boats.

A motor boat carried as part of the lifesaving appliances of a vessel, whether required by Regulation XXXVI (2) or not, shall comply with the following conditions: —

(a) It shall comply with the requirements for a lifeboat of Class I, and proper appliances shall be provided for putting it into the water speedily.

(b) It shall be adequately provided with fuel, and kept so as to be at all times ready for use.

(c) The motor and its accessories shall be suitably enclosed to ensure operation under adverse weather conditions, and provision shall be made for going astern.

(d) The speed shall be at least six knots when fully loaded in smooth water.

The volume of the internal buoyancy and, where fitted, the external buoyancy shall be increased in sufficient proportion to compensate for the difference between the weight of the motor, the searchlight, and the wireless telegraph installation and their accessories, and the weight of the additional persons which the boat could accommodate if the motor, the searchlight and the wireless telegraph installation and their accessories were removed.

Prawidło XXVIII.

Tratwy ratunkowe.

Żaden typ tratwy ratunkowej nie może być uznany, o ile nie odpowiada warunkom następującym:

(a) Winna być uznanego materiału i budowy;

(b) Winna być zdatna do użytku i stateczna, bez względu na to, na jakiej stronie pływa;

(c) Winna być zaopatrzoną po obu stronach w stałe lub odchylane nadburcia drewniane, płócienne, lub z innego odpowiedniego materiału;

(d) Winna posiadać linę ratunkową, solidnie przymocowaną i otaczającą tratwę z zewnątrz;

(e) Winna być takiej wytrzymałości, aby można ją było spuścić lub zrzucić z pokładu statku na wodę bez jej uszkodzenia i jeżeli jest przeznaczona do zrzucenia, winna posiadać takie rozmiary i taki ciężar, aby można nią było łatwo manipulować;

(f) Winna posiadać komory powietrzne lub równoważne pływaki takiej wielkości, aby na każdą dźwiganą przez się osobę przypadało co najmniej 85 decymetrów sześciennych czyli 3 stopy sześcienne;

(g) Winna posiadać na każdą dźwiganą przez się osobę powierzchnię pokładu równą co najmniej 3720 centymetrów kwadratowych, czyli 4 stopy kwadratowe, przyczem winna skutecznie utrzymywać nad wodą osoby na niej się znajdujące;

(h) Komory powietrzne lub równoważne pływaki winny być umieszczone, o ile to możliwe, jak najbliżej burt tratwy, przyczem żaden pływak nie może być użyty o ile wymaga jakichkolwiek środków zależnych od nadymania powietrzem.

Prawidło XXIX.

Przyrządy pływające.

Przyrządy pływające niezależnie od tego, czy to będą pływające ławki pokładowe, czy też pływające krzesła pokładowe lub też inne przyrządy pływające, winny

Règle XXVIII.

Radeaux de Sauvetage.

Un type de radeau de sauvetage ne peut être approuvé s'il ne satisfait aux conditions suivantes:

(a) Il doit être de matière et de construction approuvées.

(b) Il doit être utilisable et stable, quelle que soit la face sur laquelle il flotte.

(c) Il doit être pourvu sur les deux faces de fargues fixes ou repliables en bois en toile ou en toute autre matière convenable.

(d) Il doit avoir une filière en guirlande solidement attachée tout autour des parois extérieures.

(e) Il doit avoir résistance suffisante pour pouvoir être lancé ou jeté sans avaries du pont du navire et, s'il est disposé pour être jeté, il doit être de dimensions et de poids tels qu'on puisse le manoeuvrer facilement.

(f) Il ne doit pas avoir moins de 85 décimètres cubes (trois pieds cubes) de caissons à air ou de flotteurs équivalents, pour chaque personne qu'il peut porter.

(g) Il doit avoir une surface de pont d'au moins 3720 centimètres carrés (quatre pieds carrés) pour chaque personne qu'il peut porter et les personnes qu'il porte doivent être effectivement hors de l'eau.

(h) Les caissons à air ou les flotteurs équivalents doivent être disposés le plus possible en abord; aucun flotteur ne peut d'ailleurs être admis qui nécessiterait une insufflation d'air.

Règle XXIX.

Engins flottants.

Un engin flottant, que ce soit un banc de pont flottant, une chaise de pont flottante ou tout autre engin flottant, doit être considéré, pour ce qui concerne la

Regulation XXVIII.

Life Rafts.

No type of life raft may be approved unless it satisfies the following conditions:

(a) It shall be of approved material and construction;

(b) It shall be effective and stable when floating either way up;

(c) It shall be fitted with fixed or collapsible bulwarks of wood, canvas or other suitable material on both sides;

(d) It shall have a line securely becketed round the outside;

(e) It shall be of such strength that it can be launched or thrown from the vessel's deck without being damaged, and if to be thrown it shall be of such size and weight that it can be easily handled;

(f) It shall have not less than 85 cubic decimetres (equivalent to three cubic feet) of air-cases or equivalent buoyancy for each person to be carried thereon;

(g) It shall have a deck area of not less than 3,720 square centimetres (equivalent to four square feet) for each person to be carried thereon, and it shall effectively support the occupants out of the water;

(h) The air-cases or equivalent buoyancy shall be placed as near as possible to the sides of the life raft, and such buoyancy shall not be by any means dependent on inflation by air.

Regulation XXIX.

Buoyant Apparatus.

Buoyant apparatus, whether buoyant deck seats, buoyant deck chairs or other buoyant apparatus, shall be deemed sufficient, so far as buoyancy is concerned, for

być uznane, pod względem pływalności, za dostateczne dla jednej osoby lub liczby osób w takiej ilości, jaką otrzyma się przez dzielenie liczby kilogramów żelaza, które są one w stanie unosić w słodkiej wodzie, przez 14,5 (co odpowiada ciężarowi w funtach angielskich dzielonemu przez 32), przy czym jeżeli powietrze jest użyte dla osiągnięcia pływalności przyrządu, nie powinien on wymagać nadymania przed używaniem w nagłej potrzebie.

Liczbę osób, dla której przyrząd jest uważany za zdalny, znajduje się, biorąc mniejszą z dwóch liczb, otrzymanych — bądź w sposób powyższy, bądź dzieląc obwód, wyrażony w centymetrach przez 30,5 (1 stopa).

Każdy uznany przyrząd pływający winien odpowiadać następującym warunkom:

1. Winien być uznanego materiału i budowy.

2. Winien być zdalny do użytku i stateczny bez względu na to, na jakiej stronie pływa.

3. Winien posiadać takie wymiary, wytrzymałość i ciężar, aby można nim było manipulować bez pomocy urządzeń mechanicznych i, o ile zajdzie potrzeba, aby było można go rzucić na morze bez uszkodzenia z pokładu, na którym jest umieszczony.

4. Komory powietrzne lub równoważne pływaki winny być umieszczone, o ile to możliwe, jak najbliżej boków przyrządu.

5. Winien posiadać linę ratunkową, solidnie przymocowaną i otaczającą przyrząd z zewnątrz.

Prawidło XXX.

Pojemność wnętrza łodzi ratunkowych klasy I.

1. Pojemność wnętrza łodzi ratunkowej klasy I winna być ustalona prawidłem Stirlinga (Simpson'a) lub we wszelki inny sposób, zapewniający ten sam stopień dokładności. Pojemność łodzi z tępa rufą należy obliczać, jak gdyby łódź posiadała ostrą rufę.

flottabilité, comme correspondant au nombre de personnes obtenu en divisant le nombre de kilogrammes de fer qu'il peut supporter en eau douce par 14,5 (équivalent au poids en livres divisé par 32). Si l'air est employé pour obtenir la flottabilité de l'appareil, il ne doit pas être nécessaire de procéder à une insufflation avant d'utiliser cet engin en cas d'urgence.

Le nombre de personnes pour lequel l'engin est considéré comme utilisable est le plus petit des deux nombres obtenus soit par la flottabilité comme il est dit ci-dessus, soit en divisant le périmètre, exprimé en centimètres par 30,5 (1 pied).

Chacun des engins flottants approuvés doit réaliser les conditions suivantes: —

1. Il doit être de matière et de construction approuvées;

2. Il doit être utilisable et stable, quelle que soit la face sur laquelle il flotte;

3. Il doit avoir des dimensions, une résistance et un poids tels qu'il puisse être manœuvré sans l'aide d'appareils mécaniques et, si cela est nécessaire, jeté à la mer sans avarie, depuis le pont du navire où il est placé;

4. Les caissons à air ou les flotteurs équivalents doivent être placés aussi près que possible des côtés de l'engin;

5. Il doit avoir une filière en guirlande solidement attachée tout autour des parois extérieures.

Règle XXX.

Capacité cubique des Embarcations de Sauvetage de la Classe I.

1. La capacité cubique d'une embarcation de sauvetage de la Classe I doit être déterminée par la règle de Simpson (Stirling), ou par toute autre méthode donnant une précision du même ordre. La capacité d'une embarcation à arrière carré doit être calculée comme si l'embarcation était à arrière pointu.

a person or number of persons to be ascertained by dividing the number of kilogrammes of iron which it is capable of supporting in fresh water by 14.5 (equivalent to the number of pounds divided by 32), and if the apparatus depends for its buoyancy on air it shall not require to be inflated before use in an emergency.

The number of persons for whom the apparatus is deemed suitable shall be determined by the least of the numbers ascertained either as above or by the number of 30.5 centimetres (equivalent to one foot) in the perimeter.

Such approved buoyant apparatus shall comply with the following conditions: —

1. It shall be constructed with proper workmanship and materials.

2. It shall be effective and stable when floating either way up.

3. It shall be of such size, strength and weight that it can be handled without mechanical appliances and, if necessary, thrown without damage from the vessel's deck on which it is stowed.

4. The air-cases or equivalent buoyancy shall be placed as near as possible to the sides of the apparatus.

5. It shall have a line securely becketed round the outside of the apparatus.

Regulation XXX.

Cubic Capacity of Lifeboats of Class I.

1. The cubic capacity of a lifeboat of Class I shall be determined by Stirling's (Simpson's) Rule or by any other method giving the same degree of accuracy. The capacity of a squaresterned boat shall be calculated as if the boat had a pointed stern.

2. Naprzykład, pojemność łodzi w metrach sześciennych (lub w stopach sześciennych), obliczona według prawidła Stirlinga, otrzymuje się z wzoru następującego:

$$\text{Pojemność} = \frac{l}{12} (4A + 2B + 4C),$$

gdzie l jest długością łodzi w metrach (lub w stopach) od wewnętrznej krawędzi odyłowania lub poszycia burty przy dziobnicy do odpowiedniego punktu przy tylnicy; w wypadku łodzi z tępą rufą długość mierzy się do wewnętrznej powierzchni konchy.

A, B, C oznaczają odnośnie powierzchnie przekrojów poprzecznych na ćwierci długości od dziobu pośrodku długości i na ćwierci długości od rufy, które to powierzchnie odpowiadają trzem punktom otrzymanym przez dzielenie l na cztery równe części (powierzchnie odpowiadające dwóm końcom łodzi są uważane jako nieznaczące).

Powierzchnie A, B, C winny być przyjęte jako dane w metrach kwadratowych (lub stopach kwadratowych) i otrzymuje się je przez kolejne stosowanie do każdego z trzech poprzecznych przekrojów następującego wzoru:

$$\text{Powierzchnia} = \frac{h}{12} (a + 4b + 2c +$$

$+ 4d + e)$ gdzie h oznacza głębokość mierzoną w metrach (lub w stopach) od wewnętrznej powierzchni odyłowania lub poszycia dna przy stępce do poziomu okrężnicy, lub, w pewnych wypadkach, do poziomu niższego, jak to określono poniżej.

a, b, c, d, e oznaczają poziome szerokości łodzi mierzone w metrach (lub w stopach) w dwóch skrajnych punktach głębokości oraz w trzech punktach otrzymanych przez dzielenie h na cztery równe części (przyczem a i e oznaczają szerokości w punktach krańcowych, zaś c w środkowym punkcie wysokości h).

3. Jeżeli wznios okrężnicy, mierzony w dwóch punktach, znajdujących się na ćwierciach długości łodzi od każdego z jej końców, przekracza 1 od sta długości łodzi, to wówczas głębokość użyta do obliczania powierzchni przekrojów poprzecznych A lub C win-

2. A titre d'indication, la capacité, en mètres (ou pieds anglais) cubes, d'une embarcation, calculée à l'aide de la Règle de Simpson, peut être considérée comme donnée par la formule:

$$\text{Capacité} = \frac{l}{12} \times (4A + 2B + 4C)$$

l désigne la longueur de l'embarcation mesurée en mètres (ou pieds anglais) à l'intérieur du bordé en bois ou tôle, de l'étrave à l'étambot; dans le cas d'une embarcation à arrière carré, la longueur doit être mesurée jusqu'à la face intérieure du tableau.

A, B, C désignent respectivement les aires des sections transversales, milieu avant, milieu et milieu arrière, qui correspondent aux trois points obtenus en divisant l en 4 parties égales. (Les aires correspondant aux deux extrémités de l'embarcation sont considérées comme négligeables.)

Les aires A, B, C doivent être considérées comme données en mètres (ou en pieds anglais) carrés par l'application successive, à chacune des trois sections transversales, de la formule suivante:

$$\text{Aire} = \frac{h}{12} \times (a + 4b + 2c + 4d + e)$$

h désigne le creux mesuré en mètres (ou en pieds anglais), à l'intérieur du bordé en bois ou tôle, depuis la quille jusqu'au niveau du plat-bord, ou, le cas échéant, jusqu'à un niveau inférieur déterminé comme il est dit ci-après.

a, b, c, d, e désignent les largeurs horizontales de l'embarcation mesurées en mètres (ou en pieds anglais) aux deux points extrêmes du creux ainsi qu'aux trois points obtenus en divisant h en quatre parties égales (a et e correspondent aux deux points extrêmes et c au milieu de h).

3. Si la tonture du plat-bord, mesurée en deux points situés au quart de la longueur à partir des extrémités, dépasse un centième de la longueur de l'embarcation, le creux à employer pour le calcul de la section transversale correspondante A ou C doit être pris au

2. For example, the capacity in cubic metres (or cubic feet) of a boat, calculated by the aid of Stirling's Rule, may be considered as given by the following formula:

$$\text{Capacity} = \frac{l}{12} (4A + 2B + 4C)$$

l being the length of the boat in metres (or feet) from the inside of the planking or plating at the stem to the corresponding point at the stern post; in the case of a boat with a square stern, the length is measured to the inside of the transom.

A, B, C denote respectively the areas of the cross-sections at the quarter length forward, amidships, and the quarter length aft, which correspond to the three points obtained by dividing l into four equal parts (the areas corresponding to the two ends of the boat are considered negligible).

The areas A, B, C shall be deemed to be given in square metres (or square feet) by the successive application of the following formula to each of the three cross-sections: —

$$\text{Area} = \frac{h}{12} (a + 4b + 2c + 4d + e)$$

h being the depth measured in metres (or in feet) inside the planking or plating from the keel to the level of the gunwale, or, in certain cases, to a lower level, as determined hereafter.

a, b, c, d, e denote the horizontal breadths of the boat measured in metres (or in feet) at the upper and lower points of the depth and at the three points obtained by dividing h into four equal parts (a and e being the breadths at the extreme points, and c at the middle point, of h).

3. If the sheer of the gunwale, measured at the two points situated at a quarter of the length of the boat from the ends, exceeds 1 per cent. of the length of the boat, the depth employed in calculating the area of the cross-sections A or C shall be deemed

na być przyjęta równa głębokości pośrodku długości, dodając 1 od sta długości łodzi.

4. Jeżeli głębokość łodzi pośrodku jej długości przekracza 45 od sta szerokości, to głębokość użytą do obliczania powierzchni środkowego poprzecznego przekroju łodzi B należy uważać za równą 45 od sta szerokości łodzi, zaś głębokość użytą do obliczania powierzchni przekrojów A i C, znajdujących się na ćwierciach długości łodzi, otrzymuje się przez zwiększenie tej ostatniej wielkości o wielkość równą 1 od sta długości łodzi, pod warunkiem, że w żadnym razie głębokości użyte do obliczania nie mogą przekraczać faktycznych głębokości w owych punktach.

5. Jeżeli głębokość łodzi jest większa niż 122 centymetry (czyli 4 stopy), to ilość osób dopuszczana na skutek zastosowania prawidła niniejszego winna być zmniejszona w stosunku 122 centymetrów do faktycznej głębokości, chyba, że zadawająca próba z łodzią na wodzie wraz z tą ilością osób, mających na sobie pasy ratunkowe, pozwoli utrzymać tę liczbę osób.

6. Każda Władza Administracyjna winna ustalić, zapomocą odpowiednich wzorów, granicę dla ilości osób dozwolonych na łodziach z bardzo ostrymi końcami oraz na łodziach bardzo pełnej formy.

7. Każda władza administracyjna zastrzega sobie prawo używać do określenia łodzi pojemność równą iloczynowi z długości, szerokości i głębokości pomnożonemu przez 0,6 z tem, że wzór ten nie daje większej pojemności od określonej wyżej podaną metodę. Wymiary należy wówczas brać w sposób następujący:

Długość: od przecięcia zewnętrznej krawędzi odyłowania burty z dziobnicą do odpowiedniego punktu przy tylnicy, lub, w razie łodzi z tępą rufą do tylnej krawędzi konchy.

Szerokość: od zewnętrznej krawędzi odyłowania burty w miejscu, gdzie szerokość łodzi jest największa.

Głębokość: w środku, od wewnętrznej powierzchni odyłowania dna przy stępce do poziomu okręż-

plus égal ou creux au milieu, augmenté du centième de la longueur de l'embarcation.

4. Si le creux de l'embarcation au milieu dépasse les 45 centièmes de la largeur, le creux à employer pour le calcul de la section transversale milieu B doit être pris égal aux 45 centièmes de la largeur et les creux à employer pour le calcul des sections transversales A et C situées aux quarts avant et arrière s'en déduisent en augmentant le creux employé pour le calcul de la section B d'un centième de la longueur de l'embarcation, sans pouvoir dépasser toutefois les creux réels en ces points.

5. Si le creux de l'embarcation est supérieur à 122 centimètres (4 pieds) le nombre de personnes que l'application des règles conduit à admettre doit être réduit dans la proportion de cette limite ou creux réel, jusqu'à ce qu'une expérience à flot avec à bord ledit nombre de personnes, toutes munies de leurs brassières de sauvetage, ait permis d'arrêter définitivement ce nombre.

6. Chaque Administration doit fixer par des formules convenables une limitation du nombre des personnes dans les embarcations à extrémités très fines et dans celles qui présentent des formes très pleines.

7. Chaque Administration conserve le droit d'attribuer à une embarcation une capacité égale au produit par 0,6 des trois dimensions, s'il est reconnu que ce mode de calcul ne donne pas un résultat approché par excès; les dimensions s'entendent alors mesurées dans les conditions suivantes:

Longueur: hors bordé, entre intersections de celui-ci avec l'étrave et l'étambot; dans le cas d'une embarcation à arrière carré, jusqu'à la face extérieure du tableau;

Largeur: hors bordé, au fort de la section milieu;

Creux: au milieu, à l'intérieur du bordé, depuis la quille jusqu'au niveau du plat-bord. Mais

to be the depth amidships plus 1 per cent. of the length of the boat.

4. If the depth of the boat amidships exceeds 45 per cent. of the breadth, the depth employed in calculating the area of the midship cross-section B shall be deemed to be equal to 45 per cent. of the breadth, and the depth employed in calculating the areas of the quarter length sections A and C is obtained by increasing this last figure by an amount equal to 1 per cent. of the length of the boat, provided that in no case shall the depths employed in the calculation exceed the actual depths at these points.

5. If the depth of the boat is greater than 122 centimetres (equivalent to 4 feet) the number of persons given by the application of this rule shall be reduced in proportion to the ratio of 122 centimetres to the actual depth, until the boat has been satisfactorily tested afloat with that number of persons on board, all wearing life-jackets.

6. Each Administration shall impose, by suitable formulae, a limit for the number of persons allowed in boats with very fine ends and in boats very full in form.

7. Each Administration reserves the right to assign to a boat a capacity equal to the product of the length, the breadth and the depth multiplied by 0.6 if it is evident that this formula does not give a greater capacity than that obtained by the above method. The dimensions shall then be measured in the following manner:

Length.—From the intersection of the outside of the planking with the stem to the corresponding point at the stern post or, in the case of a square sterned boat, to the after side of the transom.

Breadth.—From the outside of the planking at the point where the breadth of the boat is greatest.

Depth.—Amidships inside the planking from the keel to the level of the gunwale, but

nicy; głębokość jednak zastosowana do obliczania pojemności nie może w żadnym wypadku przekraczać 45 od sta szerokości.

W każdym wypadku armator ma prawo żądać, aby pojemność łodzi była określona ściśłem pomierzaniem.

8. Pojemność wnętrza łodzi motorowej otrzymuje się z pojemności brutto przez potrącenie objętości równej objętości, zajmowanej przez motor wraz z jego przynależnościami, oraz przez instalację radjotelegraficzną i reflektor wraz z ich przynależnościami, także urządzenia znajdują się na danej łodzi.

Prawidło XXXI.

Powierzchnia pokładu łodzi klasy II.

1. Powierzchnię pokładu łodzi pokładowej należy określić sposobem wskazanym poniżej lub wszelkim innym sposobem, zapewniającym ten sam stopień dokładności. Należy stosować to samo prawidło przy określaniu powierzchni między stałemi nadburciami łodzi klasy II (a).

2. Naprzykład, powierzchnię łodzi, w metrach kwadratowych (lub w angielskich kwadratowych stopach), można określić wzorem następującym:

Powierzchnia = $\frac{l}{12} (2a + 1,5b + 4c + 1,5d + 2e)$ gdzie l jest długością łodzi w metrach (lub w stopach angielskich), od przecięcia zewnętrznej krawędzi odyłowania burty z dziobnicą do odpowiedniego punktu przy tylnicy.

a, b, c, d, e oznaczają poziome szerokości w metrach (lub w stopach angielskich) nazewnątrz odyłowania burt w punktach otrzymanych przez dzielenie l na cztery równe części oraz zapomocą dalszego podziału części dziobowej i rufowej na dwie równe części (a i e odpowiadają dalszemu podziałowi skrajnych części, c — szerokości w środku długości, zaś b i d — w punktach pośrednich).

Prawidło XXXII.

Ocehowanie łodzi, tratów ratunkowych i przyrządów pływających.

Wymiary łodzi oraz ilość osób, którą dana łódź ma prawo zabrać,

le creux à faire intervenir dans le calcul de la capacité cubique ne peut, en aucun cas, dépasser les 45 centièmes de la largeur.

Dans tous les cas, l'armateur est en droit d'exiger que le cubage de l'embarcation soit effectué exactement.

8. La capacité cubique d'une embarcation à moteur se déduit de la capacité brute en retranchant de celle-ci un volume égal à celui qui est occupé par le moteur et ses accessoires, et, le cas échéant, par l'installation radiotélégraphique et le projecteur avec leurs accessoires.

Règle XXXI.

Surface des Embarcations de la Classe II.

1. La surface du pont d'une embarcation pontée doit être déterminée comme il est dit ci-après, ou par toute autre méthode donnant une précision du même ordre; la même règle est applicable à la détermination de la surface comprise à l'intérieur du bordé rigide d'une embarcation de la Classe II (a).

2. A titre d'indication, la surface, en mètres (ou en pieds anglais) carrés d'une embarcation peut être considérée comme donnée par la formule:

Surface = $\frac{l}{12} \times (2a + 1,5b + 4c + 1,5d + 2e)$

l désigne la longueur, mesurée en mètres (ou en pieds anglais) hors bordé entre intersections de celui-ci avec l'étrave et l'étambot.

a, b, c, d, e désignent les largeurs horizontales, mesurées en mètres (ou en pieds anglais), hors bordé aux points obtenus en divisant l en quatre parties égales et en marquant les milieux des quarts extrêmes (a et e correspondent aux subdivisions extrêmes, c au milieu de la longueur, b et d aux points intermédiaires).

Règle XXXII.

Inscriptions sur les Embarcations, les Radeaux de Sauvetage et les Engins Flottants.

Les dimensions de l'embarcation, ainsi que le nombre de per-

the depth used in calculating the cubic capacity may not in any case exceed 45 per cent. of the breadth.

In all cases the shipowner has the right to require that the cubic capacity of the boat shall be determined by exact measurement.

8. The cubic capacity of a motorboat is obtained from the gross capacity by deducting a volume equal to that occupied by the motor and its accessories, and, when carried, the wireless telegraphy installation and the searchlight with their accessories.

Regulation XXXI.

Deck Area of Boats of Class II.

1. The area of the deck of a decked boat shall be determined by the method indicated below or by any other method giving the same degree of accuracy. The same rule is to be applied in determining the area within the fixed bulwarks of a boat of Class II (a).

2. For example, the surface in square metres (or square feet) of a boat may be deemed to be given by the following formula:

Area = $\frac{l}{12} (2a + 1,5b + 4c + 1,5d + 2e)$

l being the length in metres (or in feet) from the intersection of the outside of the planking with the stem to the corresponding point at the stern post.

a, b, c, d, e denote the horizontal breadths in metres (or in feet) outside the planking at the points obtained by dividing l into four equal parts and sub-dividing the foremost and aftermost parts into two equal parts (a and e being the breadths at the extreme subdivisions, c at the middle point of the length, and b and d at the intermediate points).

Regulation XXXII.

Marking of Boats, Life Rafts and Buoyant Apparatus.

The dimensions of the boat and the number of persons which

winy być na niej oznaczone wyraźnie i trwale. Cechy te winny być specjalnie zatwierdzone przez inspektorów, wyznaczonych do inspekcji statku.

Dopuszczalna ilość osób winna być w ten sam sposób nacechowana na tratwach ratunkowych i przyrządach pływających.

Prawidło XXXIII.

Nośność łodzi.

1. Ilość osób, którą może pomieścić łódź jednego z przepisowych typów, równa się największej całkowitej liczbie otrzymanej przez dzielenie pojemności łodzi w metrach sześciennych (lub w stopach sześciennych) lub przez dzielenie powierzchni łodzi w metrach kwadratowych (lub stopach kwadratowych), przez przepisową jednostkę pojemności, lub przez jednostkę powierzchni (zależnie od okoliczności), ustalonej poniżej dla każdego typu.

2. Przepisowe jednostki pojemności i powierzchni, służące dla ustalenia ilości osób, są następujące:

| Jednostka powierzchni | W metrach sześciennych | W angielskich stopach sześć. |
|-----------------------------|------------------------|------------------------------|
| Otwarte łodzie, klasa I (a) | 0,283 | 10 |
| Otwarte łodzie, klasa I (b) | 0,255 | 9 |

| Jednostka powierzchni | W metrach kwadratowych | W angielskich stopach kwadr. |
|-----------------------|------------------------|------------------------------|
| Klasa II | 0,325 | 3½ |

3. Władza Administracyjna może przyjąć, zamiast 0.325 lub 3½, zależnie od jednostki miar, mniejszy dzielnik, jeżeli się przekona po próbie, że ilość osób, dla których się znajdują siedzące miejsca na danej łodzi pokładowej, jest większa niż liczba otrzymana przez stosowanie powyższego dzielnika, zawsze jednak z tym zastrzeżeniem, że dzielnik przyjęty wzamian 0.325 lub 3½, nigdy nie może być mniejszy niż 0.280 lub 3, zależnie od wybranej jednostki miar.

sonnes qu'elle est reconnue apte à recevoir doivent être inscrits sur l'embarcation en caractères indélébiles et faciles à lire. Ces inscriptions doivent être spécialement approuvées par les fonctionnaires préposés à l'inspection du navire.

L'inscription du nombre de personnes sur les radeaux de sauvetage et les engins flottants doit être faite dans les mêmes conditions.

Règle XXXIII.

Capacité de Transport des Embarcations.

1. Le nombre de personnes qu'une embarcation de l'un des types réglementaires est apte à recevoir est égal au plus grand nombre entier contenu dans le quotient de la capacité en mètres (ou pieds) cubes, ou de la surface en mètres (ou pieds) carrés de l'embarcation, par la valeur réglementaire de la capacité unitaire, ou de la surface unitaire (suivant le cas) qui est défini ci-après pour chaque type.

2. Les valeurs réglementaires des capacités et surfaces unitaires sont les suivantes:

| Capacités unitaires | En mètres cubes | En pieds cubes anglais |
|-------------------------------------|-----------------|------------------------|
| Embarcations ouvertes, Classe I (a) | 0,283 | 10 |
| Embarcations ouvertes, Classe I (b) | 0,255 | 9 |

| Surfaces unitaires | En mètres carrés | En pieds carrés anglais |
|--------------------|------------------|-------------------------|
| Classe II | 0,325 | 3½ |

3. L'Administration a la faculté d'accepter, au lieu de 0.325 ou 3½ suivant le cas, un diviseur plus faible, si un essai lui a fait reconnaître que le nombre de places assises dans l'embarcation pontée en question est plus élevé que celui qui résulte de l'application du premier diviseur; toutefois, la valeur adoptée, en remplacement de 0.325 ou 3½ suivant le cas, ne peut être inférieure à 0.280 ou 3 suivant le cas.

it is authorised to carry, shall be marked on it in clear permanent characters. These marks shall be specifically approved by the officers appointed to inspect the ship.

Life rafts and buoyant apparatus shall be marked with the number of persons in the same manner.

Regulation XXXIII.

Carrying Capacity of Boats.

1. The number of persons which a boat of one of the standard types can accommodate is equal to the greatest whole number obtained by dividing the capacity in cubic metres (or cubic feet), or the surface in square metres (or square feet), of the boat by the standard unit of capacity, or unit of surface (according to circumstances), defined below for each type.

2. The standard units of capacity and surface for determining the number of persons are as follows: —

| Unit of Capacity | Cubic Metres | Equivalent in Cubic Feet |
|-------------------------|--------------|--------------------------|
| Open boats, Class I (a) | 0,238 | 10 |
| Open boats, Class I (b) | 0,255 | 9 |

| Unit of Surface | Square Metres | Equivalent in Square Feet |
|-----------------|---------------|---------------------------|
| Class II | 0,325 | 3½ |

3. The Administration may accept, in place of 0.325 or 3½, as the case may be, a smaller divisor, if it is satisfied after trial that the number of persons for whom there is seating accommodation in the decked boat in question is greater than the number obtained by applying the above divisor, provided always that the divisor adopted in place of 0.325 or 3½, as the case may be, may never be less than 0.280 or 3, as the case may be.

Władza Administracyjna, która przyjmuje w sposób powyższy niższy dzielnik, winna podać do wiadomości innych Władz Administracyjnych szczegółowe dane, dotyczące prób oraz rysunków omawiającej łodzi pokładowej.

Prawidło XXXIV.

