



**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΠΡΩΤΟΝ**  
**ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΟΥ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**  
**ὕπ' Ἀρ. 351 τῆς 22ας ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1964**  
**ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ**

**ΜΕΡΟΣ Ι**

Ὁ περί τῆς Συμβάσεως ἐπὶ τῆς Γραμμῆς Φορτώσεως (Κυρωτικός) Νόμος τοῦ 1964, τὸ κείμενον τοῦ ὁποίου ἀκολουθεῖ, ἐκδίδεται διὰ δημοσιεύσεως εἰς τὴν ἐπίσημον ἐφημερίδα τῆς Κυπριακῆς Δημοκρατίας συμφώνως τῷ Ἀρθρῷ 52 τοῦ Συντάγματος.

Ἀριθμὸς 50 τοῦ 1964

**ΝΟΜΟΣ ΕΠΙΚΥΡΩΝ ΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΙΝ ΕΠΙ ΤΗΣ  
ΓΡΑΜΜΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΗΤΙΣ ΥΠΕΓΡΑΦΗ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ  
ΤΗΝ 5ην ΙΟΥΛΙΟΥ ΤΟΥ ΕΤΟΥΣ ΧΙΛΙΑ ΕΝΝΕΑΚΟΣΙΑ ΤΡΙΑ-  
ΚΟΝΤΑ.**

ΕΠΕΙΔΗ τὴν 5ην Ἰουλίου 1930, ἐγένετο ἐν Λονδίῳ Διεθνῆς Σύμβασις (ἐν τῷ παρόντι Νόμῳ ἀναφερομένης ὡς «ἡ Σύμβασις») διὰ τὴν προώθησιν τῆς ἀσφαλείας τῆς ζωῆς καὶ τῆς περιουσίας ἐν θαλάσῃ, διὰ τοῦ καθορισμοῦ ἐν κοινῇ συμφωνίᾳ ὁμοιομόρφων ἀρχῶν καὶ κανόνων ὅσον ἀφορᾷ τὰ ὄρια μέχρι τῶν ὁποίων δύνανται νὰ φορτώνωνται τὰ πλοῖα κατὰ τὰ διεθνή ταξίδια.

Καὶ ἐπειδὴ διὰ τοῦ ἄρθρου 23 τῆς Συμβάσεως προνοεῖται ὅτι θὰ ἐπιτρέπεται εἰς μίαν Κυβέρνησιν ἕκ μέρους τῆς ὁποίας δὲν ὑπεγράφη ἡ Σύμβασις ὅπως προσχωρήσῃ εἰς αὐτὴν καθ' οἰονδήποτε χρόνον ἀφ' ὅτου ἐτέθη ἐν ἰσχύϊ ἡ Σύμβασις, τῶν προσχωρήσεων πραγματοποιημένων δι' ἐγγράφων κοινοποιήσεων ἀπευθυνομένων πρὸς τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Ἠνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ τῆς Βορείου Ἰρλανδίας.

Καὶ ἐπειδὴ ἡ Κυβέρνησις τῆς Δημοκρατίας διὰ τῆς ὑπ' ἀριθμὸν 3309 ἀποφάσεως τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου δημοσιευθείσης εἰς τὸ Παράρτημα Τέταρτον τῆς ἐπίσημου ἐφημερίδος τῆς Δημοκρατίας τῆς 19ης Σεπτεμβρίου 1963 (ἐν τῷ παρόντι Νόμῳ ἀναφερομένης ὡς «ἡ ἀπόφαισις τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου») ἀπεφάσισεν ὅπως προσχωρήσῃ εἰς τὴν Σύμβασιν καὶ ἐξουσιοδότησε τὸν Ὑπουργὸν Ἐξωτερικῶν ὅπως διαβιβάσῃ εἰς τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Ἠνωμένου Βασιλείου καὶ τῆς Βορείου Ἰρλανδίας κοινοποιήσῃ περὶ τῆς τοιαύτης προσχωρήσεως.

Καὶ ἐπειδὴ ὁ Ὑπουργὸς Ἐξωτερικῶν διὰ τῆς τοιαύτης ἐγγράφου κοινοποιήσεώς του (ἐν τῷ παρόντι Νόμῳ ἀναφερομένης ὡς «ἡ ἐγγραφὸς κοινοποιήσεως») πρὸς τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Ἠνωμένου Βασιλείου καὶ τῆς Βορείου Ἰρλανδίας ἡμερομηνίας 9ης Ὀκτωβρίου 1963, ἐκοινοποίησε τὴν προσχώρησιν τῆς Δημοκρατίας εἰς τὴν Σύμβασιν.

Διὰ ταῦτα ἡ Βουλὴ τῶν Ἀντιπροσώπων ψηφίζει ὡς ἀκολούθως :

**Ι.** Ὁ παρῶν Νόμος δύνανται νὰ ἀναφέρηται ὡς ὁ περί τῆς Συμβάσεως ἐπὶ τῆς Γραμμῆς Φορτώσεως (Κυρωτικός) Νόμος τοῦ 1964.

Συνοπτικὸς  
τίτλος.

Ἑρμηνεία.

2. Ἐν τῷ παρόντι Νόμῳ, ἐκτὸς ἑάν ἄλλως προκύπη ἐκ τοῦ κειμένου :

«Δημοκρατία» σημαίνει τὴν Δημοκρατίαν τῆς Κύπρου.

«Σύμβασις» σημαίνει τὴν Διεθνή Σύμβασιν ἐπὶ τῆς Γραμμῆς Φορτώσεως ἣτις ἐγένετο ἐν Λονδίῳ τὴν 5ην Ἰουλίου 1930, ὁμοῦ μετὰ τοῦ Πρωτοκόλλου καὶ τῶν Παραρτημάτων τῆς Συμβάσεως.

«Σύνταγμα» σημαίνει τὸ Σύνταγμα τῆς Δημοκρατίας.

Κύρωσις τῆς  
Συμβάσεως.  
Παράρτημα.

3. Ἡ Σύμβασις, τὸ κείμενον τῆς ὁποίας περιλαμβάνεται εἰς τὸ κάτωθι Παράρτημα καὶ εἰς τὴν ὁποίαν ἡ Δημοκρατία κατόπιν τῆς ἀποφάσεως τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου προσεχώρησε δι' ἐγγράφου κοινοποιήσεως συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον (2) τοῦ ἀρθροῦ 169 τοῦ Συντάγματος, ἐπικυροῦται συμφώνως τῇ προαναφερθείσῃ παραγράφῳ.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

(Ἄρθρον 3)

### ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ

Προοίμιον.

Αἱ Κυβερνήσεις τῆς Γερμανίας, τῆς Αὐστραλίας, τοῦ Βελγίου, τοῦ Καναδά, τῆς Χιλῆς, τῆς Κούβας, τῆς Δανίας, τῆς Ἐλευθέρας πόλεως τοῦ Δάντσιγκ, τῆς Ἰσπανίας, τοῦ Ἐλευθέρου Κράτους τῆς Ἰρλανδίας, τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς, τῆς Φινλανδίας, τῆς Γαλλίας, τοῦ Ἠνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ Βορείου Ἰρλανδίας, τῆς Ἑλλάδος, τῶν Ἰνδιῶν, τῆς Ἰσλανδίας, τῆς Ἰταλίας, τῆς Ἰαπωνίας, τῆς Λεττονίας, τοῦ Μεξικοῦ, τῆς Νορβηγίας, τῆς Νέας Ζηλανδίας, τῆς Παραγουάης, τῆς Ὀλλανδίας, τοῦ Περού, τῆς Πολωνίας, τῆς Πορτογαλλίας, τῆς Σουηδίας καὶ τῆς Ἐνώσεως τῶν Σοβιετικῶν Σοσιαλιστικῶν Δημοκρατιῶν, ἐπιθυμοῦσαι νὰ προστατεύσωσι τὴν ἀσφάλειαν τῆς ζωῆς καὶ τῆς ἰδιοκτησίας ἐν θαλάσῃ διὰ καθιερώσεως ἀπὸ συμφώνου ὁμοιομόρφων ἀρχῶν καὶ κανόνων, ἀναφορικῶς πρὸς τὰ ὄρια μέχρι τῶν ὁποίων δύνανται νὰ φορτώνωνται τὰ πλοῖα τὰ ἐκτελοῦντα διεθνεῖς πλοῦς ἀπεφάσισαν νὰ συνάψωσιν πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον Σύμβασιν καὶ ὄρισαν ὡς πληρεξουσίου αὐτῶν :

#### Ἡ ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ

Τὸν Κον Gustav KOENIGS, Ὑπουργικὸν Διευθυντὴν παρὰ τῷ Ὑπουργεῖῳ Συγκοινωνίας, μυστικὸσύμβουλον, Βερολίνον.

Τὸν Κον Arthur WERNER, Ὑπουργικὸν Σύμβουλον παρὰ τῷ Ὑπουργεῖῳ Συγκοινωνίας, δικαστικὸν Σύμβουλον, Βερολίνον.

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

Τὸν Κον Karl STURM, Διευθυντὴν τῆς «Seeberufsgenossenschaft», Ἀμβούργον.

#### Ἡ ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ

Τὸν Πλοίαρχον Κον Henry Priaulx CAYLEY, Βασιλικὸν Αὐστραλιακοῦ Ναυτικοῦ, ναυτικὸν ἀκόλουθον παρὰ τῇ ἐν Λονδίῳ ἀντιπροσωπεῖα τῆς Αὐστραλίας.

Τὸν Κον Vincent Cyril DUFFY, Australia House.

#### Ἡ ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΒΕΛΓΙΟΥ

Τὸν Κον Raoul F. GRIMARD, Μηχανικὸν, τεχνικὸν Σύμβουλον παρὰ τῇ Κεντρικῇ διοικήσει τοῦ Ναυτικοῦ.

#### Ἡ ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΚΑΝΑΔΑ

Τὸν Κον Alexander JOHNSTON, Ὑφυπουργὸν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

#### Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΧΙΛΗΣ

Τόν Ὑποπλοίαρχον ναυπηγόν Oscar BUNSTER, Μέλος τῆς Χιλιανῆς ναυτικῆς ἀποστολῆς ἐν Λονδίῳ.

#### Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΚΟΥΒΑΣ

Τόν Κον Guillermo PATTERSON, Ἐπιτετραμμένον ἐν Λονδίῳ.

#### Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΔΑΝΙΑΣ

Τόν Κον Emil KROGH, Διευθυντὴν παρὰ τῷ Ὑπουργεῖῳ ναυτιλίας καὶ ἀλιείας.

Τόν Κον Aage H. LARSEN, Ναυπηγόν καὶ ἀρχιμηχανικόν, παρὰ τῷ Ὑπουργεῖῳ ναυτιλίας καὶ ἀλιείας.

Τόν Κον J. A. KORBBING, Διευθυντὴν τῆς Forenede Dampskiselskab, Κοπεγχάγη.

Τόν Πλοίαρχον E. N. H. P. HAGELBERG, Πρόεδρον τῆς Ἐνώσεως Δανῶν Πλοιάρχων.

Τόν Κον Erik JACOBSEN, Trade Union Manager.

#### Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΑΣ ΠΟΛΕΩΣ ΤΟΥ ΔΑΝΤΣΙΓΚ

Τόν Κον Alphonse BOKLEWSKI KOZIELL, Ἐμπορικόν Σύμβουλον τῆς ἐν Λονδίῳ Πολωνικῆς Πρεσβείας.

Τόν Κον Waldemar SIEG, Ἐμπορικόν Σύμβουλον.

#### Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΙΣΠΑΝΙΑΣ

Τόν Κον Octaviano MARTINEZ BARCA, Μηχανικόν Ἰσπανικοῦ Ναυτικοῦ.

#### Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΕΛΕΥΘΕΡΟΥ ΙΡΛΑΝΔΙΚΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Τόν Κον J. W. DULANTY, Ἐμπορικόν Ἀπεσταλμένον τοῦ Ἐλευθέρου Ἰρλαντικοῦ Κράτους ἐν Μεγάλῃ Βρετανίᾳ.

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

#### Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΠΟΛΙΤΕΙΩΝ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Τόν Κον Herbert B. WALKER, Πρόεδρον τῆς Ἐνώσεως τῶν Ἀμερικανῶν Ἰδιοκτητῶν Ἀτμοπλοίων.

Τόν Κον David ARNOTT, Ἐπιθεωρητὴν πλοίων τοῦ American Bureau of Shipping.

Τόν Κον Laurens PRIOR, Γραφεῖον Ναυτιλίας τῆς Ὑπηρεσίας Ἐμπορίου.

Τόν Κον Howard C. TOWLE, Ἐθνικόν Συμβούλιον τῶν Ἀμερικανῶν Ναυπηγῶν.

Τόν Κον Samuel D. Mc. COMB, Marine Office of America.

Τόν Πλοίαρχον E. N. Albert F. PILLSBURY, τοῦ Οἴκου Pillsbury and Curtis, Ἄγ. Φραγκῖσκος.

Τόν Κον Robert F. HAND, Ἀντιπρόεδρον τῆς Standard Shipping Co. Νέα Ὑόρκη.

Τόν Κον H. W. WARLEY, Ἀντιπρόεδρον τῆς Ore Steamship Corporation, Νέα Ὑόρκη.

Τόν Κον James KENNEDY, Γενικόν Διευθυντὴν, Ναυτικῶν Τμημάτων Gulf Refining Co., Νέα Ὑόρκη.

Τόν Ὑποναύαρχον John G. TAWRESEY, C. C. τοῦ Ἀμερικανικοῦ Π. Ναυτικοῦ ἐν ἀποστρατείᾳ.

#### Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΦΙΝΛΑΝΔΙΑΣ.

Τόν Κον A. H. SAASTAMOINEN, Ἐπιτετραμμένον ἐν Λονδίῳ.

Τόν Πλωτάρχην Birger BRANDT, Ἐνωσις τῶν Φινλανδῶν Πλοιάρχων E.N.

#### Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ

Τόν Κον André Maurice HAARBLICHER, Ἀνάτερον Ἀρχιναυπηγόν, διευθυντὴν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου καὶ τοῦ ναυτικοῦ ὕλικου παρὰ τῷ Ὑπουργεῖῳ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Τόν Κον René Hippolyte Joseph LINDEMANN, Βοηθὸν διευθυντὴν τῶν ὑπηρεσιῶν ναυτικῆς ἐργασίας καὶ τοῦ λογιστηρίου παρὰ τῷ Ὑπουργεῖῳ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Τόν Κον Jean Henri Theophile MARIE, Ἀρχιναυπηγόν βοηθὸν διευθυντοῦ τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ στόλου καὶ τοῦ ναυτικοῦ ὕλικου παρὰ τῷ Ὑπουργεῖῳ Ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ.

Τόν Κον A. H. A. de BERLHE, Πληρεξούσιον Διευθυντὴν τοῦ Bureau Veritas.

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

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

### Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ.

- Τόν Κον Νικόλαον Λέλην, Γενικὸν Πρόξενον τῆς Ἑλλάδος ἐν Λονδίῳ.

### Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΙΝΔΙΩΝ

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

### Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΙΣΛΑΝΔΙΑΣ

- Τόν Κον Emil KROGH, Διευθυντὴν παρὰ τῷ Δανικῷ Ὑπουργείῳ ναυτιλίας καὶ ἀλιείας.  
 Τόν Κον Aage H. LARSEN, Ναυπηγὸν καὶ ἀρχιμηχανικὸν παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ ναυτιλίας καὶ ἀλιείας.  
 Τόν Κον J. H. KORBING, Διευθυντὴν τῆς Forenede Dampskibsselskab, Κοπεγχάγη.  
 Τόν Πλοίαρχον H. P. HAGFLBERG, Πρόεδρον τῆς Ἐνώσεως Δανῶν πλοιάρχων.  
 Τόν Κον Erik JACOBSEN, Trade Union Manager Denmark.

### Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ

- Τόν Στρατηγὸν Giulio INGIANNI, Γενικὸν Διευθυντὴν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.  
 Τόν Ναύαρχον Giuseppe CANTU, Τεχνικὸν Ἐπιθεωρητὴν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.  
 Τόν Καθηγητὴν Torquato GIANNINI, Σύμβουλον ἐπὶ τῆς μεταναστεύσεως παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Ἐξωτερικῶν τῆς Ἰταλίας.

### Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΙΑΠΩΝΙΑΣ

- Τόν Κον Shoichi NAKAYAMA, Γραμματέα Πρεσβείας Α' Τάξεως.  
 Τόν Κον Sukefumi IWAI, Πραγματογνώμων παρὰ τῇ τοπικῇ διοικήσει Συγκοινωνίας.

### Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΛΕΤΤΟΝΙΑΣ

- Τόν Κον Arturs OZOLS, Διευθυντὴν τοῦ τμήματος Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.  
 Τόν Πλοίαρχον E. N. Andrejs LONFELDS, Ἐταιρείας Λεττονῶν Ἐφοπλιστῶν.

### Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΜΕΞΙΚΟΥ.

- Τόν Κον Gustavo Luders de NEGRI, Γενικὸν Πρόξενον Μεξικῶ ἐν Λονδίῳ.

#### Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΝΟΡΒΗΓΙΑΣ

- Τόν Κον Erling BRYN, Διευθυντήν τοῦ Τμήματος Ναυτιλίας παρὰ τῷ Ὑπουργεῖῳ Ἐμπορίου καὶ Ναυτιλίας.  
 Τόν Κον Johan SCHÖE HEYDER, Ἀρχιεπιθεωρητὴν παρὰ τῷ Ὑπουργεῖῳ Ἐμπορίου καὶ Ναυτιλίας.  
 Τόν Δρ. J. BRUHN, Διευθυντήν τοῦ Norske Veritas.  
 Τόν Κον J. Hysing OLSEN, Ἐφοπλιστήν.  
 Τόν Κον Eiving TONNESEN, Διευθυντήν τῆς Ἐνώσεως Νορβηγῶν Πλοιάρχων.  
 Τόν Κον A. BIRKELAND, Πρόεδρον τῆς Ἐνώσεως Νορβηγῶν Ναυτικῶν καὶ Θερμαστῶν.

#### Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΖΗΛΑΝΔΙΑΣ

- Τόν Sir Thomas Mason WILFORD, Ὑψηλὸν Ἀπεσταλμένον τῆς Νέας Ζηλανδίας ἐν Λονδίῳ.  
 Τόν Sir Charles HOLDSWORTH, Διευθυντήν τῆς Union Steamship Company of New Zealand.

#### Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΟΥΑΗΣ

- Τόν Δρ. Horacio CARISIMO, Ἀπεσταλμένον ἐν Λονδίῳ.

#### Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ

- Τόν Ἀντιναύαρχον ἐ.ά. C. Fock, Γενικὸν Ἐπιθεωρητὴν τῆς Ναυτιλίας, Πρόεδρον τῆς ἐπιτροπῆς Προσδιορισμοῦ τοῦ ὕψους ἐξάλων τῶν πλοίων.  
 Τόν Κον A. van DRIEL, Ναυπηγόν, ναυπηγικὸν σύμβουλον τῆς ὑπηρεσίας ἐπιθεωρήσεως ναυτιλίας. Μέλος καὶ γραμματέα τῆς ἐπιτροπῆς προσδιορισμοῦ τοῦ ὕψους ἐξάλων τῶν πλοίων.  
 Τόν Κον J. BRAUTIGAM, Πρόεδρον τῆς ἐνώσεως ἐργατῶν μεταφορῶν, μέλος τῆς δευτέρας Βουλῆς τῶν γενικῶν χωρῶν.  
 Τόν Κον J. W. LANGELEER, Ἐπιθεωρητὴν Ναυτιλίας εἰς τὰς Ὀλλανδικὰς Ἰνδίας.  
 Τόν Κον Rypperda WIERDSMA, Πρόεδρον-Διευθυντήν τῆς Holland-America Line.  
 Τόν Πλοίαρχον G. L. HEERIS, Γραμματέα τῆς Ἐνώσεως Ὀλλανδῶν Ἐφοπλιστῶν.

#### Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΠΕΡΟΥ

- Τόν Πλοίαρχον Manuel D. FAURA, Ναυτικὸν Ἀκόλουθον ἐν Λονδίῳ.

#### Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΠΟΛΩΝΙΑΣ

- Τόν Κον Alphonse POCKLEWSKI-KOZIELL, Ἐμπορικὸν Σύμβουλον τῆς ἐν Λονδίῳ Πολωνικῆς Πρεσβείας.  
 Τόν Κον Boguslaw BAGNIEWSKI, Σύμβουλον τοῦ Ὑπουργείου Βιομηχανίας καὶ Ἐμπορίου, Βαρσοβία.

#### Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΠΟΡΤΟΓΑΛΛΙΑΣ

- Τόν Κον Thomaz Ribeiro de MELLO, Πληρεξούσιον Ὑπουργόν, Διευθυντήν τῶν Οἰκονομικῶν ὑποθέσεων παρὰ τῷ Πορτογαλικῷ Ὑπουργεῖῳ τῶν Ἐξωτερικῶν.  
 Τόν Πλωτάρχην Carlos Theodoro da COSTA, Ναυπηγόν.

#### Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΣΟΥΗΔΙΑΣ

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

#### Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΣΟΣΙΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΣΟΒΙΕΤΙΚΩΝ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΩΝ

- Τόν Κον Dimitri BOGOMOLOFF, Σύμβουλον τῆς ἐν Λονδίῳ Σοβιετικῆς Πρεσβείας, οἵτινες ἀνακοινώσαντες τὰ πληρεξούσια αὐτῶν γράμματα, εὐρεθέντα ἐν πλήρει τάξει, συνεφώνησαν τὰ ἐξῆς :

## Κεφάλαιον Ιον.—ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΑ.

## Ἄρθρον 1.

## Γενική ὑποχρέωσις τῆς Συμβάσεως.

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

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

## Ἄρθρον 2.

## Ἐφαρμογὴ τῆς Συμβάσεως.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Ἄρθρον 3.

## Ὅρισμοί.

Ἐν τῇ Συμβάσει ταύτῃ, ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως ρητῶς προβλέπεται—

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

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

## Κεφάλαιον ΙΙΙ.—ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ.

## Ἄρθρον ΙΙ.

## Ἐκδοσις πιστοποιητικῶν.

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

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

## Ἄρθρον Ι2.

## Ἐκδοσις πιστοποιητικῶν ὑπὸ ἄλλης Κυβερνήσεως.

Ἡ Κυβέρνησις ἑνὸς Κράτους ἐφαρμόζοντος τὴν Σύμβασιν ταύτην, δύναται τῇ αἰτήσει τῆς Κυβερνήσεως ἑνὸς ἄλλου Κράτους ὁμοίως ἐφαρμόζοντος τὴν αὐτὴν Σύμβασιν, νὰ ὑποβάλλῃ εἰς ἐπιθεώρησιν καὶ σήμανσιν, πλοῖον ἀνήκον (ἢ εἰς περιπτώσιν ἀνηολογήτου πλοῖου) πλοῖον τὸ ὁποῖον θὰ καταχωρηθῆ ἔν τοῖς νηολογίοις τοῦ δευτέρου τούτου Κράτους καὶ ἐὰν μείνῃ ἱκανοποιημένη ἐκ τοῦ ὅτι πληροῦνται αἱ διατάξεις τῆς Συμβάσεως ταύτης νὰ ἐκδώσῃ πιστοποιητικὸν διεθνοῦς γραμμῆς φορτώσεως ὑπὸ ἰδίαν αὐτῆς εὐθύνην.

Πᾶν τοιοῦτοτρόπως ἐκδιδόμενον πιστοποιητικὸν δέον νὰ περιλαμβάνῃ δῆλωσιν ὅτι ἐξεδόθη αἰτήσει τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Κράτους εἰς τὸ ὁποῖον τὸ πλοῖον ἀνήκει, ἢ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Κράτους ἔν τοῖς νηολογίοις τοῦ ὁποῖου τὸ πλοῖον θὰ καταχωρηθῆ ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως. Τὸ πιστοποιητικὸν τοῦτο θὰ ἔχῃ τὴν αὐτὴν ἰσχὺν καὶ θὰ τύχῃ τῆς αὐτῆς ἀναγνωρίσεως ὡς ἔν πιστοποιητικὸν ἐκδοθὲν συμφώνως τῷ ἄρθρῳ ΙΙ τῆς Συμβάσεως ταύτης.

## Ἄρθρον Ι3.

## Τύπος τῶν πιστοποιητικῶν.

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

Ὁ τύπος τοῦ πιστοποιητικοῦ θὰ εἶναι ὁ τοῦ εἰς τὸ παράρτημα ΙΙΙ ὑποδείγματος, ὑποκείμενος εἰς τὰς τροποποιήσεις ἐκείνας αἰτινες δύνανται νὰ γίνωσι συμφώνως πρὸς τὸν κανόνα 78 εἰς περιπτώσιν πλοίων μεταφερόντων φορτία ζυλείας ἐπὶ τοῦ καταστρώματος.

## Ἄρθρον Ι4.

## Διάρκεια τῶν πιστοποιητικῶν.

Ι. Ἐκαστον πιστοποιητικὸν διεθνοῦς γραμμῆς φορτώσεως θὰ λήγῃ, ἐκτὸς ἐὰν ἀνευῶθῃ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου 2 τοῦ παρόντος ἄρθρου, εἰς τὸ τέλος μιᾶς περιόδου καθοριζομένης ἔν αὐτῷ ὑπὸ τῆς ἐκδιδούσης ἀρχῆς.

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

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

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

- (α) Ὅταν ἔλαβον χώραν μεταβολαὶ ὑλικοῦ εἰς τὸ σκάφος καὶ τὰ ὑπερκατασκευάσματα τοῦ πλοίου, αἰτινες ἐπηρεάζουσι τὸν προσδιορισμὸν τοῦ ὕψους ἐξάλων.
- (β) Ἐὰν τὰ ἐξαρτήματα καὶ μέσα διὰ (1) τὴν προστασίαν τῶν ἀνοιγμάτων, (2) τὰ προφυλακτικὰ κιγκλιδῶματα, (3) τὰς θυρίδας τοῦ δρυφάκτου καὶ (4) τῶν μέσων εἰσόδου εἰς τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος, δὲν διετηρήθησαν εἰς τὴν αὐτὴν ἱκανοποιητικὴν κατάστασιν, εἰς ἣν εὐρίσκοντο ὅτε τὸ πιστοποιητικὸν ἐξεδόθη.
- (γ) Ἐὰν τὸ πλοῖον δὲν ἐπεθεωρήθη περιοδικῶς κατὰ τὸν χρόνον ἐκεῖνον καὶ ὑπὸ τὰς συνθήκας ἐκείνας, τὰς ὁποίας ἡ Ἀρχὴ ἤθελεν κρίνει ἀναγκαίας ὅπως ἐξασφαλισθῆ τὸ ὅτι τὸ σκάφος καὶ τὰ ὑπερκατασκευάσματα, τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὸν ὅρον Α, δὲν μετεβλήθησαν, καὶ ὅτι τὰ ἐξαρτήματα καὶ μέσα τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὸν ὅρον Β, διετηρήθησαν ὡς αὐτόθι προβλέπεται, καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ πιστοποιητικοῦ.

Ἄρθρον 15.

Ἀποδοχὴ πιστοποιητικῶν.

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

Ἄρθρον 16.

Ἐλεγχος.

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

- (α) ὅτι τὸ πλοῖον δὲν εἶναι φορτωμένον ὑπὲρ τὰ ὑπὸ τοῦ πιστοποιητικοῦ ἐπιτρεπόμενα ὄρια.
- (β) ὅτι ἡ θέσις τῶν γραμμῶν φορτώσεως ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἀνταποκρίνεται πρὸς τὴν τοῦ πιστοποιητικοῦ.
- (γ) ὅτι τὸ πλοῖον δὲν ὑπέστη μεταβολὰς τοσοῦτον οὐσιώδεις ὡς πρὸς τὰ εἰς τοὺς ὅρους Α καὶ Β (τῆς παραγράφου 3 τοῦ ἄρθρου 14) πραγματευόμενα, ὥστε τοῦτο νὰ εἶναι προφανῶς ἀκατάλληλον νὰ ἀναχθῆ εἰς τὸ πέλαγος, ἄνευ κινδύνου διὰ τὴν ἀνθρωπίνην ζωὴν.

2. Μόνον ἀξιωματικοὶ κεκτημένοι τὰ ἀναγκαῖα τεχνικὰ προσόντα θὰ ἐξουσιοδοτοῦνται διὰ τὴν ἐξάσκησιν τοῦ προμνησθέντος ἐλέγχου. Ἐὰν ὁ ἔλεγχος ἐξασκεῖται διὰ τὴν ἀνωτέρω παράγραφον (γ), θὰ ἐξασκεῖται μόνον, ἐφ' ὅσον δύναται νὰ κριθῆ ἀναγκαῖα ἢ βεβαίωσις περὶ τοῦ ὅτι τὸ πλοῖον θὰ καταστῆ κατάλληλον νὰ ἀναχθῆ εἰς τὸ πέλαγος ἄνευ κινδύνου διὰ τὴν ἀνθρωπίνην ζωὴν.

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

Ἄρθρον 17.

Προνόμια.

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



## Κεφάλαιον IV. — ΓΕΝΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ.

## Ἄρθρον 18.

## Ἴσοδύναμοι Διατάξεις.

Ὅσακις ἐν τῇ Συμβάσει ταύτῃ προβλέπεται, ὅτι ἰδιαίτερόν τι ἐξάρτημα ἢ μέσον ἢ τύπος αὐτῶν, θὰ προσαρμοσθῇ ἢ θὰ φέρηται ἐπὶ ἐνὸς πλοίου ἢ ὅτι εἰδική τις διάταξις θὰ γίνεταί ἀποδεκτὴ, δύναται Ἄρχῃ τις νὰ παραδεχθῇ εἰς ἀντικατάστασιν αὐτῶν ἕτερον ἐξάρτημα ἢ μέσον ἢ τύπον αὐτῶν, ἢ ἕτεραν διάταξιν, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι ἡ Ἄρχῃ αὕτη θὰ μείνῃ ἱκανοποιημένη ἐκ τοῦ ὅτι τὸ ἀντικαθιστοῦν ἐξάρτημα ἢ μέσον ἢ ὁ τύπος αὐτῶν ἢ ἡ διάταξις, εἶναι εἰς ἐκάστην περίπτωσιν τοῦλάχιστον τῆς αὐτῆς ἀποτελεσματικότητος μὲ τὴν ὑπὸ τῆς συμβάσεως προδιαγραφομένην.

Ἄρχῃ τις ἢ τις παρεδέχθη οὕτω νέον ἐξάρτημα ἢ μέσον ἢ τύπον αὐτῶν, ἢ νέαν διάταξιν θέλει ἀνακοινοῖ τὸ γεγονός εἰς τὰς ἕτέρας Ἀρχάς, ἐπὶ αἰτήσῃ δὲ καὶ τὰς λεπτομερείας αὐτῶν.

## Ἄρθρον 19.

## Νόμοι, Κανονισμοί, Ἐκθέσεις.

Αἱ συμβαλλόμενα Κυβερνήσεις ὑπόσχονται νὰ ἀνακοινώσωσι ἀμοιβαίως :

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

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

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

## Ἄρθρον 20.

## Τροποποιήσεις, μέλλουσαι διασκέψεις.

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

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

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

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

## Κεφάλαιον V. — ΤΕΛΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ.

## Ἄρθρον 21.

## Ἐφαρμογὴ εἰς Ἀποικιακὰ Κράτη.

1. Μία συμβαλλομένη Κυβέρνησις, δύναται κατὰ τὸν χρόνον τῆς ὑπογραφῆς, ἐπικυρώσεως, προσχωρήσεως ἢ κατόπιν, νὰ δηλώσῃ δι' ἐγγράφου δηλώσεως ἀπευθυνομένης πρὸς τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρεττανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας, τὴν ἐπιθυμίαν τῆς ὅπως ἡ Σύμβασις αὕτη ἐφαρμοσθῇ καὶ εἰς ὅλας ἢ μερικὰς τῶν ἀποικίων, ὑπερποντίων χωρῶν, προτεκτοράτων ἢ χωρῶν ὑπὸ ἐπικυριαρχίαν ἢ ἐντολήν, αὐτῆς. Ἡ Σύμβασις αὕτη θὰ ἐφαρμοσθῇ εἰς ὅλας

τάς ἐν τῇ δηλώσει κατονομαζομένας χώρας δύο μῆνας μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς λήψεως τῆς δηλώσεως, παραλειπομένης ὅμως τῆς δηλώσεως ἢ Σύμβασις αὐτὴ δὲν θὰ ἐφαρμόζεται εἰς τοιαύτας χώρας.

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

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

#### Ἄρθρον 22.

Ἐπίσημα κείμενα—Ἐπικύρωσις.

Ἡ Σύμβασις αὐτὴ, τῆς ὁποίας ἀμφότερα τὰ κείμενα Ἀγγλικὸν καὶ Γαλλικὸν ἔσονται ἐπίσημα θὰ ἐπικυρωθῆ.

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

#### Ἄρθρον 23.

Προσχώρησις.

Θὰ ἐπιτρέπηται εἰς τὴν Κυβέρνησιν (εἴτε τὴν Κυβέρνησιν μιᾶς χώρας κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρου 21) ἐν ὀνόματι τῆς ὁποίας δὲν ἔχει ὑπογραφή ἢ Σύμβασις αὐτὴ, νὰ προσχωρήσῃ εἰς ταύτην ὅποτεδῆποτε μετὰ τὴν ἑναρξιν τῆς ἰσχύος τῆς Συμβάσεως. Προσχωρήσεις θὰ γίνωνται μέσω ἐγγράφων δηλώσεων ἀπευθυνομένων πρὸς τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Ἑνωμένου Βασιλείου τῆς Μ. Βρεττανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας καὶ θὰ λαμβάνωσι ἰσχὴν τρεῖς μῆνας μετὰ τὴν λήψιν των.

Ἡ Κυβέρνησις τοῦ Ἑνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρεττανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας θὰ εἰδοποιῆ ὅλας τὰς ὑπογραφοῦσας καὶ προσχωρούσας κυβερνήσεις, περὶ τῶν ληφθειῶν προσχωρήσεων καὶ τῆς ἡμερομηνίας τῆς λήψεώς των.

#### Ἄρθρον 24.

Ἡμερομηνία ἐναρξεως ἰσχύος.

Ἡ Σύμβασις αὐτὴ ἀρχεται ἰσχύουσα κατὰ τὴν 1ην Ἰουλίου 1932 μετὰ τῶν Κυβερνήσεων αἵτινες κατέθεσαν τὴν ἐπικύρωσίν των κατὰ τὴν ἡμερομηνίαν ταύτην, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι κατετέθησαν τοῦλάχιστον πέντε ἐπικυρώσεις παρὰ τῆ Κυβερνήσεως τοῦ Ἑνωμένου Βασιλείου τῆς Μ. Βρεττανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας.