Granice pojemności.

Łódź nie może być nacechowana na większą ilość osób niż ta, którą otrzymuje się w sposób wyszczególniony w prawidłach niniejszych.

Ilość tę należy zmniejszyć:

(1) Jeżeli okaże się ona większą od ilości osób, dla których znajdują się odpowiednie miejsca siedzące; przyczem ta ostatnia ilość winna być określona w ten sposób, aby osoby siedzące nie przeszkadzały w żadnym razie przy wiosłowaniu;

(2) Jeżeli zamiast łodzi innych niż łodzie klasy I, wolna burta przy pełnym obciążeniu jest mniejsza niż wolna burta, ustalona odnośnie do każdego typu. W tych warunkach ilość osób należy zmniejszyć, w takim stopniu aby wolna burta przy pełnym obciążeniu łodzi co najmniej równała się przepisowej wolnej burcie, ustalonej powyżej.

W łodziach klasy II (b) (i), wzniesiona część pokładu przy burtach może być uważana za nadającą się na miejsca siedzące.

Prawidło XXXV.

Umieszczanie i ciężar osób.

Przy próbach, w celu ustalenia ilości osób, którą dana łódź lub tratwa ratunkowa pomieścić jest w stanie, każdą osobę należy przyjmować za osobę dorosłą z założonym pasem ratunkowym.

Przy sprawdzaniach wolnej burty należy obciążyć łodzie pokładowe ciężarem wynoszącym co najmniej 75 kilogramów (165 funtów angielskich) na każdą osobę dorosłą, którą dana łódź pokładowa ma prawo zabrać.

L'Administration qui aura usé de cette faculté doit communiquer aux autres Administrations le compte rendu de l'essai effectué, accompagné des plans de l'embarcation pontée en question.

Règle XXXIV.

Limites de la Capacité.

On ne doit pas inscrire sur une embarcation un nombre de personnes supérieur à celui qu'on obtient par les méthodes indiquées au présent Règlement.

Ce nombre doit être réduit:

(1) lorsqu'il est supérieur au nombre des personnes qui ont une place assise convenable, ce dernier étant déterminé de telle façon que les personnes assises ne gênent en rien le manievement des avirons;

(2) lorsque, dans le cas d'embarcations autres que celles de la Classe I, le franc-bord en pleine charge est inférieur aux francs-bords indiqués respectivement pour les divers types. Dans ce cas, le nombre dont il s'agit doit être réduit dans toute la mesure nécessaire pour que le franc-bord en pleine charge soit au moins égal aux susdits francs-bords réglementaires.

Dans les embarcations de la Classe II (b) (i), la partie surélevée du pont en abord peut être considérée comme offrant des places assises.

Règle XXXV.

Emplacement et poids des personnes.

Dans les expériences ayant pour but d'évaluer le nombre de personnes qu'une embarcation ou qu'un radeau de sauvetage est apte à recevoir, chaque unité correspond à une personne adulte, munie d'une brassière de sauvetage.

Dans les vérifications du franc-bord, les embarcations pontées doivent être chargées d'un poids de 75 kilogrammes (165 livres anglaises) au moins pour chaque personne adulte que l'embarcation pontée est reconnue apte à recevoir.

The Administration which accepts a lower divisor in this way shall communicate to the other Administrations particulars of the trial and drawings of the decked boat in question.

Regulation XXXIV.

Capacity Limits.

No boat shall be marked for a greater number of persons than that obtained in the manner specified in these Regulations.

This number shall be reduced—

(1) when it is greater than the number of persons for which there is proper seating accommodation; the latter number shall be determined in such a way that the persons when seated do not interfere in any way with the use of the oars;

(2) when, in the case of boats other than those of Class I, the freeboard when the boat is fully loaded is less than the freeboard laid down for each type respectively; the number shall be reduced until the freeboard when the boat is fully loaded is at least equal to the standard freeboard laid down above.

In boats of Class II (b) (i), the raised part of the deck at the sides may be regarded as affording seating accommodation.

Regulation XXXV.

Equivalent for and Weight of the Persons.

In the tests for determining the number of persons which a boat or life raft can accommodate, each person shall be assumed to be an adult person wearing a life-jacket.

In verifications of freeboard the decked boats shall be loaded with a weight of at least 75 kilogrammes (165 lbs.) for each adult person that the decked boat is authorised to carry.

We wszystkich wypadkach dwoje dzieci w wieku poniżej lat 12 winny być liczone za jedną osobę.

Prawidło XXXVI.

Zaopatrzenie łodzi i tratw ratunkowych.

(1) Normalne zaopatrzenie każdej łodzi winny stanowić:

(a) Komplet jednostronnych wiosel, dwa wiosła zapasowe i wiosło jedностerowe, półtora kompletu kołków widelkowych lub widełek; jeden bosak;

(b) Dwie zatyczki do każdego otworu dla zatyczki (zatyczki nie są wymagane, gdy urządzone są odpowiednie zawory automatyczne), jeden czerpak do wody i jedno wiadro z galwanizowanego żelaza;

(c) Ster z rączką lub jarzmem oraz linki sterownicze łodzi;

(d) Dwa toporki;

(e) Jedna oprawiona lampa napełniona naftą;

(f) Maszt lub maszty wraz z co najmniej jednym dobrym żaglem, oraz odpowiedni sprzęt dla każdego z nich;

(g) Należyty kompas;

(h) Jedna lina ratunkowa otaczająca burtę zewnątrz;

(i) Jedna kotwica morska;

(j) Jedna rzutka;

(k) Jedną naczynię zawierającą cztery i pół litra (jeden gallon angielski) oleju roślinnego lub zwierzęcego. Naczynie powinno być takiej konstrukcji, aby można było łatwo rozprzestrzenić olej po wodzie, oraz winno mieć urządzenie do przymocowywania go do kotwicy morskiej.

(l) Jedno powietrznoszczelne naczynie, zawierające 1 kilogram (czyli dwa funty angielskie) żywności na każdą osobę;

(m) Jedno wodoszczelne naczynie z kubkiem przywieszonym na linie, zawierające jeden litr (czyli 1 kwart angielską) słodkiej wody na każdą osobę;

(n) Co najmniej tuzin samozapalających się „świeateł czerwonych” oraz jedno pudełko zapalek, wszystko w naczyniach wodoszczelnych;

(o) Pół kilograma (czyli funt angielski) mleka kondensowanego na każdą osobę;

D'une façon générale, deux enfants âgés de moins de 12 ans sont comptés pour une personne.

Règle XXXVI.

Armement des Embarcations et des Radeaux de Sauvetage.

(1) L'armement normal de chaque embarcation est le suivant:

(a) un nombre suffisant d'avirons pour la nage en pointe, plus deux avirons de rechange, et un aviron de queue; un jeu et demi de dames de nage ou de tolets; une gaffe;

(b) deux tampons pour chaque nable (il n'est pas exigé de tampons pour les nables munis de soupapes automatiques convenables); une écope; un seau en fer galvanisé;

(c) un gouvernail muni d'une barre franche ou à tireveilles;

(d) deux hachettes;

(e) un fanal garni;

(f) un ou plusieurs mâts, avec, au moins, une voile solide, et le gréement correspondant;

(g) un compas efficace;

(h) une filière extérieure en guirlande;

(i) une ancre flottante;

(j) une bosse;

(k) un récipient contenant quatre litres et demi (un gallon anglais) d'huile végétale ou animale. Le récipient doit être disposé de façon à permettre de répandre aisément l'huile sur l'eau et construit de manière à pouvoir être amarré à l'ancre flottante;

(l) un récipient étanche à l'air contenant des vivres à raison d'un kilogramme (2 livres anglaises) par personne;

(m) un récipient étanche, avec un gobelet fixé par une aiguillette, contenant un litre (un quart anglais) d'eau douce par personne;

(n) au moins une douzaine de signaux rouges, automatiques et une boîte d'allumettes, le tout dans des récipients étanches;

(o) 500 grammes (une livre anglaise) de lait condensé par personne;

In all cases two children under 12 years of age shall be reckoned as one person.

Regulation XXXVI.

Equipment of Boats and Life Rafts.

(1) The normal equipment of every boat shall consist of: —

(a) A single banked complement of oars, two spare oars and a steering oar; one set and a half of thole pins or crutches; a boat hook.

(b) Two plugs for each plug hole (plugs are not required when proper automatic valves are fitted); a bailer and a galvanised iron bucket.

(c) A rudder and a tiller or yoke and yoke lines.

(d) Two hatchets.

(e) A lamp filled with oil and trimmed.

(f) A mast or masts with one good sail at least, and proper gear for each.

(g) An efficient compass.

(h) A life-line becketed round the outside.

(i) A sea-anchor.

(j) A painter.

(k) A vessel containing four and a half litres (equivalent to one gallon) of vegetable or animal oil. The vessel shall be so constructed that the oil can be easily distributed on the water, and so arranged that it can be attached to the sea-anchor.

(l) An airtight receptacle containing one kilogramme (equivalent to two pounds) of provisions for each person.

(m) A watertight receptacle provided with a dipper with lanyard containing one litre (equivalent to one quart) of fresh water for each person.

(n) At least one dozen self-igniting „red lights” and a box of matches in watertight containers.

(o) Half a kilogramme (equivalent to one pound) of condensed milk for each person.

(p) Odpowiednią skrzynkę dla przechowywania drobnych rzeczy, należących do zaopatrzenia;

(q) Każda łódź przeznaczona do przewożenia 100 lub więcej osób winna być zaopatrzona w silnik i musi odpowiadać wymaganiom prawidła XXVII.

Motorowa łódź ratunkowa może nie posiadać masztu żagli, ani więcej niż połowę kompletu wiosel, winna natomiast posiadać dwa bosaki do łodzi.

Łodzie ratunkowe pokładowe mogą nie posiadać żadnego otworu dla zatyczki, lecz winny być zaopatrzone w co najmniej dwie pompy dniskowe.

Na statku przewożącym pasażerów na Atlantyku Północnym, na północ od równoleżnika 35° północnej szerokości, jedynie część łodzi ustalonych przez Władzę Administracyjną winna być zaopatrzona w maszty i żagle, przyczem należy zabierać na każdą łódź tylko połowę przepisowej ilości mleka kondensowanego.

(2) Kiedy ilość łodzi ratunkowych przewożonych na statku wynosi więcej niż 13, to jedna z nich winna być łodzią motorową, zaś gdy ilość wynosi więcej niż 19, dwie łodzie winny być motorowe. Owe motorowe łodzie ratunkowe winny być zaopatrzone w instalację radiotelegraficzną i w reflektor.

Instalacja radiotelegraficzna winna odpowiadać warunkom co do zasięgu i mocy, ustalonym przez właściwą Władzę Administracyjną.

Reflektor winien zawierać lampę o mocy co najmniej 80 watów, należyte lustro oraz źródło światła, skutecznie oświetlające jasno zabarwiony przedmiot o szerokości około 18 metrów (60 stóp) na odległości 180 metrów (2000 jardów) w ciągu ogółem sześciu godzin, przyczem winno ono być zdolne pracować w ciągu co najmniej trzech godzin bez przerwy.

Kiedy instalacja radiotelegraficzna oraz reflektor są zasilane z tego samego źródła winno ono być dość silne, aby zapewnić jednocześnie funkcjonowanie obu urządzeń.

(p) un coffre convenable pour recevoir le petit matériel d'armement;

(q) une embarcation admise à recevoir cent personnes ou plus doit être pourvue d'un moteur et satisfaire aux prescriptions de la Règle XXVII.

Les embarcations de sauvetage à moteur sont dispensées de porter un mât et des voiles et n'ont besoin que de la moitié de l'armement normal d'avirons, mais elles doivent avoir deux gaffes.

Les embarcations de sauvetage pontées ne doivent pas avoir de nable, mais elles doivent avoir au moins deux pompes de cale.

Dans le cas d'un navire à passagers affecté à l'Atlantique Nord (au nord du parallèle 35 degrés de latitude Nord), une partie seulement des embarcations doit être pourvue de mâts et voiles et la quantité de lait condensé doit être réduite de moitié.

(2) Lorsque le nombre d'embarcations est supérieur à 13, une d'elles sera à moteur, et si le nombre est supérieur à 19 il doit y avoir deux embarcations à moteur. Ces embarcations à moteur doivent être munies d'une installation radiotélégraphique et d'un projecteur.

Les conditions de portée et de puissance auxquelles doit satisfaire l'installation radiotélégraphique doivent être déterminées par chaque Administration.

Le projecteur doit être constitué par une lampe d'au moins 80 watts, un réflecteur efficace et une source d'électricité permettant d'éclairer effectivement un objet de couleur claire sur une zone d'environ 18 mètres (60 pieds) de largeur, à une distance de 180 mètres (200 yards) pendant une durée totale de six heures, et en fonctionnant sans interruption pendant au moins trois heures.

Lorsque l'installation radiotélégraphique et le projecteur sont alimentés par la même source, celle-ci doit être assez puissante pour assurer le fonctionnement simultané des deux appareils.

(p) A suitable locker for the stowage of the small items of the equipment.

(q) Any boat which is certified to carry 100 or more persons shall be fitted with a motor and shall comply with the requirements of Regulation XXVII.

A motor lifeboat need not carry a mast or sails or more than half the complement of oars, but it shall carry two boathooks.

Decked lifeboats shall have no plug-hole, but shall be provided with at least two bilge-pumps.

In the case of a ship which carries passengers in the North Atlantic north of 35° North Latitude, only a proportion of the boats, to be fixed by the Administration, need be equipped with masts and sails, and only one-half the quantity of condensed milk need be carried.

(2) Where the number of lifeboats carried on a ship is more than 13, one shall be a motor boat, and where the number is more than 19, two shall be motor boats. These motor lifeboats shall be fitted with a wireless telegraph installation and a searchlight.

The wireless telegraph installation shall comply with conditions as to range and efficiency to be decided by each Administration.

The searchlight shall include a lamp of at least 80 watts, an efficient reflector and a source of power which will give effective illumination of a light coloured object over a width of about 18 metres (60 feet) at a distance of 180 metres (200 yards) for a total period of six hours, and it shall be capable of working for three hours continuously.

Where the power for the wireless equipment and the searchlight are derived from the same source, this shall be sufficient to provide for the adequate working of both appliances.

(3) Normalne zaopatrzenie każdej uznanej tratwy ratunkowej winny stanowić:

- (a) Cztery wiosła,
- (b) Pięć widełek,
- (c) Samo - zapalające się światło pławy ratunkowej;
- (d) Jedna kotwica morska;
- (e) Jedna rzutka;
- (f) Jedno naczynie, zawierające cztery i pół litra (1 gallon angielski) oleju roślinnego lub zwierzęcego. Naczynie winno być takiej konstrukcji, aby można było łatwo rozprzestrzenić olej na wodzie, oraz winno mieć urządzenie do przymocowania go do kotwicy morskiej.
- (g) Jedno powietrzoszczelne naczynie zawierające 1 kilogram (czyli 2 funty angielskie) żywności na każdą osobę.

(h) Jedno wodoszczelne naczynie z kubkiem przywieszonym na linie zawierające jeden litr (czyli 1 kwartę angielską) słodkiej wody na każdą osobę.

(i) Co najmniej tuzin samozapalających się „świełek czerwonych” oraz jedno pudełko zapalek, wszystko w naczyniach wodoszczelnych

(4) Gdy statek uprawia krótkie podróże międzynarodowe, Władza Administracyjna może zwolnić łodzie od zabierania zaopatrzenia wyszczególnionego w ustępach (f), (l) i (o) paragrafu 1 oraz od wymagań paragrafu 2, a również może zwolnić tratwy ratunkowe od posiadania zaopatrzenia wyszczególnionego w paragrafie 3 (g).

Prawidło XXXVII.

Umieszczenie i manipulowanie łodziami i tratwami ratunkowymi.

(1) Zgodnie z warunkami prawidła XXXVIII, łodzie ratunkowe mogą być umieszczone jedna nad drugą lub też w pewnych warunkach, jakie może ustalić Władza Administracyjna, jedna w drugiej, jednakże, gdy łodzie tak umieszczone wymagają podniesienia przed ich wodowaniem, mogą być dozwolone tylko wówczas, gdy jest przewidziane napędowe mechaniczne urządzenie do ich podnoszenia.

(3) L'armement normal de tout radeau de sauvetage approuvé contient:

- (a) quatre avirons;
- (b) cinq tolets;
- (c) un signal pyrotechnique de bouée de sauvetage;
- (d) une ancre flottante;
- (e) une bosse;
- (f) un récipient contenant: quatre litres et demi (1 gallon anglais) d'huile végétale ou animale; le récipient doit être disposé de façon à permettre de répandre aisément l'huile sur l'eau et construit de manière à pouvoir être amarré à l'ancre flottante;

(g) un récipient étanche à l'air contenant des vivres à raison d'un kilogramme (2 livres anglaises) de vivres par personne;

(h) un récipient étanche, avec un gobelet fixé par une aiguillette, contenant un litre (un quart anglais) d'eau douce par personne;

(i) au moins une douzaine de signaux rouges automatiques et une boîte d'allumettes, le tout dans des récipients étanches.

(4) Dans le cas d'un navire affecté à des voyages internationaux courts, l'Administration peut dispenser les embarcations de porter l'armement prescrit par les alinéas (f), (l) et (o) du paragraphe 1 et de satisfaire aux prescriptions du paragraphe 2; elle peut aussi dispenser les radeaux de sauvetage de porter l'armement prescrit par l'alinéa (g) du paragraphe 3.

Règle XXXVII.

Installation et Manoeuvre des Embarcations et des Radeaux de Sauvetage.

(1) Sous réserve des prescriptions de la Règle XXXVIII, les embarcations de sauvetage peuvent être placées l'une au-dessus de l'autre ou elles peuvent, sous certaines conditions que pourra imposer l'Administration, être placées l'une dans l'autre; toutefois, quand des embarcations ainsi disposées doivent être soulevées avant d'être mises à l'eau, on ne les admettra que s'il est prévu un appareil mécanique à moteur pour les soulever.

(3) The normal equipment of every approved life raft shall consist of —

- (a) Four oars.
- (b) Five rowlocks.
- (c) A self-igniting lifebuoy light.
- (d) A sea-anchor.
- (e) A painter.

(f) A vessel containing four and a half litres (equivalent to one gallon) of vegetable or animal oil. The vessel shall be so constructed that the oil can be easily distributed on the water, and so arranged that it can be attached to the sea-anchor.

(g) An airtight receptacle containing one kilogramme (equivalent to two pounds) of provisions for each person.

(h) A watertight receptacle provided with a dipper with lanyard containing one litre (equivalent to one quart) of fresh water for each person.

(i) At least one dozen self-igniting red lights and a box of matches in watertight containers.

(4) In the case of a ship which is engaged in short international voyages, the Administration may exempt the boats from carrying the equipment specified under subparagraphs (f), (l) and (o) of paragraph 1 and from the requirements of paragraph 2, and may also exempt the life rafts from carrying the equipment specified in paragraph 3 (g).

Regulation XXXVII.

Stowage and Handling of Boats and Life Rafts.

(1) Subject to the conditions of Regulation XXXVIII, the lifeboats may be stowed one above the other, or they may, subject to such conditions as the Administration may impose, be fitted one within another, but where boats so fitted require lifting before being launched they shall only be permitted if mechanical power appliances for lifting are provided.

(2) Łodzie ratunkowe i tratwy ratunkowe dodatkowe do łodzi, umieszczonych pod łodziami przywiązanymi do żórawików, mogą być umieszczone w poprzek pokładu, średniówki lub ruśówki i tak zabezpieczone, aby w razie gdy niema czasu na wodowanie miały pełną możność same popłynąć po odłączeniu się od statku.

(3) Największa możliwie liczba dodatkowych łodzi omawianych w paragrafie (2) winna być w stanie wodować z którejkolwiek burty statku zapomocą uznanych urządzeń, umożliwiających podnoszenia z jednej burty na drugą.

(4) Łodzie mogą być ustawione na więcej niż jednym pokładzie tylko pod warunkiem, iż będą przedsięwzięte należyte środki w celu zabezpieczenia łodzi ustawionych na niższym pokładzie od uszkodzenia przez łodzie ustawione na wyższym pokładzie.

(5) Nie należy ustawiać łodzi na dziobie statku w jakichkolwiek miejscach, w których mogą być narażone na niebezpieczną bliskość śrub okrętowych w czasie wodowania.

(6) Żórawiki winny być uznane-go typu i tak rozmieszczone na jednym lub więcej pokładach, aby łodzie pod nimi umieszczone mogły być bezpiecznie spuszczone, nie przeszkadzając w manipulowaniu innymi żórawikami.

(7) Żórawiki, bloki, liny szalupowe oraz wszelkie inne przynależności winny posiadać taką wytrzymałość, aby zapewniały bezpieczeństwo spuszczenia łodzi z ich pełnym ładunkiem w ludziach i zaopatrzeniu nawet wówczas gdy przechnął boczny statek na jakąkolwiek stronę wynosi 15 stopni. Liny szalupowe winny być dostatecznie długie, aby umożliwić łodzi osiągnięcie wody w razie kiedy statek posiada mniejsze zanurzenie w morzu i ma przechnął na 15 stopni.

(8) Żórawiki winny być zaopatrzone w mechanizm o dostatecznej mocy, któryby zapewniał, że łodzie z całkowitem zaopatrzeniem i z obsługą, lecz bez pasażerów, mogą być wyprowadzone za burtę przy największym przeciwnym przechnięciu bocznym, przy którym możliwe jest spuszczenie łodzi.

(2) Les embarcations de sauvetage et les radeaux de sauvetage mis en complément des embarcations placées sous bossoirs peuvent être arrimés par le travers d'un pont, d'un château ou d'une dunette et assujettis de telle sorte qu'ils aient toute chance de flotter en se libérant du navire, si on n'a pas le temps de les mettre à l'eau.

(3) Le plus grand nombre possible des embarcations complémentaires auxquelles s'applique le paragraphe 2 doit pouvoir être mis à l'eau d'un bord quelconque du navire, au moyen de dispositifs approuvés permettant de les transporter d'un bord à l'autre du pont.

(4) Les embarcations ne peuvent être placées sur plus d'un pont que si des mesures sont prises pour éviter que les embarcations d'un pont inférieur ne soient avariées par les embarcations placées sur le pont au-dessus.

(5) On ne doit pas mettre d'embarcations à l'extrême avant ni dans un emplacement où elles viendraient à une distance dangereuse des propulseurs, au moment de leur mise à l'eau.

(6) Les bossoirs doivent être de forme approuvée et disposés sur un ou plusieurs ponts, de telle manière que les embarcations placées au-dessous de chacun d'eux puissent être mises à l'eau avec sécurité sans gêner la manœuvre des autres bossoirs.

(7) Les bossoirs, poulies, garants et autres accessoires doivent avoir une résistance suffisante pour permettre de mettre à l'eau, avec sécurité, les embarcations contenant leur complet chargement de personnes et de matériel, même si le navire à une bande de 15 degrés d'un bord quelconque. Les garants doivent être assez longs pour permettre d'atteindre l'eau, le navire étant à son tirant d'eau minimum à la mer et ayant une bande de 15 degrés.

(8) Les bossoirs doivent être pourvus d'appareils d'une force suffisante pour permettre de mettre dehors les embarcations, avec leur équipage et leur armement au complet, mais sans passagers, avec la bande contraire la plus forte pour laquelle il sera ensuite possible d'amener l'embarcation à l'eau.

(2) The lifeboats and life rafts additional to boats stowed under boats attached to davits may be stowed across a deck, bridge or poop and so secured that they will have the best chance of floating free of the ship if there is no time to launch them.

(3) As large a number as possible of the additional boats referred to in paragraph 2 shall be capable of being launched on either side of the ship by means of approved appliances for transferring them from one side of the deck to the other.

(4) Boats may only be stowed on more than one deck on condition that proper measures are taken to prevent boats on a lower deck being fouled by those stowed on a deck above.

(5) Boats shall not be placed in the bows of the ship or in any positions in which they would be brought into dangerous proximity to the propellers at the time of launching.

(6) Davits shall be of approved form and so disposed on one or more decks that the boats placed under them can be safely lowered without interference from the operation of any other davits.

(7) The davits, blocks, falls and all other gear shall be of such strength that the boats can be safely lowered with the full complement of persons and equipment, with the ship listed to 15 degrees either way. The falls shall be long enough to reach the water with the vessel at her lightest seagoing draught and with a list of 15 degrees.

(8) The davits shall be fitted with gear of sufficient power to ensure that the boats, fully equipped and manned, but not otherwise loaded with passengers, can be turned out against the maximum list at which the lowering of the boats is possible.

(9) Łodzie przywiązane do zórawików winny posiadać liny szalupowe z blokami gotowe do użytku i należy przewidzieć środki do szybkiego odczepiania łodzi od bloków tych lin, przyczem nie jest konieczne, aby miało to miejsce jednocześnie dla obu lin szalupowych.

(10) Kiedy ten sam komplet zórawików obsługuje więcej niż jedną łódź i jeżeli liny szalupowe są z konopi, wówczas winny być osobne liny szalupowe dla każdej łodzi; natomiast gdzie liny szalupowe są metalowe z urządzeniem mechanicznem do ich wciągania zpowrotem, osobne liny szalupowe nie są wymagane. Stosowane urządzenia winny umożliwiać sprawne i szybkie spuszczenie łodzi na wodę.

Kiedy są stosowane urządzenia mechaniczne do wciągania lin szalupowych, należy również przewidzieć skuteczny mechanizm ręczny.

(11) Podczas krótkich podróży międzynarodowych, jeżeli wysokość pokładu łodziowego ponad linią wodną, kiedy statek posiada najmniejsze zanurzenie w morzu, nie przekracza 45 metrów (15 stóp), nie należy stosować przepisów podanych w paragrafach 7, 8 i 10, dotyczących mocy zórawików i mechanizmu.

Prawidło XXXVIII.

Ilość i pojemność łodzi, tratw ratunkowych i t. p. — oraz zórawików.

(1) Każdy statek winien posiadać ilość kompletów zórawików w zależności od swej długości, jak to podaje kolumna A tabeli zamieszczonej w prawidło XXXIX, z tem zastrzeżeniem, iż nie należy wymagać ilości kompletów zórawików większej od ilości łodzi, niezbędnych do przyjęcia wszystkich osób obecnych na statku.

Każdy komplet zórawików winien posiadać przywiązaną do niego łódź klasy I. Jeżeli łodzie ratunkowe przywiązane do zórawików nie są w stanie dać dostatecznego miejsca do przyjęcia wszystkich osób ze statku, należy posiadać dodatkową łódź ratunkową jednego z przepisowych ty-

(9) Les embarcations attachées aux bossoirs doivent avoir leurs palans prêts à être utilisés et des dispositions doivent être prises pour que les embarcations soient rapidement libérées des palans, sans qu'il soit nécessaire que cette manœuvre soit simultanée pour les deux palans.

(10) Lorsque le même jeu de bossoirs sert pour plus d'une embarcation, il doit y avoir des palans distincts pour chaque embarcation si les garants sont en cordage; mais des palans distincts ne sont pas exigés si on emploie des garants métalliques avec un dispositif mécanique pour les rentrer. Les appareils employés doivent permettre de mettre à l'eau les embarcations avec ordre et rapidité.

Lorsqu'un dispositif mécanique est employé pour rentrer les garants, il doit être complété par une commande à main efficace.

(11) Dans les voyages internationaux courts, si la hauteur du pont des embarcations au-dessus de la flottaison correspondant au plus faible tirant d'eau du navire à la mer ne dépasse pas quatre mètres cinquante (15 pieds), on n'appliquera pas les prescriptions des paragraphes 7, 8 et 10 ci-dessus.

Règle XXXVIII.

Nombre et Capacité des Embarcations et des Radeaux de Sauvetage, &c., . . . Bossoirs.

(1) Tout navire doit avoir un nombre de jeux de bossoirs déterminé d'après sa longueur, par la Colonne A du tableau inséré à la Règle XXXIX, sous réserve qu'il ne sera pas exigé un nombre de jeux de bossoirs supérieur à celui des embarcations nécessaires pour recevoir toutes les personnes présentes à bord.

Sous chaque jeu de bossoirs doit être attachée une embarcation de la Classe I. Si les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs ne fournissent pas une place suffisante pour recevoir toutes les personnes présentes à bord, on doit installer des embarcations additionnelles de l'un des types régle-

(9) The boats attached to the davits shall have the falls ready for service, and means shall be provided for speedily, but not necessarily simultaneously, detaching the boats from the falls.

(10) Where more than one boat is served by the same set of davits, if the falls are of rope, separate falls shall be provided to serve each boat, but where wire falls are used with mechanical appliances for recovering them, separate falls need not be provided. The appliances used must be such as to ensure lowering the boats in turn and rapidly.

Where mechanical appliances are fitted for the recovery of the falls efficient hand gear shall also be provided.

(11) On short international voyages where the height of the boat deck above the water line when the vessel is at her lightest sea-going draught does not exceed 4.5 metres (15 feet), the requirements as to strength of davits and turning-out gear in subparagraphs 7, 8 and 10 shall not apply.

Regulation XXXVIII.

Number and Capacity of Boats, Life Rafts, &c., and Davits.

(1) A ship shall be provided with sets of davits in accordance with its length as provided in Column A of the Table in Regulation XXXIX, provided that a number of sets of davits greater than the number of boats necessary for the accommodation of all the persons on board shall not be required.

Each set of davits shall have a boat of Class I attached to it. If the lifeboats attached to davits do not provide sufficient accommodation for all the persons on board, additional lifeboats of one of the standard types shall be provided. One additional lifeboat shall, in the first place, be stowed under

pów. Przedewszystkiem należy umieścić po jednej dodatkowej łodzi ratunkowej pod każdą z łodzi przywiązanych do żórawików. Gdy te dodatkowe łodzie zostaną umieszczone, pozostałe łodzie należy ustawić wewnątrz. Jednakże jeżeli Władza Administracyjna uzna, że tratwy ratunkowe są zdalniejsze do szybszego użycia i skądinąd w wypadku nagłej potrzeby bardziej skuteczne niż łodzie ratunkowe, może ona zezwolić na umieszczenie tratw ratunkowych pod tym jednak warunkiem, aby ogólna pojemność łodzi na statku co najmniej równała się minimalnej pojemności wymaganej w kolumnie C, tabeli zamieszczonej w prawidło XXXIX.

Gdy według zdania Władzy Administracyjnej nie jest ani praktycznym, ani słusznym umieszczać na statku ilość kompletów żórawików wymaganą kolumną A, tabeli zamieszczonej w prawidło XXXIX, wówczas Władza Administracyjna może w wypadkach wyjątkowych, zezwolić na zmniejszenie ilości kompletów żórawików, zawsze jednak z tem zastrzeżeniem, iż ilość ta nigdy nie może być mniejsza od minimalnej ilości ustalonej kolumną D, tabeli, i że ogólna pojemność łodzi na statku będzie co najmniej równa minimalnej pojemności wymaganej w kolumnie C.

(2) Statek uprawiający krótkie podróże międzynarodowe winien być zaopatrzonej w komplety żórawików w zależności od swej długości, jak to jest przewidziane w kolumnie A tabeli zamieszczonej w prawidło XXXIX. Każdy komplet żórawików winien posiadać przywiązaną do niego łódź klasy I. Jeżeli łodzie ratunkowe przywiązane do żórawików nie posiadają minimalnej pojemności wyszczególnionej w kolumnie D tabeli zamieszczonej w prawidło XXXIX, lub jeżeli nie są one w stanie dać miejsca do przyjęcia wszystkich osób ze statku, to należy wówczas zaopatrzyć statek w dodatkowe łodzie ratunkowe jednego z przepisowych typów, względnie w uznane tratwy ratunkowe lub wreszcie w inne uznane przyrządy pływające, tak, aby w ten sposób uzyskać dostateczne miejsce dla wszystkich osób obecnych na statku.

Gdy według zdania Władzy Administracyjnej nie jest ani prak-

mentaires. Tout d'abord une embarcation additionnelle doit être placée sous chacune des embarcations attachées aux bossoirs. Lorsque celles-ci auront été installées, le reste des embarcations sera placée en retrait. Toutefois les diverses Administrations, si elles estiment que les radeaux de sauvetage sont plus rapidement utilisables et par ailleurs plus efficaces que les embarcations de sauvetage, en cas d'urgence, peuvent permettre d'installer des radeaux de sauvetage, pourvu que la capacité totale des embarcations du navire soit au moins égale au minimum fixé par la Colonne C du tableau inséré à la Règle XXXIX.

Lorsque, dans l'opinion d'une Administration, il n'est ni pratiquement possible, ni raisonnable de mettre sur un navire le nombre de jeux de bossoirs exigé par la Colonne A du tableau inséré à la Règle XXXIX, cette Administration peut, dans certains cas exceptionnels, autoriser une réduction du nombre de jeux de bossoirs, pourvu, toutefois, que ce nombre ne soit pas inférieur au nombre réduit fixé par la Colonne B et aussi que la capacité totale des embarcations du navire soit au moins égale au minimum exigé par la Colonne C.

(2) Un navire affecté à des voyages internationaux courts doit avoir un nombre de jeux de bossoirs d'après sa longueur, fixé par Colonne A du tableau inséré à la Règle XXXIX. Sous chaque jeu de bossoirs doit être attachée une embarcation de la Classe I. Si les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs n'ont pas la capacité minimum exigée par la Colonne D du tableau de la Règle XXXIX, et si elles ne contiennent pas une place pour chaque personne présente à bord, on installera des embarcations de sauvetage complémentaires d'un des types réglementaires, des radeaux de sauvetage approuvés ou d'autres engins flottants approuvés, de façon à ce qu'il y ait ainsi une place suffisante pour toutes les personnes présentes à bord.

Lorsque, dans l'opinion d'une Administration, il n'est ni prati-

each of the boats attached to davits. After these have been fitted other boats shall be carried inboard, but an Administration may, if it is of opinion that life rafts will be more readily available and otherwise more satisfactory than these lifeboats in a case of emergency, allow life rafts to be carried provided that the total capacity of the boats on the ship will be at least up to the minimum capacity required by Column C of the Table in Regulation XXXIX.

When in the opinion of the Administration it is neither practicable nor reasonable to place on a ship the number of sets of davits required by Column A of the Table in Regulation XXXIX, the Administration may authorise, under exceptional conditions, a smaller number of sets of davits, provided always that this number shall never be less than the minimum number fixed by Column B of the Table and that the total capacity of the boats on the ship will be at least up to the minimum capacity required by Column C.

(2) A ship engaged on short international voyages shall be provided with sets of davits in accordance with its length as provided in Column A of the Table in Regulation XXXIX. Each set of davits shall have a boat of Class I attached to it. If the lifeboats attached to davits do not provide the minimum cubic capacity specified in Column D of the Table in Regulation XXXIX or provide accommodation for all persons on board, additional lifeboats of one of the standard types, approved life rafts or other approved buoyant apparatus shall be provided, and the accommodation thus provided shall be sufficient for all on board.

When in the opinion of the Administration it is neither practica-

tycznem, ani słusznem umieszczać na statku, uprawiającym krótkie podróże międzynarodowe ilość kompletów żórawików, wymagana kolumną A tabeli zamieszczonej w prawie XXXIX, to Władza Administracyjna może, w wypadkach wyjątkowych zezwolić na posiadanie mniejszej ilości kompletów żórawików, zawsze jednak z tem zastrzeżeniem, iż ilość ta nigdy nie może być mniejszą, niż minimalna ilość ustalona w kolumnie B tabeli, i że ogólna pojemność łodzi na statku będzie co najmniej równa minimalnej pojemności wymaganej kolumną D.

Prawidło XXXIX.

Tabela dotycząca żórawików oraz pojemności łodzi ratunkowych.

Następująca tabela ustala, w zależności od długości statku:

(A) Minimalną ilość kompletów żórawików, która winna być posiadana; przyczem do każdego kompletu żórawików musi być przywiązana łódź klasy I, zgodnie z powyższem prawidłem XXXVIII.

(B) Zmniejszoną ilość kompletów żórawików, która może być wyjątkowo dozwoloną w myśl prawidła XXXVIII.

(C) Minimalną wymaganą pojemność łodzi ratunkowych, włączając łodzie ratunkowe przywiązane do żórawików oraz łodzie dodatkowe, zgodnie z prawidłem XXXVIII.

(D) Minimalną pojemność łodzi ratunkowych, wymaganą dla statku, uprawiającego krótkie podróże międzynarodowe.

quement possible, ni raisonnable de mettre sur un navire effectuant des voyages internationaux courts, le nombre de jeux de bossoirs exigé par la Colonne A du tableau inséré à la Règle XXXIX, l'Administration peut, dans certains cas exceptionnels, autoriser une réduction dans le nombre de jeux de bossoirs, pourvu, toutefois, que ce nombre ne soit pas inférieur au nombre réduit exigé par la Colonne B et aussi que la capacité totale des embarcations du navire soit au moins égale au minimum exigé par la Colonne D.

Règle XXXIX.

Tableau relatif aux Bossoirs et à la Capacité des Embarcations de sauvetage.

Le Tableau ci - après fixe, d'après la longueur du navire:

(A) le nombre minimum de jeux de bossoirs à installer et sous chacun desquels doit être attachée une embarcation de la Classe I conformément à la Règle XXXVIII ci-dessus;

(B) le nombre réduit de jeux de bossoirs qui peut être admis exceptionnellement, conformément à la Règle XXXVIII;

(C) la capacité minimum requise pour les embarcations de sauvetage comprenant les embarcations sous bossoirs et les embarcations additionnelles, conformément à la Règle XXXVIII;

(D) la capacité minimum requise pour les embarcations de sauvetage sur un navire effectuant des voyages internationaux courts.

ble nor reasonable to place on a ship engaged in short international voyages, the number of sets of davits required by Column A of the Table in Regulation XXXIX, the Administration may authorise, under exceptional conditions, a smaller number of sets of davits, provided always that this number shall never be less than the minimum number fixed by Column B of the Table, and that the total capacity of the boats on the ship will be at least up to the minimum capacity required by Column D.

Regulation XXXIX.

Table relating to davits and life-boat capacity.

The following table fixes, according to the length of the ship—

(A) The minimum number of sets of davits to be provided to each of which must be attached a boat of Class I in accordance with Regulation XXXVIII above.

(B) The smaller number of sets of davits which may be authorised exceptionally under Regulation XXXVIII.

(C) The minimum life-boat capacity required, including the life-boats attached to davits and the additional boats, in accordance with Regulation XXXVIII.

(D) The minimum life-boat capacity required for a ship engaged in short international voyages.

| Rejestrowa długość statku | | | | (A) | (B) | (C) | | (D) | |
|---------------------------|-----------|------------------|-----|-------------------------------------|---|---------------------------------------|--------------------|---------------------------------------|--------------------|
| | | | | Minimalna ilość kompletów żórawików | Zmniejsz ilość kompl. żórawików dozwol. wyjątkowo | Minimalna pojemność łodzi ratunkowych | | Minimalna pojemność łodzi ratunkowych | |
| Metry | | stopy angielskie | | | | Metry sześciennie | Stopy ang. sześci. | Metry sześciennie | Stopy ang. sześci. |
| 31 | i poniżej | 37 | 100 | 2 | 2 | 28 | 980 | 11 | 400 |
| 37 | " | 43 | 120 | 2 | 2 | 35 | 1220 | 17 | 600 |
| 43 | " | 49 | 140 | 2 | 2 | 44 | 1550 | 24 | 850 |
| 49 | " | 53 | 160 | 3 | 3 | 53 | 1880 | 33 | 1150 |
| 53 | " | 58 | 175 | 3 | 3 | 68 | 2390 | 37 | 1300 |
| 58 | " | 63 | 190 | 4 | 4 | 78 | 2740 | 41 | 1450 |
| 63 | " | 67 | 205 | 4 | 4 | 94 | 3330 | 45 | 1600 |
| 67 | " | 70 | 220 | 5 | 4 | 110 | 3900 | 48 | 1700 |
| 70 | " | 75 | 230 | 5 | 4 | 129 | 4560 | 52 | 1850 |
| 75 | " | 78 | 245 | 6 | 5 | 144 | 5100 | 60 | 2100 |
| 78 | " | 82 | 255 | 6 | 5 | 160 | 5640 | 68 | 2400 |
| 82 | " | 87 | 270 | 7 | 5 | 175 | 6190 | 76 | 2700 |
| 87 | " | 91 | 285 | 7 | 5 | 196 | 6930 | 85 | 3000 |
| 91 | " | 96 | 300 | 8 | 6 | 214 | 7550 | 94 | 3300 |
| 96 | " | 101 | 315 | 8 | 6 | 235 | 8290 | 105 | 3700 |
| 101 | " | 107 | 330 | 9 | 7 | 255 | 9000 | 116 | 4100 |
| 107 | " | 113 | 350 | 9 | 7 | 273 | 9630 | 125 | 4400 |
| 113 | " | 119 | 370 | 10 | 7 | 301 | 10650 | 133 | 4700 |
| 119 | " | 125 | 390 | 10 | 7 | 331 | 11700 | 144 | 5100 |
| 125 | " | 133 | 410 | 12 | 9 | 370 | 13060 | 156 | 5500 |
| 133 | " | 140 | 435 | 12 | 9 | 408 | 14430 | 170 | 6000 |
| 140 | " | 149 | 460 | 14 | 10 | 451 | 15920 | 185 | 6550 |
| 149 | " | 159 | 490 | 14 | 10 | 490 | 17310 | 201 | 7100 |
| 159 | " | 168 | 520 | 16 | 12 | 530 | 18720 | 217 | 7650 |
| 163 | " | 177 | 550 | 16 | 12 | 576 | 20350 | | |
| 177 | " | 186 | 580 | 18 | 13 | 620 | 21900 | | |
| 185 | " | 195 | 610 | 18 | 13 | 671 | 23700 | | |
| 195 | " | 204 | 640 | 20 | 14 | 717 | 25350 | | |
| 204 | " | 213 | 670 | 20 | 14 | 766 | 27050 | | |
| 213 | " | 223 | 700 | 22 | 15 | 808 | 28560 | | |
| 223 | " | 232 | 730 | 22 | 15 | 854 | 30180 | | |
| 232 | " | 241 | 760 | 24 | 17 | 908 | 32100 | | |
| 241 | " | 250 | 790 | 24 | 17 | 972 | 34350 | | |
| 250 | " | 251 | 820 | 26 | 18 | 1031 | 36450 | | |
| 261 | " | 271 | 855 | 26 | 18 | 1097 | 38750 | | |
| 271 | " | 282 | 890 | 28 | 19 | 1160 | 41000 | | |
| 282 | " | 293 | 925 | 28 | 19 | 1242 | 43880 | | |
| 293 | " | 303 | 960 | 30 | 20 | 1312 | 46350 | | |
| 303 | " | 314 | 995 | 30 | 20 | 1380 | 48750 | | |

Uwaga do (A) i (B). — Gdy długość statku przekracza 314 metrów (czyli 1030 stóp angielskich) wówczas Władza Administracyjna winna określić minimalną ilość kompletów żórawików dla owego statku; szczegółowe dane dotyczące decyzji owej Władzy winny być zakomunikowane innym Władzom Administracyjnym.

Uwaga do (C) i (D). — Przy stosowaniu niniejszej tabeli pojemność łodzi klasy II otrzymuje się mnożąc ilość osób, którą dana łódź ma przyjąć przez 0,283, jeżeli pragniemy otrzymać pojemność w metrach sześciennych, zaś przez 10 w celu otrzymania pojemności w stopach sześciennych.

Uwaga do (D). — Gdy długość statku jest mniejsza od 31 metrów (czyli 100 stóp) lub gdy przekracza 168 metrów (czyli 550 stóp), wówczas pojemność łodzi ratunkowych winna być ustalona przez Władzę Administracyjną.

| Longueur enregistrée du Navire | | | | (A.) Nombre minimum de Jeux de Bossoirs | (B.) Nombre réduit de Jeux de Bossoirs qui peut être admis exception- nellement | (C.) Capacité minimum des Embarcations de Sauvetage | | (D.) Capacité minimum des Embarcations de Sauvetage | | | | |
|--------------------------------|-----------------------------|------------------|-----------------------------|--|---|--|---------------------------|--|---------------------------|-----|-------|-----|
| Mètres | | Pieds anglais | | | | Mètres Cubes | Pieds cubes anglais | Mètres Cubes | Pieds cubes anglais | | | |
| 31 | { et au- dessous de } | 37 | { et au- dessous de } | 100 | { et au- dessous de } | 120 | 2 | 2 | 28 | 980 | 11 | 400 |
| 37 | " | 43 | 120 | " | 140 | 2 | 2 | 35 | 1,220 | 17 | 600 | |
| 43 | " | 49 | 140 | " | 160 | 2 | 2 | 44 | 1,550 | 24 | 850 | |
| 49 | " | 53 | 160 | " | 175 | 3 | 3 | 53 | 1,880 | 33 | 1,150 | |
| 53 | " | 58 | 175 | " | 190 | 3 | 3 | 63 | 2,390 | 37 | 1,300 | |
| 58 | " | 63 | 190 | " | 205 | 4 | 4 | 78 | 2,740 | 41 | 1,450 | |
| 63 | " | 67 | 205 | " | 220 | 4 | 4 | 94 | 3,330 | 45 | 1,600 | |
| 67 | " | 70 | 220 | " | 230 | 5 | 4 | 110 | 3,900 | 48 | 1,700 | |
| 70 | " | 75 | 230 | " | 245 | 5 | 4 | 129 | 4,560 | 52 | 1,850 | |
| 75 | " | 78 | 245 | " | 255 | 6 | 5 | 144 | 5,100 | 60 | 2,100 | |
| 78 | " | 82 | 255 | " | 270 | 6 | 5 | 160 | 5,640 | 68 | 2,400 | |
| 82 | " | 87 | 270 | " | 285 | 7 | 5 | 175 | 6,190 | 76 | 2,700 | |
| 87 | " | 91 | 285 | " | 300 | 7 | 5 | 196 | 6,930 | 85 | 3,000 | |
| 91 | " | 96 | 300 | " | 315 | 8 | 6 | 214 | 7,550 | 94 | 3,300 | |
| 96 | " | 101 | 315 | " | 330 | 8 | 6 | 235 | 8,290 | 105 | 3,700 | |
| 101 | " | 107 | 330 | " | 350 | 9 | 7 | 255 | 9,000 | 116 | 4,100 | |
| 107 | " | 113 | 350 | " | 370 | 9 | 7 | 273 | 9,630 | 125 | 4,400 | |
| 113 | " | 119 | 370 | " | 390 | 10 | 7 | 301 | 10,650 | 133 | 4,700 | |
| 119 | " | 125 | 390 | " | 410 | 10 | 7 | 331 | 11,700 | 144 | 5,100 | |
| 125 | " | 133 | 410 | " | 435 | 12 | 9 | 370 | 13,060 | 156 | 5,500 | |
| 133 | " | 140 | 435 | " | 460 | 12 | 9 | 408 | 14,430 | 170 | 6,000 | |
| 140 | " | 149 | 460 | " | 490 | 14 | 10 | 451 | 15,920 | 185 | 6,550 | |
| 149 | " | 159 | 490 | " | 520 | 14 | 10 | 490 | 17,310 | 201 | 7,100 | |
| 159 | " | 168 | 520 | " | 550 | 16 | 12 | 530 | 18,720 | 217 | 7,650 | |
| 168 | " | 177 | 550 | " | 580 | 16 | 12 | 576 | 20,350 | | | |
| 177 | " | 186 | 580 | " | 610 | 18 | 13 | 620 | 21,900 | | | |
| 186 | " | 195 | 610 | " | 640 | 18 | 13 | 671 | 23,700 | | | |
| 195 | " | 204 | 640 | " | 670 | 20 | 14 | 717 | 25,350 | | | |
| 204 | " | 213 | 670 | " | 700 | 20 | 14 | 766 | 27,050 | | | |
| 213 | " | 223 | 700 | " | 730 | 22 | 15 | 808 | 28,560 | | | |
| 223 | " | 232 | 730 | " | 760 | 22 | 15 | 854 | 30,180 | | | |
| 232 | " | 241 | 760 | " | 790 | 24 | 17 | 908 | 32,100 | | | |
| 241 | " | 250 | 790 | " | 820 | 24 | 17 | 972 | 34,350 | | | |
| 250 | " | 261 | 820 | " | 855 | 26 | 18 | 1,031 | 36,450 | | | |
| 261 | " | 271 | 855 | " | 890 | 26 | 18 | 1,097 | 38,730 | | | |
| 271 | " | 282 | 890 | " | 925 | 28 | 19 | 1,160 | 41,000 | | | |
| 282 | " | 293 | 925 | " | 960 | 28 | 19 | 1,242 | 43,880 | | | |
| 293 | " | 303 | 960 | " | 995 | 30 | 20 | 1,312 | 46,350 | | | |
| 303 | " | 314 | 995 | " | 1,030 | 30 | 20 | 1,380 | 48,750 | | | |

Note sur (A) et (B). — Lorsque la longueur du navire dépasse 314 mètres (équivalant à 1,030 pieds anglais) l'Administration doit déterminer le nombre de jeux de bossoirs que ledit navire doit recevoir. Copie de la décision doit être donnée aux autres Administrations.

Note sur (C) et (D). — Pour l'application de ce Tableau la capacité d'une embarcation de la Classe II s'obtient en multipliant le nombre de personnes pour lequel l'embarcation est certifiée par 0,283 pour obtenir la capacité en mètres cubes et par 10 pour obtenir la capacité en pied cubes.

Note sur (D). — Lorsque la longueur du navire est au-dessous de 31 mètres (équivalant à 100 pieds) ou qu'elle dépasse 168 mètres (équivalant à 550 pieds) la capacité cubique des embarcations de sauvetage doit être déterminée par l'Administration.

| Registered Length of the Ship | | | | (A.) Minimum Number of Sets of Davits | (B.) Smaller Number of Sets of Davits authorised exceptionally | (C.) Minimum Capacity of Lifeboats | | (D.) Minimum Capacity of Lifeboats | | | |
|-------------------------------|----|---------------|-----|---|--|--|------|--|---------------|-----------------|---------------|
| | | | | | | Metres | Feet | Cubic Metres | Cubic Feet | Cubic Metres | Cubic Feet |
| 31 and under | 37 | 100 and under | 120 | 2 | 2 | 28 | 980 | 11 | 400 | | |
| 37 | " | 43 | 120 | " | 140 | 2 | 2 | 35 | 1,220 | 17 | 600 |
| 43 | " | 49 | 140 | " | 160 | 2 | 2 | 44 | 1,550 | 24 | 850 |
| 49 | " | 53 | 160 | " | 175 | 3 | 3 | 53 | 1,880 | 33 | 1,150 |
| 53 | " | 58 | 175 | " | 190 | 3 | 3 | 68 | 2,390 | 37 | 1,300 |
| 58 | " | 63 | 190 | " | 205 | 4 | 4 | 78 | 2,740 | 41 | 1,450 |
| 63 | " | 67 | 205 | " | 220 | 4 | 4 | 94 | 3,330 | 45 | 1,600 |
| 67 | " | 70 | 220 | " | 230 | 5 | 4 | 110 | 3,900 | 48 | 1,700 |
| 70 | " | 75 | 230 | " | 245 | 5 | 4 | 129 | 4,560 | 52 | 1,850 |
| 75 | " | 78 | 245 | " | 255 | 6 | 5 | 144 | 5,100 | 60 | 2,100 |
| 78 | " | 82 | 255 | " | 270 | 6 | 5 | 160 | 5,640 | 68 | 2,400 |
| 82 | " | 87 | 270 | " | 285 | 7 | 5 | 175 | 6,190 | 76 | 2,700 |
| 87 | " | 91 | 285 | " | 300 | 7 | 5 | 196 | 6,930 | 85 | 3,000 |
| 91 | " | 96 | 300 | " | 315 | 8 | 6 | 214 | 7,550 | 94 | 3,300 |
| 96 | " | 101 | 315 | " | 330 | 8 | 6 | 235 | 8,290 | 105 | 3,700 |
| 101 | " | 107 | 330 | " | 350 | 9 | 7 | 255 | 9,000 | 116 | 4,100 |
| 107 | " | 113 | 350 | " | 370 | 9 | 7 | 273 | 9,630 | 125 | 4,400 |
| 113 | " | 119 | 370 | " | 390 | 10 | 7 | 301 | 10,650 | 133 | 4,700 |
| 119 | " | 125 | 390 | " | 410 | 10 | 7 | 331 | 11,700 | 144 | 5,100 |
| 125 | " | 133 | 410 | " | 435 | 12 | 9 | 370 | 13,060 | 156 | 5,500 |
| 133 | " | 140 | 435 | " | 460 | 12 | 9 | 408 | 14,430 | 170 | 6,000 |
| 140 | " | 149 | 460 | " | 490 | 14 | 10 | 451 | 15,920 | 185 | 6,550 |
| 149 | " | 159 | 490 | " | 520 | 14 | 10 | 490 | 17,310 | 201 | 7,100 |
| 159 | " | 168 | 520 | " | 550 | 16 | 12 | 530 | 18,720 | 217 | 7,650 |
| 168 | " | 177 | 550 | " | 580 | 16 | 12 | 576 | 20,350 | | |
| 177 | " | 186 | 580 | " | 610 | 18 | 13 | 620 | 21,900 | | |
| 186 | " | 195 | 610 | " | 640 | 18 | 13 | 671 | 23,700 | | |
| 195 | " | 204 | 640 | " | 670 | 20 | 14 | 717 | 25,350 | | |
| 204 | " | 213 | 670 | " | 700 | 20 | 14 | 766 | 27,050 | | |
| 213 | " | 223 | 700 | " | 730 | 22 | 15 | 808 | 28,560 | | |
| 223 | " | 232 | 730 | " | 760 | 22 | 15 | 854 | 30,180 | | |
| 232 | " | 241 | 760 | " | 790 | 24 | 17 | 908 | 32,100 | | |
| 241 | " | 250 | 790 | " | 820 | 24 | 17 | 972 | 34,350 | | |
| 250 | " | 261 | 820 | " | 855 | 26 | 18 | 1,031 | 36,450 | | |
| 261 | " | 271 | 855 | " | 890 | 26 | 18 | 1,097 | 38,750 | | |
| 271 | " | 282 | 890 | " | 925 | 28 | 19 | 1,160 | 41,000 | | |
| 282 | " | 293 | 925 | " | 960 | 28 | 19 | 1,242 | 43,880 | | |
| 293 | " | 303 | 960 | " | 995 | 30 | 20 | 1,312 | 46,350 | | |
| 303 | " | 314 | 995 | " | 1,030 | 30 | 20 | 1,380 | 48,750 | | |

Note on (A) and (B). — When the length of the ship exceeds 314 metres (equivalent to 1,030 feet) the Administration shall determine the minimum number of sets of davits for that ship; full particulars of its decision shall be communicated to the other Administrations.

Note on (C) and (D). — For the purposes of this table the capacity of a boat of Class II is obtained by multiplying the number of persons for which the boat is certified by 0,283 to obtain the capacity in cubic metres and by 10 to obtain the capacity in cubic feet.

Note on (D). — When the length of a ship is under 31 metres (equivalent to 100 feet) or over 168 metres (equivalent to 550 feet) the cubic capacity of the lifeboats shall be prescribed by the Administration.

Prawidło XL.

Pasy ratunkowe i pławy ratunkowe.

(1) Pas ratunkowy winien odpowiadać warunkom następującym:

- (a) Winien być uznanego materiału i budowy.
- (b) Winien być w stanie unosić w słodkiej wodzie w ciągu 24-ch godzin co najmniej 14,5 kilogramów (czyli 32 funty angielskie) żelaza.
- (c) Winien dawać się użyć na obie strony.

Wzbronione są pasy ratunkowe, których pływalność zapewniona jest zapomocą przedziałów powietrznych.

(2) Pława ratunkowa winna odpowiadać warunkom następującym:

- (a) Winna być z pełnego korka lub z jakiegokolwiek innego równoważnego materiału;
- (b) Winna być w stanie unosić w słodkiej wodzie w ciągu 24-ch godzin co najmniej 14,5 kilogramów (czyli 32 funty angielskie) żelaza.

Wzbronione są pławy ratunkowe napełnione trzcina, wiórami korkowymi, korkiem ziarnistym lub wszelkim innym luźnym ziarnistym materiałem, oraz pławy, których pływalność zapewniana jest zapomocą przedziałów powietrznych wymagających nadymania.

(3) Minimalna ilość pław ratunkowych, w które statki winny być zaopatrzone, ustalona jest w następującej tabeli:

| Długość statku | | Minimalna ilość pław |
|----------------|------------------|----------------------|
| Metry | Stopy angielskie | |
| Poniżej 61 | Poniżej 200 | 8 |
| 61 „ 122 | 200 i „ 400 | 12 |
| 122 „ 183 | 400 „ 600 | 18 |
| 183 „ 244 | 600 „ 800 | 24 |
| 244 i wyżej | 800 i wyżej | 30 |

Règle XL.

Brassières de Sauvetage et Bouées de Sauvetage.

(1) Une brassière de sauvetage doit remplir les conditions suivantes:

- (a) être de matière et de construction approuvées;
- (b) être capable de soutenir en eau douce, pendant vingt-quatre heures, sans couler, un poids de fer de 7 kilogrammes 500 (16,5 livres anglaises);
- (c) être reversible.

Sont prohibées les brassières dont la flottabilité est assurée au moyen de compartiments à air.

(2) Une bouée de sauvetage doit remplir les conditions suivantes:

- (a) être, soit en liège massif, soit en toute autre matière équivalente;
- (b) être capable de soutenir en eau douce, pendant vingt-quatre heures, sans couler, un poids de fer d'au moins 14,5 kilogrammes (32 livres anglaises).

Sont prohibées les bouées de sauvetage dont le remplissage est constitué par du jonc, du liège en copeaux ou en grains, ou par toute autre substance à l'état de déchets et sans cohésion propre ainsi que les bouées dont la flottabilité est assurée au moyen de compartiments à air nécessitant une insufflation préalable.

(3) Le nombre minimum de bouées de sauvetage dont doivent être munis les navires est fixé par le tableau suivant:

| Longueur du navire | Pieds anglais | Nombre minimum de bouées |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Mètres | | |
| Au-dessous de 61 | Au-dessous de 200 | 8 |
| 61 et au-dessous de 122 | 200 et au-dessous de 400 | 12 |
| 122 et au-dessous de 183 | 400 et au-dessous de 600 | 18 |
| 183 et au-dessous de 244 | 600 et au-dessous de 800 | 24 |
| 244 et au-dessous | 800 et au-dessous | 30 |

Regulation XL.

Life-Jackets and Life-Buoys.

(1) A life-jacket shall satisfy the following requirements:—

- (a) It shall be constructed with proper workmanship and materials;
- (b) It shall be capable of supporting in fresh water for 24 hours 7.5 kilogrammes of iron (equivalent to 16½ pounds);
- (c) It shall be reversible.

Life-jackets the buoyancy of which depends on air compartments are prohibited.

(2) A lifebuoy shall satisfy the following requirements:—

- (a) It shall be of solid cork or any other equivalent material;
- (b) It shall be capable of supporting in fresh water for 24 hours at least 14.5 kilogrammes (equivalent to 32 pounds) of iron.

Life-buoys filled with rushes, cork shavings or granulated cork, or any other loose granulated material, or whose buoyancy depends upon air compartments which require to be inflated, are prohibited.

(3) The minimum number of life-buoys with which ships are to be provided if fixed by the following table:—

| Length of the Ship | Equivalent in Feet | Minimum Number of Buoys |
|--------------------|--------------------|-------------------------|
| Metres | | |
| Under 61 | Under 200 | 8 |
| 61 and under 122 | 200 and under 400 | 12 |
| 122 and under 183 | 400 and under 600 | 18 |
| 183 and under 244 | 600 and under 800 | 24 |
| 244 and over | 800 and over | 30 |

(4) Wszystkie pławy winny być zaopatrzone w uchwyty linkowe, należycie przytwierdzone. Przy najmniej jedna pława na każdej burcie winna być zaopatrzona w linę ratunkową o długości co najmniej 27,5 metra (15 sążni). Ilość świetlnych pław ratunkowych nie powinna być mniejsza, niż połowa ogólnej ilości pław ratunkowych i w żadnym razie nie mniejsza niż sześć. Światła tych pław winny się sprawnie samoczynnie zapalać i nie gasnąć w wodzie; należy je przechowywać w pobliżu pław, do których one należą, wraz z niezbędnymi środkami do ich przytwierdzenia.

(5) Wszystkie pławy i pasy ratunkowe winny być tak umieszczone, aby były zawsze gotowe do użycia i dostępne dla wszystkich osób, znajdujących się na statku, miejsce umieszczenia winno być wyraźnie wskazane, tak, aby było wiadome osobom zainteresowanym.

Pławy ratunkowe winny być zawsze gotowe do natychmiastowego ich użycia nie powinny być w żadnym razie przytwierdzone na stałe.

Prawidło XLI.

Dyplomowani ratownicy.

W celu uzyskania specjalnego świadectwa ratownika, przewidzianego artykułem 22 konwencji niniejszej, kandydat musi okazać iż jest wyćwiczony we wszelkich czynnościach związanych z wodowaniem łodzi ratunkowych oraz w używaniu wiosł, iż jest praktycznie obznajmiony z manewrowaniem temi łodziami oraz że jest przygotowany do pojmowania rozkazów dotyczących służby łodzi ratunkowej i do odpowiadania na nie.