Μὴ κατατεθειῶν πέντε ἐπικυρώσεων κατὰ τὴν ἡμερομηνίαν ταύτην, ἡ Σύμβασις αὐτὴ ἀρχεται ἰσχύουσα τρεῖς μῆνας μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς καταθέσεως τῆς πέμπτης ἐπικυρώσεως. Ἐπικυρώσεις κατατεθείσαι μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν ἐναρξεως ἰσχύος τῆς Συμβάσεως ταύτης, θὰ λαμβάνωσιν ἰσχὴν τρεῖς μῆνας μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς καταθέσεώς των.

## Ἄρθρον 25.

## Καταγγελία.

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

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

Εἰς πίστῳσιν τούτων, οἱ πληρεξούσιοι ὑπέγραψαν ὡς κατωτέρω.

Ἐγένετο ἐν Λονδίῳ σήμερον τὴν 5ην Ἰουλίου 1930 εἰς ἀπλοῦν ὄπερ θὰ παραμείνῃ κατατεθειμένον εἰς τὰ Ἀρχεῖα τοῦ Κράτους τοῦ Ἠνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρεττανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας, ἣτις θὰ διαβιβᾷσῃ κεκρωμένα ἀκριβῆ ἀντίγραφα αὐτοῦ εἰς ὅλας τὰς ὑπογραψάσας Κυβερνήσεις.

## Ὑπογραφαί.

GUSTAV KOENIGS  
WALTER LAAS  
KARL STURM  
H. P. CAYLEY  
V. C. DUFFY  
R. GRIMARD  
A. JOHNSTON  
OSCAR BUNSTER  
GUILLERMO PATTERSON  
EMIL KROGH  
AAGE H. LARSEN  
H. P. HAGELBERG  
OCTAVIANO M. BARCA  
SEAN DULCHAONTIGH  
T. J. HEGARTY  
HERBERT B. WALKER  
DAVID ARNOTT  
LAURENS PRIOR  
HOWARD C. TOWLE  
ALBERT F. PILLSBURY  
ROBERT F. HAND  
JAS. KENNEDY  
H. W. WARLEY  
JOHN G. TAWRESEY  
E. PALMSTIERNA  
E. EGGERT  
A. H. SAASTAMOINEN  
B. BRANDT  
JEAN MARIE  
A. de BERLHE  
H. F. OLIVER  
F. W. BATE  
ALFRED J. DANIEL  
JOHN T. EDWARDS  
ERNEST W. GLOVER  
NORMAN HILL  
C. HIPWOOD

J. FOSTER KING  
J. MONTGOMERIE  
CHARLES J. O. SANDERS  
W. R. SPENCE  
A. SPENCER  
N. G. LELY  
G. L. CORBETT  
NOWROJEE DADABHOY ALL-  
BLESS  
KAVAS OOKERJEE  
J. S. PAGE  
EMIL KROGH  
AAGE H. LARSEN  
H. P. HAGELBERG  
GIULIO INGIANNI  
GIUSEPPE CANTU  
S. NAKAYAMA  
S. IWAI  
A. OZOLS  
G. LUDERS de NEGRI  
E. BRYN  
J. SCHÖNHEYDER  
THOMAS M. WILFORD  
C. HOLDSWORTH  
C. FOCK  
A. van DRIEL  
JOH. BRAUTIGAM  
LANGELER  
J. R. WIERDSMA  
M. D. FAURA  
A. POKLEWSKI-KOZIELL  
B. BAGNIEWSKI  
THOMAZ RIBEIRO da MELLO  
CARLOS THEODORO da COSTA  
D. BOGOMOLOFF  
S. HORACIO CARISIMO  
T. G. GIANNINI

## ΤΕΛΙΚΟΝ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΝ

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

I

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

II

Ἡ Σύμβασις αὕτη δὲν ἐφαρμόζεται εἰς ὑπάρχοντα πλοῖα τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν καὶ τῆς Γαλλίας, τύπου Lumber Schooner κινούμενα ὑπὸ μηχανικῆς δυνάμεως, μετὰ ἢ ἀνευ ἰστιῶν, ἢ καὶ ὑπὸ ἰστιῶν μόνον.

III

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

Αἱ συμβαλλόμεναι Κυβερνήσεις δὲν θέλουσι ἐγείρει ἀντίρρησιν τινα ὡς πρὸς τὰς εἰς τὴν Σύμβασιν ταύτην ἐπενεχθησομένας κατὰ τὴν ἐν λόγω συνδιάσκεψιν μεταβολὰς εἰς τὰς περὶ γραμμῆς φορτώσεως τῶν δεξαμενοπλοίων περιεχομένας διατάξεις, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅμως ὅτι τὰ ἐν αὐτῇ προκύψαντα συμπεράσματα θὰ ἀνακοινωθῶσιν ἀμέσως εἰς τὰς ὑπογραφούσας τὴν παροῦσαν Σύμβασιν Κυβερνήσεις, καὶ ὅτι δὲν θὰ ἔχη ληφθῆ ἀντίρρησις παρὰ τῆ Κυβερνήσει τοῦ Ἠνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας ἐντὸς ἑξ μηνῶν ἀπὸ τῆς ἀποστολῆς τῆς τοιαύτης ἀνακοινώσεως.

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

Ἐγένετο ἐν Λονδίῳ σήμερον τὴν 5ην Ἰουλίου, 1930, εἰς ἀπλοῦν, ὅπερ θὰ κατατεθῆ εἰς τὰ ἀρχεῖα τοῦ Κράτους τοῦ Ἠνωμένου Βασιλείου τῆς Μ. Βρετανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας, ἧτις θὰ διαβιβάσῃ κεκυρωμένα ἀκριβῆ ἀντίγραφα αὐτοῦ εἰς ὅλας τὰς ὑπογραφούσας Κυβερνήσεις.

(Ὑπογραφαί)

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

J. FOSTER KING  
J. MONTGOMERIE  
CHARLES J. O. SANDERS  
W. R. SPENCE  
A. SPENCER  
N. G. LELY  
G. L. CORBETT  
NOWROJEE DADABHOY ALL-  
BLESS  
KAVAS OOKERJEE  
J. S. PAGE  
EMIL KROGH  
AAGE H. LARSEN  
H. P. HAGELBERG  
GIULIO INGIANNI  
GIUSEPPE CANTU

(Υπογραφαὶ συνέχ.)

DAVID ARNOTT  
LAURENS PRIOR  
HOWARD C. TOWLE  
ALBERT F. PILLSBURY  
ROBERT F. HAND  
JAS. KENNEDY  
H. W. WARLEY  
JOHN G. TAWRESEY  
E. PALMSTIERNA  
E. EGGERT  
A. H. SAASTAMOINEN  
B. BRANDT  
JEAN MARIE  
A. de BERLHE  
H. F. OLIVER  
F. W. BATE  
ALFRED J. DANIEL  
JOHN T. EDWARDS  
ERNEST W. GLOVER  
NORMAN HILL  
C. HIPWOOD

S. NAKAYAMA  
S. IWAI  
A. OZOLS  
G. LUDERS de NEGRI  
E. BRYN  
J. SCHÖNHEYDER  
THOMAS M. WILFORD  
C. HOLDSWORTH  
C. FOCK  
A. van DRIEL  
JOH. BRAUTIGAM  
LANGELE  
J. R. WIERDSMA  
M. D. FAURA  
A. POKLEWSKI-KOZIELL  
B. BAGNIEWSKI  
THOMAZ RIBEIRO da MELLO  
CARLOS THEODORO da COSTA  
D. BOGOMOLOFF  
S. HORACIO CARISIMO  
T. G. GIANNINI

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Κανόνες διὰ τὸν προσδιορισμὸν τῶν γραμμῶν  
ἀνωτάτης φορτώσεως ἐμπορικῶν πλοίων.

### Μέρος Ι.—ΓΕΝΙΚΑ

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

### Κανῶν Ι.—Ὅρισμοί.

Ἐπαρκὲς πλοῖον: Ὁ ὅρος «ἀτμόπλοιον» περιλαμβάνει ὅλα τὰ πλοῖα τὰ ἔχοντα ἐπαρκῆ μέσα διὰ μηχανικὴν κίνησιν ἐξαιρέσει τῶν ἔχόντων ἐπαρκῆ ἰστιοφορίαν διὰ ναυσιπλοῖαν μὲ μόνον τὰ ἰστία.

Εἰς πλοῖον ἐφωδιασμένον μὲ μηχανικὰ μέσα κινήσεως καὶ μὲ ἰστιοφορίαν ἀνεπαρκῆ διὰ ναυσιπλοῖαν μὲ μόνον τὰ ἰστία δύναται νὰ προσδιορισθῇ γραμμὴ φορτώσεως συμφώνως πρὸς τὸ μέρος III τῶν κανόνων τούτων. Εἰς Σλέπιον (lighter) μπάριζαν (barge) ἢ ἕτερον πλοῖον ἄνευ ἀνεξαρτήτων μέσων κινήσεως, ρυμουλκούμενον, θὰ προσδιορίζεται γραμμὴ φορτώσεως συμφώνως μὲ τὸ μέρος III τῶν κανόνων τούτων.

Ἰστιοφόρον: Ὁ ὅρος «ἰστιοφόρον» περιλαμβάνει ὅλα τὰ πλοῖα τὰ ἔχοντα ἐπαρκῆ ἰστιοφορίαν διὰ ναυσιπλοῖαν μὲ μόνον τὰ ἰστία, ἀνεξαρτήτως τοῦ ἐὰν εἶναι ἢ ὄχι ἐφωδιασμένα μὲ μηχανικὰ μέσα κινήσεως.

Πλοῖον ἄνευ ὑπερκατασκευασμάτων: (Flush deck ship). Πλοῖον ἄνευ ὑπερκατασκευασμάτων εἶναι τὸ μὴ ἔχον ὑπερκατασκευάσματα ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων.

Ἐπεκατασκευάσμα: Ἐπεκατασκευάσμα εἶναι ἐστεγασμένη κατασκευὴ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων ἐκτεινομένη ἀπὸ πλευρᾶς εἰς πλευρὰν τοῦ πλοίου. Μερικῶς ἀνυψωμένον κατάστρωμα (raised quarter deck) θεωρεῖται ὡς ὑπερκατασκευάσμα.

**Ύψος ἐξάλων:** Τὸ προσδιοριζόμενον ὕψος ἐξάλων εἶναι, ἢ εἰς τὴν πλευρὰν καὶ τὸ μέσον τοῦ πλοίου κατακορύφως πρὸν τὰ κάτω μετρούμενη ἀπόστασις ἀπὸ τῆς ἄνω ἀκμῆς τῆς γραμμῆς τοῦ καταστρώματος μέχρι τῆς ἄνω ἀκμῆς τῆς γραμμῆς φορτώσεως.

**Κατάστρωμα ἐξάλων:** Τὸ κατάστρωμα ἐξάλων εἶναι τὸ κατάστρωμα ἀπὸ τοῦ ὁποίου μετρεῖται τὸ ὕψος τῶν ἐξάλων καὶ εἶναι τὸ ἀνώτατον πλήρες κατάστρωμα τὸ ἔχον μόνιμα μέσα κλεισίματος ὄλων τῶν ἐπὶ τῶν ἐκτεθειμένων μερῶν τοῦ καταστρώματος ἀνοιγμάτων, συμφώνως πρὸς τοὺς Κανόνας 8 ἕως 16. Εἶναι τὸ ἀνώτατον κατάστρωμα εἰς τὰ ἄνευ ὑπερκατασκευασμάτων (Flush deck) καὶ εἰς τὰ μετὰ μεμονωμένων ὑπερκατασκευασμάτων πλοία.

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

**Τὸ μέσον τοῦ πλοίου:** Τὸ μέσον τοῦ πλοίου εἶναι τὸ μέσον τοῦ κατὰ τὸν κανόνα 32 ὀριζομένου μήκους τῆς ἰσάλου γραμμῆς φορτώσεως θέρους.

#### Κανὼν 2.—Γραμμὴ καταστρώματος.

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

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

#### Κανὼν 3.—Δίσκος γραμμῆς φορτώσεως.

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

#### Κανὼν 4.—Χρησιμοποιούμεναι γραμμαὶ ἐν συνδυασμῷ μετὰ τὸν δίσκον.

Αἱ γραμμαὶ αἱ δεικνύουσαι τὴν μεγίστην γραμμὴν φορτώσεων εἰς διαφόρους περιπτώσεις καὶ διὰ διαφόρους ἐποχὰς (βλέπε παράρτημα II) θὰ εἶναι ὀριζόντιοι γραμμαί, μήκους 250 καὶ πλάτους 25 χιλιοστομέτρων αἵτινες ἐκτείνονται ἀπὸ, καὶ εἶναι κάθετοι ἐπὶ, μιᾶς κατακορύφου γραμμῆς κεχαραγμένης εἰς ἀπόστασιν 540 χιλιοστομέτρων πρὸ πῶραν ἀπὸ τοῦ κέντρου τοῦ δίσκου (βλέπε σχῆμα I).

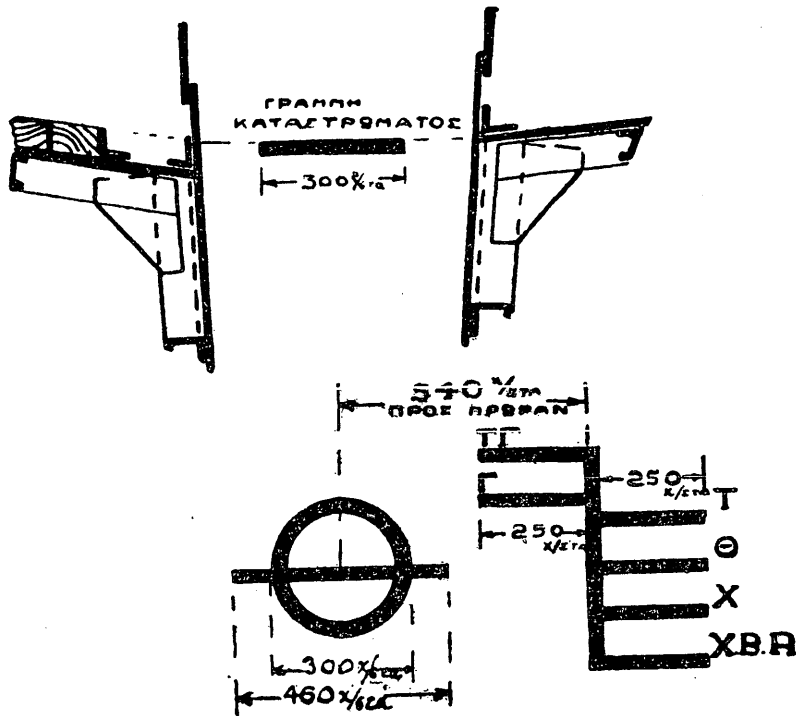
Αἱ χρησιμοποιούμεναι γραμμαὶ εἶναι αἱ ἀκόλουθοι:

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

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

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

Τροπική γραμμή φορτώσεως. Ἡ τροπική γραμμή φορτώσεως δείκνυται ὑπὸ τῆς ἀνωτέρας ἀκμῆς μιᾶς γραμμῆς σημειουμένης διὰ τοῦ γράμματος Τ.



Σχῆμα 1

Γραμμή φορτώσεως εἰς γλυκὺ ὕδωρ. Ἡ γραμμή φορτώσεως εἰς γλυκὺ ὕδωρ κατὰ τὸ θέρος, δείκνυται ὑπὸ τῆς ἀνωτέρας ἀκμῆς μιᾶς γραμμῆς σημειουμένης διὰ τοῦ γράμματος Γ. Ἡ διαφορά μεταξύ τῆς γραμμῆς φορτώσεως εἰς γλυκὺ ὕδωρ κατὰ τὸ θέρος, καὶ τῆς γραμμῆς φορτώσεως θέρους, εἶναι τὸ ἐπιτρεπόμενον περιθώριον φορτώσεως εἰς γλυκὺ ὕδωρ καὶ ὡς πρὸς τὰς ἄλλας γραμμὰς φορτώσεως. Ἡ τροπική γραμμή φορτώσεως εἰς γλυκὺ ὕδωρ δείκνυται ὑπὸ τῆς ἀνωτέρας ἀκμῆς μιᾶς γραμμῆς σημειουμένης διὰ τῶν γραμμάτων Τ.Γ. (\*).

#### Κανὼν 5.—Σῆμα τῆς προσδιοριζούσης Ἀρχῆς.

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

\* Ὄταν θαλασσοποροῦντα ἀτμόπλοια πλέωσιν εἰς ποταμούς ἢ μεσόγεια ὕδατα, ἐπιτρέπεται ὑπερφόρτωσις ἀναποκρινομένη εἰς τὸ βάρος τοῦ καυσίμου κ.τ.λ. τὸ ἀπαιτούμενον διὰ τὴν κατανάλωσιν μεταξύ τοῦ σημείου τῆς ἀναχωρήσεως καὶ τῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης.

### Κανών 6.—Λεπτομέρειαι Χαράξεως.

Ὁ δίσκος, αἱ γραμμαὶ καὶ τὰ γράμματα θὰ χρωματίζονται διὰ λευκοῦ ἢ κιτρίνου ἐπὶ σκοτεινοῦ ἢ διὰ μέλανος ἐπὶ ἀνοικτοῦ ἐδάφους. Ὅμοίως θὰ ἐντέμνονται ἢ θὰ ἐγχαράσσονται διὰ τερέτρου (κοπιδιάρονται) προσεκτικῶς εἰς τὰς πλευρὰς τῶν σιδηρῶν καὶ ἢ χαλυβδίνων πλοίων καὶ θὰ ἐντέμνονται εἰς βάθος τοῦλάχιστον 3 χιλιοστομέτρων ἐπὶ τῶν ἐπηγκενίδων τοῦ περιβλήματος τῶν ξυλίνων σκαφῶν.