Na każdej łodzi lub tratwie ratunkowej winna się znajdować ilość ratowników co najmniej równą tej, która jest ustalona następującą tabelką:

(4) Toutes les bouées doivent être pourvues de guirlandes solidement amarrées. Il doit y avoir une bouée au moins, de chaque bord, qui soit pourvue d'une ligne de sauvetage longue de 27 m. 50 (15 brasses) au moins. Le nombre des bouées de sauvetage lumineuses ne doit pas être inférieur à la moitié du nombre total des bouées de sauvetage et ne doit en aucun cas descendre au-dessous de six. Les fusées correspondantes doivent être automatiques, efficaces, et ne doivent pas s'éteindre dans l'eau; elles doivent être disposées au voisinage de leurs bouées, avec les organes de fixation nécessaires.

(5) Toutes les brassières et bouées de sauvetage doivent être installées à bord de façon à être à portée immédiate de toutes les personnes embarquées; leur position doit être nettement indiquée de manière à être connue des intéressés.

Les bouées de sauvetage doivent pouvoir toujours être larguées instantanément et ne comporter aucun dispositif de fixation permanente.

Règle XLI.

Canotiers brevetés.

Pour obtenir le brevet spécial de canotier prévu à l'Article 22 de la présente Convention, le postulant doit justifier qu'il est exercé dans la manoeuvre complète de mise à l'eau des embarcations de sauvetage et dans le maniement des avirons; qu'il possède la connaissance et la pratique de la manoeuvre des embarcations elles-mêmes; et qu'il est, en outre, capable de comprendre les ordres relatifs au service de ces divers engins et de répondre à ces ordres.

Il doit y avoir pour chaque embarcation ou radeau de sauvetage un nombre de canotiers au moins égal à celui qui est prévu au tableau ci-dessous:

(4) All the buoys shall be fitted with beckets securely seized. At least one buoy on each side shall be fitted with a life-line of at least 27.5 metres (15 fathoms) in length. Not less than one-half of the total number of life-buoys, and in no case less than six, shall be provided with efficient self-igniting lights which cannot be extinguished in water, and these shall be kept near the buoys to which they belong, with the necessary means of attachment.

(5) All the life-buoys and life-jackets shall be so placed as to be readily accessible to the persons on board; their position shall be plainly indicated so as to be known to the persons concerned.

The life-buoys shall always be capable of being rapidly cast loose and shall not be permanently secured in any way.

Regulation XLI.

Certificated Lifeboatmen.

In order to obtain the special lifeboatman's certificate provided for in Article 22 of the present Convention, the applicant must prove that he has been trained in all the operations connected with launching lifeboats and the use of oars; that he is acquainted with the practical handling of the boats themselves; and, further, that he is capable of understanding and answering the orders relative to lifeboat service.

There shall be for each boat or life-raft a number of lifeboatmen at least equal to that specified in the following table:—

| Jeżeli przepisana ilość ludzi stanowi: | Minimalna ilość dyplomowanych ratowników winna być: | Si le nombre de personnes est: | Le nombre minimum de canotiers brevetés doit être de: | If the Prescribed Complement is: | The minimum Number of Certificated Lifeboatmen shall be: |
|--|---|-------------------------------------|---|----------------------------------|--|
| Mniej niż 14 osób | 2 | Moins de 14 personnes | 2 | Less than 14 persons | 2 |
| Od 14 do 24 osób | 3 | De 14 à 24 personnes | 3 | From 14 to 24 persons | 3 |
| Od 24 do 34 osób | 4 | De 24 à 34 personnes | 4 | From 24 to 34 persons | 4 |
| Powyżej 34 osób | 5 | Au-dessus de 34 personnes | 5 | Above 34 persons | 5 |

Prawidło XLII.

Obsada łodzi.

Règle XLII.

Personnel des Embarcations de Sauvetage.

Regulation XLII.

Manning of Boats.

Każda łódź lub tratwa ratunkowa winna być powierzona kierownikowi oficera pokładowego lub dyplomowanego ratownika; należy również wyznaczyć jego zastępcę. Kierownik łodzi winien posiadać listę swej załogi i winien sprawdzić, iż ludzie oddani pod jego rozkazy są obznajmieni ze swemi różnemi obowiązkami.

Un officier de pont ou un canotier breveté doit être chargé de chaque embarcation ou radeau de sauvetage et il lui sera également désigné un suppléant. Celui qui est chargé d'une embarcation doit avoir la liste de son personnel et s'assurer que les hommes placés sous ses ordres connaissent respectivement leurs postes et leurs fonctions.

A deck officer or certificated lifeboatman shall be placed in charge of each boat or life-raft and a second in command shall also be nominated. The person in charge shall have a list of its crew, and shall see that the men placed under his orders are acquainted with their several duties.

Do każdej łodzi motorowej winien być przydzielony człowiek obznajmiony z obsługą motoru.

A toute embarcation à moteur doit être affecté un homme sachant conduire le moteur.

A man capable of working the motor shall be assigned to each motor boat.

Do każdej łodzi, posiadającej instalację radiotelegraficzną i reflektor, należy przydzielić człowieka obznajmionego z obsługą owych urządzeń.

Un homme sachant se servir d'une installation radiotélégraphique et d'un projecteur doit être affecté à chaque embarcation comportant ces appareils.

A man capable of working the wireless and searchlight installations shall be assigned to boats carrying this equipment.

Obowiązek dopatrzania, aby łodzie, tratwy ratunkowe, przyrządy pływające oraz inne środki ratunkowe były zawsze gotowe do użytku, winien być powierzony jednemu lub kilku oficerom.

Un ou plusieurs officiers doivent être chargés de veiller à ce que les embarcations, radeaux de sauvetage, engins flottants et autres engins de sauvetage soient toujours prêts à être utilisés.

The duty of seeing that the boats, life-rafts and buoyant apparatus and other lifesaving apparatus are at all times ready for use shall be assigned to one or more officers.

Prawidło XLIII.

Wykrycie i gaszenie pożaru.

Règle XLIII.

Découverte et Extinction de l'Incendie.

Regulation XLIII.

Fire Detection and Extinction.

(1) Należy zorganizować system skutecznego czuwania, tak, aby wszelki wybuch pożaru mógł być szybko wykryty. Ponadto winno być przewidziane alarmowe urządzenie pożarowe lub urządzenie wykrywające pożar, automatycznie wskazujące lub zapisujące w jednym lub kilku punktach lub posterunkach, gdzie mogłoby być jak najszybciej dostrzeżone przez oficerów i załogę istnienie lub powstanie pożaru w jakiegokolwiek części statku, niedostępnej dla bezpośredniego czuwania.

(1) Un service effectif de ronde doit être organisé de telle manière que tout commencement d'incendie soit promptement découvert. En outre, un système d'avertisseurs d'incendie ou de détecteurs d'incendie doit être installé, pour indiquer ou enregistrer automatiquement dans un ou plusieurs points ou stations où ces indications peuvent être rapidement observées par les officiers et l'équipage, l'existence ou l'indication d'un incendie dans toutes les parties du navire inaccessibles au service de ronde.

(1) An efficient patrol system shall be maintained, so that any outbreak of fire may be promptly detected. In addition, a fire alarm or fire detecting system shall be provided, which will automatically indicate or register at one or more points or stations, where it can be most quickly observed by officers and crew, the presence or indication of fire in any part of the ship not accessible to the patrol system.

(2) Każdy statek powinien być zaopatrzony w silne pompy, napędzane parą lub w inny sposób.

(2) Chaque navire doit disposer de pompes à incendie puissantes mues par la vapeur ou par

(2) Every ship shall be provided with powerful pumps, operated by steam or other means. On ships of

Na statkach mniejszych niż 4.000 tonn brutto powinny się znajdować dwie, zaś na większych statkach trzy takie pompy. Każda pompa powinna być w stanie dostarczać dostatecznej ilości wody jednocześnie w dwóch silnych strumieniach w jakiegokolwiek części statku, oraz winna być gotowa do niezwłocznego użycia przed wyjściem statku z portu.

(3) Rurociąg przeciwpożarowy winien umożliwiać jednoczesne skierowanie dwóch silnych strumieni na jakąkolwiek część pokładu, zajmowanego przez pasażerów i załogę, podczas gdy wodoszczelne i ogniotrwałe drzwi pozostają zamknięte. Rurociąg i węże przeciwpożarowe winny być dostatecznie dużego przekroju i winny być wykonane z odpowiedniego materiału. Odgałęzienia rur winny być umieszczone na każdym pokładzie w ten sposób, aby można było do nich łatwo dołączyć węża przeciwpożarowego.

(4) Urządzenie winno być takie, aby do każdego pomieszczenia, zawierającego ładunek, można było szybko i jednocześnie doprowadzić dwa silne strumienie wody. Poza to należy przewidzieć środki w celu szybkiego doprowadzenia, za pośrednictwem stałego rurociągu, do każdego przedziału zajętego przez ładunek, gazu gaszącego w takiej ilości, aby objętość doprowadzonego gazu równała się co najmniej 30% pojemności największej ładowni statku. Na statkach parowych gaz gaszący można zastąpić parą, w odpowiednio równoważnej ilości. Urządzenia do gaszenia za pomocą gazu lub par nie są konieczne na statkach o pojemności mniejszej niż 1000 tonn brutto.

(5) Należy przewidzieć wystarczającą ilość przenośnych gaśnic pożarowych z płynami, przyczem co najmniej dwie z nich powinny się znajdować w każdym przedziale przestrzeni maszynowej.

(6) Na statku winny się znajdować dwa rysztyunki składające się z hełmu przeciwpożarowego lub aparatu do oddychania i z lampy bezpieczeństwa. Rysztyunki te należy przechowywać w dwóch daleko od siebie położonych miejscach.

toute autre énergie. Ces pompes sont au nombre de deux pour les navires de moins de quatre mille tonneaux de jauge brute, et de trois pour les navires plus grands. Elles doivent être assez puissantes pour débiter chacune une quantité d'eau suffisante par deux jets énergiques simultanés en un point quelconque du navire. Elles doivent être mises, avant l'appareillage, en état de fonctionner sans délai.

(3) Les tuyautages d'incendie doivent permettre de diriger rapidement deux jets d'eau énergiques simultanés dans une région quelconque d'un entrepont habité dont les portes étanches et les portes contre l'incendie sont fermées. Les manches à incendie et les tuyautages doivent être largement proportionnés et faits de matières convenables. Les raccords de tuyautages doivent être dans chaque entrepont installés de telle manière que les manches puissent s'y adapter facilement.

(4) Dans tout espace occupé par le chargement, on doit pouvoir diriger rapidement et simultanément au moins deux jets d'eau puissants. En outre, des dispositions doivent être prises pour amener rapidement par un tuyautage fixe, dans chaque compartiment occupé par des marchandises, un gaz extincteur en quantité telle que le volume de gaz libre soit au moins égal à trente pour cent du volume de la plus grande cale du navire. Sur les navires à vapeur, on peut accepter de la vapeur en quantité équivalente. L'installation pour l'extinction par le gaz ou la vapeur n'est pas obligatoire sur les navires de moins de 1,000 tonneaux de jauge brute.

(5) Des extincteurs d'incendie portatifs d'un type à fluide doivent être prévus en nombre convenable. Chaque compartiment de la tranche des machines doit en recevoir au moins deux.

(6) Il doit y avoir à bord deux équipements composés chacun d'un casque ou d'un appareil respiratoire et d'un fanal de sûreté. Ils doivent être déposés en deux endroits différents.

less than 4,000 tons gross there shall be two, and on larger ships three of these pumps. Each of the pumps shall be capable of delivering a sufficient quantity of water in two powerful jets simultaneously in any given part of the ship, and shall be available for immediate use before the ship leaves port.

(3) The service pipes shall permit of two powerful jets of water being simultaneously directed on any given part of a deck occupied by passengers and crew, when the watertight and fireresisting doors are closed. The service pipes and hoses shall be of ample size and made of suitable material. The branches of the pipes shall be so placed on each deck that the fire hose can be easily coupled to them.

(4) Provision shall be made whereby at least two powerful jets of water can be rapidly and simultaneously directed into any space containing cargo. In addition, arrangements shall be made whereby smothering gas sufficient to give a minimum volume of free gas equal to 30 per cent. of the gross volume of the largest hold in the ship can be promptly conveyed by a permanent piping system into each compartment in which cargo is carried. Steam in adequately equivalent proportion may be accepted in place of smothering gas on steam — driven ships. Provision for the supply of smothering gas or steam need not be required in ships of less than 1,000 tons gross.

(5) A sufficient number of portable fluid fire extinguishers shall be provided, at least two being carried in each machinery space.

(6) Two equipments, consisting of a smoke helmet or breathing apparatus and a safety lamp, shall be carried on board, and kept in two widely separated places.

(7) Na statkach parowych, na których kotły główne opalane są paliwem płynnym należy dodatkowo do urządzeń, które można szybko i jednocześnie skierować dwa silne strumienie wody do jakiegokolwiek części przestrzeni maszynowej, umieścić:

(a) Odpowiednie przewody do rozpylania wody na paliwo płynne nie burząc jego powierzchni.

(b) W każdym pomieszczeniu palarni kotłowej, naczynie zawierające 283 decymetry sześciennie (10 stóp sześciennych) piasku, trocin przepojonych sodą, lub inny uznany suchy materiał, a także szufelki do ich używania.

(c) W każdej kotłowni oraz w każdej maszynowni, w których znajduje się część instalacji do paliwa płynnego, dwie uznane przenośne gaśnice typu wyrzucającego pianę lub inny uznany środek odpowiedni do gaszenia pożaru paliwa płynnego.

(d) Urządzenia, za pomocą których pianę można szybko wyrzucać i pokrywać nią całą dolną część kotłowni, lub jakiegokolwiek kotłowni, jeżeli ich się znajduje więcej niż jedna, lub wszelkiej maszynowni, w której znajdują się maszyny napędzane paliwem płynnym lub osadniki ropowe. Ilość piany, jaka może być wyrzucona, winna wystarczyć na pokrycie całkowitej powierzchni poszycia dna jakiegokolwiek przedziału t.j. wewnętrznego poszycia dna, lub poszycia zewnętrznego, jeżeli niema dna podwójnego, warstwą o wysokości 15,24 centymetrów (6 cali). Jeżeli maszynowni i kotłowni nie są całkowicie oddzielone i paliwo płynne może przeciekać z dnisk kotłowni do maszynowni, to łączne pomieszczenia maszynowe i kotłowe należy uważać jako je-

(7) Sur les navires à vapeur dans lesquels les chaudières principales sont chauffées au combustible liquide, en outre de dispositifs permettant d'amener rapidement et simultanément deux jets d'eau puissants en toute point de la tranche des machines, on doit installer:

(a) des distributeurs convenables pour projeter de l'eau en pluie sur le combustible liquide sans agitation anormale de la surface;

(b) dans chaque rue de chauffe, un récipient contenant 283 décimètres cubes (10 pieds cubes) de sable, de sciure de bois imprégnée de soude, de toute autre matière sèche approuvée et des écopes pour la répandre;

(c) dans chaque chaufferie et dans tout local de machines où se trouve une partie de l'installation de combustible liquide, deux extincteurs portatifs d'un type distributeur de mousse ou d'un autre agent approuvé efficace pour éteindre un incendie de combustible liquide;

(d) des dispositifs pour produire et distribuer rapidement de la mousse sur toute la surface inférieure de la chaufferie ou de chacune des chaufferies, s'il y en a plusieurs, et de toute partie des machines qui renferme des pompes à combustible ou des caisses de décantation. La quantité de mousse à produire doit être suffisante pour couvrir sur une épaisseur de 15,24 centimètres (6 pouces) la surface totale des tôles formant dans un compartiment quelconque le plafond du waterballast, ou de celles du bordé extérieur là où il n'y a pas de waterballast. Si le compartiment des machines et celui des chaudières ne sont pas complètement séparés et si le combustible liquide peut passer de la cale de la chaufferie dans celle des machines, le compartiment des machines et la chaufferie seront considérés comme formant un seul compartiment. L'appareil doit pouvoir être mis en marche et

(7) In steamships in which the main boilers are oil fired, there shall be provided in addition to means whereby two powerful jets of water may be rapidly and simultaneously directed into any part of the machinery spaces—

(a) Suitable conductors for spraying water on oil without undue disturbance of the surface.

(b) In each firing space, a receptacle containing 283 cubic decimetres (10 cubic feet) of sand, sawdust impregnated with soda, or other approved dry materials, and scoops for distributing the same.

(c) In each boiler room, and in each of the machinery spaces in which a part of the oil fuel installation is situated, two approved portable extinguishers of a type discharging froth of other approved medium suitable for quenching oil fires.

d) Means whereby froth may be rapidly discharged and distributed over the whole of the lower part of the boiler room or of any one boiler room, if there are more than one, or of any machinery space in which oil fuel units or settling tanks are situated. The quantity of froth which can be discharged shall be ample to cover to a depth of 15.24 centimetres (6 inches) the whole area of the plating formed in any one compartment by the inner bottom plating, or by the shell plating of the vessel, if there is no double-bottom tank. If the engine and boiler rooms are not entirely separate, and fuel can drain from the boiler room bilges into the engine room, the combined engine and boiler rooms shall be considered as one compartment. The apparatus shall be operated and controlled from outside the compart-

den przedział. Aparat winien być uruchamiany i kontrolowany nazewnętrz przedziału, w którym może powstać pożar.

(e) Dodatkowo do powyższego, jedna gaśnica pianowa o pojemności co najmniej 136 litrów (30 gallonów) na statkach parowych, posiadających jedną kotłownię i dwie takie gaśnice na statkach parowych z więcej niż jedną kotłownią. Gaśnice te winny być zaopatrzone w węże na szpulach odpowiednio dla osiągnięcia jakiegokolwiek części kotłowni i pomieszczeń, zawierających agregaty pomp paliwa płynnego. Wzamiem 136-o litrowych (30-sto gallonowych) gaśnic, mogą być przyjęte również skuteczne inne aparaty.

(f) Wszelkie zbiorniki i zawory przy pomocy których te ostatnie są obsługiwane, winny być łatwo dostępne i tak umieszczone, aby nie były prędko wykluczone z użycia wskutek wybuchu pożaru.

(8) Na statkach, napędzanych silnikami spalinowymi, winny się znajdować w każdej z maszynowni dodatkowo do urządzeń, którym można szybko i jednocześnie skierować dwa silne strumienie wody do jakiegokolwiek części maszynowni, wraz z odpowiednimi rozpylającymi przewodami, następujące gaśnice pionowe:

(a) Co najmniej jedna uznana 45-litrowa (10-cio gallonowa) gaśnica z dodatkową jedną uznaną 9-o litrową (dwugallonową) gaśnicą na każde 1.000 K. M. mocy na hamulcu maszyn, jednakże ogólna ilość 9-o litrowych (dwugallonowych) gaśnic tak ustawionych winna wynosić nie mniej niż dwie i może nie przekraczać sześciu.

(b) Gdy w maszynowni znajduje się kocioł pomocniczy, to zamiast powyżej wymienionej 45-o litrowej (10-cio gallonowej) gaśnicy, winna się znajdować jedna gaśnica o pojemności 136 litrów

contrôlé de l'extérieur du compartiment où l'incendie peut éclater;

(e) en outre de ce qui précède, il doit y avoir sur les navires à vapeur n'ayant qu'une chaufferie, un extincteur à mousse et sur les navires ayant plus d'une chaufferie, deux extincteurs à mousse d'au moins 136 litres (30 gallons) de capacité. Ces extincteurs doivent être pourvus de tuyaux sur dévidoirs permettant d'atteindre toutes les parties des chaufferies et des locaux contenant les pompes à combustible. Des appareils d'une efficacité équivalente peuvent être acceptés au lieu d'extincteurs de 136 litres (30 gallons);

(f) tous les récipients et les valves qui servent à les mettre en oeuvre doivent être aisément accessibles et placés de telle sorte qu'ils ne soient pas facilement rendus inutilisables par un commencement d'incendie.

(8) Dans les navires à moteurs à combustion interne, en outre des dispositifs permettant d'amener rapidement et simultanément deux jets d'eau puissants sur tous les points de la tranche des machines et également des distributeurs d'eau en pluie, on doit installer, dans chaque local des machines, les extincteurs à mousse suivants:

(a) au moins un extincteur approuvé de 45 litres (10 gallons), et, en outre, par 1,000 CV de puissance au frein des machines, un extincteur approuvé de 9 litres (2 gallons), sans que le nombre total d'extincteurs de 9 litres puisse être inférieur à deux, ni qu'il en soit exigé plus de six;

(b) lorsqu'il y a dans la tranche des machines, une chaudière auxiliaire au lieu de l'extincteur de 45 litres (10 gallons) mentionné ci-dessus, il doit en être installé un de 136 litres (30 gallons) avec son

ment in which the fire may occur.

(c) In addition to the foregoing, one extinguisher of the froth type of at least 136 litres (30 gallons) capacity in steamships having one boiler room and two such extinguishers in steamships with more than one boiler room. These extinguishers shall be provided with hoses on reels suitable for reaching any part of the boiler rooms and spaces containing oil-fuel pumping units. Equally efficient apparatus may be accepted in place of the 136 litres (30-gallons) extinguishers.

(f) All containers and valves by which they are operated shall be easily accessible and so placed that they will not readily be cut off from use by an outbreak of fire.

(8) In vessels propelled by internal combustion engines there shall be provided in each of the machinery spaces, in addition to means whereby two powerful jets of water may be rapidly and simultaneously directed into any part of the machinery spaces, together with suitable spraying conductors, froth extinguishers as follows:—

(a) At least one approved 45 litres (10-gallons) extinguisher with an addition of one approved 9 litres (2-gallons) extinguisher for each 1,000 B. H. P. of the engines, but the total number of 9 litres (2-gallons) extinguishers so supplied shall be not less than two and need not exceed six.

(b) When a donkey boiler is situated in the machinery space there shall be provided, in place of the 45 litres (10-gallons) extinguisher mentioned above, one of 136 litres (30 gallons) capacity,

(30 gallonów) zaopatrzona w należyte połączenie węzowe lub w inne uznane urządzenie do rozrzucania piany.

(9) Na statkach parowych, które używają paliwa płynnego, jeżeli maszynownie i kotłownie nie są całkowicie oddzielone zapomocą stalowej grodzi i jeżeli paliwo płynne może przeciekać z dnisk kotłowni do maszynowni, to jedna z pomp pożarowych winna się znajdować w tunelu lub w innym pomieszczeniu poza obrębem przestrzeni maszynowej. Gdy wymagane są więcej niż dwie pompy, to wszystkie nie mogą być ustawione w tem samym pomieszczeniu.

(10) Gdy jest przedstawiony specjalny rodzaj aparatu, specjalny środek gaszący, lub specjalne urządzenie, to może być dopuszczony wszelki inny rodzaj aparatu i t. d. pod warunkiem, iż jest on niemniej skuteczny niż wymieniony. Naprzykład można przyjąć aparat z kwasem węglowym zamiast instalacji z pianą (paragraf 7 ustępy (d) i (e)), pod warunkiem, że ilość posiadanego kwasu węglowego jest wystarczająca do wywołania nasycenia gazem około 25% objętości brutto palarni kotłowej aż do wierzchu kotłów.

(11) Wszystkie urządzenia przeznaczone do gaszenia pożaru winny być starannie zbadane co najmniej raz do roku przez inspektora, wyznaczonego przez Władzę Administracyjną.

Prawidło XLIV.

Rozkład ćwiczebny.

Rozkład ćwiczebny winien ustalić obowiązki różnych członków załogi w związku:

(a) z zamykaniem wodoszczelnych drzwi, zaworów i t. d.,

(b) z zaopatrzeniem łodzi, tratów ratunkowych i przyrządów pływających,

(c) z wodowaniem łodzi, przywiązanych do żorawików,

(d) z ogólnem przygotowaniem innych łodzi, tratów ratunkowych i przyrządów pływających,

(e) z gromadzeniem pasażerów,

tuyautage approprié ou tout autre dispositif approuvé de distribution de mousse.

(9) Sur les navires à vapeur utilisant le combustible liquide, si la chambre des machines et la chaufferie ne sont pas complètement séparées par une cloison métallique et si le combustible liquide peut passer de la cale de la chaufferie dans celle de la machine, une des pompes à incendie doit être placée dans le tunnel ou dans un autre espace hors de la tranche des machines. S'il est exigé plus de deux pompes à incendie, elles ne doivent pas être placées toutes dans le même local.

(10) Lorsqu'il est spécifié un type spécial d'appareil, d'agent extincteur ou d'installation, tout autre type peut être accepté s'il n'est pas moins efficace que le type spécifié. Par exemple, un appareil à acide carbonique peut être admis au lieu d'une installation à mousse (paragraphe 7, alinéas (d) et (e)), pourvu que la quantité d'acide carbonique transportée soit suffisante pour fournir une saturation de 25 pour cent de gaz pour le volume brut de la chaufferie mesuré jusqu'au sommet des chaudières environ.

(11) Toutes les installations pour l'extinction de l'incendie doivent être entièrement visitées une fois par an par un inspecteur désigné par l'Administration.

Règle XLIV.

Rôle d'Appel.

Le rôle d'appel fixe les fonctions des divers membres de l'équipage en ce qui concerne:

(a) la fermeture des portes étanches, vannes, &c.;

(b) l'armement des embarcations, des radeaux de sauvetage et des engins flottants en général;

(c) la mise à l'eau des embarcations sous bossoirs;

(d) la préparation générale des autres embarcations, des radeaux de sauvetage et des engins flottants;

(e) le rassemblement des passagers;

fitted with suitable hose attachments or other approved methods for distributing the froth.

(9) In steamships using oil fuel, if the engine and boiler rooms are not entirely separated by a steel bulkhead, and if fuel oil can drain from the boiler-room bilges into the engine room, one of the fire pumps shall be situated in the tunnel or other space outside the machinery compartment. When more than two pumps are required they shall not all be fitted in the same space.

(10) Where any special type of appliance, extinguishing medium or arrangement is specified, any other type of appliance, &c., may be allowed, provided that it is not less effective than the specified one. For example — a Carbon Dioxide system may be accepted in place of a froth installation (paragraph (7), subparagraphs (d) and (e)), provided that the quantity of carbon dioxide carried is sufficient to give a gas saturation of about 25 per cent. for the gross volume of the stokehold to about the top of the boilers.

(11) All the fire-extinguishing appliances shall be thoroughly examined at least once each year by a surveyor appointed by the Administration.

Regulation XLIV.

Muster List.

The muster list shall assign duties to the different members of the crew in connexion with—

(a) The closing of the watertight doors, valves, &c.

(b) The equipment of the boats, life rafts and buoyant apparatus generally.

(c) The launching of the boats attached to davits.

(d) The general preparation of the other boats, the life rafts and buoyant apparatus.

(e) The muster of the passengers.

(f) z gaszeniem pożaru.

Rozkład ćwiczebny winien wyznaczyć ludziom obsługi pasażerów, ich różne obowiązki względem pasażerów w czasie alarmu. Obowiązki te obejmują:

(a) Ostrzeganie pasażerów.

(b) Baczenie czy pasażerowie są ubrani i czy włożyli na siebie swe pasy ratunkowe we właściwy sposób.

(c) Gromadzenie pasażerów na posterunkach alarmowych.

(d) Utrzymywanie porządku w przejściach oraz na klatkach schodowych i, wogóle, kontrolowanie ruchu pasażerów.

Rozkład ćwiczebny winien wyszczególnić określone sygnały, wzywające całą załogę do łodzi oraz na posterunki ogniowe, również winien podawać pełny opis tych sygnałów.

Prawidło XLV.

Musztry i ćwiczenia.

Musztry załogi dla ćwiczeń z łodziami winny odbywać się, o ile jest możliwe, co tydzień, przy czym na statkach, których podróz trwa dłużej niż tydzień, musztrę należy odbyć przed wyjściem statku z portu. Należy zapisywać w dzienniku okrętowym daty dokonywania ćwiczeń, i jeżeli którego tygodnia musztra nie mogła się odbyć, należy zapisać, dlaczego nie odbyła się.

Na statkach, których podróże trwają dłużej niż tydzień, należy odbyć praktyczne ćwiczenia z pasażerami na początku każdej podróży.

Należy używać kolejno różne grupy łodzi przy kolejnych ćwiczeniach. Ćwiczenia i inspekcje winny być tak prowadzone, aby załoga dokładnie rozumiała i wykonywała swe obowiązki, które ma spełniać, oraz aby wszystkie środki ratunkowe na statku wraz z urządzeniami do nich przynależącymi były zawsze gotowe do natychmiastowego użytku.

(f) l'extinction de l'incendie.

Le rôle d'appel fixe les fonctions que les agents du service général ont à remplir au regard des passagers, en cas d'alarme. Ces fonctions comprennent notamment:

(a) l'alerte à donner aux passagers;

(b) le soin de leur faire revêtir et ajuster convenablement les brassières de sauvetage;

(c) leur rassemblement aux postes d'appel;

(d) le service d'ordre aux passages et aux échelles et, d'une façon générale, tout ce qui concerne la circulation des passagers.

Le rôle d'appel prévoit les signaux spéciaux pour l'appel de tout l'équipage aux postes d'embarcations ou d'incendie. Il doit, en outre, contenir une description complète de ces signaux.

Règle XLV.

Appels et Exercices.

Un appel de l'équipage pour exercice d'embarcations doit être fait, autant que possible, chaque semaine et, sur les navires où le voyage dure plus d'une semaine, avant de prendre la mer. Les dates où auront lieu ces exercices seront inscrites au journal de bord réglementaire et si, au cours d'une semaine, aucun exercice n'a eu lieu, les raisons pour lesquelles cet exercice n'était pas possible devront être mentionnées dans ce journal.

Lorsque le voyage doit durer plus d'une semaine, il devrait être fait un exercice pratique par les passagers, au début du voyage.

Les exercices d'embarcations doivent se faire en employant à tour de rôle les différents groupes d'embarcations. Les inspections et exercices doivent être conduits de manière que l'équipage possède la connaissance complète et la pratique des fonctions qu'il a à remplir et que toutes les embarcations et tous les engins de sauvetage du navire, ainsi que leurs appareils, soient toujours prêts à être utilisés immédiatement.

(f) The extinction of fire.

The muster list shall assign to the members of the stewards' department their several duties in relation to the passengers at a time of emergency. These duties shall include:—

(a) Warning the passengers.

(b) Seeing that they are dressed and have put on their life-jackets in a proper manner.

(c) Assembling the passengers at muster stations.

(d) Keeping order in the passages and on the stairways, and, generally, controlling the movements of the passengers.

The muster list shall specify definite signals for calling all the crew to their boat and fire stations, and shall give full particulars of these signals.