Τὰ ἀνωτέρω σήματα θὰ εἶναι ἐμφανῶς ὄρατὰ καὶ ἐν ἀνάγκῃ θὰ λαμβάνονται ἰδιαίτερα πρὸς τοῦτο μέτρα.

### Κανών 7.—Ἐπαλήθευσις τῆς Σήμανσεως.

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

## Μέρος II.—ΣΥΝΘΗΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΥ ΓΡΑΜΜΩΝ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ.

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

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

## ΑΝΟΙΓΜΑΤΑ ΕΠΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΩΝ ΕΞΑΛΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΩΝ ΥΠΕΡΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΜΑΤΩΝ.

### Κανών 8.—Στόμια κύτους καὶ ἄλλα στόμια μὴ προστατευόμενα ὑπὸ ὑπερκατασκευασμάτων.

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

### Κανών 9.—Τοιχώματα Στομίων.

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

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

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

### Κανών 10.—Καλύμματα Στομίων.

Τὰ καλύμματα ἐκτεθειμένων στομίων θὰ εἶναι ἰσχυρὰ καὶ ὅταν εἶναι ξύλινα θὰ ἔχωσι τελικὸν πάχος τοῦλάχιστον 60 χιλιοστούμετρων δι' ἐν ἐλεύθερον μήκος μὴ ὑπερβαῖνον τὰ 1.52 μέτρα. Τὸ πλάτος τῆς ἐπιφανείας ἐφ' ἧς θὰ στηρίζονται τὰ καλύμματα ταῦτα τῶν στομίων, ἔσεται τοῦλάχιστον 63 χιλιοστόμετρα.



## Κανών ΙΙ.—Μεσόζυγα και Διάζυγα Στομιών.

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

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

ΠΙΝΑΞ 1 (Τοιχώματα ὕψους 610 χιλιοστῶν).

Μεσόζυγα και διάζυγα στομιῶν διὰ πλοῖα μῆκους 61 μέτρων και ἄνω. (\*)

## ΜΕΣΟΖΥΓΑ

Πλάτος τοῦ στομίου	Πλαίσιον	Μεσόζυγα μετὰ Διαζύγων			Μεσόζυγα ἄνευ διαζύγων	
		Ἀπόστασις ἀπὸ κέντρου εἰς κέντρον			Ἀπόστασις ἀπὸ κέντρου εἰς κέντρον	
		1,83 μέτρα	2,44 μέτρα	3,05 μέτρα	1,22 μέτρα	1,52 μέτρα
Μέτρα	Χιλιοστά	Χιλιοστά	Χιλιοστά	Χιλιοστά	Χιλιοστά	Χιλιοστά
3,05	75×75×10 A	280×7,5 E	305×8 E	356×8,5 E	230×11,5 B.E.	254×12,5 B.E.
3,66	75×75×10 A	305×8 E	356×8,5 E	432×9 E	280×12,5 B.E.	305×12,5 B.E.
4,27	75×75×10,5 A	356×8,5 E	432×9 E	508×9,5 E	305×12,5 B.E.	305×8 E
4,88	90×75×10,5 A	406×9 E	483×9,5 E	559×9,5 E	305×8 E	356×8,5 E
5,49	100×75×11 A	457×9 E	533×9,5 E	635×10 E	356×8,5 E	406×9 E
6,10	100×75×11 A	508×9,5 E	610×10 E	711×10,5 E	381×8,5 E	457×9 E
6,71	115×75×11,5 A	559×9,5 E	660×10,5 E	762×11 E	406×9 E	483×9 E
7,32	130×90×11,5 A	584×10 E	711×10,5 E	813×11 E	432×9 E	508×9,5 E
7,93	140×90×12 A	610×10 E	736×10,5 E	864×11,5 E	457×9 E	533×9,5 E
8,54	150×90×12,5 A	635×10 E	787×11 E	915×12 E	483×9,5 E	559×9,5 E
9,14	150×90×13 A	660×10,5 E	813×11 E	965×12 E	508×9,5 E	584×10 E

A=ἀπλῆ γωνία. B.E.=ἔλασμα βολβοειδοῦς τομῆς. E=ἔλασμα. Υ=ὕψος. Π=πλάτος.

Ἐψη διὰ μεσόζυγα στομιῶν μετροῦνται εἰς τὸ μέσον τοῦ μῆκους, και ἀπὸ τοῦ ἀνωτάτου σημείου τοῦ πλαισίου μέχρι τῆς κατωτάτης ἀκμῆς. Ἐψη διὰ διάζυγα μετροῦνται ἀπὸ τῆς κάτω ἐπιφανεῖας τοῦ καλύμματος μέχρι τῆς κατωτάτης ἀκμῆς. Μεγέθη δι' ἐνδιάμεσα μῆκη και ἀποστάσεις λαμβάνονται δι' ἀναγωγῆς. Ἐνθα προδιαγράφονται ἔλασματα, δεόν νὰ προσαρμόζονται δύο γωνίαι τοῦ διὰ πλαίσιον διδομένου μεγέθους τόσοσιν εἰς τὸ ἄνω ὅσον και εἰς τὸ κάτω μέρος τοῦ μεσοζύγου. Ἐνθα προδιαγράφεται ἔλασμα βολβοειδοῦς τομῆς, δεόν νὰ προσαρμόζονται εἰς τὸ ἄνω μέρος τοῦ μεσοζύγου ἢ διαζύγου δύο γωνίαι τοῦ διὰ πλαίσιον διδομένου μεγέθους. Ἐνθα προδιαγράφονται γωνίαι βολβοειδοῦς τομῆς, δεόν νὰ προσαρμόζεται μία γωνία τοῦ διὰ πλαίσιον διδομένου μεγέθους, εἰς τὸ ἄνω μέρος τῆς βολβοειδοῦς γωνίας. Ἐνθα τὰ προδιαγραφόμενα σκέλη μιᾶς γωνίας εἶναι διαφορετικῶν διαστάσεων, τὸ μεγαλύτερον σκέλος θὰ εἶναι τὸ ὀριζόντιον.

\* Εἰς πλοῖα μῆκους μὴ ὑπερβαίνοντος τὰ 30,50 μέτρα: Τὰ ὕψη τῶν ἐξ ἐλασμάτων και γωνιῶν μεσοζύγων δύνανται νὰ εἶναι τὰ 60% τῶν ἀνωτέρω ἐν τῷ πίνακι διδομένων. Τὰ ὕψη τῶν ἐκ βολβοειδοῦς γωνίας ἢ ἐλάσματος βολβοειδοῦς τομῆς μεσοζύγων και χαλυβδίνων διαζύγων, δύνανται νὰ εἶναι τὰ 80% τῶν ἐν τῷ πίνακι διδομένων. Τὸ πάχος τῶν ἐλασμάτων, τῶν βολβοειδῶν γωνιῶν και τῶν ἐλασμάτων βολβοειδοῦς τομῆς θὰ ἀντιστοιχεῖ εἰς τὸ πάχος τοῦ πίνακος, τὸ διδόμενον διὰ μειωμένα ὕψη μὲ ἐλάχιστα ὄρια πάχους 7,5 χιλιοστομέτρων. Τὰ ὕψη και πλάτη τῶν ξυλίνων διαζύγων δύνανται νὰ εἶναι τὰ 80% τῶν διδομένων εἰς τοὺς πίνακας διὰ πλευρικά διάζυγα ἀλλὰ τὸ πλάτος τῶν κεντρικῶν διαζύγων δεόν νὰ μὴ εἶναι ἑλαττον τῶν 165 χιλιοστομέτρων. Εἰς πλοῖα μῆκους μεταξὺ 30,50 και 61 μέτρων, τὰ μεγέθη τῶν μεσοζύγων και διαζύγων θὰ καθορίζονται δι' ἀναγωγῆς.

## ΔΙΑΖΥΓΑ

Μή- κος δια- ζύγου	Πλαίσιον	ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΔΙΑΖΥΓΑ			ΠΛΕΥΡΙΚΑ ΔΙΑΖΥΓΑ							
		Έξ ελάσματος βολβοειδούς τομής			Έκ γωνίας βολβοειδούς							
		Άποστάσις από κέντρου εις κέντρον			Άποστάσις από κέντρου εις κέντρον							
μέτρα	χιλιοστά	0,91 μέτρα	1,22 μέτρα	1,52 μέτρα	0,91 μέτρα	1,22 μέτρα	1,52 μέτρα					
1,83	65×65×9	150×9	165×9,5	180×9,5	150×75×9,5	165×90×9,5	180×90×9,5					
2,44	65×65×9,5	180×10,5	200×11	225×11	180×90×10,5	200×75×11	225×90×11					
3,05	65×65×10	200×12,5	240×12,5	280×12,5	200×90×12,5	240×90×12,5	280×90×12,5					
Μή- κος δια- ζύγου	ΞΥΛΙΝΑ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΔΙΑΖΥΓΑ						ΞΥΛΙΝΑ ΠΛΕΥΡΙΚΑ ΔΙΑΖΥΓΑ					
	Άποστάσις από κέντρου εις κέντρον						Άποστάσις από κέντρου εις κέντρον					
	0,91 μέτρα		1,22 μέτρα		1,52 μέτρα		0,91 μέτρα		1,22 μέτρα		1,52 μέτρα	
	Υ	Π	Υ	Π	Υ	Π	Υ	Π	Υ	Π	Υ	Π
1,83	140	180	150	180	165	180	140	140	150	150	165	150
2,44	165	180	190	180	200	180	165	165	190	180	200	180
3,05	200	180	215	200	230	230	200	180	215	200	230	230

ΠΙΝΑΞ 2 (Τοιχώματα ύψους 457 χιλιοστών).

Μεσόζυγα και διάζυγα στομίων δια πλοία μήκους 61 μέτρων  
και άνω. (\*)

## ΜΕΣΟΖΥΓΑ

Πλάτος του στομίου	Πλαίσιον	Μεσόζυγα μετά Διαζύγων			Μεσόζυγα άνευ διαζύγων	
		Άποστάσις από κέντρου εις κέντρον			Άποστάσις από κέντρου εις κέντρον	
		1,83 μέτρα	2,44 μέτρα	3,05 μέτρα	1,22 μέτρα	1,52 μέτρα
Μέτρα	Χιλιοστά	Χιλιοστά	Χιλιοστά	Χιλιοστά	Χιλιοστά	Χιλιοστά
3,05	75×75×10 A	241×11,5B.E	267×12,5B.E	292×13B.E	203×10 B.E	230×11 B.E
3,66	75×75×10 A	280×12,5B.E	280×7,5E	330×8,5E	230×11 B.E	254×12,5B.E
4,27	75×75×10,5A	280×7,5E	330×8 E	381×8,5E	254×12,5B.E	292×12,5B.E
4,88	90×75×10,5A	305×8 E	381×8,5E	432×9 E	280×7,5E	280×7,5E
5,49	100×75×11 A	356×8,5E	432×9,0E	483×9,5E	280×7,5E	305×8 E
6,10	100×75×11 A	406×9 E	483×9,5E	533×9,5E	305×8 E	330×8,5E
6,71	115×75×11,5A	432×9 E	508×9,5E	584×10 E	318×8 E	356×8,5E
7,32	130×90×11,5A	457×9 E	533×9,5E	635×10 E	330×8,5E	368×8,5E
7,93	140×90×12 A	483×9,5E	559×9,5E	660×10,5E	344×8,5E	381×8,5E
8,54	150×90×12,5A	508×9,5E	584×10 E	686×10,5E	356×8,5E	406×9 E
9,14	150×90×13 A	533×9,5E	610×10 E	711×10,5E	381×8,5E	432×9 E

A=άπλη γωνία. B.E.=έλασμα βολβοειδούς τομής. E=έλασμα. Υ=ύψος. Π=πλάτος.

Ύψη δια μεσόζυγα στομίων μετρούνται εις τὸ μέσον τοῦ μήκους, και ἀπὸ τοῦ ἀνωτάτου ση-  
μείου τοῦ πλαισίου μέχρι τῆς κατωτάτης ἀκμῆς. Ύψη δια διάζυγα μετρούνται ἀπὸ τῆς κάτω ἐπι-  
φανείας τοῦ καλύμματος μέχρι τῆς κατωτάτης ἀκμῆς. Μεγέθη δι' ἐνδιάμεσα μήκη και ἀποστάσεις  
λαμβάνονται δι' ἀναγωγῆς. Ἐνθα προδιαγράφονται ἐλάσματα, δέον νὰ προσαρμόζωνται δύο  
γωνίαι τοῦ δια πλάσιον διδομένου μεγέθους τὸσον εις τὸ ἄνω ὅσον και εις τὸ κάτω μέρος τοῦ  
μεσοζύγου. Ἐνθα προδιαγράφεται ἐλάσμα βολβοειδούς τομής, δέον νὰ προσαρμόζωνται εις τὸ

άνω μέρος του μεσοζύγου ή διαζύγου δύο γωνίαι του διά πλαίσιον διδομένου μεγέθους. Ένθα προδιαγράφονται γωνίαι βολβοειδείς, δέον να προσαρμόζεται μία γωνία του διά πλαίσιον διδομένου μεγέθους, εις τὸ ἄνω μέρος τῆς βολβοειδοῦς γωνίας. Ένθα τὰ προδιαγραφόμενα σκέλη μιᾶς γωνίας εἶναι διαφορετικῶν διαστάσεων, τὸ μεγαλύτερον σκέλος θὰ εἶναι τὸ ὀριζόντιον.

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

## ΔΙΑΖΥΓΑ

Μήκος διαζύγου	Πλάσιον	ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΔΙΑΖΥΓΑ				ΠΛΕΥΡΙΚΑ ΔΙΑΖΥΓΑ						
		Ἐξ ἐλάσματος βολβοειδοῦς τομῆς				Ἐκ γωνίας βολβοειδοῦς						
		Ἀπόστασις ἀπὸ κέντρου εἰς κέντρον				Ἀπόστασις ἀπὸ κέντρου εἰς κέντρον						
		0,91 μέτρα	1,22 μέτρα	1,52 μέτρα	0,91 μέτρα	1,22 μέτρα	1,52 μέτρα					
μέτρα	χιλιοστά	χιλιοστά	χιλιοστά	χιλιοστά	χιλιοστά	χιλιοστά	χιλιοστά					
1,83	65×65×9	130×8,5	140×8,5	150×9	130×75×8,5	140×75×8,5	150×75×9					
2,44	65×65×9,5	150×9,5	180×10	190×10,5	150×75×9,5	180×75×10	190×90×10,5					
3,05	65×65×10	180×11	200×11,5	230×12,5	180×75×11	200×90×11,5	230×90×12,5					
Μήκος διαζύγου	ΞΥΛΙΝΑ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΔΙΑΖΥΓΑ						ΞΥΛΙΝΑ ΠΛΕΥΡΙΚΑ ΔΙΑΖΥΓΑ					
	Ἀπόστασις ἀπὸ κέντρου εἰς κέντρον						Ἀπόστασις ἀπὸ κέντρου εἰς κέντρον					
	0,91 μέτρα		1,22 μέτρα		1,52 μέτρα		0,91 μέτρα		1,22 μέτρα		1,52 μέτρα	
	Υ	Π	Υ	Π	Υ	Π	Υ	Π	Υ	Π	Υ	Π
1,83	130	180	140	180	150	180	130	130	140	130	150	130
2,44	150	180	165	180	180	180	150	130	165	150	180	150
3,05	180	180	190	180	200	180	180	150	190	180	200	180

## Κανὼν 12.—Υποδοχαὶ ἢ θάθρα.

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

## Κανὼν 13.—Τύλοι.

Ἰσχυροὶ τύλοι ἐλαχίστου πλάτους 63 χιλιοστομέτρων θὰ προσαρμόζονται εἰς μεταξύ των ἀπὸ κέντρου εἰς κέντρον ἀποστάσεις, μὴ ὑπερβαίνουσας τὰ 0,61 μέτρα. Οἱ ἄκραιοι τύλοι θὰ τοποθετοῦνται εἰς ἀπόστασιν οὐχὶ μεγαλύτεραν τῶν 150 χιλιοστομέτρων ἀπὸ ἐκάστης γωνίας τοῦ στομίου.

## Κανὼν 14.—Ζῶναι καὶ Σφήνες.

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

## Κανὼν 15.—Ὄθωνινα Καλύμματα.

Δι' ἕκαστον στόμιον ἐπὶ ἐκτιθεμένου μέρους τοῦ καταστρώματος ἐξάλων ἢ ὑπερκατασκευάσματος θὰ προβλέπωνται τοῦλάχιστον δύο ἐν καλῇ καταστάσει, ὀθώνινα καλύμματα, τελείως ὕδατοστεγῆ καὶ πλήρους ἀνοχῆς. Τὸ ὕλικόν θὰ εἶναι ἠγγυημένως ἐλεύθερον γιούτης, καὶ τῶν ὑφ' ἐκάστης Ἀρχῆς ὀριζομένων, ποιότητος καὶ θάρους.

Κανών 16.—'Ασφάλεια τῶν καλυμμάτων στομίου.

Εἰς ὅλα τὰ ἐπὶ ἐκτιθεμένου μέρους τοῦ καταστρώματος ἐξάλων ἢ ὑπερκατασκευάσματος στόμια, δεόν νά προβλέπωνται κρίκοι ἢ ἕτερα ἐξαρτήματα διὰ τὴν σύσφιξιν.

"Ενθα τὸ πλάτος τοῦ στομίου ὑπερβαίνει τὰ 60% τοῦ εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ στομίου πλάτους τοῦ καταστρώματος καὶ τὸ ἀπαιτούμενον ὕψος τοῦ τοιχώματος αὐτῶν εἶναι 610 χιλιοστόμετρα θὰ προβλέπωνται ἰδιαίτερα ἐξαρτήματα συσφιξεως διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῶν καλυμμάτων τοῦ στομίου μετὰ τὴν τοποθέτησιν τοῦ ὀθωνίνου καλύμματος καὶ τῶν ζωνῶν.

Κανὼν 17.—Στόμια κύτους καὶ ἕτερα τοιαῦτα ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων, καὶ ἐντὸς ὑπερκατασκευασμάτων ἐφωδιασμένων διὰ μέσων κλεισίματος κατωτέρων τῆς κλάσεως 1.

'Η κατασκευὴ καὶ ἐξαρτήματα τοιούτων στομίων θὰ εἶναι τοῦλάχιστον ἰσοδύναμα μὲ τὰ κανονικὰ τὰ διὰ τοῦ κανόνος 18 ὀριζόμενα.

Κανὼν 18.—Τοιχώματα στομίων καὶ διατάξεις καλύψεως.

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

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

Κανὼν 19.—Στόμια μηχανοστασίου εἰς ἐκτεθειμένα μέρη ἐπὶ καταστρώματος ἐξάλων ἢ ἐπὶ μερικῶς ἀνυψωμένου καταστρώματος.

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

"Ενθα ἡ κατασκευὴ αὕτη δὲν προστατεύεται ὑπὸ ἐτέρας, ἢ ἀντοχῆ αὐτῆς δεόν ἐιδικῶς νά λαμβάνηται ὑπ' ὄψιν. Αἱ θύραι εἰς τοιαύτας κατασκευὰς θὰ εἶναι χαλύθδινοι, ἱκανῶς ἐνισχυμένοι, μόνιμοι καὶ ἱκανοὶ νά κλειῶνται καὶ ἀσφαλίζονται, καὶ ἀπὸ τὰς δύο πλευράς. Τὸ ὕψος τῶν κατωφλίων τῶν τοιούτων ἀνοιγμάτων θὰ εἶναι τοῦλάχιστον 610 χιλιοστόμετρα ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα ἐξάλων καὶ τοῦλάχιστον 457 χιλιοστόμετρα ὑπὲρ τὸ μερικῶς ἀνυψωμένον κατάστρωμα.

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

Κανὼν 20.—Στόμια μηχανοστασίου εἰς ἐκτεθειμένα μέρη ἐπὶ ἐτέρου καταστρώματος, ὑπερκατασκευάσματος, ἐκτὸς τοῦ μερικῶς ἀνυψωμένου τοιούτου.

Τοιαῦτα στόμια θὰ εἶναι δεόντως ἐνισχυμένα καὶ ἱκανῶς περικεκλεισμένα διὰ χαλυθδίνης ἰσχυρᾶς κατασκευῆς ἐξ ἐλάσματος. Αἱ θύραι εἰς τοιαῦτα τοιχώματα θὰ εἶναι ἰσχυρῶς κατασκευασμένοι, μόνιμοι καὶ ἱκανοὶ νά κλειῶνται καὶ ἀσφαλίζονται καὶ ἀπὸ τὰς δύο πλευράς. Τὸ ὕψος τοῦ τοιχώματος τῶν στομίων θὰ εἶναι τοῦλάχιστον 380 χιλιοστόμετρα ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα ὑπερκατασκευάσματος.

Τὸ ὕψος τοῦ χεῖλους τῶν ἀεραγωγῶν τοῦ λεητοστασίου, τῆς καπνοδόχου καὶ ἀνεμοδόχων θὰ εἶναι τὸ πρακτικῶς δυνατὸν καὶ εὐλογον. Τὰ ἀνοίγματα τῶν ἀεραγωγῶν λεητοστασίου θὰ ἔχωσιν ἰσχυρὰ χαλύθδινα καλύμματα, μονίμως ἐστερεωμένα εἰς τὰς καταλλήλους θέσεις τῶν.

Κανών 21.—Στόμια μηχανοστασίου ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων καὶ ἐντὸς ὑπερκατασκευασμάτων, ἐφωδιασμένων διὰ μέσων κλεισίματος κατωτέρων τῆς κλάσεως 1.

Τὰ τοιαῦτα στόμια θὰ εἶναι δεόντως ἐνισχυμένα καὶ ἱκανῶς περιεκλεισμένα διὰ χαλυβδίνης κατασκευῆς. Αἱ θύραι εἰς τὰ σχετικὰ τοιχώματα θὰ εἶναι ἰσχυρῶς κατασκευασμένοι, μόνιμοι καὶ ἱκαναὶ νὰ κλείωνται καὶ ἀσφαλίζονται καὶ ἀπὸ τὰς δύο πλευράς.

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

Κανών 22.—Πώματα δι' ἄνευ χεῖλους στόμια ἀνθρακέυσεως.

Πώματα διὰ στόμια ἀνθρακέυσεως ἄνευ χεῖλους δύνανται νὰ ἐφαρμόζονται εἰς καταστρώματα ὑπερκατασκευασμάτων οὕτω δὲ ἐφαρμοζόμενα θὰ εἶναι σιδηρᾶ ἢ χαλυβδῖνα στερεᾶς κατασκευῆς καὶ ἐφωδιασμένα διὰ κοχλιωτοῦ ἢ ἄλλου τρόπου συσφιγξεως. Ὅταν τοιοῦτον πῶμα δὲν ἀσφαλίζεται διὰ γιγγλυμῶν, δεόν νὰ προβλέπεται μόνιμος στερέωσις δι' ἀλύσεως. Ἡ θέσις τῶν ἄνευ χεῖλους στομιῶν ἀνθρακέυσεως εἰς μικρὰ πλοῖα δι' εἰδικούς πλόας θὰ κανονίζεται ὑπὸ ἐκάστης προσδιορίζουσης Ἀρχῆς.

Κανών 23.—Κάθοδοι.

Αἱ εἰς ἐκτεθειμένα μέρη ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων καὶ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος κλειστῶν ὑπερκατασκευασμάτων κάθοδοι θὰ εἶναι στερεᾶς κατασκευῆς. Τὰ κατώφλια θὰ εἶναι τοῦ διὰ στόμια κύτους (θλέπε κανόνας 9 καὶ 18) προδιαγραφόμενου ὕψους. Αἱ θύραι θὰ εἶναι ἰσχυρῶς κατασκευασμένοι καὶ ἱκαναὶ νὰ κλείωνται καὶ ἀσφαλίζονται καὶ ἀπὸ τὰς δύο πλευράς. Ἐὰν ἡ κάθοδος κείται ἐντὸς τοῦ  $\frac{1}{4}$  τοῦ μήκους τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς στείρας, θὰ εἶναι ἐκ χάλυθος καὶ καρφωμένη μετὰ τοῦ καταστρώματος.

Κανών 24.—Ἀνεμοδόχοι εἰς ἐκτεθειμένα μέρη ἐπὶ καταστρώματος ἐξάλων καὶ καταστρώματος ὑπερκατασκευασμάτων.

Τοιοῦτοι ἀνεμοδόχοι διὰ χώρους κάτωθεν τοῦ καταστρώματος ἐξάλων ἢ καταστρώματος κλειστοῦ ἢ διὰ μέσων κλεισίματος τῆς κλάσεως 1 ἐφωδιασμένου ὑπερκατασκευάματος, θὰ ἔχωσι χαλυβδῖνα τοιχώματα στερεᾶς κατασκευῆς, καὶ θὰ εἶναι ἱκανῶς συνδεδεμένα μετὰ τοῦ καταστρώματος διὰ κοινοματιῶν μὲ θῆμα καρφώσεως ἴσον 4 φορές τὴν διάμετρον, ἢ δι' ἄλλου ἐξ ἴσου ἀποτελεσματικῆς μέσου. Τὰ ἐλάσματα τοῦ καταστρώματος εἰς τὴν θάσιν τῶν τοιχωμάτων καὶ μεταξὺ τῶν ζυγῶν θὰ ἐνισχύωνται ἱκανῶς. Διὰ τὸ ἀνοίγμα τῶν ἀνεμοδόχων θὰ προβλέπωνται ἀποτελεσματικαὶ διατάξεις κλεισίματος.

Ὅταν τοιοῦτοι ἀνεμοδόχοι κείνται εἴτε ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων εἴτε ἐντὸς τοῦ  $\frac{1}{4}$  τοῦ μήκους τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς στείρας ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ὑπερκατασκευάματος τοῦ ὁποῦ τὰ μέσα κλεισίματος εἶναι προσωρινά, τὰ τοιχώματα θὰ εἶναι ὕψους τοῦλάχιστον 915 χιλιοστομέτρων.

Εἰς ὅλα τὰ ἄλλα ἐκτεθειμένα μέρη τοῦ καταστρώματος τοῦ ὑπερκατασκευάματος θὰ εἶναι ὕψους τοῦλάχιστον 760 χιλιοστομέτρων. Ὅταν τὸ ὕψος τοῦ τοιχώματος ἐνὸς ἀνεμοδόχου ὑπερβαίῃ τὰ 915 χιλιοστόμετρα, τοῦτο θὰ στηρίζεται καὶ θὰ ἀσφαλίζεται ἰδιαίτερος.

Κανών 25.—Ἐξαεριστικοὶ σωλῆνες.

Ἐνθα οἱ εξαεριστικοὶ σωλῆνες τῶν δεξαμενῶν ἔρματος ἢ ἐτέρων τοιούτων ἐκτείνονται ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα ἐξάλων ἢ ὑπερκατασκευάματος, τὰ ἐκτεθειμένα μέρη τοῦ σωλῆνος θὰ εἶναι στερεᾶς κατασκευῆς. Τὸ ὕψος τοῦ ἐλευθέρου αὐτῶν ἀνοίγματος ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα θὰ εἶναι κατ' ἐλάχιστον : 915 χιλιοστόμετρα ἐντὸς τῶν χασμάτων (χαβουζῶν) ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων, 760 χιλιοστόμετρα ἐπὶ μερικῶς ἀνυψωμένων καταστρωμάτων καὶ 457 χιλιοστόμετρα ἐπὶ τῶν ἐτέρων καταστρωμάτων ὑπερκατασκευάματος. Διὰ τὸ κλεισίμον τοῦ ἀνοίγματος τῶν εξαεριστικῶν θὰ προβλέπωνται ἐπαρκῆ καὶ ἱκανοποιητικὰ μέσα.

Κανών 26.—'Ανοίγματα εις τὰς πλευράς τοῦ πλοίου.

Θύραι ἐπιθίβάσεως, φορτώσεως, ἀνθρακεύσεως, κ.λ.π.

Τὰ εις τὰς πλευράς τῶν πλοίων καὶ κάτωθεν τοῦ καταστρώματος ἐξάλων ἀνοίγματα, θὰ ἐφοδιάζονται διὰ στεγανῶν θυρῶν ἢ πωμάτων, αἵτινες μετὰ τῶν μέσων ἀσφαλίσεως τῶν θὰ εἶναι ἐπαρκοὺς ἀντοχῆς.

Κανών 27.—Εὐδίαιοι καὶ σωλῆνες ἀποχετεύσεως ὑγιεινῆς.

'Αποχετεύσεις ἐκ χώρων κειμένων κάτωθεν τοῦ καταστρώματος ἐξάλων, καταλήγουσαι εις τὰς πλευράς τοῦ πλοίου, θὰ ἐφοδιάζονται δι' ἱκανῶν καὶ εὐπροσίτων μέσων ἐμποδιζόντων τὴν εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τοῦ πλοίου εἰσοδὸν τοῦ ὕδατος. Ἐκάστη ἰδιαιτέρα ἀποχέτευσις θὰ ἔχη μίαν αὐτόματον αὐτόκλειστον δικλῖδα, ἥτις θὰ δύναται διὰ καταλλήλου μηχανισμοῦ νὰ κλείεται ἀπὸ θέσεως τινος ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα ἐξάλων, ἢ δύο αὐτομάτους καὶ αὐτοκλειστοὺς δικλῖδας ἄνευ τοῦ μηχανισμοῦ κλεισίματος, ὑπὸ τὸν ὄρον ὅμως ὅτι ἡ ἀνωτέρα δικλῖς θὰ εἶναι οὕτω πῶς τοποθετημένη ὥστε νὰ εἶναι πάντοτε εὐπρόσιτος δι' ἐξέτασιν καὶ ἐν ὥρᾳ λειτουργίας. Ἡ μετὰ τοῦ καταλλήλου μηχανισμοῦ δικλῖς θὰ εἶναι εὐχερῶς εὐπρόσιτος καὶ ἐφωδιασμένη διὰ διατάξεως δεικνυούσης ἐὰν ἡ δικλῖς εἶναι ἀνοικτὴ ἢ κλειστή. Ὅταν τοιαῦται δικλῖδες εἶναι στερεωμέναι ἐπὶ τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου, ὁ χυτοσίδηρος ὡς ὑλικὸν αὐτῶν ἀποκλείεται.

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

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

Κανών 28.—Παραφωτίδες.

Αἱ παραφωτίδες χώρων κάτωθεν τοῦ καταστρώματος ἐξάλων ἢ χώρων κάτωθεν τοῦ καταστρώματος ὑπερκατασκευασμάτων, αἵτινα κλείουσι διὰ μέσων κλεισίματος τῆς κλάσεως 1 ἢ 2, θὰ ἐφοδιάζονται δι' ἱκανῶν ἐσωτερικῶν καλυμμάτων, μονίμως τοποθετημένων εις τὴν κατάλληλον θέσιν τῶν, ὥστε νὰ δύνανται νὰ κλείωνται ἀποτελεσματικῶς καὶ νὰ ἀσφαλίζονται ὕδατοστεγῶς.

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

Αἱ παραφωτίδες καὶ τὰ καλύμματά τῶν θὰ εἶναι στερεᾶς καὶ ἐγκεκριμένης κατασκευῆς.

Κανών 29.—Προφυλακτικὰ κιγκλιδώματα.

Εἰς ὅλα τὰ ἐκτεθειμένα μέρη τοῦ καταστρώματος ἐξάλων ἢ τοιοῦτων ὑπερκατασκευάσματος δεόν νὰ ὑπάρχουσιν ἰσχυρὰ προφυλακτικὰ κιγκλιδώματα ἢ δρύφακτα.

Κανών 30.—Θυρίδες Δρυφάκτου.

Ὅταν τὰ δρύφακτα εις τὰ ἐκτεθειμένα μέρη τοῦ καταστρώματος ἐξάλων ἢ ὑπερκατασκευάσματος σχηματίζουσι χάσματα (χαθοῦζες), δεόν νὰ ὑπάρχη ἱκανὴ διάταξις διὰ τὴν ταχεῖαν ἐλευθέρωσιν ἀπὸ τοῦ ἐπερχομένου ὕδατος καὶ τὴν ἀποχέτευσιν αὐτοῦ.

Ἡ ἐλαχίστη ἐπιφάνεια τῶν ἐπὶ τούτῳ θυρίδων τοῦ δρυφάκτου εις ἐκάστην πλευρὰν τοῦ πλοίου καὶ δι' ἕκαστον χάσμα ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων καὶ τοῦ μερικῶς ἀνυψωμένου καταστρώματος δίδεται ὑπὸ τοῦ ἐπομένου πίνακος. Ἡ δι' ἕκαστον χάσμα ἐπὶ οἰουδήποτε ἄλλου καταστρώματος ὑπερκατασκευάσματος ἐλαχίστη ἐπιφάνεια ἔσεται τὸ ἡμισυ τῆς ὑπὸ τοῦ πίνακος διδομένης.

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

## ΠΙΝΑΞ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ ΘΥΡΙΔΩΝ ΔΡΥΦΑΚΤΟΥ

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

τετραγωνικάς παλάμας διὰ κάθε 1,52 μέτρα προστιθεμένου μήκους τοῦ δρυφάκτου.

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

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

Ἄλλα τὰ ἀνοίγματα ταῦτα εἰς τὸ δρυφάκτον θὰ ἀσφαλίζονται διὰ γωνίων ἢ ράβδων εἰς μεταξύ των ἀπόστασιν περίπου 0,23 μέτρων. Ὄταν διὰ τὰς θυρίδας δρυφάκτου προβλέπωνται, φράκται, πρέπει νὰ ὑπάρχη ἀρκετὴ ἐλευθερία ὥστε νὰ ἀποφεύγηται ἡ προσαρμογὴ (σφύξιμον) αὐτῶν. Οἱ γιγγλυσμοὶ θὰ φέρωσιν ὀρυχαλκίνοισιν πείρουσιν.

## Κανὼν 31.—Προστασία πληρώματος.

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

## ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ.—ΓΡΑΜΜΗ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΔΙ' ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

## Κανὼν 32.—Μήκος (L).

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

## Κανὼν 33.—Πλάτος (B).

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

## Κανών 34.—Πλευρικὸν ὕψος.

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

## Κανὼν 35.—Ὑψος διὰ τὰ ξεαλα (D).

Τὸ διὰ τὸν πίνακα τοῦ ὕψους ἐξάλων χρησιμοποιούμενον ὕψος εἶναι τὸ

$$\frac{T(L-S)}{L}$$

ἐὰν τὸ τελευταῖον τοῦτο εἶναι μεγαλύτερον ἔνθα :

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

S εἶναι τὸ ὀλικὸν μήκος τῶν ὑπερκατασκευασμάτων ὡς ὀρίζεται εἰς τὸν κανόνα 40.