Regulation XLV.

Musters and Drills.

Musters of the crew for boat drill shall take place weekly when practicable, and in vessels in which the voyage exceeds one week, before leaving port. The dates upon which musters are held shall be recorded in the Official Log Book and, if in any week a muster is not held, an entry shall be made stating why a muster was not practicable.

In ships in which the voyage exceeds one week practice musters of passengers should be held at an early period of each voyage.

Different groups of boats shall be used in turn at successive boat drills. The drills and inspections shall be so arranged that the crew thoroughly understand and are practised in the duties they have to perform, and that all lifesaving appliances with the gear appertaining to them are always ready for immediate use.

Sygnal wezwania, wzywający pasażerów na posterunki alarmowe, winien się składać z kolejnych więcej niż sześciu krótkich dźwięków z następującym po nich jednym przeciągłym dźwiękiem gwizdka lub syreny. Pozatem, na wszystkich statkach, za wyjątkiem statków uprawiających krótkie podróże międzynarodowe, należy podawać na całym statku inne sygnały uruchamiane elektrycznością z mostku. Znaczenie wszelkich sygnałów, dotyczących pasażerów winno być jasno podane w różnych językach na plakatach wywieszonych w ich kabinach oraz w innych pomieszczeniach pasażerskich.

BEZPIECZENSTWO ŻEGLUGI.

Prawidło XLVI.

Przesyłanie wiadomości.

Przesyłanie wiadomości dotyczących lodów, rozbitkowców, wicher podzwrotnikowych lub wszelkiego innego bezpośredniego niebezpieczeństwa dla żeglugi, jest obowiązkowe. Forma w jakiej mają być przesyłane wiadomości jest dowolna. Wiadomość można przesyłać bądź pełnym językiem (lepiej po angielsku) lub też używając Międzynarodowej Księgi Sygnałów Morskich (sygnały radiotelegraficzne). Należy ją nadawać poprzedzoną literami CQ do wszystkich statków, oraz do najbliższego punktu wybrzeża, z którym można się skomunikować, z prośbą o przesłanie danej informacji do właściwej władzy.

Wszelkie ostrzeżenia przesyłane zgodnie z artykułem 34 konwencji niniejszej winny być poprzedzone sygnałem bezpieczeństwa TTT z następującem po nim wskazaniem rodzaju niebezpieczeństwa na przykład: TTT Lód; TTT Rozbitkowce; TTT Wichura; TTT Żegluga.

Wymagane wiadomości.

Następujące wiadomości są pożądane, przyczem winien być podawany we wszystkich wypadkach Średni Czas w Greenwich:

(a) **Lód, rozbitkowiec oraz inne bezpośrednio niebezpieczeństwa dla żeglugi.**

(1) rodzaj spostrzeżonego lodu, rozbitkowca, lub niebezpieczeństwa;

Le signal d'appel pour appeler les passagers aux postes d'appel consistera en une succession d'au moins six coups courts, suivis d'un coup long, de la sirène ou du sifflet. En outre, sur tous les navires autres que ceux qui effectuent des voyages internationaux courts, on doit faire dans tout le navire des signaux commandés électriquement de la passerelle. La signification de tous les signaux intéressant les passagers doit être clairement indiquée en plusieurs langues sur des pancartes affichées dans les cabines et autres locaux pour passagers.

SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION.

Règle XLVI.

Transmission de Renseignements.

La transmission de renseignements concernant les glaces, épaves, tempêtes tropicales ou tout autre danger immédiat pour la navigation est obligatoire. Aucune forme spéciale de transmission n'est imposée. L'information peut être transmise soit en langage clair (de préférence en anglais), soit au moyen du Code international de Signaux (signaux radiotélégraphiques). Elle devrait être transmise, précédée de CQ à tous des navires et devrait être également envoyée au premier point de la côte où la communication peut se faire avec prière de transmettre à l'autorité compétente.

Tous les messages transmis en vertu de l'Article 34 de la présente Convention seront précédés du signal de sécurité TTT suivi d'une indication sur la nature du danger, par exemple: TTT Glace; TTT Épaves; TTT Tempête; TTT Navigation.

Information requise.

Les renseignements à fournir sont les suivants, l'heure, étant, dans tous les cas, l'heure moyenne de Greenwich:

(a) **Glaces, Épaves et autres Dangers immédiats pour la Navigation.**

(1) la nature de la glace, de l'épave ou du danger observés;

The emergency signal for summoning passengers to muster stations shall be a succession of more than six short blasts followed by one long blast on the whistle or siren. This shall be supplemented on all ships except those engaged in short international voyages by other electrically operated signals throughout the ship controlled from the bridge. The meaning of all signals affecting passengers shall be clearly stated in different languages on cards posted in their cabins and in other passenger quarters.

SAFETY OF NAVIGATION.

Regulation XLVI.

Transmission of Information.

The transmission of information regarding ice, derelicts, tropical storms or any other direct danger to navigation is obligatory. The form in which the information is sent is not obligatory. It may be transmitted either in plain language (preferably English) or by means of the International Code of Signals (Wireless Telegraphy Section). It should be issued CQ to all ships, and should also be sent to the first point of the coast to which communication can be made with a request that it be transmitted to the appropriate authority.

All messages issued under Article 34 of the present Convention will be preceded by the safety signal TTT followed by an indication of the nature of the danger, thus: TTT Ice; TTT Derelict; TTT Storm; TTT Navigation.

Information Required.

The following information is desired, the time in all cases being Greenwich Mean Time:—

(a) **Ice, Derelicts and other Direct Dangers to Navigation.**

(1) the kind of ice, derelict or danger observed;

(2) ostatnio zauważone miejsce lodu, rozbitkowca lub niebezpieczeństwa;

(3) czas i data dokonanego spostrzeżenia.

(b) **Wichury podzwrotnikowe.** (Huragany w Indjach Zachodnich, tajfuny na morzach Chińskich, cyklony na Oceanie Indyjskim, oraz wichury tego samego rodzaju w innych okolicach).

(1) Meldunek donoszący o napotkaniu wichury podzwrotnikowej. Obowiązek ten należy rozumieć w szerokim znaczeniu i wiadomość należy przesyłać ilekroć kapitan ma powód sądzić, iż w sąsiedztwie jego statku panuje wichura podzwrotnikowa.

(2) Wiadomości meteorologiczne. Ze względu na wielką pomoc, jaką zapewniają dokładne wiadomości meteorologiczne, określające położenie i ruch oka wichury, każdy kapitan statku winien dodać do swego ostrzegawczego meldunku możliwie jak najwięcej z spośród następujących wiadomości meteorologicznych:

(a) ciśnienie barometryczne (millibary, cale angielskie lub milimetry);

(b) zmiana ciśnienia barometrycznego (zmiana zaszła w przeciągu ubiegłych dwóch do czterech godzin);

(c) kierunek wiatru (rzeczywisty, nie magnetyczny);

(d) siła wiatru (skala Beauforta lub skala dziesiętna);

(e) stan morza (spokojne, poruszone, ruchliwe, wzburzone);

(f) fala (mała, średnia, duża) oraz kierunek skąd nadchodzi.

Podając ciśnienie barometryczne, należy dodać odpowiednie słowo „millibarów”, „cali angielskich” lub „milimetrów” zależnie od wypadku i należy zawsze zaznaczyć

(2) la position de la glace, de l'épave ou du danger observés en dernier lieu;

(3) la date et l'heure où l'observation a été faite.

(b) **Tempêtes tropicales.** (Ouragans aux Antilles, typhons dans les mers de Chine, cyclones dans l'Océan Indien et tempêtes de même nature dans les autres régions.)

(1) Messages signalant qu'une tempête tropicale a été rencontrée. — Cette obligation doit être comprise dans un esprit large et l'information devrait être transmise toutes les fois que le capitaine a lieu de croire qu'une tempête tropicale sévit dans son voisinage.

(2) Renseignements météorologiques. — Vu l'aide précieuse qu'assurent les renseignements météorologiques exacts en déterminant la position et le mouvement des centres de tempête, tout capitaine de navire devrait ajouter à son message d'avertissement le plus de renseignements météorologiques qu'il lui sera possible parmi les suivants:

(a) pression barométrique (millibars, pouces anglais ou millimètres);

(b) changement dans la pression barométrique (le changement survenu pendant la période de deux à quatre heures qui précède);

(c) direction du vent (vraie et non magnétique);

(d) force du vent (échelle Beaufort, ou échelle décimale);

(e) état de la mer (calme, modérée, forte, démontée);

(f) houle (modérée, moyenne, forte) et la direction d'où elle vient.

Lorsque la pression barométrique est indiquée, les mots „millibars, pouces anglais, ou millimètres”, suivant le cas, devraient être ajoutés à la lecture

(2) the position of the ice, derelict or danger when last observed;

(3) the time and date when the observation was made.

(b) **Tropical Storms.** — (Hurricanes in the West Indies, Typhoons in the China Seas, Cyclones in Indian waters, and storms of a similar nature in other regions).

(1) A Statement that a Tropical Storm has been Encountered. — This obligation should be interpreted in a broad spirit, and information transmitted whenever the master has good reason to believe that a tropical storm exists in his neighbourhood.

(2) Meteorological Information. — In view of the great assistance given by accurate meteorological data in fixing the position and movement of storm centres, each shipmaster should add to his warning message as much of the following meteorological information as he finds practicable:—

(a) barometric pressure (millibars, inches or millimetres);

(b) change in barometric pressure (the change during the previous two to four hours);

(c) wind direction (true not magnetic);

(d) wind force (Beaufort or decimal scale);

(e) state of the sea (smooth, moderate, rough, high);

(f) swell (slight, medium, heavy) and the direction from which it comes.

When barometric pressure is given the word „millibars”, „inches” or „millimetres”, as the case may be, should be added to the reading, and it should always

czy podana wielkość jest poprawiona czy nie.

Kiedy podaje się zmiany w ciśnieniu barometrycznym, należy też wskazać kurs statku oraz jego szybkość.

Wszystkie kierunki winny być rzeczywiste, nie magnetyczne.

(3) Godzina, data i położenie statku.—Dane te winny dotyczyć czasu i miejsca, w którym spostrzeżenia meteorologiczne zostały dokonane, a niekiedy i skąd wiadomości zostały wysłane lub sporządzone. We wszelkich wypadkach winien być używany Średni Czas w Greenwich.

(4) Dalsze spostrzeżenia.—Gdy kapitan zawiadomi o wicherze podzwrotnikowej, jest pożądane, lecz nie obowiązkowe, dokonanie innych spostrzeżeń i przesyłanie tych ostatnich w trzy godzinnych odstępach czasu, tak długo, dopóki statek pozostaje pod działaniem wichury.

faite et il y aurait lieu de tousjours indiquer si la lecture est corrigée ou non.

Lorsque des variations barométriques sont signalées, la route et la vitesse du navire devraient toujours être indiquées.

Tous les caps indiqués doivent être vrais et non magnétiques.

(3) Heure, date et position du navire. — Ces renseignements doivent s'appliquer à l'heure et à la position où les observations météorologiques ont été prises et non à celle où le message a été préparé ou expédié. Dans tous les cas, l'heure doit être l'heure moyenne de Greenwich.

(4) Observations ultérieures. — Lorsqu'un capitaine a signalé une tempête tropicale, il est souhaitable mais non obligatoire de relever d'autres observations et de les transmettre à des intervalles de trois heures tant que le navire reste sous l'influence de la tempête.

be stated whether the reading is corrected or uncorrected.

When changes of the barometer are reported the course and speed of the ship should also be given.

All directions should be true, not magnetic.

(3) Time and Date and Position of the Ship. — These should be for the time and position when the meteorological observations reported were made and not when the message was prepared or despatched. The time used in all cases should be Greenwich Mean Time.

(4) Subsequent Observations. — When a master has reported a tropical storm it is desirable, but not obligatory, that other observations be made and transmitted at intervals of three hours, so long as the ship remains under the influence of the storm.

Przykłady.
Lód.

TTT Lód. Wielka góra lodowa dostrzeżona na 4605 N., 4410 W., w 0800 GMT, 15 maja.

Szczałki statku.

TTT Rozbitkowiec. Zauważono rozbitkowiec niemal pogrążony na 4006 N., 1243 W., w 1630 GMT, 21 kwietnia.

Niebezpieczeństwo dla żeglugi.

TTT Żegluga. Statek latarniowy Alfa nieobecny na swem stanowisku 1800 GMT, 3 stycznia.

Wichura podzwrotnikowa.

TTT Wichura. Przechodzimy wicherę podzwrotnikową: Barometr poprawiony 994 milibary, szybko opada, Wiatr NW., siła 9 Beaufort, silna nawałnica. Fala E. Kurs ENE., 5 węzłów, 2204 N., 11354 E., 0030 GMT., 18-go sierpnia.

TTT Wichura. Oznaki wskazują na nadciągający huragan. Barometr poprawiony 29,64 cali opada. Wiatr NE., siła 8. Fala średnia z NE. Częste nawałnice deszczowe.

Exemples.
Glace.

TTT Glace. Grand iceberg aperçu à 4605 N., 4410 W., à 0800 GMT. 15 mai.

Epave.

TTT Epave. Epave observée presque submergée à 4006 N., 1243 W., à 1630 GMT. 21 avril.

Danger pour la Navigation.

TTT Navigation. Bateau phare Alpha pas à son poste 1800 GMT. 3 janvier.

Tempête tropicale.

TTT Tempête. Subissons tempête tropicale. Baromètre corrigé 994 millibars, baisse rapidement Vent NW, force 9 Beaufort, forts grains. Houle E. Route ENE., 5 noeuds, 2204 N., 11354 E., 0030 GMT. 18 août.

TTT Tempête. Les apparences indiquent l'approche d'un ouragan. Baromètre corrigé: 29.64 pouces en baisse. Vent NE., force 8 Beaufort. Houle moyenne du NE.

Examples.
Ice.

TTT Ice. Large berg sighted in 4605 N., 4410 W., at 0800 GMT. May 15.

Derelect.

TTT Derelect. Observed derelect almost submerged in 4006 N., 1243 W., at 1630 GMT. April 21.

Danger to Navigation.

TTT Navigation. Alpha light-ship not on station. 1800 GMT. January 3.

Tropical Storm.

TTT Storm. Experiencing tropical storm. Barometer corrected 994 millibars, falling rapidly. Wind NW., force 9, heavy squalls. Swell E. Course ENE., 5 knots. 2204 N., 11354 E. 0030 GMT. August 18.

TTT Storm. Appearances indicate approach of hurricane. Barometer corrected 29.64 inches falling. Wind NE., force 8. Swell medium from NE. Frequent rain

we. Kurs 35,9 st. węzłów, 2200 N., 7236 W. 1300 GMT., 14 września.

TTT Wichura. Warunki wskazują na tworzenie się silnego cyklonu. Wiatr s. 1/4 SW., siła 5 Beaufort. Barometr niepoprawiony 753 mm opadł o 5 mm podczas ostatnich trzech godzin. Kurs N. 60 W., 8 węzłów 1620 N., 9302 E., 0200 GMT., 4 maja.

TTT Wichura. Tajfun ku SE. Wiatr wzrasta od N. i barometr szybko opada. Położenie 1812 N., 12605 E., 0300 GMT., 12 czerwca.

Grains de pluie fréquents. Route 35 degrés, 9 nœuds. 2200 N., 7236 W. 1300 GMT. 14 septembre.

TTT Tempête. Les conditions indiquent la formation d'un cyclone intense. Vent S. ¼ SW., force 5 Beaufort, Baromètre non corrigé 753 m/m a baissé de 5 m/m pendant les trois dernières heures. Route N. 60 W., 8 noeuds. 1620 N., 9302 E. 0200 GMT. 4 mai.

TTT Tempête. Typhon dans le SE. Le vent augmente du nord et le baromètre baisse rapidement. Position 1812 N., 12605 E., 0300 GMT. 12 juin.

squalls. Course 35°, 9 knots. 2200 N., 7236 W. 1300 GMT. September 14.

TTT Storm. Conditions indicate intense cyclone has formed. Wind S. by W. force 5. Barometer uncorrected 753 millimetres, fell 5 millimetres last three hours. Course N. 60 W., 8 knots. 1620 N., 9302 E. 0200 GMT. May 4.

TTT Storm. Typhoon to southeast. Wind increasing from N. and barometer falling rapidly. Position 1812 N., 12605 E. 0300 GMT. June 12.

CERTYFIKATY.

Prawidło XLVII.

Wzór certyfikatu bezpieczeństwa dla statków pasażerskich.

CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA.

(Pieczęć urzędowa) (Kraj).

na krótką podróż międzynarodową.

Wystawiony na podstawie postanowień

MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI
O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA
MORZU, 1929 r.

| Nazwa statku | Numer. lub litery rozpoznawcze statku | Port rejestracji | Pojemność brutto |
|--------------|---------------------------------------|------------------|------------------|
| | | | |

Rząd

Ja, niżej podpisany

(Nazwa) stwierdza

(Nazwisko) stwierdzam

I. Że wyżej wymieniony statek został poddany należytej inspekcji zgodnie z postanowieniami wyżej wymienionej konwencji międzynarodowej.

II. Że inspekcja wykazała, iż statek odpowiada wymaganiom wspomnianej konwencji w tem co dotyczy:

(1) kadłuba, głównych i pomocniczych kotłów i mechanizmów;

CERTIFICATS.

Règle XLVII.

Modèle de Certificat de Sécurité pour Navire à Passagers.

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ.

(Cachet officiel.) (Nationalité.)

pour un voyage international.

Délivré en vertu des dispositions de la

CONVENTION INTERNATIONALE
POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE
HUMAINE EN MER, 1929

| Nom du Navire | Numéro ou Lettres distinctifs du Navire | Port d'Immatriculation | Tonnage brut |
|---------------|---|------------------------|--------------|
| | | | |

Le Gouvernement

Je, soussigné,

(Nom) certifie

(Nom) certifie

I. Que le navire susvisé a été dûment visité conformément aux dispositions de la Convention internationale précitée.

II. Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que le navire satisfait aux prescriptions de ladite Convention en ce qui concerne:

(1) la coque, les machines et les chaudières principales et auxiliaires;

CERTIFICATES.

Regulation XLVII.

Form of Safety Certificate for Passenger Ships.

SAFETY CERTIFICATE.

(Official Seal.) (Country.)

for an international voyage.

Issued under the provisions of the

INTERNATIONAL CONVENTION FOR
SAFETY OF LIFE AT SEA, 1929.

| Name of Ship | Distinctive Number or Letters | Port of Registry | Gross Tonnage |
|--------------|-------------------------------|------------------|---------------|
| | | | |

The

I, the undersigned,

(Name) Government certifies

(Name) certify

I. That the above-mentioned ship has been duly surveyed in accordance with the provisions of the International Convention referred to above.

II. That the survey showed that the ship complied with the requirements of the said Convention as regards—

(1) the hull, main and auxiliary boilers and machinery;

- (2) urządzenia wodoszczelnego podziału i jego szczegółów;
 (3) następujących podziałowych linii ładunkowych:

| Podziałowe linie ładunkowe wyznaczone i odcchowane na burtach pośrodku statku (artykuł 5 konwencji) | Wolna burta | Do wypełnienia, kiedy pomieszczenia przeznaczone dla pasażerów obejmują następujące pomieszczenia, mające być zajęte przez pasażerów lub przez ładunek |
|---|-------------|--|
| C. 1 | — | — |
| C. 2 | — | — |
| C. 3 | — | — |

- (4) łodzi, tratw ratunkowych, oraz środków ratunkowych, które są dostateczne dla ogólnej liczby (załogi i pasażerów) najwyżej osób, mianowicie:
 łodzi, mogących pomieścić osób.
 tratw ratunkowych, mogących pomieścić osób.
 przyrządów pływających, mogących unieść osób.
 pław ratunkowych.
 pasów ratunkowych.
 dyplomowanych ratowników.
 (5) radiotelegraficznych instalacji:

- (2) les dispositions et les détails relatifs au compartimentage étanche;
 (3) les lignes de charge de compartimentage.

| Lignes de Charges de Compartimentage déterminées et marquées sur la Muraille au milieu du Navire (Article 5 de la Convention) | Franc-bord | A utiliser quand les Espaces affectés aux Passagers comprennent les Volumes suivants pouvant être occupés soit par des Passagers soit par des Marchandises |
|---|------------|--|
| C. 1 | — | — |
| C. 2 | — | — |
| C. 3 | — | — |

- (4) les embarcations, radeaux de sauvetage et engins de sauvetage qui sont suffisants pour un nombre total maximum de personnes (équipage et passagers), à savoir:
 embarcations susceptibles de recevoir personnes.
 radeaux de sauvetage susceptibles de recevoir personnes.
 engins flottants susceptibles de supporter personnes.
 bouées de sauvetage.
 brassières de sauvetage.
 canotiers brevetés.
 (5) Les installations radiotélégraphiques:

- (2) the watertight subdivision arrangements and details;
 (3) the following subdivision loadlines:—

| Subdivision loadlines assigned and marked on the ship's side at amidships (Convention Article 5) | Free-board | To apply when the spaces in which passengers are carried include the following alternative spaces |
|--|------------|---|
| C. 1 | — | — |
| C. 2 | — | — |
| C. 3 | — | — |

- (4) the boats, life-rafts and life-saving appliances which provide for a total number (crew and passengers) of persons, and no more, viz.:—
 boats capable of accommodating persons.
 life-rafts of accommodating persons.
 buoyant apparatus capable of supporting persons.
 life-buoys.
 life-jackets.
 certificated lifeboatmen.
 (5) the radiotelegraph installations:—

| | Wymagania artykułów wspomnianej konwencji | Stan faktyczny |
|---|---|----------------|
| Godziny nasłuchu | — | — |
| Czy znajduje się uznany samoczynny odbiornik alarmowy? | — | — |
| Czy znajduje się niezależna instalacja zapasowa (rezerwa bezpieczeństwa)? | — | — |
| Minimalna liczba operatorów | — | — |
| Dodatkowi operatorzy lub nasłuchiowacze | — | — |
| Czy znajduje się radiogoniometr? | — | — |

| | Prescriptions des Articles de ladite Convention | Dispositions réalisées à bord. |
|---|---|--------------------------------|
| Heures d'écoute | — | — |
| Y a-t-il un appareil auto-alarme approuvé? | — | — |
| Y a-t-il une installation de secours indépendante | — | — |
| Nombre minimum d'opérateurs | — | — |
| Opérateurs supplémentaires ou écouteurs | — | — |
| Y a-t-il un radiogoniomètre? | — | — |

| | Requirements of Articles of the said Convention | Actual provision |
|--|---|------------------|
| Hours of watch | — | — |
| Whether approved auto-alarm fitted | — | — |
| Whether separate emergency installation fitted | — | — |
| Minimum number of operators | — | — |
| Additional operators or watchers | — | — |
| Whether direction-finding apparatus fitted | — | — |

III. Że, we wszystkiem innem statek odpowiada wymaganiom wspomnianej konwencji, o tyle o ile te wymagania go dotyczą.

Certyfikat niniejszy został wystawiony w imieniu Rządu
Pozostaje w mocy do dnia
. 19 . . . roku.

Wystawiony w dnia
. 19 . . . r.

(W tem miejscu należy umieścić pieczęć lub podpis władzy, uprawnionej do wystawienia niniejszego certyfikatu).

(Pieczęć).

Jeżeli następuje podpis, należy dodać zdanie następujące:

Niżej podpisany oświadcza, iż jest należycie upoważniony przez wspomniany Rząd do wystawienia niniejszego certyfikatu.

(Podpis).

Wzór certyfikatu bezpieczeństwa radiotelegraficznego.

CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA RADJOTELEGRAFICZNEGO.

(Pieczęć urzędowa) (Kraj)

Wystawiony na podstawie postanowień

MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI
O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA
MORZU, 1929 R.

| Nazwa statku | Numer lub litery rozpoznawcze statku | Port rejestracji | Pojemność brutto |
|--------------|--------------------------------------|------------------|------------------|
| | | | |

Rząd

Ja, niżej podpisany

(Nazwa) stwierdza

(Nazwisko) stwierdzam

Że wyżej wymieniony statek odpowiada przepisom wyżej wspomnianej konwencji międzynarodowej w tem co dotyczy radiotelegrafii.

III. Que le navire répond à toutes les autres prescriptions de la dite convention dans la mesure où elles lui sont applicables.

Ce certificat est délivré au nom du Gouvernement Il est valable jusqu'au 19
Délivré à le 19

(Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de la délivrance de ce certificat.)

(Cachet.)

Si ce document est signé, le paragraphe suivant est ajouté:—

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par ledit Gouvernement à délivrer le présent certificat.

(Signature.)

Modèle de Certificat de Sécurité radiotélégraphique.

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ RADIOTÉLÉGRAPHIQUE.

(Cachet officiel.) (Nationalité.)

Délivré en vertu des dispositions de la

CONVENTION INTERNATIONALE
POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE
HUMAINE EN MER. 1929.

| Nom du Navire | Numéro ou Lettres distinctifs du Navire | Port d'Immatriculation | Tonnage brut |
|---------------|---|------------------------|--------------|
| | | | |

Le Gouvernement

Je, soussigné,

(Nom) certifie

(Nom) certifie

Que le navire susvisé satisfait aux prescriptions de la Convention internationale précitée en ce qui concerne la Radiotélégraphie:—

III. That in all other respects the ship complies with the requirements of the said Convention, so far as those requirements apply thereto.

This certificate is issued under the authority of the Government. It will remain in force until
Issued at the day of

(Seal.)

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue this certificate.

If signed, the following paragraph is to be added:—

The undersigned declares that he is duly authorised by the said Government to issue this certificate.

(Signature.)

Form of Safety Radiotelegraphy Certificate.

SAFETY RADIOTELEGRAPHY CERTIFICATE.

(Official Seal.) (Country.)

Issued under the provisions of the

INTERNATIONAL CONVENTION FOR
SAFETY OF LIFE AT SEA, 1929.

| Name of Ship | Distinctive Number or Letters | Port of Registry | Gross Tonnage |
|--------------|-------------------------------|------------------|---------------|
| | | | |

The

I, the undersigned,

(Name) Government certify

(Name) certify

That the above-mentioned ship complies with the provisions of the International Convention referred to above as regards Radiotelegraphy:—

| | Wymagania artykułów wspomnianej konwencji | Stan faktyczny | | Prescriptions des Articles de ladite Convention | Dispositions réalisées à bord | | Requirements of Articles of the said Convention | Actual provision |
|---|---|----------------|--|---|-------------------------------|--|---|------------------|
| Godziny nasłuchu | — | — | Heures de veille | — | — | Hours of watch | — | — |
| Czy znajduje się uznany samoczynny odbiornik alarmowy? | — | — | Y a-t-il un appareil auto-alarme approuvé? | — | — | Whether approved auto-alarm fitted | — | — |
| Czy znajduje się niezależna instalacja zapasowa (rezerwa bezpieczeństwa)? | — | — | Y a-t-il une installation de secours indépendante? | — | — | Whether separate emergency installation fitted | — | — |
| Minimalna liczba operatorów | — | — | Nombre minimum d'opérateurs | — | — | Minimum number of operators | — | — |
| Dodatkowi operatorzy lub nasłuchiowacze | — | — | Opérateurs supplémentaires ou écouteurs | — | — | Additional operators or watchers | — | — |
| Czy znajduje się radiogoniometr? | — | — | Y a-t-il un radiogoniomètre? | — | — | Whether direction-finding apparatus fitted | — | — |

Certyfikat niniejszy został wystawiony w imieniu Rządu
Pozostaje w mocy do dnia
19. . . . roku.

Wystawiony w
dn. 19. . . . r.

(W tem miejscu należy umieścić pieczęć lub podpis władzy, uprawnionej do wystawienia niniejszego certyfikatu).

(Pieczęć).

Jeżeli następuje podpis, należy dodać ustęp następujący:

Niżej podpisany oświadcza, iż jest należycie upoważniony przez wspomniany Rząd do wystawienia niniejszego certyfikatu.

(Podpis).

Wzór certyfikatu zwolnienia.
CERTYFIKAT ZWOLNIENIA.
(Pieczęć urzędowa). (Kraj).

Wystawiony na podstawie postanowień

MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI
O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA
NA MORZU, 1929 R.

| Nazwa statku | Numer lub litery rozpoznawcze statku | Port rejestracji | Pojemność brutto |
|--------------|--------------------------------------|------------------|------------------|
| | | | |

Rząd
Ja, niżej podpisany
(Nazwa) stwierdza
(Nazwisko) stwierdzam

Ce certificat est délivré au nom du Gouvernement Il est valable jusqu'au

Délivré à le 19

(Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de délivrer ce certificat.)

(Cachet.)

Si le document est signé, le paragraphe suivant est ajouté: —

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par ledit Gouvernement à délivrer ce certificat.

(Signature.)

Modèle de Certificat de Dispense.
CERTIFICAT DE DISPENSE.
(Chachet officiel.) (Nationalité.)

Délivré en vertu des dispositions prévues par la

CONVENTION INTERNATIONALE
POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE
HUMAINE EN MER, 1929.

| Nom du Navire | Numéro ou Lettres distinctifs du Navire | Port d'Immatriculation | Tonnage brut |
|---------------|---|------------------------|--------------|
| | | | |

Le Gouvernement
Je, soussigné,
(Nom) certifie
(Nom) certifie

This certificate is issued under the authority of the Government. It will remain in force until

Issued at the day of

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue this certificate.

(Seal.)

If signed, the following paragraph is to be added:—

The undersigned declares that he is duly authorised by the said Government to issue this certificate.

(Signature.)

Form of Exemption Certificate.
EXEMPTION CERTIFICATE.
(Official Seal.) (Country.)

Issued under the provisions of the

INTERNATIONAL CONVENTION FOR
SAFETY OF LIFE AT SEA, 1929.

| Name of Ship | Distinctive Number or Letters | Port of Registry | Gross Tonnage |
|--------------|-------------------------------|------------------|---------------|
| | | | |

The
I, the undersigned,
(Name) Government certify
(Name) certify

Ze wyżej wymieniony statek zwolniony jest na podstawie artykułu wyżej wspomnianej konwencji od wymagań *) konwencji dla odbywania podróży z do

**) Wpisać w tem miejscu warunki, o ile takowe istnieją, na podstawie których certyfikat zwolnienia został udzielony

Certyfikat niniejszy został wystawiony w imieniu Rządu Pozostaje w mocy do dnia 19 roku.

Wystawiony w dn. 19 r.

W tem miejscu należy umieścić pieczęć lub podpis władzy uprawnionej do wystawienia niniejszego certyfikatu.

(Pieczęć).

Jeżeli następuje podpis, należy dodać ustęp następujący:

Niżej podpisany oświadcza, iż jest należycie upoważniony przez wspomniany Rząd do wystawienia niniejszego certyfikatu.

(Podpis).

*) Wpisać w tem miejscu artykuły prawidła, na które powołać się należy, wyszczególniając paragrafy.

**AKT KOŃCOWY MIĘDZY-
NARODOWEJ KONFERENCJI O
BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA
MORZU, 1929.**

Rządy Australijskiego Związku Państw, Belgji, Danji, Finlandji, Francji, Hiszpanji, Holandji, Indji, Wolnego Państwa Irlandji, Włoch, Japonji, Kanady, Niemiec, Norwegji, Szwecji, Stanów Zjednoczonych Ameryki, Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji i Irlandji Północnej, Związku Socjalistycznych Republik Rad.

Pragnąc zapewnić bezpieczeństwo życia na morzu i ustalając, drogą wspólnego porozumienia, jednakowe zasady i prawidła w tej dziedzinie, i

Que le navire susvisé est dispensé, en vertu de l'article de la Convention internationale précitée, des prescriptions de † de la Convention pour les voyages de à

* Insérer ici les conditions, s'il en existe, sous lesquelles le certificat de dispense est accordé.

Ce certificat est délivré au nom du Gouvernement Il est valable jusqu'au

Délivré à , le 19

(Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de délivrer ce certificat.)

(Cachet.)

Si ce document est signé, le paragraphe suivant est ajouté:

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par ledit Gouvernement à délivrer ce certificat.

(Signature.)

† Insérer ici la référence aux Articles et aux Règles en spécifiant les paragraphes.

**ACTE FINAL DE LA CONFÉ-
RENCE INTERNATIONALE
POUR LA SAUVEGARDE DE LA
VIE HUMAINE EN MER, 1929.**

Les Gouvernements de l'Allemagne, du Commonwealth d'Australie, de la Belgique, du Canada, du Danemark, de l'Espagne, de l'État Libre d'Irlande, des États-Unis d'Amérique, de la Finlande, de la France, du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, de l'Inde, de l'Italie, du Japon, de la Norvège, des Pays-Bas, de la Suède, de l'Union des Républiques Soviétistes Socialistes,

Étant désireux d'établir d'un commun accord des principes et des réglemens à l'effet de sauvegarder la vie humaine en mer,

That the above-mentioned ship is under the authority conferred by Article of the International Convention referred to above exempted from the requirements of † of the Convention on the voyages to

* Insert here the conditions, if any, on which the exemption certificate is granted

This certificate is issued under the authority of the Government. It will remain in force until

Issued at the day of

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue this certificate.

(Seal.)

If signed, the following paragraph is to be added:—

The undersigned declares that he is duly authorised by the said Government to issue this certificate.

(Signature.)

† Insert here references to Articles and Regulations, specifying particular paragraphs.

**FINAL ACT OF THE INTERNA-
TIONAL CONFERENCE ON SA-
FETY OF LIFE AT SEA, 1929.**

The Governments of Germany, the Commonwealth of Australia, Belgium, Canada, Denmark, Spain, the Irish Free State, the United States of America, Finland, France, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, India, Italy, Japan, Norway, the Netherlands, Sweden, the Union of Socialist Soviet Republics;

Desirous of promoting safety of life at sea by establishing in common agreement uniform principles and rules directed thereto:

Postanawiając 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. Doktor: Friedrich Sthamer—Ambasador Nadzwyczajny i Minister Pełnomocny Niemiec w Londynie.

P. Koenigs — Ministerialdirigent w Reichsverkehrsministerium, Geheimer Regierungsrat, Berlin.

P. Werner — Oberregierungsrat w Reichsverkehrsministerium, Geheimer Justizrat, Berlin.

P. Laas — Profesor, Dyrektor Towarzystwa Klasyfikacyjnego „Germanischer Lloyd”, Berlin.

Doktor Riess — Dyrektor w stanie spoczynku Reichs-schiffsvermessungsamt, Geheimer Regierungsrat, Neubrandenburg.

P. Giess — Ministerialrat w Reichspostministerium, Berlin.

Wice - admirał Dominik — Prezes „Deutsche Seewarte”, Hamburg.

Rzeczoznawcy:

P. Behner — Dyrektor „Deutsche Betriebsgesellschaft für Drahtlose Telegraphie”, Berlin.

P. Elingius — Kapitan, Hamburg — Südamerika Linie, Hamburg.

P. Biederman — Dyrektor Norddeutscher Lloyd”, Brema.

P. Freyer — Kapitan, Hamburg.

P. Heberling — Inżynier Dyplomowany, Towarzystwo Klasyfikacyjne „Germanischer Lloyd”, Berlin.

Dr. Jäger — Oberpostrat w Reichspostministerium, Berlin.

P. Köhler — Hamburg.

P. Kunstmann — Armator, Konsul Hiszpański i Japoński, Szczecin.

P. Luensee — Kapitan, Regierungsrat „Deutsche Seewarte”, Hamburg.

P. Reichenbacher — Dyrektor, Hamburg — Amerika Linie, Hamburg.

Ayant décidé à participer à une Conférence internationale qui, sur l'invitation du Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, a eu lieu à Londres,

Ont désigné les délégations suivantes:

ALLEMAGNE.

Délégués.

M. le Docteur Friedrich Sthamer—Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de l'Allemagne à Londres.

M. Koenigs — Ministerialdirigent au Reichsverkehrsministerium, Geheimer Regierungsrat, Berlin.

M. Werner — Oberregierungsrat au Reichsverkehrsministerium, Geheimer Justizrat, Berlin.

M. Laas — Professeur, Directeur de la Société de Classification „Germanischer Lloyd”, Berlin.

M. le Docteur Riess — Directeur en retraite du Reichsschiffsvermessungsamt, Geheimer Regierungsrat, Neubrandenburg.

M. Giess — Ministerialrat au Reichspostministerium, Berlin.

M. le Vice-Amiral Dominik — Président de la „Deutsche Seewarte”, Hamburg.

Experts.

M. Behner — Directeur de la „Deutsche Betriebsgesellschaft fuer drahtlose Telegraphie”, Berlin.

M. Elingius — Capitaine, Hamburg - Suedamerika Linie, Hamburg.

M. Biedermann — Directeur Norddeutscher Lloyd, Bremen.

M. Freyer — Capitaine, Hamburg.

M. Heberling — Diplom - Inge-nieur, Société de Classification „Germanischer Lloyd,” Berlin.

M. le Docteur Jäger — Oberpostrat au Reichspostministerium, Berlin.

M. Köhler — Hamburg.

M. Kunstmann — Armateur, Consul d'Espagne et du Japon, Stettin.

M. Luensee — Capitaine, Regierungsrat à la „Deutsche Seewarte”, Hamburg.

M. Reichenbacher — Directeur, Hamburg - Amerika Linie, Hamburg.

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.

Dr. Friedrich Sthamer — Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the German Reich in London.

Mr. Koenigs — Ministerialdirigent in the Reichsverkehrsministerium, Geheimer Regierungsrat, Berlin.

Mr. Werner — Oberregierungsrat in the Reichsverkehrsministerium, Geheimer Justizrat, Berlin.

Mr. Laas — Professor, Director of the „Germanischer Lloyd” Classification Society, Berlin.

Dr. Riess — Director ret. of the Reichsschiffsvermessungsamt. Geheimer Regierungsrat, Neubrandenburg.

Mr. Giess — Ministerialrat in the Reichspostministerium, Berlin.

Vice-Admiral Dominik — President of the „Deutsche Seewarte”, Hamburg.

Experts.

Mr. Behner — Director of the „Deutsche Betriebsgesellschaft fuer drahtlose Telegraphie”, Berlin.

Mr. Elingius — Captain, Hamburg - Suedamerika Linie, Hamburg.

Mr. Biedermann — Director, Norddeutscher Lloyd, Bremen.

Mr. Freyer — Captain, Hamburg.

Mr. Heberling — Diplom-Inge-nieur, „Germanischer Lloyd” Classification Society, Berlin.

Dr. Jäger — Oberpostrat in the Reichspostministerium.

Mr. Köhler — Hamburg.

Mr. Kunstman — Shipowner, Japanese and Spanish Consul, Stettin.

Mr. Luensee — Captain, Regierungsrat in the „Deutsche Seewarte”, Hamburg.

Mr. Reichenbacher — Director, Hamburg - Amerika Linie, Hamburg.

P. Süchtig — Dyrektor, Blohm
Voss, Hamburg.
Sekretarz.

P. Kanberg — Postinspektor w
Reichspostministerium, Berlin.

AUSTRALIJSKI ZWIĄZEK PAŃSTW.

Delegaci.

Komandor Henry James Feakes—
Królewska Flota Australijska,
Morski Attaché Związku Państw
w Londynie.

Komandor Porucznik Thomas
Free-Royal Naval Reserve (w sta-
nie spoczynku).

Komandor J. K. Davis — Dy-
rektor Żeglugi Związku Państw.

BELGJA.

Delegaci.

Baron de Gerlache de Gome-
ry — Dyrektor Generalny Depar-
tamentu Marynarki.

P. Gustave de Winne — Główny
Inżynier, Dyrektor Departam-
entu Marynarki.

P. Georges Goor — Radca De-
partamentu Marynarki.

P. Gerard Vincent — Inżynier.

KANADA.

Delegaci.

P. Alexander Johnston — Wi-
ce-Minister Marynarki.

P. Lucien Pacaud — Sekretarz
Wysokiego Komisarza w Londy-
nie.

Rzeczoznawcy.

Komandor Porucznik G. P. Ed-
wards — Dyrektor Służby Radjo-
telegraficznej, Departamentu Ma-
rynarki.

P. Franc McDonnell — Prezes
Komisji Inspekcji Statków Depar-
tamentu Marynarki.

Kapitan L. G. Dixon — Super-
intendent Marynarki.

P. J. W. Bain — Inżynier Ra-
djo telegrafji, Departament Mary-
narki.

Kapitan J. Gillies — Przedsta-
wiciel „Canadian National Steam-
ship Company”, w Londynie.

Kapitan A. S. M. Nicholls —
Przedstawiciel „Canadian Nation-
al Steamship Comp.” w Londy-
nie.

Sekretarka.

Panna N. Frericks — Sekretar-
ka Wice-Ministra Marynarki.

M. Süchtig—Directeur, Blohm
& Voss, Hamburg.
Secrétaire.

M. Kanberg — Postinspektor
au Reichspostministerium, Berlin.

COMMONWEALTH D'AUSTRALIE.

Délégués.

M. le Capitaine de vaisseau
Henry James Feakes — Royal Au-
stralian Navy, Attaché Naval du
Commonwealth à Londres.

M. le Capitaine de corvette en
retraite Thomas Free — Royal
Naval Reserve.

M. le Capitaine de vaisseau J.
K. Davis — Directeur de la Navi-
gation.

BELGIQUE.

Délégués.

M. le Baron de Gerlache de
Gomery — Directeur - Général à
l'Administration de la Marine.

M. Gustave de Winne — Ingé-
nieur en chef Directeur du Service
à l'Administration de la Marine.

M. Georges Goor — Conseiller
à l'Administration de la Marine.

M. Gerard Vincent — Ingé-
nieur.

CANADA.

Délégués.

M. Alexander Johnston—Sous-
Ministre de la Marine.

M. Lucien Pacaud — Secrétaire
de Haut Commissariat à Londres.

Experts.

M. le Capitaine de corvette C.
P. Edwards — Directeur des Ser-
vices Radiotélégraphiques, Dépar-
tement de la Marine.

M. Frank McDonnell — Prési-
dent de la Commission d'Inspec-
tion des Navires, Département de
la Marine.

M. le Capitaine L. G. Dixon —
Directeur des Services Maritimes.

M. J. W. Bain — Ingénieur de
Radiotélégraphie, Département de
la Marine.

M. le Capitaine J. Gillies—Re-
présentant à Londres de la „Cana-
dian Pacific Steamships Ltd”.

M. le Capitaine A. S. M. Ni-
cholls — Représentant à Londres
de la „Canadian National Steam-
ship Company”.

Secrétaire.

Mademoiselle N. Frericks—Se-
crétaire du Sous - Ministre de la
Marine.

Mr. Süchtig — Director,
Blohm & Voss, Hamburg.
Secretary.

Mr. Kanberg — Postinspektor
in the Reichspostministerium.

THE COMMONWEALTH OF AUSTRALIA.

Delegates.

Captain Henry James Feakes
— Royal Australian Navy, Com-
monwealth Naval Representative
in London.

Lieut. - Commander Thomas
Free — Royal Naval Reserve (Re-
tired).

Captain J. K. Davis — Com-
monwealth Director of Navigation.

BELGIUM.

Delegates.

Baron de Gerlache de Gome-
ry — Director-General of the Ma-
rine Department.

Mr. Gustave de Winne — In-
génieur en Chef, Director of the
Marine Department.

Mr. Georges Goor — Adviser
to the Marine Department.

Mr. Gerard Vincent — Ingé-
nieur.

CANADA.

Delegates.

Mr. Alexander Johnston—De-
puty Minister of Marine.

Mr. Lucien Pacaud — Secreta-
ry in the Office of the Canadian
High Commissioner in London.

Experts.

Lieut. - Commander C. P. Ed-
wards — Director of Radio, De-
partment of Marine.

Mr. Frank McDonnell — Chair-
man of the Board of Steamship In-
spection, Department of Marine.

Captain L. G. Dixon — Marine
Superintendent.

Mr. J. W. Bain — Engineer in
the Radio Branch, Department of
Marine.

Captain J. Gillies — Represen-
tative in London of the Canadian
Pacific Steamships, Ltd.

Captain A. S. M. Nicholls —
Representative in London of the
Canadian National Steamship Com-
pany.

Secretary.

Miss N. Frericks — Secretary
to the Deputy Minister of Marine.

DANJA.

P. Emil Kogh — Szef Biura w Ministerstwie Przemysłu, Handlu i Żeglugi.

P. V. Topsøe-Jensen — Sędzia Sądu Najwyższego.

Kapitan V. Lorck — Główny egzaminator kapitanów i oficerów.

P. J. A. Körbing — Dyrektor Towarzystwa Żeglugowego „Det Forenede de Dampskibsselskab”.

P. Aage H. Larsen — Główny Inżynier Ministerstwa Przemysłu i Handlu i Żeglugi.

P. Arnold Poulsen — Inżynier Ministerstwa Przemysłu, Handlu i Żeglugi.

Rzeczoznawca.

P. Hagelberg — Prezes Związku Duńskich Kapitanów Statków.

Sekretarz.

P. P. Villadsen — Ministerstwo Przemysłu, Handlu i Żeglugi.

HISZPANJA.

Delegaci.

Kontr-Admirał Don Francisco Javier de Salas y Gonzalez — Szef Morskiej Komisji w Europie.

Inżynier-Komandor Don Jose Rubi y Rubi — Morska Komisja w Europie.

Komandor-Porucznik Eduardo Garcia Ramirez

WOLNE PAŃSTWO IRLANDJI.
Delegaci.

P. J. W. Dulanty — Komisarz Handlu Wolnego Państwa Irlandji w Wielkiej Brytanji.

P. E. C. Foster — Naczelny Inspektor Służby Marynarki, Ministerstwo Przemysłu i Handlu.

STANY ZJEDNOCZONE
AMERYKI.

Delegaci.

The Honourable P. Wallace H. White, Junior — Członek Kongresu. Prezes Komitetu Marynarki Handlowej i Rybołówstwa.

P. Arthur J. Tyrer — Komisarz Żeglugi. Departament Handlu.

DANEMARK.

Délégués.

M. Emil Krogh — Chef de Bureau au Ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Navigation.

M. V. Topsøe - Jensen — Juge à la Cour Suprême.

M. le Capitaine V. Lorck—Directeur de la Navigation.

M. J. A. Körbing — Directeur à la Compagnie d'armement „Det Forenede Dampskibsselskab”.

M. Aage H. Larsen—Ingénieur-constructeur au Ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Navigation.

M. Arnold Poulsen — Ingénieur au Ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Navigation.

Expert.

M. Hagelberg — Président de l'Association Danoise des Capitaines de Navire.

Secrétaire.

M. P. Villadsen — Ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Navigation.

ESPAGNE.

Délégués.

M. le Contre-Amiral Don Francisco Javier de Salas y Gonzalez — Chef de la Commission Navale en Europe.

M. le Commandant Ingénieur Don José Rubi y Rubi — Commission Navale en Europe.

M. le Capitaine de corvette Eduardo Garcia Ramirez.

ÉTAT LIBRE D'IRLANDE.

Délégués.

M. J. W. Dulanty — Commissaire pour le Commerce de l'Etat Libre d'Irlande en Grande-Bretagne.

M. E. C. Foster — Inspecteur en Chef au Service Maritime, Ministère de l'Industrie et du Commerce.

ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE.

Délégués.

L'Honorable M. Wallace H. White, Junior — Membre du Congrès, Président de la Commission de la Marine Marchande et des Pêches.

M. Arthur J. Tyrer—Commissaire pour la Navigation, Département du Commerce.

DENMARK.

Delegates.

Mr. Emil Krogh — Assistant Secretary in the Marine Department, Ministry of Industry, Commerce and Shipping.

Mr. V. Topsøe-Jensen — Judge of the Supreme Court of Appeal.

Captain V. Lorck—Chief Examiner of Masters and Mates.

Mr. J. A. Körbing — Technical Managing Director of the United Steamship Company, Copenhagen.

Mr. Aage H. Larsen — Engineer in Chief of the Ministry of Industry, Commerce and Shipping.

Mr. Arnold Poulsen — Engineer Commissioner to the Ministry of Industry, Commerce and Shipping.

Expert.

Mr. Hagelberg — Chairman of the Association of Danish Shipmasters.

Secretary.

Mr. P. Villadsen — Ministry of Industry, Commerce and Shipping.

SPAIN.

Delegates.

Rear-Admiral Don Francisco Javier de Salas y Gonzalez — Head of the Naval Commission in Europe.

Engineer-Commander Don Jose Rubi y Rubi — Naval Commission in Europe.

Lieut. - Commander Eduardo Garcia Ramirez.

IRISH FREE STATE.

Delegates.

Mr J. W. Dulanty — Commissioner for Trade for the Irish Free State in Great Britain.

Mr. E. C. Foster — Chief Surveyor in the Marine Branch, Department of Industry and Commerce.

UNITED STATES OF AMERICA.

Delegates.

The Honourable Wallace H. White, Junior — Member of Congress, Chairman of the Committee on Merchant Marine and Fisheries.

Mr. Arthur J. Tyrer — Commissioner of Navigation, Department of Commerce.

P. Charles M. Baeness — Szef Oddziału Traktatów, Departament Stanu.

Kontr-Admirał George H. Rock — Korpus Budownictwa Okrętowego. Szef Adjunkt Służby Budowy i Remontu, Departament Marynarki.

Komandor Clarence S. Kempff — Flota Stanów Zjednoczonych, Hydrograf. Departament Marynarki.

P. Dickerson N. Hoover — Inspektor - Generalny Kontroler Służby Inspekcji Statków Parowych, Departament Handlu.

P. William D. Terrell — Szef Służby Radioelektrycznej, Departamentu Handlu.

Kontr-Admirał w stanie spoczynku John G. Tawresy — Korpus Budownictwa Okrętowego, United States Shipping Board.

P. Herbert B. Walker — Prezes Amerykańskiego Związku Armatorów Statków Parowych.

P. Henry G. Smith — Prezes Rady Narodowej Amerykańskich Budowniczych Statków.

Kapitan Charles A. McAllister — Prezes American Bureau of Shipping. Rzeczoznawcy.

Komandor Porucznik E. L. Cochrane — Korpus Budownictwa Okrętowego, Biuro Budowy i Remontu, Departament Marynarki.

P. J. C. Niedermair — Departament Marynarki.

P. J. F. MacMillan — Theodore E. Ferris, Inżynier Morski, Amerykański Związek Armatorów Statków Parowych.

P. David Arnott — American Bureau of Shipping.

Kapitan William E. Griffith — United States Shipping Board.

P. A. J. Smith — Marine Office of America.

Kapitan N. B. Nelson — Służba Inspekcji Statków Parowych.

Porucznik E. M. Webster — United States Coast Guard.

Komandor C. M. Austin — United States Navy, Biuro Żegluga, Departament Marynarki.

P. E. E. Calvert — United States Weather Bureau.

M. Charles M. Barnes — Chef de la Direction des Traités, Département d'État.

M. le Contre-Amiral George H. Rock — Corps des Constructions Navales, Chef adjoint du Service de la Construction et des Réparations Département de la Marine.

M. le Capitaine de vaisseau Clarence S. Kempff — United States Navy, Hydrographe, Département de la Marine.

M. Dickerson N. Hoover — Inspecteur-Général Contrôleur du Service de l'Inspection des Navires à Vapeur du Département du Commerce.

M. William D. Terrell — Chef du Service de la Radioélectricité, Département du Commerce.

M. le Contre-Amiral en retraite John G. Tawresy — Corps des Constructions Navales, United States Shipping Board.

M. Herbert B. Walker — Président de l'Association Américaine des Armateurs de Navires à Vapeur.

M. Henry G. Smith — Président du Conseil National Américain des Constructeurs de Navires.

M. le Capitaine Charles A. McAllister — Président du American Bureau of Shipping. Experts.

M. le Capitaine de corvette E. L. Cochrane — Corps des Constructions Navales, Bureau de la Construction et des Réparations, Département de la Marine.

M. J. C. Niedermair — Département de la Marine.

M. J. F. MacMillan — Theodore E. Ferris, Ingénieur Naval, Association Américaine des Armateurs de Navires à Vapeur.

M. David Arnott — American Bureau of Shipping.

M. le Capitaine William E. Griffith — United States Shipping Board.

M. A. J. Smith — Marine Office of America.

M. le Capitaine N. B. Nelson — Service de l'Inspection des Navires à Vapeur.

M. le Lieutenant E. M. Webster — United States Coast Guard.

M. le Capitaine de frégate C.M. Austin — United States Navy, Bureau de la Navigation, Département de la Marine.

M. E. B. Calvert — United States Weather Bureau.

Mr. Charles M. Barnes — Chief of the Treaty Division, Department of State.

Rear-Admiral George H. Rock — Construction Corps, United States Navy, Assistant Chief of the Bureau of Construction and Repair, Navy Department.

Captain Clarence S. Kempff — United States Navy, Hydrographer, Navy Department.

Mr. Dickerson N. Hoover — Supervising Inspector-General of the Steamboat Inspection Service, Department of Commerce.

Mr. William D. Terrell — Chief of the Radio Division, Department of Commerce.

Rear-Admiral John G. Tawresy — Construction Corps, United States Navy (Retired), United States Shipping Board.

Mr. Herbert B. Walker — President of the American Steamship Owners' Association.

Mr. Henry G. Smith — President of the National Council of American Shipbuilders.

Captain Charles A. McAllister — President of the American Bureau of Shipping. Experts.

Lieut. - Commander E. L. Cochrane — Construction Corps, United States Navy, Bureau of Construction and Repair, Navy Department.

Mr. J. C. Niedermair — Navy Department.

Mr. J. F. MacMillan — Theodore E. Ferris, Naval Architect, American Steamship Owners' Association.

Mr. David Arnott — American Bureau of Shipping.

Captain William E. Griffith — United States Shipping Board.

Mr. A. J. Smith — Marine Office of America.

Captain N. B. Nelson — Steamboat Inspection Service.

Lieut. E. M. Webster — United States Coast Guard.

Commander C. M. Austin — United States Navy, Bureau of Navigation, Navy Department.

Mr. E. B. Calvert — United States Weather Bureau.

Sekretarz.

P. Vinton Chapin — Foreign Service Officer.

FINLANDJA.

Delegaci.

Baron Gustaf Wrede — Prezes Shipping Board.

P. Kapitan Väinö Bergman — Inspektor Żeglugowy.

Konsul Karl Kurten — Dyrektor Finlandzkiego Związku Armatorów.

Rzeczoznawca.

Kapitan Birger Brandt — Finlandzki Związek Kapitanów Statków.

FRANCJA.

Delegaci.

P. Rio — Senator, były Minister.

Główny Inżynier Marynarki Haarblicher — Korpus Budownictwa Okrętowego, Dyrektor Marynarki Handlowej, Ministerstwo Robót Publicznych.

Naczelnny Inżynier Marynarki Marie — Korpus Budownictwa Morskiego, Dyrekcja Żeglug Handlowej.

Komandor Thouroude — Morski Attaché przy Ambasadzie Francuskiej w Londynie.

Rzeczoznawcy.

P. de Berthe — Administrator, Delegat Bureau Véritas.

P. Brillie — Naczelnny Inżynier-Doradca, Compagnie Générale Transatlantique.

Kapitan Bureau — Narodowy Urząd Meteorologiczny.

P. de Catalano — Generalny Inspektor Zaopatrzenia Morskiego, Compagnie Générale Transatlantique.

P. Dalix — Dyrektor Compagnie Radio-Maritime.

P. Dubois — Inspektor Zaopatrzenia Morskiego, Compagnie des Messageries Maritimes.

P. Falcoz — Naczelnny Inżynier Compagnie des Messageries Maritimes.

P. Fricker — Główny Inżynier Bureau Véritas.

P. Nizery — Dyrektor Compagnie des Chargeurs Réunis.

P. Pinczon — Naczelnny Inżynier — Doradca, Chantiers de St. Nazaire.

Secrétaire.

M. Vinton Chapin — Foreign Service Officer.

FINLANDE.

Délégués.

M. le Baron Gustaf Wrede — Président du Shipping Board.

M. le Capitaine Väinö Bergman — Inspecteur de la Navigation.

M. le Consul Karl Kurten — Directeur de l'Association Finlandaise des Armateurs.

Expert.

M. le Capitaine Birger Brandt — Association Finlandaise des Capitaines de Navire.

FRANCE.

Délégués.

M. Rio — Sénateur, Ancien Ministre.

M. l'Ingénieur en Chef de la Marine Haarblicher — Directeur des Services de la Flotte de Commerce et du Matériel Naval, Ministère des Travaux Publics.

M. l'Ingénieur Principal de la Marine Marie — Direction des Services de la Flotte de Commerce et du Matériel Naval.

M. le Capitaine de vaisseau Thouroude — Attaché Naval à l'Ambassade de France à Londres.

Experts.

M. de Berthe — Administrateur Délégué du Bureau Véritas.

M. Brillie — Ingénieur en Chef Conseil de la Compagnie Générale Transatlantique.

M. le Capitaine d'artillerie Bureau — Office National Météorologique.

M. de Catalano — Inspektor Général de l'Armement de la Compagnie Générale Transatlantique.

M. Dalix — Directeur de la Compagnie Radio - Maritime.

M. Dubois — Inspektor de l'Armement de la Compagnie des Messageries Maritimes.

M. Falcoz — Ingénieur en Chef de la Compagnie des Messageries Maritimes.

M. Fricker — Ingénieur Principal du Bureau Véritas.

M. Nizery — Directeur de la Compagnie des Chargeurs Réunis.

M. Pinczon — Ingénieur en Chef Conseil des Chantiers de St. Nazaire.

Secretary.

Mr. Vinton Chapin — Foreign Service Officer.

FINLAND.

Delegates.

Baron Gustaf Wrede — President of the Shipping Board.

Captain Väinö Bergman — Inspector of Shipping.

Consul Karl Kurten — Manager of the Finnish Shipowners' Association.

Expert.

Captain Birger Brandt — Finnish Shipmasters' Association.

FRANCE.

Delegates.

Mr. Rio — Senator and former Minister.

Captain Haarblicher — Naval Construction Corps, Director of Mercantile Shipping Service, Department of Public Works.

Commander Marie — Naval Construction Corps, Direction of Mercantile Shipping.

Captain Thouroude — Naval Attaché to the French Embassy in London.

Experts.

Mr. de Berthe — Deputy Manager of the Bureau Véritas.

Mr. Brillie — Chief Consulting Engineer of the Compagnie Générale Transatlantique.

Captain Bureau — National Meteorological Office.

Mr. de Catalano — General Marine Superintendent of the Compagnie Générale Transatlantique.

Mr. Dalix — Manager of the Compagnie Radio-Maritime.

Mr. Dubois — Marine Superintendent of the Compagnie des Messageries Maritimes.

Mr. Falcoz — Engineer Superintendent of the Compagnie des Messageries Maritimes.

Mr. Fricker — Chief Surveyor of the Bureau Véritas.

Mr. Nizery — Manager of the Compagnie des Chargeurs Réunis.

Mr. Pinczon — Consulting Naval Architect of the Chantiers de St. Nazaire.

P. Rossigneux — Szef Służby Technicznej, Comité Central des Armateurs de France.
Sekretarz.

Kapitan Dilly — Inspektor Żeglugowy, Ministerstwo Robót Publicznych.

ZJEDNOCZONE KRÓLESTWO
WIELKIEJ BRYTANJI
I IRLANNDJI PÓLNOOCNEJ.

Delegaci.

Wice-Admirał Sir Herbert W. Richmond — Królewska Flota Angielska.

Sir Westcott Abell — Professor Budownictwa Okrętowego, Armstrong College Newcastle — on-Tyne.

P. A. L. Ayre — Wice-Prezes Federacji Budowniczych Statków.

Kapitan F. W. Bate — Doradca Żeglugowy, Departament Marynarki Handlowej, Board of Trade.

P. C. H. Boyd — Departament Marynarki Handlowej, Board of Trade.

Sir William C. Currie — Prezes Chamber of Shipping of the United Kingdom.

P. A. J. Daniel — Principal Ship Surveyor Board of Trade.

Sir Norman Hill — Prezes Merchant Shipping, Advisory Committee.

Sir Charles Hipwood — Principal Assistant Secretary, Mercantile Marine Department, Board of Trade.

Kapitan A. R. H. Morrell — Trinity House.
Rzeczoznawcy.

P. G. Gunning — Sekretarz Generalny, Adjunkt Narodowego Związku Marynarzy.

Komandor G. S. Horsburgh — Cunard Steamship Company.

Komandor F. G. Loring — Inspektor Służby Radiotelegraficznej, General Post Office.

Doktor G. C. Simpson — Dyrektor Urzędu Meteorologicznego.

Sekretarz.

P. Walter Carter — Board of Trade.

Sekretarze Pomocniczy.

P. W. G. Fergusson — Board of Trade.

M. Rossigneux — Chef du Service Technique du Comité Central des Armateurs de France.
Secrétaire.

M. le Capitaine Dilly — Inspecteur de la Navigation Maritime, Services de la Marine Marchande, Ministère des Travaux Publics.

LE ROYAUME UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE
DU NORD.

Délégués.

M. le Vice-Amiral Sir Herbert W. Richmond — Royal Navy.

Sir Westcott Abell — Professor de Construction Navale, Armstrong College, Newcastle-on-Tyne.