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

Εἰς πλοῖον ἀνευ κλειστοῦ ὑπερκατασκευάσματος καλύπτοντος τοῦλάχιστον τὰ 0,6L εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου, ἀνευ πλήρους πυργωτοῦ ὑπερκατασκευάσματος ἢ ἀνευ συνδυασμοῦ κλειστῶν μερικῶν ὑπερκατασκευασμάτων καὶ πυργωτοῦ τοιούτου, ἐκτεινομένου πρὸς πῶραν καὶ πρύμνην ὅταν τὸ D εἶναι μικρότερον τοῦ

$$\frac{L}{15}$$

τοῦ  $\frac{L}{15}$ .

## Κανὼν 36.—Συντελεστὴς ἐκτοπίσματος (c).

Ὁ εἰς τὸν πίνακα ἐξάλων χρησιμοποιούμενος συντελεστὴς ἐκτοπίσματος

$$\Delta$$

δίδεται ὑπὸ τοῦ τύπου  $c = \frac{\Delta}{1.025 L.B. d i}$  ἔνθα Δ εἶναι τὸ (ἀνευ προεσοχῶν στηρίξεως τῶν ἀτράκτων) ἐκτόπισμα τοῦ πλοίου εἰς τόνους καὶ εἰς θύθισμα dI λαμβανόμενον ἴσον πρὸς τὰ 0,85 τοῦ πλευρικοῦ ὕψους.

Ὁ συντελεστὴς c δὲν θὰ λαμβάνεται μικρότερος τοῦ 0,68.

## Κανὼν 37.—Ἄντοχή.

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

Πλοία ἐκπληροῦντα τὰς ἀπαιτήσεις τῆς ἀνωτάτης κλάσεως τῶν κανόνων ἐνὸς Νηογνώμονος ἀνεγνωρισμένου ὑπὸ τῆς Ἄρχῆς, θὰ θεωροῦνται ὡς ἔχοντα ἐπαρκῆ ἀντοχὴν διὰ τὸ ὑπὸ τῶν κανόνων ἐπιτρεπόμενον ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων.

Εἰς πλοία μὴ ἐκπληροῦντα τὰς ὡς ἄνω ἀπαιτήσεις ἐνὸς Νηογνώμονος ἀνεγνωρισμένου ὑπὸ τῆς Ἄρχῆς θὰ προσδιορίζεται ἐπισημασμένον ὕψος ἐξάλων, κατὰ ποσὸν ὀριζόμενον ὑπὸ τῆς προσδιορίζουσας Ἄρχῆς. Πρὸς ὀδηγίαν διευτυώθησαν τὰ κάτωθι ὄρια ἀντοχῆς :



Υλικόν.—Τὰ ὄρια ἀντοχῆς βασίζονται ἐπὶ τῆς προϋποθέσεως ὅτι ἡ κατασκευή εἶναι ἐκ μαλακοῦ χάλυβος, παραχθέντος εἰς κλίθανον Martin (ὄξινον ἢ βασικόν) καὶ ἔχοντος ἀντοχὴν κατ' ἐφελκυσμὸν 41 ἕως 50 χιλιογράμμων κατὰ τετραγωνικὸν χιλιοστόμετρον καὶ ἐπιμήκυσιν τοῦλάχιστον 16 τοῖς ἑκατὸν δι' ἓν μῆκος 203 χιλιοστομέτρων.

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

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

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

Διαμήκης ἀντοχή.—Ἡ διὰ τὴν διαμήκη ἀντοχὴν ροπή ἀντιστάσεως — εἶναι

ἡ περὶ τὸν οὐδέτερον ἄξονα ροπή ἀδρανείας I τοῦ μεγίστου νομέως, διαιρηθεῖσα διὰ τῆς ἀποστάσεως y μετρηθείσης ἀπὸ τοῦ οὐδέτερου ἄξονος μέχρι τῆς εἰς τὴν πλευράν ἄνω κόψεως τοῦ ζυγοῦ τοῦ καταστρώματος ἀντοχῆς, καὶ ὑπολογιζομένη εἰς τὴν περιοχὴν τῶν ἀνοιγμάτων τοῦ καταστρώματος ἀλλ' ἄνευ ἐκπτώσεως δι' ὅπας κοινωματίων. Αἱ ἐπιφάνειαι μετρῶνται εἰς τετραγωνικά χιλιοστόμετρα καὶ αἱ ἀποστάσεις εἰς μέτρα.

Ὑπὸ τὸ κατάστρωμα ἀντοχῆς συμπεριλαμβάνονται ὅλα τὰ συνεχῆ διαμήκη μέρη τοῦ σκελετοῦ, ἐκτὸς τῶν μερῶν ἐκείνων τῶν ὑπὸ τὸ κατάστρωμα δοκῶν, τῶν ἐξ ὀλοκλήρου διὰ στήριξιν ἀπαιτουμένων. Ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα ἀντοχῆς τὰ μόνα περιλαμβανόμενα μέρη εἶναι ἡ γωνία ὑδρορροῆς καὶ ἡ ὑπερεξοχή τοῦ ζωστήρος.

Ἡ διὰ τὴν διαμήκη ἀντοχὴν ἀπαιτούμενη ροπή ἀντιστάσεως δι' ἐπαρκῆς ὑλικόν ἐκφράζεται διὰ τοῦ τύπου f. d. B ἔνθα f. εἶναι ὁ ἐκ τοῦ ἐπομένου πίνακος λαμβανόμενος συντελεστής.

Πίναξ.

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

Δι' ἐνδιάμεσα μῆκη ἢ τιμὴ τοῦ f καθορίζεται δι' ἀναγωγῆς.

Ὁ τύπος οὗτος ἐφαρμόζεται ὅταν : τὸ L δὲν ὑπερβαίῃ τὰ 182,88 μέτρα,

τὸ B εἶναι μεταξύ  $\frac{L}{10}$  καὶ  $\frac{L}{1,52}$  καὶ  $\frac{L}{10}$  καὶ  $\frac{L}{6,10}$ , ἀμφοτέρων συμπεριλαμβανομένων, καὶ

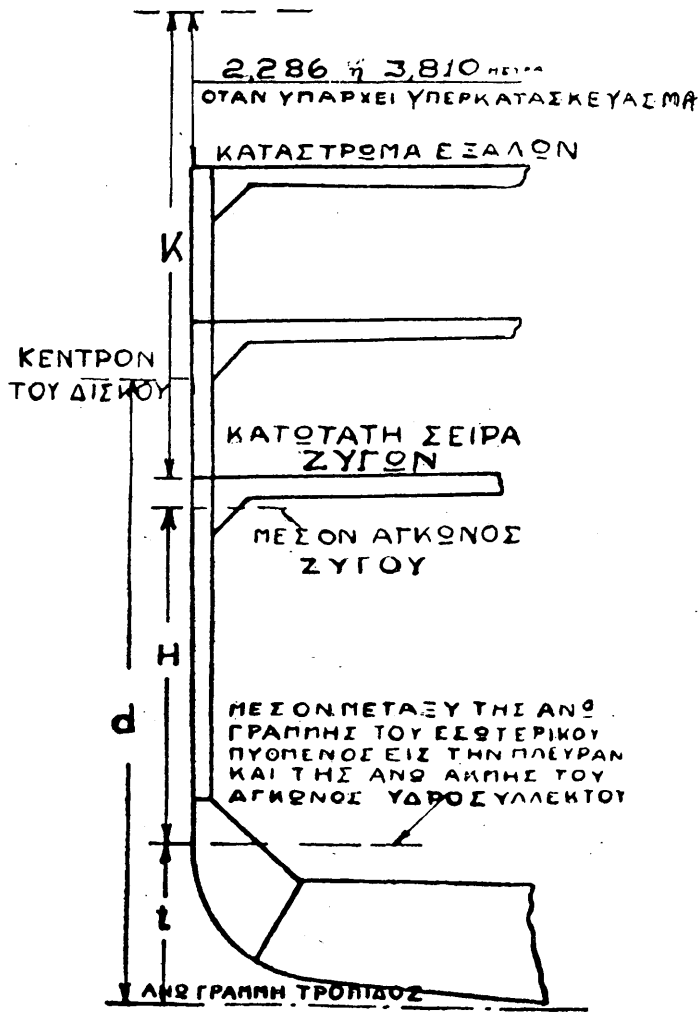
τὸ Ds εἶναι μεταξύ 10 καὶ 13,5, ἀμφοτέρων συμπεριλαμβανομένων.

Ds

Νομέυς.—Διὰ τὴν ἐγκαρσίαν ἀντοχὴν ὁ νομέυς θεωρεῖται ὡς ἀποτελούμενος ἀπὸ μίαν γωνίαν νομέως καὶ μίαν ἀντινομέως, ἐκάστης τοῦ αὐτοῦ μεγέθους καὶ πάχους.

Ἐγκαρσία ἀντοχή.—Ἡ διὰ τὴν ἐγκαρσίαν ἀντοχὴν ροπή ἀντιστάσεως  $I$  τοῦ  $y$

εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου καὶ κάτωθεν τῆς κατωτάτης σειρᾶς ζυγῶν νομέως, εἶναι ἡ περὶ τὸν οὐδέτερον ἄξονα ροπή ἀδρανεῖας  $I$  τῆς τομῆς τοῦ νομέως, διαιρεθεῖσα διὰ τῆς ἀποστάσεως  $y$  μετρηθείσης ἀπὸ τοῦ οὐδετέρου ἄξονος μέχρι τοῦ ἀνωτάτου σημείου τῆς τομῆς τοῦ νομέως, ὑπολογιζομένη δὲ ἀνευ ἐκπτώσεως δι' ὅπας κοινωματίων καὶ κοχλιῶν. Ἡ ροπή μετράται εἰς κυβικὰ ἑκατοστά.



Σχῆμα 2

Ἡ διὰ τὴν ἐγκαρσίαν ἀντοχήν ἀπαιτούμενη ροπή ἀντιστάσεως τοῦ νομέως

ἐκφράζεται διὰ τοῦ τύπου 
$$\frac{s(d-t)(f_1+f_2)}{1000}$$
 ἔνθα  $s$  εἶναι ἡ ἀπόστασις τῶν νομέ-

ων εἰς μέτρα,  $t$  εἶναι ἡ εἰς μέτρα κάθετος ἀπόστασις, ἡ μετρηθεῖσα ἀπὸ τῆς ἄνω γραμμῆς τῆς τρόπιδος μέχρις ἐνὸς σημείου ὅπερ ἀποτελεῖ τὸ μέσον μεταξύ τῆς ἄνω γραμμῆς τοῦ ἐσωτερικοῦ πυθμένου εἰς τὴν πλευρὰν καὶ τῆς ἀνωτέρας ἀκμῆς τοῦ ἀγκῶνος τοῦ ὑδροσυλλέκτου (βλέπε σχῆμα 2). Ἐνθα δὲν ὑπάρχουσι διπύθμενα, τὸ  $t$  μετράται μέχρις ἐνὸς σημείου ὅπερ ἀποτελεῖ τὸ μέσον μεταξύ τῶν ἀνωτέρων ἀκμῶν τῆς ἔδρας εἰς τὸ κέντρον καὶ εἰς τὴν πλευρὰν.

$f_1$  εἶναι εἰς συντελεστῆς ἐξαρτώμενος ἐκ τοῦ  $H$ , τὸ ὁποῖον, εἰς πλοῖα μετὰ διπυθμένων, εἶναι ἡ εἰς τὴν πλευρὰν καὶ εἰς μέτρα κάθετος ἀπόστασις ἀπὸ τοῦ μέσου τοῦ ἀγκῶνος τοῦ ζυγοῦ τῆς κατωτάτης σειρᾶς ζυγῶν μέχρις ἐνὸς σημείου, ὅπερ ἀποτελεῖ τὸ μέσον μεταξύ τῆς ἄνω γραμμῆς τοῦ ἐσωτερικοῦ πυθμένου εἰς τὴν πλευρὰν καὶ τῆς ἀνωτέρας ἀκμῆς τοῦ ἀγκῶνος τοῦ ὑδροσυλλέκτου (βλέπε σχῆμα 2). Ἐνθα δὲν ὑπάρχουσι διπύθμενα τὸ  $H$  μετράται μέχρις ἐνὸς σημείου, ὅπερ ἀποτελεῖ τὸ μέσον μεταξύ τῶν ἀνωτέρων ἀκμῶν τῆς ἔδρας εἰς τὸ κέντρον καὶ εἰς τὴν πλευρὰν. Ὅταν ὁ νομέυς λαμβάνῃ πρόσθετον ἀντοχήν ἐκ τοῦ σχήματος τοῦ πλοίου, θὰ γίνεται ἡ δέουσα ἔκπτωσις εἰς τὴν τιμὴν τοῦ  $f_1$ .

$f_2$  εἶναι εἰς συντελεστῆς ἐξαρτώμενος ἐκ τοῦ  $K$  τὸ ὁποῖον εἶναι ἡ εἰς μέτρα κάθετος ἀπόστασις ἀπὸ τῆς ἄνω ἀκμῆς τῆς κατωτάτης σειρᾶς ζυγῶν εἰς τὴν πλευρὰν μέχρις ἐνὸς σημείου κειμένου 2,286 μέτρα ὑπὲρ τὸ κατὰστρωμα ἐξά-λων καὶ εἰς τὴν πλευρὰν, ἢ ὅταν ὑπάρχῃ ὑπερκατασκευάσιμα, μέχρις ἐνὸς σημείου κειμένου 3,81 μέτρα ὑπὲρ τὸ κατὰστρωμα ἐξάλων καὶ εἰς τὴν πλευρὰν. (βλέπε σχῆμα 2).

Αἱ τιμαὶ τῶν  $f_1$  καὶ  $f_2$  λαμβάνονται ἐκ τῶν ἀκολουθῶν πινάκων :

$H$ εἰς μέτρα	0	2,133	2,743	3,353	3,962	4,572	5,182	5,791	6,401	7,01	7,62
$f_1$	19050	23283	26458	31750	40217	50800	62442	76200	91017	107950	124883
$K$ εἰς μέτρα	0	1,524	3,048	4,572	6,096	7,62	9,144	10,668	12,192		
$f_2$	0	1058	2117	4233	6350	9525	13758	19050	25400		

Ἐνδιάμεσοι τιμαὶ λαμβάνονται δι' ἀναγωγῆς.

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

Εἰς πλοῖα συνήθους σχήματος μεθ' ἑνὸς καταστρώματος ὅταν τὸ Η δὲν ὑπερβαίνει τὰ 5,49 μέτρα ἢ διὰ τῆς ἀνωτέρω μεθόδου ὑπολογιζομένη ροπή ἀντιστάσεως τοῦ νομέως πολλαπλασιάζεται ἐπὶ τὸν παράγοντα 13 ἔνθα  $13 = 0,5 + 0,05$

$$\frac{H}{(---)8}.$$

0,305

Ὅταν ἡ ὀριζοντία ἀπόστασις ἀπὸ τῆς ἐξωτερικῆς κόψεως τοῦ νομέως μέχρι τοῦ κέντρου τῆς πρώτης σειρᾶς τῶν κίωνων κύτους ὑπερβαίνει τὰ 6,10 μέτρα, ἢ προσδιορίζουσα Ἄρχὴ δέον νὰ μὲνῃ ἱκανοποιημένη ἐκ προβλεφθεσομένης ἐπαρκοῦς προσθέτου ἀντοχῆς.

#### Ὑπερκατασκευάσματα

Κανὼν 38.—Ὑψος ὑπερκατασκευάσματος.

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

Κανὼν 39.—Κανονικὸν ὕψος τοῦ ὑπερκατασκευάσματος.

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

Κανὼν 40.—Μῆκος ὑπερκατασκευάσματος (s):

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

Κανὼν 41.—Κλειστὸν ὑπερκατασκευάσμα.

- Ἐν μεμονωμένον ὑπερκατασκευάσμα θεωρεῖται ὡς κλειστὸν, μόνον ὅταν :
- (α) Τὰ ἐγκλείοντα αὐτὸ διαφράγματα εἶναι ἱκανῆς κατασκευῆς (βλέπε κανόνα 42).
  - (β) Τὰ ἀνοίγματα εἰσόδου εἰς τὰ διαφράγματα ταῦτα εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ μέσων κλεισίματος τῆς κλάσεως 1 ἢ τῆς κλάσεως 2 (βλέπε κανόνας 43 καὶ 44).
  - (γ) Ὅλα τὰ ἄλλα ἀνοίγματα εἰς τὰς πλευράς ἢ τὰ ἄκρα τοῦ ὑπερκατασκευάσματος εἶναι ἐφωδιασμένα μὲ ἱκανὰ στεγανά μέσα κλεισίματος, καὶ
  - (δ) Τὰ ἀνεξάρτητα μέσα εἰσόδου εἰς τοὺς χώρους τοῦ πληρώματος, τῆς μηχανῆς, τῶν ἀποθηκῶν καυσίμου καὶ ἑτέροισιν χώρους ἐργασίας, ἐντὸς τοῦ μεσοστέγου καὶ τοῦ ἐπιστέγου, εἶναι πάντοτε χρησιμοποίησιμα ὅταν τὰ ἀνοίγματα τῶν διαφραγμάτων εἶναι κλειστά.

Κανὼν 42.—Διαφράγματα ὑπερκατασκευασμάτων.

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

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

ΠΙΝΑΞ 3.