M. A. L. Ayre — Vice-Président de la Fédération des Constructeurs de Navires.

M. le Capitaine F. W. Bate — Conseiller Nautique, Mercantile Marine Department, Board of Trade.

M. C. H. Boyd — Mercantile Marine Department, Board of Trade.

Sir William C. Currie — Président de la Chamber of Shipping of the United Kingdom.

M. A. J. Daniel — Principal Ship Surveyor, Board of Trade.

Sir Norman Hill — Président du Merchant Shipping Advisory Committee.

Sir Charles Hipwood — Principal Assistant Secretary, Mercantile Marine Department, Board of Trade.

M. le Capitaine A. R. H. Morrell — Trinity House.
Experts.

M. G. Gunning — Secrétaire Général Adjoint de l'Union Nationale des Marins.

M. le Capitaine de frégate G. S. Horsburgh — Cunard Steamship Company.

M. le Capitaine de frégate F. G. Loring — Inspecteur du Service de la Radiotélégraphie, General Post Office.

M. le Docteur G. C. Simpson — Directeur de l'Office Météorologique.
Secrétaire.

M. Walter Carter — Board of Trade.

Secrétaires Adjoints.

M. W. G. Fergusson — Board of Trade.

Mr. Rossigneux—Chief of the Technical Service of the Comité Central des Armateurs de France.
Secretary.

Captain Dilly — Inspector of Navigation, Department of Public Works.

UNITED KINGDOM OF GREAT
BRITAIN AND NORTHERN
IRELAND.

Delegates.

Sir Herbert W. Richmond — Vice-Admiral, Royal Navy.

Sir Westcott Abell — Professor of Naval Architecture, Armstrong College, Newcastle-on-Tyne.

Mr. A. L. Ayre — Vice-President of the Shipbuilding Employers' Federation.

Captain F. W. Bate — Professional Officer, Mercantile Marine Department, Board of Trade.

Mr. C. H. Boyd — Mercantile Marine Department, Board of Trade.

Sir William C. Currie — President of the Chamber of Shipping of the United Kingdom.

Mr. A. J. Daniel — Principal Ship Surveyor, Board of Trade.

Sir Norman Hill — Chairman of the Merchant Shipping Advisory Committee.

Sir Charles Hipwood — Principal Assistant Secretary, Mercantile Marine Department, Board of Trade.

Captain A. R. H. Morrell — Trinity House.
Experts.

Mr. G. Gunning — Assistant General Secretary, National Union of Seamen.

Commander G. S. Horsburgh — Cunard Steamship Company.

Commander F. G. Loring — Inspector of Wireless Telegraphy, General Post Office.

Dr. G. C. Simpson — Director of the Meteorological Office.

Secretary.

Mr. Walter Carter — Board of Trade.

Assistant Secretaries.

Mr. W. G. Fergusson — Board of Trade.

P. W. Graham — Board of Trade.

P. A. E. Lee — Board of Trade.

P. W. E. Stimpson — Board of Trade.

P. F. J. Waller — Board of Trade.

P. W. J. Wilton — Board of Trade.

INDJE.

Delegaci.

Sir Geoffrey L. Corbett — Departament Handlu, Rząd Indji.

Kapitan E. V. Whish — Oficer Portowy, Bombay.

P. M. Master — Dyrektor Generalny Scindia, Steam Navigation Company.

WŁOCHY.

Delegaci.

G. Ingianni, Lieutenant - General Portu — Dyrektor Generalny Marynarki Handlowej.

A. Alessio — Wice-Admirał—Szef Inspekcji Technicznej Marynarki Handlowej.

Książę de Rogeri di Villanova — Radca Legacyjny Ambasady w Londynie.

Doktor T. C. Giannini — Radca Emigracyjny.

Major - General F. Marena — Wice-Inspektor Kapitanatów Portu.

Inżynier Generalny E. Ferretti—Szef Biura Technicznego Włoskiego Rejestru Morskiego i Lotniczego.

P. G. Gneme —Szef Służby Telegraficznej, Generalna Dyrekcja Poczty i Telegrafów.

Komandor L. Biancheri—Królewska Flota Włoska. Rzeczoznawcy.

The Honourable I. M. Magrini — Poseł do Parlamentu, Prezes Narodowej Konfederacji Faszystowskiej Marynarzy i Lotników.

P. M. Cosulich — Narodowa Konfederacja Faszystowska Przedsiębiorstw Przewozowych Morskich i Lotniczych.

Markiz L. Solari — Radca, delegat Towarzystwa Radio Marittima Italiana.

P. G. Solda — Inspektor Rejestru Morskiego i Lotniczego.

M. W. Graham — Board of Trade.

M. A. E. Lee — Board of Trade.

M. W. E. Stimpson — Board of Trade.

M. F. J. Waller — Board of Trade.

M. W. J. Wilton — Board of Trade.

INDE.

Délégues.

Sir Geoffrey L. Corbett — Département de Commerce, Gouvernement de l'Inde.

M. le Capitaine E. V. Whish — Officier de Port, Bombay.

M. M. Master — Directeur Général de la Scindia Steam Navigation Company.

ITALIE.

Délégues.

M. le Lieutenant Général de Port G. Ingianni — Directeur Général de la Marine Marchande.

M. le Vice-Amiral A. Alessio — Chef de l'Inspection Technique de la Marine Marchande.

Count D. Rogeri di Villanova — Conseiller de Légation à l'Ambassade à Londres.

M. le Docteur T. C. Giannini — Conseiller d'Emigration.

M. le Major-Général de port F. Marena — Vice-Inspecteur des Capitaineries de port.

M. l'Ingénieur - Général E. Ferretti — Chef du Bureau Technique du Régistre Naval et Aéronautique Italien.

M. G. Gneme — Chef de Service aux Télégraphes, Direction Générale des Postes et des Télégraphes.

M. le Capitaine de frégate L. Biancheri — Royal Italian Navy. Experts.

L'Honorable M. I. M. Magrini—Député au Parlement, Président de la Confédération Nationale Fasciste des Gens de Mer.

M. M. Cosulich — Confédération Nationale Fasciste des Entreprises des Transports Maritimes et Aériens.

M. le Marquis L. Solari — Conseiller Délégué de la Société Radio Marittima Italiana.

M. G. Solda — Inspecteur du Régistre Naval et Aéronautique.

Mr. W. Graham — Board of Trade.

Mr. A. E. Lee — Board of Trade.

Mr. W. E. Stimpson — Board of Trade.

Mr. F. J. Waller — Board of Trade.

Mr. W. J. Wilton — Board of Trade.

INDIA.

Delegates.

Sir Geoffrey L. Corbett—Commerce Department, Government of India.

Captain E. V. Whish — Port Officer, Bombay.

Mr. M. A. Master — General Manager of the Scindia Steam Navigation Company.

ITALY.

Delegates.

Lieut.-General of Port G. Ingianni — General Director of the Mercantile Marine.

Vice-Admiral A. Alessio — Chief of the Technical Inspectorate of the Mercantile Marine.

Count D. Rogeri di Villanova — Counsellor to the Italian Embassy in London.

Mr. T. C. Giannini — Counsellor of Emigration.

Major-General of Port F. Marena — Vice - Inspector of Harbour Master Offices.

Engineer-General E. Ferretti — Chief of the Technical Office of the Italian Naval and Aeronautical Register.

Mr. G. Gneme — Chief of the Telegraph Service of the General Direction of Postal and Telegraphic Services.

Commander L. Biancheri — Royal Italian Navy. Experts.

The Honourable I. M. Magrini—Member of Parliament, President of the National Fascist Confederation of Seamen and Airmen.

Mr. M. Cosulich — National Fascist Confederation of Maritime and Aerial Transport Enterprises.

Marquis L. Solari — Counsellor Delegate of Radio Marittima Italiana.

Mr. G. Solda — Inspector of the Naval and Aeronautical Register.

Kapitan L. Zino — Narodowa Faszystowska Konfederacja Przedsiębiorstw Przewozowych Morskich i Lotniczych.

Sekretarze.

Podpułkownik Portu S. Giacchetti — Szef Sekretariatu Generalnej Dyrekcji Marynarki Handlowej.

Kapitan Portu F. Falcolini — Przydzielony do Sekretariatu Generalnej Dyrekcji Marynarki Handlowej.

JAPONJA.

Delegaci.

P. Yukio Yamamoto — Inspektor Generalny Biura Marynarki Handlowej, Rzecznik Departamentu Komunikacji.

Komandor Shichihei Ota — Cesarska Flota Japońska.

P. Itaro Ishii — Sekretarz Ambasady Pierwszej Klasy. Rzecznik.

P. Sonoji Tsuchiya — Sekretarz Biura Zarządu miejscowego Komunikacji.

P. Kasuma Minato — Rzecznik w Departamencie Komunikacji.

P. Sozo Ikushima — Rzecznik Departamentu Komunikacji.

P. Kiyoji Seno — Rzecznik Departamentu Komunikacji.

Komandor Książę Tadashige Shimadzu — Morski Attaché przy Ambasadzie Japońskiej w Londynie.

P. Toshio Takiyama — Rzecznik Biura Zarządu miejscowego Komunikacji.

Komandor Porucznik Narasaburo Masukata — Cesarska Flota Japońska.

P. Toshinaga Saito — Dyrektor Biura Konstrukcyjnego Warsztatów w Kobe, Towarzystwa Budowy Statków Mitsubishi.

P. Yoshio Saito — Pomocnik Szefa Inspekcji Maszyn Nippon Yusen Kabushiki Kaisha.

P. Motoki Matsumura — Attaché.

P. Chuhei Anazawa — Rzecznik Departamentu Komunikacji.

M. le Capitaine L. Zino — Confédération Nationale Fasciste des Entreprises des Transports Maritimes et Aériens.

Secrétaires.

M. le Lieut.-Colonel de port S. Giacchetti — Chef du Secrétariat de la Direction Générale de la Marine Marchande.

M. le Capitaine de port F. Falcolini — Attaché au Secrétariat de la Direction Générale de la Marine Marchande.

JAPON.

Délégués.

M. Yukio Yamamoto — Inspecteur Générale au Bureau de la Marine Marchande, Expert au Département des Communications.

M. le Capitaine de vaisseau Shichihei Ota — Imperial Japanese Navy.

M. Itaro Ishii — Secrétaire d'Ambassade de première classe. Experts.

M. Sonoji Tsuchiya — Secrétaire au Bureau d'Administration locale des Communications.

M. Kazuma Minato — Expert au Département des Communications.

M. Sozo Ikushima — Expert au Département des Communications.

M. Kiyoji Seno — Expert au Département des Communications.

M. le Capitaine de frégate Prince Tadashige Shimadzu — Attaché Naval à l'Ambassade du Japon à Londres.

M. Toshio Takiyama — Expert au Bureau d'Administration locale des Communications.

M. le Capitaine de corvette Narasaburo Masukata — Imperial Japanese Navy.

M. Toshinaga Saito — Directeur du Bureau de dessin des Chantiers de Kobé de la Compagnie de Constructions Navales Mitsubishi.

M. Yoshio Saito — Sous-chef de l'Inspection des Machines de la Nippon Yusen Kabushiki Kaisha.

M. Motoki Matsumura — Attaché.

M. Chuhei Anazawa — Expert au Département des Communications.

Captain L. Zino — National Fascist Confederation of Maritime and Aerial Transport Enterprises.

Secretaries.

Lieut.-Colonel of Port S. Giacchetti — Chief of the Secretariat of the General Direction of the Mercantile Marine.

Captain of Port F. Falcolini — Attaché to the Secretariat of the General Direction of the Mercantile Marine.

JAPAN.

Delegates.

Mr. Yukio Yamamoto — Inspector-General of the Mercantile Marine Bureau, Expert in the Department of Communications.

Captain Shichihei Ota — Imperial Japanese Navy.

Mr. Itaro Ishii — First-Class Secretary of Embassy. Experts.

Mr. Sonoji Tsuchiya — Secretary of the Local Administration Office of Communications.

Mr. Kasuma Minato — Expert in the Department of Communications.

Mr. Sozo Ikushima — Expert in the Department of Communications.

Mr. Kiyoji Seno — Expert in the Department of Communications.

Commander Prince Tadashige Shimadzu — Naval Attaché to the Japanese Embassy in London.

Mr. Toshio Takiyama — Expert in the Local Administration Office of Communications.

Constructor - Lieut.-Commander Narasaburo Masukata — Imperial Japanese Navy.

Mr. Toshinaga Saito — Manager, Ship Drawing Office, Kobe Works of Mitsubishi Shipbuilding Company, Limited.

Mr. Yoshio Saito — Assistant Superintendent Engineer of Nippon Yusen Kabushiki Kaisha.

Mr. Motoki Matsumura — Attaché.

Mr. Chuhei Anazawa — Expert in the Department of Communications.

NORWEGJA.

Delegaci.

P. B. Vogt — Norweski Minister w Londynie.

P. L. T. Hansen — Dyrektor Departamentu Marynarki Ministerstwo Handlu i Żeglugi.

P. J. Schönheyder — Główny Inspektor Oddziału Okrętowego i Maszynowego, Ministerstwo Handlu i Żeglugi.

P. Arth H. Mathiesen — Vice-Prezes Norweskiego Związku Armatorów.

Kapitan N. Marstrander — Przewodniczący Biura Związku Norweskiego Kapitanów Okrętowych.

P. A. Birkeland — Dyrektor Norweskiego Zrzeszenia Marynarzy i Palaczy.

Rzeczoznawcy.

P. E. Wettergreen — Naczelnik Wydziału, Ministerstwo Handlu i Żeglugi.

Kapitan K. S. Irgens — Dowódca w Norwegian America Line.

Komandor Chr. Meyer — Sekretarz Pomocniczy Norweskiego Związku Armatorów.

HOLANDJA.

Delegaci.

Wice-Admirał C. Fock — Generalny Inspektor Żeglugowy.

P. C. H. de Goeje — Były Generalny Inspektor Żeglugi, Indje Holenderskie.

P. A. van Driel — Radca Budownictwa Okrętowego, Wydział Inspekcji Morskiej.

P. J. A. Bland van den Berg — Inspektor Radjotelegrafji Nadbrzeżnej i Okrętowej.

P. Phs. van Ommeren, Junior — Prezes Phs. van Ommeren Ltd.

P. H. G. J. Uilkens — Były Commodore Netherland Steamship Company.

Sekretarz.

P. Jonkheer H. P. J. Bosch van Drakestein — Attaché przy Legacji Holenderskiej w Londynie.

SZWECJA.

Delegaci.

Baron Palmstierna — Szwedzki Minister w Londynie.

NORVEGE.

Délégues.

M. B. Vogt — Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire à Londres.

M. L. T. Hansen — Directeur du Département de la Marine, Ministère du Commerce et de la Navigation.

M. J. Schönheyder — Contrôleur en chef de la Ship and Engineer Division, Ministère du Commerce et de la Navigation.

M. Arth H. Mathiesen — Vice-Président de l'Association Norvégienne des Armateurs.

M. le Capitaine N. Marstrander — Président du Bureau de l'Association Norvégienne des Capitaines de Navire.

M. A. Birkeland — Directeur de l'Union Norvégienne des Marins et des Chauffeurs.

Experts.

M. E. Wettergreen — Chef de Service, Ministère du Commerce et de la Navigation.

M. le Capitaine K. S. Irgens — Commandant à la Norwegian America Line.

M. le Capitaine de frégate Chr. Meyer — Secrétaire Adjoint de l'Association Norvégienne des Armateurs.

PAYS-BAS.

Délégues.

M. le Vice-Amiral C. Fock — Inspecteur Général de la Navigation.

M. C. H. de Goeje — Ex-Inspecteur Général de la Navigation, Indes Néerlandaises.

M. A. van Driel — Conseiller de Construction Navale, Service de l'Inspection Maritime.

M. J. A. Bland van den Berg — Inspecteur de la Radiotélégraphie Côtière et Maritime.

M. Phs. van Ommeren, Junior — Président de la Phs. van Ommeren, Ltd.

M. H. G. J. Uilkens — Ex-Commodore de la Netherland Steamship Company.

Secrétaire.

M. le Jonkheer H. P. J. Bosch van Drakestein — Attaché à la Légation des Pays-Bas à Londres.

SUÈDE.

Délégues.

M. le Baron Palmstierna — Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire à Londres.

NORWAY.

Delegates.

Mr. B. Vogt — Norwegian Minister in London.

Mr. L. T. Hansen — Director of the Department of Shipping, Ministry of Commerce and Navigation.

Mr. J. Schönheyder — Surveyor-in-Chief of the Ship and Engineer Division, Ministry of Commerce and Navigation.

Mr. Arth H. Mathiesen — Vice-President of the Norwegian Shipowners' Association.

Captain N. Marstrander — Chairman of the Board of the Norwegian Masters' Association.

Mr. A. Birkeland — Manager of the Norwegian Seamen's and Firemen's Union.

Experts.

Mr. E. Wettergreen — Chief of Division, Ministry of Commerce and Navigation.

Mr. K. S. Irgens — Senior Captain, Norwegian America Line.

Commander Chr. Meyer — Assistant Secretary of the Norwegian Shipowners' Association.

NETHERLANDS.

Delegates.

Vice-Admiral C. Fock — Inspector-General of Navigation.

Mr. C. H. de Goeje — Ex-Inspector-General of Navigation, Netherland East Indies.

Mr. A. van Driel — Adviser on Naval Architecture, Shipping Inspection Service.

Mr. J. A. Bland van den Berg — Inspector of Coastal and Ships' Radiotelegraphy.

Mr. Phs. van Ommeren, Junior — Chairman of Phs. van Ommeren, Ltd.

Mr. H. G. J. Uilkens — Ex-Commodore of Netherland Steamship Company.

Secretary.

Jonkheer H. P. J. Bosch van Drakestein — Attaché at the Netherland Legation in London.

SWEDEN.

Delegates.

Baron Palmstierna — Swedish Minister in London.

P. Nils Gustaf Nilsson — Szef Sekcji w Centralnym Zarządzie Handlu.

Kapitan Erik Axel Fredrik Eggert — Rzecznik Spraw Morskich Centralnego Zarządu Pracy i Opieki Społecznej.

Rzecznicy i Delegaci Pomocnicy.

P. Axel Sigurd Litström — Naczelnny Inżynier Zarządu Telegrafów.

P. Gunnar Mac Erik Böös — Sekretarz Zarządu Centralnego Handlu.

Kapitan John Nils Gunnar Anderberg — Zrzeszenie Szwedzkich Armatorów.

Kapitan Nils Petter Larsson — Dyrektor Związku Szwedzkich Oficerów Marynarki Handlowej.

P. Nicklas Olsson — Dyrektor Zrzeszenia Szwedzkich Marynarzy.

ZWIĄZEK SOCJALISTYCZNYCH REPUBLIK RAD.

Delegaci.

P. Jan Lwowicz Arens — Radca Ambasady Z. S. R. R. w Paryżu.

Kapitan Karl Pawłowicz Eggi — Dowódca Łamacza Lodu „Lenin”, Sowiecka Flota Handlowa (Sovtorgflot).

Rzecznik i Sekretarz.

P. Peter Mikołajewicz Matwiejew — Naczelnny Inspektor Rejestru Z. S. R. R.

Liga Narodów, będąc zaproszoną do wysłania przedstawicieli na konferencję w charakterze obserwatorów, wyznaczyła w tym celu delegację w składzie następującym:

P. Robert Haas — Sekretarz Generalny Komisji Doradczej i Technicznej Komunikacji i Transytu.

P. J. M. F. Romein — Sekretarz Stałego Komitetu Portów i Żeglugi Morskiej.

Którzy wobec tego, zbrali się w Londynie.

Wice Admirał Sir Herbert Richmond został wybrany Przewodniczącym Konferencji, zaś P. W. Carter Sekretarzem Generalnym.

W celu wykonania swych prac Konferencja utworzyła następujące

M. Nils Gustaf Nilsson — Chef de Section à l'Administration Centrale du Commerce.

M. le Capitaine Erik Axel Fredrik Eggert — Expert pour les Affaires Maritimes de l'Administration Centrale du Travail et de la Prévoyance Sociale. Experts et Délégués Adjoints.

M. Axel Sigurd Litström — Ingénieur en Chef du Bureau de l'Administration des Télégraphes.

M. Gunnar Mac Erik Böös — Secrétaire à l'Administration Centrale du Commerce.

M. le Capitaine John Nils Gunnar Anderberg — Association Suédoise des Armateurs.

M. le Capitaine Nils Petter Larsson — Directeur de l'Association Suédoise des Officiers de la Marine Marchande.

M. Nicklas Olsson — Directeur de l'Union Suédoise des Marins.

L'UNION DES RÉPUBLIQUES SOVIÉTISTES SOCIALISTES.

Délégués.

M. Jan Lvovitch Arens — Conseiller de l'Ambassade de l'U.R.S.S. à Paris.

M. le Capitaine Karl Pavlovitch Eggi — Commandant du Brise-glace „Lenin”, Soviet Merchant Fleet (Sovtorgflot).

Expert et Secrétaire.

M. Peter Nikolaevitch Matveeff — Inspecteur-en-Chef du Registre de l'U.R.S.S.

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 Maritime,

Qui, en conséquence, se sont réunis à Londres.

M. le Vice-Amiral Sir Herbert Richmond a été nommé comme Président de la Conférence et M. Walter Carter a été nommé comme Secrétaire-Général.

Pour l'accomplissement de ses travaux, la Conférence a constitué

Mr. Nils Gustaf Nilsson — Assistant Under-Secretary in the Board of Trade.

Captain Erik Axel Fredrik Eggert — Maritime Expert to the Social Board.

Experts and Assistant Delegates.

Mr. Axel Sigurd Litström — Chief Bureau Engineer in the Royal Telegraph Office.

Mr. Gunnar Mac Erik Böös — First Amanuensis in the Board of Trade.

Captain John Nils Gunnar Anderberg — The Swedish Shipowners' Association.

Captain Nils Petter Larsson — President of the Swedish Society of Masters and Officers of the Mercantile Marine.

Mr. Nicklas Olsson — President of the Swedish Seamen's Union.

UNION OF SOCIALIST SOVIET REPUBLICS.

Delegates.

Mr. Jan Lvovitch Arens — Counsellor to the U. S. S. R. Embassy in Paris.

Captain Karl Pavlovitch Eggi — Commander of the Icebreaker „Lenin”, Soviet Merchant Fleet (Sovtorgflot).

Expert and Secretary.

Mr. Peter Nikolaevitch Matveeff — Chief Inspector of the Register of the U. S. S. R.

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.

Vice - Admiral Sir Herbert Richmond was appointed President of the Conference, and Mr. W. Carter, Secretary-General.

For the purposes of its work the Conference set up the follo-

komisje, których przewodniczącymi zostały następujące osoby:

Komisja Budowlana: Kontr-Admirał Rock.

Komisja Środków Ratunkowych i t. d.: Sir Norman Hill.

Komisja Radjotelegraficzna: P. Giess.

Komisja Bezpieczeństwa Żeglugi: Sir Charles Hipwood.

Komisja Certyfikatów: Major - Generał Marena.

Komisja Postanowień Ogólnych: Sir Charles Hipwood.

Komisja Redakcyjna: Senator Rio.

Po całym szeregu kolejnych posiedzeń, które odbyły się pomiędzy 16 kwietnia 1929 r., a 31 maja 1929 r., została opracowana konwencja datowana dniem 31 maja 1929 r. o bezpieczeństwie życia na morzu.

I.

W chwili podpisania konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu zawartej w dniu dzisiejszym, niżej podpisani Pełnomocnicy postanowili co następuje:

OPERATORZY RADJOWI SŁUŻBY BEZPIECZEŃSTWA.

W celu zapewnienia w najbliższym czasie wejścia w życie międzynarodowej umowy, obowiązującej wszystkie statki towarowe o pojemności brutto 1600 tonn i wyżej, do posiadania instalacji radjowej i zwiększenia bezpieczeństwa życia na morzu. W ogólności układające się Rządy obowiązują się dołożyć wszelkich starań, aby spowodować zmianę konwencji radjotelegraficznej, która miała by na celu ustalenie następujących wymagań, co do minimalnej szybkości w stosunku do operatorów radjowych na statkach przepiszowo zaopatrzonych w instalację a mianowicie:

„poprawnego nadawania i odbioru na słuch grupami składającymi się z liter, cyfr, znaków pisarskich, z szybkością 16 (szesnastu) grup na minutę. Każda grupa kodu winna zawierać 5 (pięć) znaków, w tem

les Commissions suivantes, dont les Présidents ont été nommés comme suit:

Commission de Construction: M. le Contre - Amiral Rock.

Commission d'Engins de Sauvetage, &c.: Sir Norman Hill.

Commission de Radiotélégraphie: M. Giess.

Commission de Sécurité de la Navigation: Sir Charles Hipwood.

Commission de Certificats: M. le Major-Général Marena.

Commission de Dispositions Générales: Sir Charles Hipwood.

Commission de Rédaction: M. le Sénateur Rio.

Au cours des réunions successives qui se sont tenues entre le 16 avril 1929 et le 31 mai 1929, une Convention datée du 31 mai 1929 pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, a été élaborée.

I.

Au moment où ils signent la Convention pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, qui est conclue ce jour, les Plénipotentiaires soussignés ont convenu ce qui suit:

OPÉRATEURS POUR LA SÉCURITÉ.

En vue d'assurer la mise en vigueur à une date rapprochée de l'accord international rendant obligatoire l'installation de la radiotélégraphie à bord de tous les navires de charge de 1,600 tonneaux de jauge brute et au-dessus, et d'augmenter ainsi en général la sécurité de la vie humaine en mer, les Gouvernements contractants s'engagent à faire tous leurs efforts pour obtenir dès que possible une modification de la Convention Radiotélégraphique Internationale qui permettrait de fixer, comme suit les exigences auxquelles doivent satisfaire les opérateurs des navires obligatoirement munis d'installations en ce qui concerne la vitesse minimum en service:

„La transmission correcte et la réception auditive correcte de groupes de code (mélange de lettres, de chiffres et de signes de ponctuation) à une vitesse de seize (16) groupes par minute. Chaque groupe de

wing Committees, of which the under - mentioned were Presidents: —

Committee on Construction: Rear-Admiral Rock.

Committee on Life - Saving Appliances, &c.: Sir Norman Hill.

Committee on Radiotelegraphy: Mr. Giess.

Committee on Safety of Navigation: Sir Charles Hipwood.

Committee on Certificates: Major-General Marena.

Committee on General Provisions: Sir Charles Hipwood.

Committee on Drafting: Senator Rio.

In the course of a series of meetings between the 16th April, 1929, and the 31st May, 1929, a Convention, dated the 31st May, 1929, for the Safety of Life at Sea was drawn up.

I.

At the moment of signing the Convention for the Safety of Life at Sea concluded this day, the undersigned Plenipotentiaries have agreed on the following: —

SAFETY OPERATORS.

In order to ensure the coming into force at an early date of the international agreement to make the installation of radio-telegraphy obligatory on all cargo ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards, and thereby to promote the general safety of life at sea, the Contracting Governments undertake to use their efforts to promote an amendment to the Radiotelegraph Convention to the effect that the requirements as to the minimum speed of operation to be attained by an operator on board a compulsorily fitted ship should be laid down as follows: —

“Correct transmission and correct reception by ear of code groups (mixed letters, figures and punctuation marks) at a speed of 16 (sixteen) groups per minute. Each code group must comprise 5 (five) charac-

każda cyfra lub znak przestankowy liczy się za 2 (dwa) znaki”.

Jeżeliby Międzynarodowa Konferencja Radjotelegraficzna uznała za niemożliwe zatwierdzenie powyższej propozycji, to niniejsza konferencja jest zdania, że należy wprowadzić nowe świadectwo, zawierające podane wymagania kwalifikacyj, oraz że posiadacze tych świadectw winni być uprawnieni do załatwiania publicznej korespondencji na stacjach znajdujących się na statkach trzeciej kategorii, ustalonej przez Międzynarodową Konferencję Radjotelegraficzną w Waszyngtonie.

II.

Konferencja przyjmuje do wiadomości następujące oświadczenia, złożone przez niżej wymienione delegacje:

(A)

Pełnomocnicy Stanów Zjednoczonych Ameryki oświadczają, iż podpisanie przez nich w imieniu Stanów Zjednoczonych Ameryki, Międzynarodowej Konferencji o bezpieczeństwie życia na morzu, datowanej w dniu dzisiejszym, nie może być uważane jako oznaczające, iż Rząd Stanów Zjednoczonych Ameryki uznaje régime lub instytucję kraju, który podpisuje niniejszą konwencję lub zgłasza przystąpienie do niej, o ile Rząd Stanów Zjednoczonych Ameryki nie uznaje owego régime lub instytucji za Rząd owego kraju.

Późatem Pełnomocnicy Stanów Zjednoczonych Ameryki oświadczają, iż fakt uczestniczenia Stanów Zjednoczonych Ameryki w międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, podpisanej w dniu dzisiejszym, nie nakłada na Stany Zjednoczone Ameryki żadnego umownego zobowiązania w stosunku do kraju, przedstawionego przez régime lub instytucję, których Rząd Stanów Zjednoczonych Ameryki nie uznaje za rząd owego kraju, dopóki taki kraj nie będzie posiadał rządu uznanego przez Stany Zjednoczone Ameryki Północnej.

code doit comprendre cinq (5) caractères, chaque chiffre ou signe de ponctuation comptant pour deux (2) caractères.”

Si la Conférence Radiotélégraphique Internationale ne pouvait approuver la proposition ci-dessus, la présente Conférence est d'avis qu'un nouveau certificat soit établi comportant la valeur professionnelle en service qui vient d'être indiquée, et que les personnes en possession de ce certificat soient autorisées à faire de la correspondance publique dans les stations de bord des navires appartenant à la troisième catégorie prévue par la Convention Radiotélégraphique de Washington.

II.

La Conférence prend note des déclarations suivantes faites par les délégations ci-après indiquées.

(A.)

Les Plénipotentiaires des États-Unis d'Amérique déclarent formellement que la signature de la Convention pour la Sauvegarde de la Vie humaine en mer 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 adhérent 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 pour la Sauvegarde de la Vie humaine en Mer, 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.

ters, each figure or punctuation mark counting as 2 (two) characters.”

Should the International Radiotelegraph Conference find itself unable to approve of the above proposal, the present Conference is of opinion that a new Certificate with operating qualifications as set out above should be established, and that the holders of such Certificate should be authorised to deal with public correspondence in ship stations of the Third Class as defined by the Washington Radiotelegraph Convention.

II.

The conference takes note of the following declarations, made by the undermentioned delegations:—

(A.)

The Plenipotentiaries of the United States of America formally declare that the signing of the International Convention for the Safety of Life at Sea 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 Convention for the Safety of Life at Sea 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.

(B)

Delegacja Związku Socjalistycznych Republik Rad oświadcza, iż wobec tego, że Rząd Związku Socjalistycznych Republik Rad nie jest członkiem Międzynarodowej Konwencji Radiotelegraficznej 1927 r., nie uważa siebie za związanego zobowiązaniem, zawartem w części I niniejszego aktu końcowego; jednak po ratyfikacji międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu Rząd Związku Socjalistycznych Republik Rad, jedynie jako strona biorąca udział w międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, będzie stosował artykuły niniejsze konwencji oraz jej załączników, które powołują się na postanowienia powyższej konwencji radiotelegraficznej.

III.

Konferencja przyjmuje również następujące zalecenia:

ODNOŚNIE DO BUDOWY.

1. Stateczność.

Konferencja niniejsza rozważyła konieczność i możliwość zastosowania w praktyce przepisów o stateczności, i doszła do przekonania, że obecnie możliwym jest przyjąć w praktyce jedynie ogólne przepisy, zawarte w artykule 8 dla prób stateczności nowych statków pasażerskich. Konferencja pragnie jednak zwrócić uwagę Układających się Rządów na to, iż pożądanym jest, aby każda Władza Administracyjna zbadała sprawę stateczności różnych krajowych typów statków dla różnych rodzajów żeglugi oraz, aby owe Układające się Rządy dokonały między sobą wymiany informacji w tej sprawie.

2. Otwory w grodziach oraz w burtach statku.

Konferencja uznała słuszność zastrzeżeń dotyczących otworów w burtach statku i w głównych poprzecznych grodziach wodoszczel-

(B.)

La Déléghation de l'Union des Républiques Soviétistes Socialistes déclare que le Gouvernement de l'Union des Républiques Soviétistes Socialistes n'étant pas partie à la Convention Radiotélégraphique Internationale de 1927, il ne se considère pas lié par l'engagement qui figure à la partie I de cet Acte Final; mais que, après ratification de la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie humaine en mer le Gouvernement de l'Union des Républiques Soviétistes Socialistes appliquera et donnera plein effet aux articles de cette dernière Convention et de ses annexes, seulement en tant que partie à la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie humaine en Mer, où il est référé aux prescriptions de ladite Convention Radiotélégraphique.

III.

La Conférence adopte également les recommandations suivantes:

EN CE QUI CONCERNE LA CONSTRUCTION:

1. Stabilité.

La nécessité et la possibilité en pratique d'adopter des règles pour la stabilité ont été examinées par la présente Conférence, et l'opinion a prévalu qu'à présent il est seulement possible en pratique d'adopter les prescriptions générales contenues à l'Article 8 pour les essais de stabilité des navires à passagers neufs. La Conférence désire, cependant, attirer l'attention des Gouvernements contractants sur le fait qu'il est désirable que chaque Administration étudie la question de la stabilité des divers types nationaux de navires et de trafic et que ces Gouvernements contractants échangent des renseignements à ce sujet.

2. Ouvertures dans les cloisons et les murailles des navires.

Les objections relatives aux ouvertures, qui peuvent être quelquefois ouvertes à la mer, dans les murailles du navire et les cloi-

(B.)

The Delegation of the Union of Socialist Soviet Republics declares that the Government of the Union of Socialist Soviet Republics, not being a party to the International Radiotelegraph Convention of 1927, does not consider itself bound by the undertaking embodied in Part I of this Final Act, but will, upon ratification of the International Convention for the Safety of Life at Sea, apply and give full effect to those articles of the last-named Convention and its annexes, where reference is made to provisions of the said Radiotelegraph Convention, as parties to the International Convention for the Safety of Life at Sea only.

III.

The Conference also adopts the following recommendations:—

AS REGARDS CONSTRUCTION.

1. Stability.

The necessity for and practicability of adopting stability regulations have been considered by this Conference, and the opinion has been reached that at this time it is practicable to adopt only the general requirement for stability tests on new passenger ships contained in Article 8. The Conference desires, however, to draw the attention of the Contracting Governments to the desirability of a study by each Administration of the subject of stability for the different national types of ships and trades, and of the exchange of information on this subject between these Contracting Governments.

2. Openings in Bulkheads and Ship's Sides.

The objection which attaches to openings, which may sometimes be open at sea, in the sides of ships and in the main trans-

nych, które mogą być czasami otwarte podczas pobytu statku na morzu, lecz Konferencja uważa, iż czas jeszcze nie nadszedł, aby przyjąć w praktyce dla tych otworów przepisy międzynarodowe, bardziej surowe od tych, które są podane w prawidłach. Jednakże Konferencja zaleca, aby różne Rządy dołożyły szczególnych starań w celu upewnienia się, iż w każdym wypadku zmniejszono do niezbędnego minimum liczbę tych otworów, zwłaszcza zawiasowycń iluminatorów poniżej linii granicznej oraz drzwi umieszczonych w dolnych częściach grodzi, w przestrzeni maszynowej.

sons étanches transversales principales ont été reconnues par la Conférence, mais celle-ci est d'avis que le temps n'est pas venu d'adopter en pratique pour ces ouvertures des prescriptions internationales qui soient plus sévères que celles qui sont incorporées dans les Règles. La Conférence recommande, cependant, que les divers Gouvernements fassent tout spécialement des efforts en vue de s'assurer que dans chaque cas on aura réduit au minimum nécessaire le nombre de ces ouvertures et spécialement des hublots de muraille à charnière au-dessous de la ligne de surimmersion et des portes placées dans les parties basses des cloisons dans la tranche des machines.

verse watertight bulkheads is recognised by this Conference, but it is the sense of the Conference that it is not at this time practicable to adopt international regulations concerning such openings which are more exacting than those incorporated in the Regulations. The Conference recommends, however, that the various Governments make special effort to assure that the number of such openings, particularly hinged sidescuttles below the margin line and doors low down in the machinery space bulkheads, be kept at the minimum required in each case.

3. Rodzaje żeglugi przedstawiające specjalne ryzyko.

Międzynarodowa Konferencja o bezpieczeństwie życia na morzu jest zdania, iż istnieją takie rodzaje żeglugi, jak na przykład linie pasażerskie pomiędzy Anglią a sąsiednimi portami kontynentu, dla których niebezpieczeństwo morskie jest wyjątkowe ze względu na warunki pogody i warunki ruchu żeglugowego i dla których możliwym jest, wobec braku ładunku towarowego, przyjąć wyższy stopień podziału, niż ten jaki jest przepisany przez konwencję. Wobec powyższego Konferencja zaleca zainteresowanym Układającym się Rządom zbadać sprawę przyjęcia dla statków, przeznaczonych głównie do przewozu pasażerów w tych warunkach, takiego zwiększonego stopnia podziału, jaki może być uznany za słuszny i praktycznie wykonalny.

3. Trafics présentant un risque spécial.

La Conférence pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer est d'avis qu'il y a des trafics, tels que ceux des passagers entre l'Angleterre et les ports voisins du Continent, pour lesquels les risques de mer sont exceptionnels en raison des conditions de temps et de trafic, et pour lesquels il est possible, du fait de l'absence de transport de marchandises, de réaliser un degré de compartimentage plus élevé que celui qui est exigé par la Convention. La Conférence, par suite, recommande que les Gouvernements contractants intéressés examinent l'adoption, pour les navires principalement affectés au transport des passagers dans ces conditions, d'un degré plus élevé de compartimentage dans la mesure où on le jugerait raisonnable et pratiquement réalisable.

3. Services of Special Risk.

The International Conference on Safety of Life at Sea realises that there are trades, such as the passenger services between England and the nearby Continental ports, in which the sea risks are, owing to weather and traffic conditions, exceptional, and where it is practicable, owing to the absence of general cargo, to adopt a higher standard of subdivision than that prescribed by the Convention. The Conference, therefore, recommends that the Contracting Governments concerned consider the adoption, in the case of ships primarily engaged in the carriage of passengers in such trades, of such improved standards of subdivision as may be found reasonable and practicable.

ODNOŚNIE ŚRODKÓW RATUNKOWYCH.

4. Urządzenia do chwytania łodzi.

Międzynarodowa Konferencja o bezpieczeństwie życia na morzu zaleca, aby Układające się Rządy rozważały praktyczną możliwość wymagania, aby łodzi ratunkowe, znajdujące się na statkach zarejestrowanych w ich portach, były zaopatrzone w urządzenia, które-

EN CE QUI CONCERNE LES ENGINES DE SAUVETAGE, ETC.

4. Moyen de s'agripper aux Embarcations.

La Conférence Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer recommande que les Gouvernements contractants devraient étudier la possibilité pratique d'exiger que les embarcations de sauvetage qui sont à bord des navires immatriculés

AS REGARDS LIFE SAVING APPLIANCES, &c.

4. Means of Clinging to Boats.

The International Conference on Safety of Life at Sea recommends that the Contracting Governments should consider the practicability of requiring lifeboats carried on ships registered in their ports to be fitted with means to enable persons to cling

by pozwalały ludziom chwytać się łodzi przewróconych do góry dnem, nie zwiększając tem niebezpieczeństwa jakie jest połączone ze spuszczeniem łodzi na wodę.

5. Towary niebezpieczne.

Międzynarodowa Konferencja o bezpieczeństwie życia na morzu wyraża życzenie, aby poczyniono wszelkie możliwe starania w celu osiągnięcia międzynarodowego porozumienia co do ustalenia, jakie towary winny być uważane za „towary niebezpieczne”, wymienione w artykule 24 niniejszej konwencji, oraz ustalenia jednolitych prawideł dla opakowania i przechowywania na statku owych towarów.

ODNOŚNIE RADJOTELEGRAFJI.

6. Sygnał alarmowy.

Międzynarodowa Konferencja o bezpieczeństwie życia na morzu, uznając użycie samoczynnego odbiornika alarmowego w celu skutecznego nasłuchów, i przewidując, że w niedalekiej przyszłości znaczna liczba takich odbiorników będzie zainstalowana na statkach pasażerskich i towarowych, zaleca, aby następna Międzynarodowa Konferencja Radjotelegraficzna przepisała, że „sygnał alarmowy winien zasadniczo poprzedzać sygnał w nieszczęściu”.

7. Ostrzeżenia o cyklonach.

Międzynarodowa Konferencja o bezpieczeństwie życia na morzu, biorąc pod uwagę, iż ważniejsze jest zapobieżenie katastrofom, niż niesienie pomocy po ich wydarzeniu się i uważając, iż w pewnych wypadkach może być użyty w tym celu samoczynny odbiornik alarmowy, usilnie zaleca, aby następna Międzynarodowa Konferencja Radjotelegraficzna upoważniła Rządy do zezwolenia stacjom przybrzeżnym, znajdującym się w zakresie ich jurysdykcji, poprzedzać sygnałem alarmowym nagłać ostrzeżenia o cyklonach, przeznaczone dla wszystkich.

dans leurs ports soient munies de dispositifs permettant aux personnes de s'accrocher aux embarcations retournées sans augmenter les risques inhérents à la mise à l'eau de l'embarcation.

5. Marchandises dangereuses.

La Conférence Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer émet le vœu que toutes les mesures possibles soient prises pour arriver à un accord international sur la définition des marchandises dangereuses, visées à l'Article 24 de la présente Convention et sur la fixation de règles uniformes pour l'emballage et l'arrimage de ces marchandises.

EN CE QUI CONCERNE LA RA- DIOTELEGRAPHIE.

6. Signal d'Alarme.

La Conférence Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer ayant approuvé l'emploi du récepteur automatique d'alarme pour assurer l'écoute et prévoyant qu'à bref délai un grand nombre de ces récepteurs seront installés sur les navires à passagers et les navires de charge, recommande à la prochaine Conférence Radiotélégraphique Internationale de prescrire que „le signal d'alarme doit précéder, en règle générale, le signal de détresse.”

7. Avis de Cyclones.

La Conférence Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, considérant qu'il est plus important de prévenir les naufrages que de porter secours une fois qu'un naufrage s'est produit, et estimant que, dans certains cas, le récepteur automatique d'alarme peut être utilisé dans ce but, recommande instamment que la prochaine Conférence Radiotélégraphique Internationale autorise les Gouvernements à permettre que les stations côtières, qui se trouvent sous leur juridiction, fassent précéder par le signal d'alarme les émissions à tous d'avis urgents de cyclones.

to the boats if upturned in the water, without increasing the risks incident to the lowering of the boat.

5. Dangerous Goods.

The International Conference on Safety of Life at Sea recommends that every possible effort should be made with a view to attaining an international agreement as to what goods should be considered as „dangerous goods” as mentioned in Article 24 of the Present Convention and of fixing uniform rules for the packing and stowage of such goods.

AS REGARDS RADIO-TELE- GRAPHY.

6. Alarm Signal.

The International Conference on Safety of Life at Sea, having approved of the use of the automatic alarm receiver for watch-keeping purposes, and anticipating that a large number of these receivers will be installed in passenger and cargo ships in the near future, recommends that the next International Radiotelegraph Conference prescribe that „the alarm signal shall, as a general rule, precede the distress signal.”

7. Cyclone Warnings.

The International Conference on Safety of Life at Sea, considering that it is of more importance to prevent disaster than to render assistance after a disaster has occurred, and being of the opinion that in certain cases use may be made of the autoalarm to this end, strongly recommends that the next International Radiotelegraph Conference authorise Governments to permit coast stations under their jurisdiction to precede the broadcasting of emergency cyclone warnings by the alarm signal.

8. Długość fal.

Międzynarodowa Konferencja o bezpieczeństwie życia na morzu zwraca uwagę Rządów zainteresowanych, iż byłoby pożądane zapewnić, aby sygnały w nieszczęściu, podawane na falach typu A2, mogły być odbierane w szerokim zakresie częstotliwości.

Konferencja pragnie również zwrócić uwagę na postanowienia artykułu 5, paragraf 11 regulaminu, dołączonego do Międzynarodowej Konwencji Radiotelegraficznej w Waszyngtonie, 1927 r. i wskazać, że radiotelefoniczne nadawania na częstotliwościach zbliżonych do fali wezwania w nieszczęściu powodowałyby zakłócenia w działaniu samoczynnych odbiorników alarmowych, wydających sygnał alarmowy, określony w artykule 19 paragraf 21 (e) wspomnianego wyżej regulaminu, Konferencja pragnie przeto podkreślić wielkie znaczenie, jakie ma dla bezpieczeństwa życia na morzu unikanie nadawania radiotelefonicznego na fali sąsiedniej z falą wezwania w nieszczęściu, z wyjątkiem wypadku nagłej potrzeby.

ODNOŚNIE BEZPIECZENSTWA ZEGLUGI.

9. Pomoc okazywana żegludze drogą radiową.

Międzynarodowa Konferencja o bezpieczeństwie życia na morzu zaleca, aby Układające się Rządy utworzyły i utrzymywały odpowiednią służbę w celu okazywania pomocy żegludze drogą radiową, przyczem Rządy owe winny zastosować wszelkie środki konieczne do zapewnienia skutecznego i sprawnego działania owej służby.

10. Synchronizowane sygnały ra- djowe i podwodne.

Międzynarodowa Konferencja o bezpieczeństwie życia na morzu popiera zastosowanie aparatów do określenia odległości, będących w stanie nadawać synchronizowane sygnały radiowe i podwodne, w stopniu, w jakim jest to niezbędne dla celów żeglugi, dla znalezienia odległości i znalezienia przez statki położenia.

3. Longueur d'Ondes.

La Conférence Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer attire l'attention des Gouvernements intéressés sur ce qu'il est désirable de veiller à ce que les signaux de détresse émis sur une longueur d'onde du type A2 puissent être perçus sur une bande de fréquences assez large.

La Conférence tient à attirer l'attention de tous les Gouvernements sur les dispositions de l'Article 5, paragraphe 11, du Règlement annexé à la Convention Radiotélégraphique Internationale de Washington de 1927. Les transmissions radiotéléphoniques sur des fréquences voisines de l'onde de détresse empêcheraient le fonctionnement des récepteurs automatiques d'alarme utilisant le signal d'alarme défini à l'Article 19, paragraphe 21 (e), du Règlement susmentionné.

La Conférence désire donc souligner l'importance qu'il y a, dans l'intérêt de la sécurité de la vie humaine en mer, à éviter de faire des émissions radiotéléphoniques dans le voisinage de l'onde de détresse, excepté, en cas d'urgence.

EN CE QUI CONCERNE LA SÉ- CURITÉ DE LA NAVIGATION.

9. Aide donnée à la Navigation par la radioélectricité.

La Conférence Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer recommande que les Gouvernements contractants devraient établir et entretenir une organisation appropriée d'aide à la navigation par la radioélectricité et qu'ils devraient prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer l'efficacité et le bon fonctionnement de cette organisation.

10. Signaux radioélectriques et sous-marins synchronisés.

La Conférence Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer est favorable au développement de l'installation d'appareils de détermination de distance susceptibles d'émettre des signaux radioélectriques et sous-marins synchronisés dans la mesure où ils sont nécessaires aux navigateurs pour déterminer leurs distances et leurs positions.

8. Wave Lengths.

The International Conference on Safety of Life at Sea draws the attention of the Governments concerned to the advisability of ensuring that signals of distress utilising waves of Type A2 shall be effective over a sufficiently wide band of frequencies.

The Conference also desires to draw attention to the provisions of Article 5, § 11, of the Regulations annexed to the International Radiotelegraph Convention, Washington, 1927, and to point out that radiotelephonic transmissions on frequencies in the neighbourhood of the distress wave will render inoperative automatic alarm receivers working on the alarm signal defined in Article 19, § 21, (e), of the above-mentioned Regulations. The Conference desires, therefore, to emphasise the importance, in the interests of safety of life at sea, of avoiding the use of radiotelephonic emissions in the neighbourhood of the distress wave, except in case of emergency.

AS REGARDS SAFETY OF NAVIGATION.

9. Radio Aids to Navigation.

The International Conference on Safety of Life at Sea recommends that the Contracting Governments should establish and maintain an adequate system of radio aids to navigation, and should take all necessary measures to ensure the efficiency and reliability of such services.

10. Synchronised Radio and Under-Water Signals.

The International Conference on Safety of Life at Sea favours the extension of the installation of distance-finding apparatus capable of emitting synchronised radio and under-water signals, as necessary to meet navigational needs in distance finding and position finding by vessels.

11. Głębinowe aparaty dźwiękowe.

Międzynarodowa Konferencja o bezpieczeństwie życia na morzu zaleca, aby Układające się Rządy popierały rozwój i stosowanie echowych głębinowych dźwiękowych aparatów.

12. Sygnały stacyj ratunkowych.

Międzynarodowa Konferencja o bezpieczeństwie życia na morzu uważa, że sygnały wymieniane pomiędzy stacjami ratunkowymi a statkami znajdującymi się w nieszczęściu i odwrotnie, między statkami znajdującymi się w nieszczęściu a stacjami ratunkowymi winny być umiędzynarodowione.

13. Światła brzegowe.

Międzynarodowa Konferencja o bezpieczeństwie życia na morzu uważa, że zainteresowane Władze Administracyjne winny, o ile to możliwe, poczynić zarządzenia w celu wydania przepisów, normujących rozmieszczenie i natężenie świateł, znajdujących się na brzegu w pobliżu wejść do portów, w ten sposób, aby można było mieć pewność, że owych świateł nie będzie można przyjąć za światła żeglugowe danego portu, ani że nie będą one przeszkadzały w ich widzialności.

14. Przepisy zderzeniowe. — Statki powietrzne.

W myśl międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom statki powietrzne na powierzchni wody podpadają pod określenie „statków parowych”. Z tego tytułu znajdują się one w obowiązku posiadania świateł, podawania sygnałów dźwiękowych i manewrowania zarówno w stosunku do statków morskich, jako też w stosunku do innych statków powietrznych; jednak w pewnych wypadkach nie są one w stanie czynić temu zadość z powodu niedostatecznych środków. Z drugiej strony, owe statki powietrzne mogą i winny zastosować pewne środki, za które są odpowiedzialne, w celu uniknięcia zderzeń ze statka-

11. Appareils de sondage par le son.

La Conférence Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer recommande que les Gouvernements contractants devraient encourager le développement et l'utilisation des appareils de sondage par le son.

12. Signaux des stations de sauvetage.

La Conférence Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer est d'avis que les signaux entre les stations de sauvetage et les navires en détresse, et, réciproquement, entre les navires en détresse et les stations de sauvetage devraient être internationalisés.

13. Feux de Terre.

La Conférence Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer estime que les Administrations intéressées devraient, autant que possible, prendre des mesures pour régler l'emplacement et l'intensité des lumières qui se trouvent à terre à proximité des entrées de ports, de telle façon qu'on soit assuré que ces feux ne pourront être confondus avec les feux du port intéressant la navigation ou qu'ils n'en gêneront pas la visibilité.

14. Règlement concernant les abordages. — Aéronefs.

D'après le Règlement International sur les Abordages, les aéronefs amerris rentrent dans la définition des „navires à vapeur”. A ce titre, ils se trouvent dans l'obligation de porter les feux, de faire les signaux sonores et de manœuvrer tant vis-à-vis des navires de mer que vis-à-vis des autres aéronefs; et cependant, dans certains cas, il ne leur est pas possible d'y satisfaire à cause de leur insuffisance de moyens. D'autre part, ces aéronefs peuvent, et doivent prendre l'initiative de certaines mesures dont ils sont responsables pour éviter les abordages avec les navires et les autres aéronefs amerris. Il est donc nécessaire que,

11. Depth-Sounding Apparatus.

The International Conference on Safety of Life at Sea recommends that the Contracting Governments should encourage the development and use of echo depth-sounding apparatus.

12. Life-Saving Signals.

The International Conference on Safety of Life at Sea considers that the signals for life-saving stations communicating with vessels in distress and signals for vessels in distress communicating with life-saving stations should be international.

13. Shore Lights.

The International Conference on Safety of Life at Sea considers that, so far as practicable, steps should be taken by the Administrations concerned to regulate the position and the intensity of lights on land in the vicinity of the entrances to ports so as to ensure that such lights cannot be mistaken for, or do not impair the visibility of, the navigation lights of the port.

14. Collision Regulations. — Aircraft.

Under the International Collision Regulations, aircraft on the surface of the water are within the definition of "steam vessels." As such, they are required to carry lights, make sound signals and manoeuvre, both in respect of surface vessels and of each other, in a manner that is not, in some instances, possible for them, due to the physical limitations of aircraft. At the same time, they can and should take upon themselves some definite measure of responsibility for the avoidance of collisions between surface vessels and aircraft on the surface of the water, and it is necessary that their rights and duties, when on the

mi powietrznymi na powierzchni wody; koniecznym jest zatem, by zostały określone prawa i obowiązki statków powietrznych, kiedy znajdują się na powierzchni wody.

W celu osiągnięcia międzynarodowego porozumienia, odpowiadającego postanowieniom międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom, dotyczącego zarówno statków morskich, jak i statków powietrznych na powierzchni pełnego morza lub wód z nim połączonych i nawiedzanych przez statki morskie, Konferencja zaleca, w interesie bezpieczeństwa życia na morzu, aby sprawa ta została zbadana przez władze kompetentne krajów zainteresowanych, oraz aby owe władze wymieniły między sobą poglądy i postarały się dojść do porozumienia międzynarodowego. Konferencja uprasza Rząd Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji i Północnej Irlandji o poczynienie wszelkich kroków niezbędnych w tym celu.

ODNOŚNIE CERTYFIKATÓW.

15. Uznanie przepisowych zarządzeń konwencji.

Uznając doniosłość zastosowania przepisowych zarządzeń konwencji w możliwie najbliższym czasie, zaleca się, by Układające się Rządy poczyniły wszelkie należyte kroki w celu zapewnienia uznania w żegludze międzynarodowej tych statków, które, po podpisaniu niniejszej konwencji, odpowiadają przepisowym jej zarządzeniom.

Na dowód czego, niżej podpisani położyli swe podpisy na akcie niniejszym.

Sporządzono w Londynie dnia trzydziestego pierwszego maja 1929 roku, 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.

*Sthamer
Gustav Koenigs
Arthur Werner*

lorsqu'ils sont amerris, leurs droits et leurs obligations soient définis.

Afin qu'un accord international puisse intervenir correspondant à celles des prescriptions du Règlement International sur les Abordages applicables tant aux navires de mer qu'aux aéronefs amerris sur les hautes mers et sur les eaux y attenantes accessibles aux navires de mer, la Conférence recommande dans l'intérêt de la sécurité en mer, que cette question soit étudiée par les autorités compétentes des nations intéressées et que ces autorités échangent leurs vues et s'efforcent de réaliser un accord international. La Conférence prie le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord de prendre toute mesure nécessaire à cet effet.

EN CE QUI CONCERNE LES CERTIFICATS.

15. Acceptation des Dispositions réglementaires de la Convention.

Reconnaissant l'importance d'appliquer les dispositions réglementaires de la Convention à une date aussi rapprochée que possible, il est recommandé que les États Contractants prennent toutes mesures utiles pour assurer, dans le trafic international, la reconnaissance des navires qui sont conformes aux dispositions réglementaires de la Convention dès la signature de cette dernière.

En foi de quoi, les soussignés ont apposé leurs signatures au bas du présent Acte.

Fait à Londres, le trente et un mai mil neuf cent vingt-neuf, en simple expédition, qui sera déposée 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.

*Sthamer
Gustav Koenigs
Arthur Werner*

surface of the water, should be defined.

In order that an international agreement may be reached covering those provisions of the International Collision Regulations which apply to surface vessels and to aircraft on the surface of the high seas and on the waters connected therewith, navigable by sea-going vessels, the Conference recommends, in the interests of safety of life at sea, that this question should be studied by the competent authorities in the countries concerned, so that there may be an exchange of views, and an endeavour made to arrive at an international agreement. The Conference requests the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to take the necessary action in the matter.

AS REGARDS CERTIFICATES.

15. Recognition of Convention Standards.

Recognising the importance of bringing the Convention standards into operation at the earliest possible date, it is recommended that all such steps as may be practicable should be taken by the Contracting Governments to secure the recognition in international trade as from the date of the signing of this Convention of such ships as in fact conform to such standards.

In faith whereof the undersigned have affixed their signatures to the present Act.

Done in London this thirtyfirst day of May, 1929, 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.

Walter Laas
Otto Riess
Herman Giess
Hugo Dominik
Henry James Feakes
Thomas Free
A. de Gerlache de Gomery
G. de Winne
A. Johnston
Lucien Pacaud
Emil Krogh
V. Lorck
P. Villadsen
Javier de Salas
John Whelan Dulanty
E. C. Foster
Wallace H. White
G. Gneme
Arthur J. Tyrer
Charles M. Barnes
Geo H. Rock
Clarence S. Kempff
Dickerson N. Hoover
W. D. Terrell
John G. Tawresey
Herbert B. Walker
Charles A. Mc Allister
Edward L. Cochrane
J. C. Niedermair
John F. Macmillan
David Arnott
N. B. Nelson
E. M. Webster
E. B. Calvert
Vinton Chapin
Gustaf Wrede
V. Bergman
Karl Kurten
Rio
A. Haarbleicher
Jean Marie
F. Thouroude
H. Brillié
Fricker
J. Pinczon
R. Rossigneux
Ch. Dilly
H. W. Richmond
Westcott Abell
A. L. Ayre
F. W. Bate
C. H. Boyd
William C. Currie
A. J. Daniel
Norman Hill
C. Hipwood
A. Morrell
Walter Carter
W. G. Fergusson
W. Graham
A. E. Lee
W. E. Stimpson
F. J. Waller
W. J. Wilton

Walter Laas
Otto Riess
Hermann Giess
Hugo Dominik
Henry James Feakes
Thomas Free
A. de Gerlache de Gomery
G. de Winne
A. Johnston
Lucien Pacaud
Emil Krogh
V. Lorck
P. Villadsen
Javier de Salas
John Whelan Dulanty
E. C. Foster
Wallace H. White
Arthur J. Tyrer
Charles M. Barnes
Geo. H. Rock
Clarence S. Kempff
Dickerson N. Hoover
W. D. Terrell
John G. Tawresey
Herbert B. Walker
Charles A. McAllister
Edward L. Cochrane
J. C. Niedermair
John F. Macmillan
David Arnott
N. B. Nelson
E. M. Webster
E. B. Calvert
Vinton Chapin
Gustaf Wrede
V. Bergman
Karl Kurten
Rio
A. Haarbleicher
Jean Marie
F. Thouroude
H. Brillié
Fricker
J. Pinczon
R. Rossigneux
Ch. Dilly
H. W. Richmond
Westcott Abell
A. L. Ayre
F. W. Bate
C. H. Boyd
William C. Currie
A. J. Daniel
Norman Hill
C. Hipwood
A. Morrell
Walter Carter
W. G. Fergusson
W. Graham
A. E. Lee
W. E. Stimpson
F. J. Waller
W. J. Wilton

G. L. Corbett
E. V. Whish
Mansukhlal Atmaram Master
Giulio Ingianni
Alberto Alessio
Delfino Rogeri di Villanova
Torquato C. Giannini
Francesco Marena
Ernesto Ferretti
Luigi Biancheri
M. Cosulich
Salvatore Giacchetti
Federico Falcolini
Yukio Yamamoto
Shichihei Ota
Itaro Ishii
Sonoji Tsuchiya
Kazuma Minato
S. Ikushima
K. Seno
Shimadzu
N. Masukata
T. Saito
Y. Saito
Motoki Matsumura
C. Anazawa
B. Vogt
L. T. Hansen
Arth. H. Mathiesen
E. Wettergreen
C. Fock
C. H. de Goeje
A. van Driel
J. A. Bland-v.-d.-Berg
Phs. van Ommeren
H. G. J. Uilkens
H. Bosch van Drakestein
Erik Palmstierna
Nils Gustaf Nilsson
A. Sigurd Litström
G. Mac Erik Böös
Nicklas Olsson
J. Arens
K. Eggi
P. Matwiejeff

G. L. Corbett
E. V. Whish
Mansukhlal Atmaram Master
Giulio Igianni
Alberto Alessio
Delfino Rogeri di Villanova
Torquato C. Giannini
Francesco Marena
Ernesto Ferretti
G. Gnome
Luigi Biancheri
M. Cosulich
Salvatore Giacchetti
Federico Falcolini
Yukio Yamamoto
Shichihei Ota
Itaro Ishii
Sonoji Tsuchiya
Kazuma Minato
S. Ikushima
K. Seno
Shimadzu
N. Masukata
T. Saito
Y. Saito
Motoki Matsumura
C. Anazawa
B. Vogt
L. T. Hansen
Arth. H. Mathiesen
E. Wettergreen
C. Fock
C. H. de Goeje
A. van Driel
J. A. Bland-v.-d.-Berg
Phs. van Ommeren
H. G. J. Uilkens
H. Bosch van Drakestein
Erik Palmstierna
Nils Gustaf Nilsson
A. Sigurd Litström
G. Mac Erik Böös
Nicklas Olsson
J. Arens
K. Eggi
P. Matveeff