## ΕΚΤΕΘΕΙΜΕΝΑ ΔΙΑΦΡΑΓΜΑΤΑ ΥΠΕΡΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΜΑΤΩΝ ΚΑΝΟΝΙΚΟΥ ΥΨΟΥΣ

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

Μήκος πλοίου	Ἐλάσματα διαφράγματος	Μήκος πλοίου	Ἐλάσματα διαφράγματος	Μήκος πλοίου	Ἐλάσματα διαφράγματος
Μέτρα 61	Χιλιοστά 7,5	Μέτρα 48,20	Χιλιοστά 6	Μέτρα 48,20	Χιλιοστά 5
καὶ κάτω 115,80	11	καὶ κάτω 122	9,5	καὶ κάτω 122	7,5
καὶ ἄνω		καὶ ἄνω		καὶ ἄνω	

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

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

Κανὼν 43.—Μέσα κλεισίματος τῆς κλάσεως 1.

Τὰ ἐκ σιδήρου ἢ χάλυθος μέσα ταῦτα θὰ εἶναι εἰς ὄλας τὰς περιπτώσεις μονίμως καὶ ἰσχυρῶς ἐπὶ τοῦ διαφράγματος προσηρμοσμένα, καταλλήλως πλαισιωμένα καὶ ἐνισχυμένα καὶ οὕτω πως ἐφηρμοσμένα, ὥστε ἡ ὄλη κατασκευὴ νὰ εἶναι ἰσοδυναμοῦ ἀντοχῆς πρὸς τὸ ἀδιάτητον διάφραγμα, ἐπὶ πλεόν δὲ στεγανά ὅταν εἶναι κλεισμένα. Τὰ μέσα διὰ τὴν στερέωσιν τῶν μέσων τοῦ κλεισίματος θὰ εἶναι μονίμως προσηρτημένα ἐπὶ τοῦ διαφράγματος ἢ ἐπὶ τῶν μέσων κλεισίματος. Τὰ τελευταῖα δὲ ταῦτα θὰ εἶναι οὕτω πως διευθετημένα ὥστε νὰ δύνανται νὰ κλειῶνται καὶ στερεώνωνται καὶ ἀπὸ τὰς δύο πλευρὰς τοῦ διαφράγματος ἢ καὶ ἀπὸ τὸ ὑπερθεν κατάστρωμα. Τὰ κατώφλια τῶν ἀνοιγμάτων εἰσόδου θὰ εὐρίσκωνται εἰς ὕψος τοῦλάχιστον 380 χιλιοστομέτρων ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα.

## Κανών 44.—Μέσα κλεισίματος τῆς κλάσεως 2.

Τὰ μέσα ταῦτα εἶναι : (α) ἰσχυρῶς πλαισιωμένοι ἐκ σκληροῦ ξύλου θύραι, ἀνηρημένοι διὰ γιγγλυμῶν, πλάτους οὐχὶ μεγαλύτερου τῶν 0,76 μέτρων καὶ πάχους οὐχὶ μικροτέρου τῶν 50 χιλιοστομέτρων ἢ (β) κινηταὶ ἐπηγκενίδες ἐφαρμοζόμεναι δι' ὄβλον τὸ ὕψος τοῦ ἀνοίγματος ἐντὸς δοκῶν τομῆς U καρφωνομένων εἰς τὸ διάφραγμα. Αἱ ἐπηγκενίδες θὰ εἶναι πάχους τοῦλάχιστον 50 χιλιοστομέτρων, ὅταν τὸ πλάτος τοῦ ἀνοίγματος εἶναι 0,76 μέτρα καὶ κάτω, ἐπαυξανόμενου κατὰ 25 χιλιοστόμετρα δι' ἑκάστην ἐπαύξησιν τοῦ πλάτους τοῦ ἀνοίγματος κατὰ 380 χιλιοστόμετρα ἢ (γ) φορητὰ ἐλάσματα ἰσῆς ἱκανότητος.

Προσωρινὰ μέσα διὰ κλείσιμον ἀνοιγμάτων εἰς κατάστροφμα ὑπερκατασκευασμάτων.

## Κανών 45.

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

- (α) ἐξ ἑνὸς χαλυβδίνου τοιχώματος ὕψους οὐχὶ κάτω τῶν 229 χιλιοστομέτρων ἱκανῶς καρφωνομένου ἐπὶ τοῦ καταστροφματος.
- (β) ἐκ καλυμάτων κύτους ὡς ἀπαιτοῦνται ὑπὸ τοῦ κανόνος 10, ἀσφαλιζομένων δὲ διὰ κανναθίνου σχοινίου, καὶ
- (γ) ἐκ στηριγμάτων στομίου ὡς ταῦτα ἀπαιτοῦνται ὑπὸ τῶν κανόνων 11 καὶ 12 καὶ τῶν πινάκων 1 ἢ 2.

Πραγματικὸν μῆκος τῶν μεμονωμένων ὑπερκατασκευασμάτων.

## Κανών 46.—Γενικά.

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

“Ὅταν εἰς τὰ ἐλάσματα τῶν πλευρῶν ἑνὸς ὑπερκατασκευάσματος ὑπάρχη ἓν ἀνοίγμα μὴ προβλεπόμενον διὰ μονίμων μέσων κλεισίματος, τὸ τμήμα τοῦ ὑπερκατασκευάσματος εἰς τὸ μέρος τοῦ ἀνοίγματος θεωρεῖται ὡς μὴ ἔχον πραγματικὸν μῆκος.

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

## Κανών 47.—Ἐπίστεγον.

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

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

“Ὅταν ἐδόθη ἔγκρισις δι' ἓν ἐπίστεγῳ προσκολλούμενον ἱκανὸν πυργῶτον ὑπερκατασκευάσμα (βλέπε κανόνα 51), τὰ 90 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους μέχρι τοῦ διαφράγματος θὰ λαμβάνωνται ὡς πραγματικόν μῆκος.

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

## Κανών 48.—Μερικῶς ἀνυψωμένον κατάστρωμα.

“Όταν ὑπάρχη ἓν ἀδιάρτητον ἱκανὸν διάφραγμα, τὸ μῆκος μέχρι τοῦ διαφράγματος εἶναι πραγματικόν.

“Όταν τὸ διάφραγμα δὲν εἶναι ἀδιάρτητον, τὸ ὑπερκατασκεύασμα θεωρεῖται ὡς ἓν ἐπίστεγον ὕψους μικροτέρου τοῦ κανονικοῦ.

## Κανών 49.—Μεσόστεγον.

“Όταν ὑπάρχη ἓν ἱκανὸν διάφραγμα εἰς ἕκαστον ἄκρον καὶ τὰ ἀνοίγματα εἰσόδου εἰς τὰ διαφράγματα εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ μέσων κλεισίματος τῆς κλάσεως 1, τὸ μῆκος μεταξύ τῶν διαφραγμάτων εἶναι πραγματικόν.

“Όταν τὰ ἀνοίγματα εἰσόδου εἰς τὸ πρωραῖον διάφραγμα εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ μέσων κλεισίματος τῆς κλάσεως 1 καὶ τὰ ἀνοίγματα εἰσόδου εἰς τὸ πρυμναῖον διάφραγμα διὰ μέσων κλεισίματος τῆς κλάσεως 2, τὸ μῆκος μεταξύ τῶν διαφραγμάτων εἶναι πραγματικόν. “Όταν ἐδόθη ἔγκρισις δι’ ἓν τῶ πρυμναῖον διαφράγματι προσκολούμενον ἱκανὸν πυργωτὸν ὑπερκατασκεύασμα (βλέπε κανόνα 51), τὰ 90 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους εἶναι πραγματικόν.

“Όταν τὰ ἀνοίγματα εἰσόδου εἰς ἀμφοτέρω τὰ διαφράγματα εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ μέσων κλεισίματος τῆς κλάσεως 2, τὰ 90 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μεταξύ τῶν διαφραγμάτων μήκους εἶναι πραγματικόν.

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

“Όταν τὰ ἀνοίγματα εἰσόδου εἰς ἀμφοτέρω τὰ διαφράγματα δὲν ἔχουσι μέσα κλεισίματος, τὰ 50 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους εἶναι πραγματικόν.

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

## Κανών 50.—Πρόστεγον.

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

“Όταν δὲν ὑπάρχουσι μέσα κλεισίματος καὶ ἡ σιμότης καταστρώματος πρωραθεν τοῦ μέσου τοῦ πλοίου δὲν εἶναι μικροτέρα τῆς κανονικῆς, 100 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους τοῦ προστέγου ἀπὸ τῆς πρωραίας ὀρθίας μέχρι τοῦ 0,1L πρὸς πρύμναν εἶναι πραγματικόν” καὶ ὅταν ἡ πρωραία σιμότης καταστρώματος εἶναι τὸ ἥμισυ ἢ ὀλιγώτερον τῆς κανονικῆς, τὰ 50 τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους ἐκείνου εἶναι πραγματικόν. “Όταν δὲ τέλος ἡ πρωραία σιμότης καταστρώματος εἶναι μεταξύ τοῦ ὀλοκλήρου καὶ τοῦ ἡμίσεος τῆς κανονικῆς, ἓν ἐνδιάμεσον ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ μήκους ἐκείνου εἶναι πραγματικόν.

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

## Κανών 51.—Πυργωτὸν ὑπερκατασκευάσμα.

“Ἐν πυργωτὸν ὑπερκατασκευάσμα ἢ παρομοία κατασκευή, ἢ ὁποία δὲν ἐκτείνεται ἀπὸ πλευρᾶς εἰς πλευράν τοῦ πλοίου, θεωρεῖται ὡς ἱκανόν, ὅταν—

- (α) τὸ πυργωτὸν ὑπερκατασκευάσμα εἶναι ἰσχυρὸν τοῦλάχιστον ὅσον καὶ ἔν συνήθεις ὑπερκατασκευάσμα·
- (β) τὰ στόμια εἶναι ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τοῦ πυργωτοῦ ὑπερκατασκευάσματος, τηροῦσι τὰς ἀπαιτήσεις τῶν κανόνων 8 ἕως 16, καὶ τὸ πλάτος τοῦ ἐλάσματος τῆς ὑδρορρόης τοῦ καταστρώματος τοῦ πυργωτοῦ ὑπερκατασκευάσματος προβλέπη ἐπαρκῆ διόδον καὶ ἐπαρκῆ πλευρικὴν ἀντοχήν·
- (γ) προβλέπεται μόνιμον δάπεδον ἐργασίας (πλατφόρμα), ἐφωδιασμένον διὰ προφυλακτικῶν κιγκλιδώματος ἀπὸ πῶρας πρὸς πῦρναν καθ’ ὅλον τὸ καταστρώμα τοῦ πυργωτοῦ ὑπερκατασκευάσματος, ἢ εἰς περιπτώσιν μεμονωμένων πυργωτῶν ὑπερκατασκευασμάτων ἔν συνδυασμῶ με ἕτερα κοινὰ ὑπερκατασκευάσματα προβλέπονται ἐπαρκεῖς μόνιμοι γέφυραι συγκοινωνίας·
- (δ) Οἱ διὰ τοῦ πυργωτοῦ ὑπερκατασκευάσματος διερχόμενοι ἀνεμοδόχοι προστατεύονται διὰ ὕδατοστεγῶν καλυμμάτων ἢ διὰ ἰσοδυνάμων μέσων·
- (ε) διὰ τὸ ἥμισυ τοῦλάχιστον τοῦ μήκους τῶν ἐκτεθειμένων μερῶν τοῦ καταστρώματος ἐξάλων εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ πυργωτοῦ ὑπερκατασκευάσματος προβλέπονται ἀνοικτὰ κιγκλιδώματα·
- (ζ) τὰ διὰ τοῦ πυργωτοῦ ὑπερκατασκευάσματος τοιχώματα τοῦ φωταγωγοῦ τοῦ μηχανοστασίου προστατεύονται δι’ ἑνὸς ὑπερκατασκευάσματος κανονικοῦ ὕψους ἢ διὰ μιᾶς ὑπερκατασκευῆς τοῦ ἰδίου ὕψους καὶ ἰσοδυνάμου ἀντοχῆς.

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

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

“Ὅταν τὸ ὕψος τοῦ πυργωτοῦ ὑπερκατασκευάσματος εἶναι μικρότερον τοῦ κανονικοῦ ὕψους ἑνὸς μεσοστέγου, ἢ πρόσθεσις (εἰς τὸ πραγματικὸν μήκος) μειοῦται κατὰ τὴν ἀναλογίαν τοῦ ὑπάρχοντος πρὸς τὸ κανονικὸν ὕψος. “Ὅταν τὸ ὕψος τῶν τοιχωμάτων τῶν στομιῶν τοῦ πυργωτοῦ ὑπερκατασκευάσματος εἶναι μικρότερον τοῦ κανονικοῦ ὕψους τῶν τοιχωμάτων στομιῶν (βλέπε κανὼνα 9), θὰ μειοῦται τὸ ὑπάρχον ὕψος τοῦ πυργωτοῦ ὑπερκατασκευάσματος κατὰ τὴν διαφορὰν μεταξύ τοῦ ὑπάρχοντος καὶ τοῦ κανονικοῦ ὕψους τῶν τοιχωμάτων.

Πραγματικὸν μήκος κλειστῶν ὑπερκατασκευασμάτων  
μετ’ ἀνοιγμάτων εἰς τὸν μέσον ἄξονα.

## Κανὼν 52.

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

“Ὅταν ὑπάρχη ἔν κλειστὸν ὑπερκατασκευάσμα μεθ’ ἑνὸς ἢ περισσοτέρων ἀνοιγμάτων εἰς τὸν μέσον ἄξονα τοῦ καταστρώματος, μὴ προβλεπομένων διὰ



μονίμων μέσων κλεισίματος (βλέπε κανόνας 8 έως 16) τὸ πραγματικὸν μῆκος τοῦ ὑπερκατασκευάσματος ὀρίζεται ὡς ἑξῆς :

1. Ὄταν διὰ τὰ εἰς τὸν μέσον ἄξονα τοῦ καταστρώματος ἀνοίγματα δὲν προβλέπωνται ἱκανὰ μέσα προσωρινοῦ κλεισίματος (βλέπε κανόνα 45), ἢ τὸ πλάτος τῶν ἀνοιγμάτων εἶναι 80 τοῖς ἑκατὸν ἢ περισσότερον τοῦ εἰς τὸ μέσον τοῦ ἀνοίγματος πλάτους τοῦ καταστρώματος ὑπερκατασκευάσματος B1, τὸ πλοῖον θὰ θεωρηθῆται ὡς ἔχον ἓν ἀνοικτὸν χάσμα εἰς τὴν περιοχὴν ἐκάστου ἀνοίγματος καὶ εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ χάσματος δεῖον νὰ προβλέπωνται θυρίδες δρυφάκτου. Τὸ πραγματικὸν μῆκος τοῦ ὑπερκατασκευάσματος μεταξύ τῶν ἀνοιγμάτων διέπεται ὑπὸ τῶν κανόνων 47, 49 καὶ 50.

2. Ὄταν διὰ τὰ εἰς τὸν μέσον ἄξονα τοῦ καταστρώματος ἀνοίγματα προβλέπωνται ἱκανὰ μέσα προσωρινοῦ κλεισίματος καὶ τὸ πλάτος τοῦ ἀνοίγματος εἶναι μικρότερον τῶν 0,8 B1, τὸ πραγματικὸν μῆκος διέπεται ὑπὸ τῶν κανόνων 47, 49 καὶ 50, ἐξαιρέσει τοῦ ὅτι : ὅταν ἀνοίγματα εἰσόδου εἰς τὰ διαφράγματα τοῦ ὑποφράγματος κλείωνται διὰ μέσων κλεισίματος τῆς κλάσεως 2, θὰ θεωροῦνται διὰ τὸν προσδιορισμὸν τοῦ πραγματικοῦ μῆκους, ὡς κλειόμενα διὰ μέσων κλεισίματος τῆς κλάσεως 1.

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

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

εἶναι μεγαλύτερον τοῦ 0,5 θὰ λαμβάνεται ὡς 0,5.

Ἐκπτώσεις δι' ὑπερκατασκευάσματα.

Κανὼν 53.—Ἐκπτώσεις δι' ὑπερκατασκευάσματα.

Ὄταν τὸ πραγματικὸν μῆκος ὑπερκατασκευασμάτων εἶναι 1,0L ἢ ἐκ τοῦ ὕψους ἐξάλων ἐκπτώσεις εἶναι 356 χιλιοστόμετρα διὰ μῆκος πλοίου 24,4 μέτρων, 864 χιλιοστόμετρα διὰ μῆκος 85,30 μέτρων καὶ 1067 χιλιοστόμετρα διὰ μῆκος 122 μέτρων καὶ ἄνω. Ἐκπτώσεις δι' ἐνδιάμεσα μῆκη λαμβάνονται δι' ἀναγωγῆς. Ὄταν τὸ ὄλικόν πραγματικὸν μῆκος τῶν ὑπερκατασκευασμάτων εἶναι μικρότερον τοῦ 1,0L ἢ ἐκπτώσεις εἶναι ἓν ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν ποσοστὸν, λαμβανόμενον ἐκ τοῦ ἀκολουθοῦ πίνακος :

Ἐκπτώσεις δι' ὑπερκατασκευάσματα	Ὄλικόν πραγματικὸν μῆκος ὑπερκατασκευάσματος (E)											Σειρὰ
	0	0,1 L	0,2 L	0,3 L	0,4 L	0,5 L	0,6 L	0,7 L	0,8 L	0,9 L	1,0 L	
Ὅλοι οἱ τύποι μετὰ προστέγου καὶ ἄνευ μεμονωμένου μεσοστέγου	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	
Ὅλοι οἱ τύποι μετὰ προστέγου καὶ μεμονωμένου μεσοστέγου*	0	5	10	15	23,5	32	46	63	75,3	87,7	100	A
	0	6,3	12,7	19	27,5	36	46	63	75,3	87,7	100	B

(\*) Ὄταν τὸ πραγματικὸν μῆκος ἑνὸς μεμονωμένου μεσοστέγου εἶναι μικρότερον τῶν 0,2L τὰ ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν ποσοστὰ λαμβάνονται δι' ἀναγωγῆς μεταξύ τῶν σειρῶν A καὶ B.

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

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

## Σιμότης καταστρώματος.

## Κανών 54.—Γενικά.

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

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

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

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

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

Ὄταν ἔν ὑπερκατασκευάσμα εἶναι ἀδιάτρητον ἢ τὰ ἀνοίγματα εἰσόδου εἰς τὰ ἐγκλειόμενα αὐτὸ διαφράγματα εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ μέσων κλεισίματος τῆς κλάσεως 1, καὶ τὸ κατάστρωμα τοῦ ὑπερκατασκευάσματος ἔχη τοῦλάχιστον τὴν αὐτὴν πρὸς τὸ ἐκτεθειμένον κατάστρωμα ἐξάλων σιμότητα δὲν θὰ ὑπολογίζεται ἢ σιμότης τῶν κεκαλυμμένων μερῶν τοῦ καταστρώματος ἐξάλων.

## Κανών 55.—Κανονικὴ καμπυλότης καταστρώματος.

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

## Πίναξ.

Θέσις	Τεταγμένη	Παράγων
A.P. (1) .. .. .	0,833L+25,4	1
1/6 L ἀπὸ A.P. .. .. .	0,37L+11,3	4
1/3 L ἀπὸ A.P. .. .. .	0,925L+2,825	2
Εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου .. .. .	0	4
1/3 ἀπὸ F.P. .. .. .	0,185L+5,65	2
1/6 ἀπὸ F.P. .. .. .	0,74L+22,6	4
F.P. (2) .. .. .	1,666L+50,8	1

1. A.P.—Πρυμναῖον ἄκρον τῆς ἰσάλου γραμμῆς φορτώσεως θέρου.

2. F.P.—Πρωραῖον ἄκρον τῆς ἰσάλου γραμμῆς φορτώσεως θέρου.

Κανών 56. Μέτρησις παρεκκλίσεων ἐκ τῆς κανονικῆς  
σιμότητος καταστρώματος.

“Ὅταν ἡ σιμότης καταστρώματος διαφέρῃ τῆς κανονικῆς αἱ ἐπτὰ τεταγμέναι πολλαπλασιάζονται ἐπὶ τοὺς καταλλήλους παράγοντας τοὺς διδομένους εἰς τὸν πίνακα τῶν τεταγμένων. Ἡ διαφορὰ μεταξύ τῶν ἀθροισμάτων τῶν σχετικῶν γινομένων, διαιρεθεῖσα διὰ 18, δίδει τὸ ἔλλειμμα ἢ τὴν περίσσειαν τῆς σιμότητος. “Ὅταν τὸ πρυμναῖον ἥμισυ τῆς σιμότητος εἶναι μεγαλύτερον τοῦ κανονικοῦ καὶ τὸ πρωραῖον ἥμισυ μικρότερον τοῦ κανονικοῦ, δὲν λαμβάνεται ὑπ’ ὄψιν ἢ περίσσεια τοῦ πρυμναίου, ἀλλὰ μετῶται μόνον τὸ ἔλλειμμα τοῦ πρωραίου. “Ὅταν τὸ πρωραῖον ἥμισυ τῆς σιμότητος ὑπερβαίνῃ τὸ κανονικόν καὶ τὸ πρυμναῖον μέρος αὐτῆς δὲν εἶναι μικρότερον τῶν 75% τοῦ κανονικοῦ, λαμβάνεται ὑπ’ ὄψιν ἢ περίσσεια τοῦ πρωραίου μέρους. “Ὅταν ὅμως τὸ πρυμναῖον μέρος τῆς σιμότητος εἶναι μικρότερον τῶν 50% τοῦ κανονικοῦ δὲν λαμβάνεται ὑπ’ ὄψιν ἢ περίσσεια τοῦ πρωραίου. “Ὅταν τὸ πρυμναῖον μέρος τῆς σιμότητος εἶναι μεταξύ τῶν 50% καὶ 75% λαμβάνεται ὑπ’ ὄψιν ἐνδιάμεσος τιμὴ τῆς περισσείας τοῦ πρωραίου.

Κανών 57.—Διόρθωσις διὰ παρεκκλίσεις ἐκ τῆς κανονικῆς  
σιμότητος καταστρώματος.

Ἡ διόρθωσις διὰ σιμότητα καταστρώματος εἶναι τὸ ἔλλειμμα ἢ ἡ περίσσεια  

$$\frac{S}{2L}$$
τῆς σιμότητος (βλέπε κανόνα 56) πολλαπλασιασθείσης ἐπὶ 0,75 — ἔνθα  $s$  εἶναι  
τὸ ὀλικόν μῆκος τῶν ὑπερκατασκευασμάτων, ὡς ὀρίζεται εἰς τὸν κανόνα 40.

Κανών 58.—Πρόσθεσις δι’ ἔλλειμμα τῆς  
σιμότητος καταστρώματος.

“Ὅταν ἡ σιμότης εἶναι μικρότερα τῆς κανονικῆς, ἢ διόρθωσις δι’ ἔλλειμμα αὐτῆς (βλέπε κανόνα 57) προστίθεται εἰς τὸ ὕψος ἐξάλων.

Κανών 59.—Ἐκπτώσις διὰ περίσσειαν σιμότητος καταστρώματος.

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

Εἰς πλοῖα μετὰ μεμονωμένων ὑπερκατασκευασμάτων, εἰς τὰ ὁποῖα οὐδὲν κλειστὸν ὑπερκατασκεύασμα ἐκτείνεται εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου, οὐδεμία ἐκπτώσις γίνεται εἰς τὸ ὕψος τῶν ἐξάλων. “Ὅταν ἐν κλειστὸν ὑπερκατασκεύασμα ἐκτείνεται ὀλιγώτερον τοῦ 0,1L ἀπὸ τοῦ μέσου τοῦ πλοίου πρὸς πῶραν ἢ πῦρμαν, ἢ ἐκπτώσις λαμβάνεται δι’ ἀναγωγῆς.

Ἡ μέγιστη ἐκπτώσις διὰ περίσσειαν σιμότητος εἶναι 38 χιλιοστόμετρα διὰ 30,5 μέτρα μῆκος καὶ ἀυξάνεται κατὰ 38 χιλιοστόμετρα δι’ ἕκαστον πρόσθετον μῆκος πλοίου 30,5 μέτρων.

Κύρτωμα ζυγοῦ.

Κανών 60.—Κανονικὸν κύρτωμα ζυγοῦ.

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

Κανών 61.—Διόρθωσις διὰ κύρτωμα ζυγοῦ.

“Ὅταν τὸ κύρτωμα τοῦ καταστρώματος ἐξάλων εἶναι μεγαλύτερον ἢ μικρότερον τοῦ κανονικοῦ, τὸ ὕψος ἐξάλων μειοῦται ἢ ἐπαυξάνεται κατὰ τὸ ἐν

τέταρτον τῆς διαφορᾶς μεταξύ τοῦ ὑπάρχοντος καὶ τοῦ κανονικοῦ κυρτώματος ζυγοῦ, πολλαπλασιασθείσης ἐπὶ τὸ κλάσμα τοῦ μήκους τοῦ καταστρώματος ἐξάλων, τοῦ μὴ κεκαλυμμένου διὰ κλειστῶν ὑπερκατασκευασμάτων.

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

Ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων.

Κανὼν 62.—Ὑψος ἐξάλων θέρους.

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

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

Κανὼν 63.—Τροπικὸν ὕψος ἐξάλων.

Τὸ ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων εἰς τὴν Τροπικὴν Ζώνην εἶναι τὸ ὕψος ἐξάλων, τὸ λαμβανόμενον δι' ἔκπτωσεως ἀπὸ τοῦ ὕψους ἐξάλων θέρους τοῦ 1/48 τοῦ βυθίσματος θέρους. Τὸ τελευταῖον μετράται ἀπὸ τῆς ἄνω γραμμῆς τῆς τρό-πιδος μέχρι τοῦ κέντρου τοῦ δίσκου.

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

Κανὼν 64.—Ὑψος ἐξάλων χειμῶνος.

Τὸ ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων διὰ τὸν χειμῶνα εἶναι τὸ ὕψος ἐξάλων, τὸ λαμ-βανόμενον διὰ προσθέσεως εἰς τὸ ὕψος ἐξάλων θέρους τοῦ 1/48 τοῦ βυθίσματος θέρους. Τὸ τελευταῖον μετράται ἀπὸ τῆς ἄνω γραμμῆς τῆς τρόπιδος μέχρι τοῦ κέντρου τοῦ δίσκου.

Κανὼν 65.—Ὑψος ἐξάλων χειμῶνος Βορείου Ἀτλαντικοῦ.

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

Κανὼν 66.—Ὑψος ἐξάλων εἰς γλυκὺ ὕδωρ.

Τὸ ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων εἰς γλυκὺ ὕδωρ πυκνότητος 1, εἶναι τὸ ὕψος ἐξάλων τὸ λαμβανόμενον δι' ἔκπτωσεως ἀπὸ τὸ ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων εἰς

Δ

θαλάσσιον ὕδωρ = ——— ἐκατοστομέτρων, ἔνθα :

40T

Δ=ἐκτόπισμα εἰς τόνους μετρικούς καὶ εἰς τὴν ἴσαλον γραμμὴν φορτώσεως θέρους.

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

Ὅταν τὸ ἐκτόπισμα εἰς τὴν ἴσαλον γραμμὴν φορτώσεως θέρους δὲν δύνα-ται νὰ πιστοποιηθῇ, ἡ ἔκπτωσις εἶναι τὸ 1/48 τοῦ βυθίσματος θέρους. Τὸ τε-λευταῖον μετράται ἀπὸ τῆς ἄνω γραμμῆς τῆς τρόπιδος μέχρι τοῦ κέντρου τοῦ δίσκου.

## Κανών 67

## ΠΙΝΑΞ ΥΨΟΥΣ ΕΞΑΛΩΝ ΔΙ' ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

Βασικόν ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων θέρους δι' ἀτμόπλοια πληροῦντα τὰ κανονικά μέτρα τὰ ὀρισθέντα ὑπὸ τῶν κανόνων.

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

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

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

(γ) ὅταν τὸ  $c$  ὑπερβαίῃ τὰ 0,68 τὸ ὕψος ἐξάλων πολλαπλασιάζεται ἐπὶ  $c+0,68$

1,36

(δ) ὅταν τὸ  $D$  ὑπερβαίῃ τὰ  $\frac{L}{15}$ , τὸ ὕψος ἐξάλων αὐξάνεται κατὰ 8,33

$(D - \frac{L}{15}) R$  χιλιοστόμετρα, ἔνθα  $R$  εἶναι  $\frac{L}{3,96}$  διὰ μήκη μικρότερα

τῶν 118,90 μέτρων, καὶ 30 διὰ μήκη 118,90 μέτρων καὶ ἄνω.

Εἰς πλοῖα μετὰ κλειστοῦ ὑπερκατασκευάσματος ἐκτεινομένου τοῦλάχιστον κατὰ 0,6  $L$  εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου μετὰ πλήρους πυργωτοῦ ὑπερκατασκευάσματος ἢ μετὰ συνδυασμοῦ ἀδιατρήτων μερικῶν ὑπερκατασκευασμάτων καὶ πυργωτοῦ τοιοῦτου ἐκτεινομένου πρὸς πρῶραν καὶ πρύμνην, ὅταν τὸ  $D$  εἶναι

μικρότερον τοῦ  $\frac{L}{15}$  τὸ ὕψος ἐξάλων μειοῦται κατὰ τὴν ἀνωτέρω τιμὴν. Ὅταν

τὸ ὕψος τῶν ὑπερκατασκευασμάτων ἢ τοῦ πυργωτοῦ τοιοῦτου εἶναι μικρότερον τοῦ κανονικοῦ, ἡ μείωσις γίνεται κατὰ τὴν ἀναλογίαν τοῦ ὑπάρχοντος πρὸς τὸ κανονικὸν ὕψος.

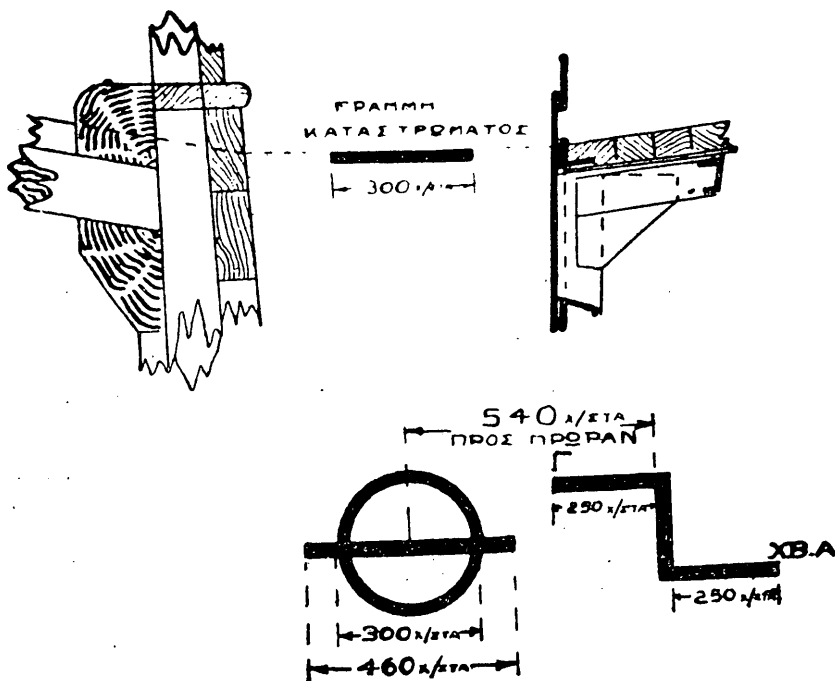
(ε) Ὅταν τὸ πραγματικὸν ὕψος μέχρι τῆς ἐπιφανείας τοῦ καταστρώματος ἐξάλων εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου εἶναι μεγαλύτερον ἢ μικρότερον τοῦ  $D$ , ἡ διαφορὰ μεταξὺ τῶν ὕψων τοῦτοι εἰς χιλιοστόμετρα προστίθεται ἢ ἀφαιρεῖται ἀπὸ τὸ ὕψος τῶν ἐξάλων

## ΜΕΡΟΣ IV

## ΓΡΑΜΜΑΙ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΔΙ' ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ

Κανών 68.—Χρησιμοποιούμεναι γραμμαί έν συνδυασμῶ με τόν δίσκον.

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



Σχήμα 3.

Κανών 69.—Συνθήκαι προσδιορισμοῦ γραμμῆς φορτώσεως.

Αἱ συνθήκαι προσδιορισμοῦ εἶναι αἱ περιεχόμεναι εἰς τὸ μέρος II τῶν κανόνων τούτων.

Κανών 70.—Ὑπολογισμὸς τοῦ ὕψους ἐξάλων.

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

Κανών 71.—Ὑψος διὰ τὰ ξεγάλα (I).

Εἰς ἱστιοφόρα ἔχοντα πλευρικὴν ὕψωσιν πυθμένος μεγαλυτέραν τῶν 135 χιλιοστομέτρων ἀνά μέτρον, ἡ κάθετος ἀπόστασις ἀπὸ τῆς ἄνω γραμμῆς τῆς τρόπιδος (βλέπε κανόνα 34), μειοῦται κατὰ τὸ ἥμισυ τῆς διαφορᾶς μεταξὺ

τῆς ὀλικῆς πλευρικῆς ὑψώσεως διὰ τὸ ἡμισυ πλάτους τοῦ πλοίου καὶ τῆς ὀλικῆς πλευρικῆς ὑψώσεως διὰ 125 χιλιοστόμετρα ἀνὰ μέτρον. Ἡ μεγίστη πλευρικὴ ὑψωσις διὰ τὴν ὁποῖαν ἐπιτρέπεται ἔκπτωσις εἶναι 208 χιλιοστόμετρα ἀνὰ μέτρον τοῦ ἡμίσεος πλάτους τοῦ πλοίου.

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

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

Κανὼν 72.—Συντελεστῆς ἐκτοπίσματος (c).

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

Κανὼν 73.—Ὑπερκατασκευάσματα εἰς ξύλινα πλοῖα.

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

Κανὼν 74.—Ἐκπτώσεις δι' ὑπερκατασκευάσματα.

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

Τύπος τῶν ὑπερκατασκευασμάτων	Ὀλικὸν πραγματικὸν μῆκος ὑπερκατασκευασμάτων (E)										Σειρά	
	0	0,1 L	0,2 L	0,3 L	0,4 L	0,5 L	0,6 L	0,7 L	0,8 L	0,9 L		1,0 L
Ὅλοι οἱ τύποι ἄνευ μεσοστέγου	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	A
Ὅλοι οἱ τύποι μετὰ μεσοστέγου (*)	0	7	14,7	22	32	42	56	70	80	90	100	B

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

Κανὼν 75.—Ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων.

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

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

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

Κανών 76.—Πίναξ ύψους εξάλων δι' ιστιοφόρα.

Ἐλάχιστον ὕψος εξάλων θέρους, χειμῶνος καὶ τροπικῶν διὰ σιδηρᾶ καὶ χαλύβδινα ἄνευ ὑπερκατασκευασμάτων ιστιοφόρα, πληροῦντα τὰ κανονικὰ μέτρα τὰ διὰ τῶν κανόνων ὀρισθέντα :

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

(α) Τὸ ὕψος εξάλων δι' ἐνδιάμεσα μήκη λαμβάνεται δι' ἀναγωγῆς.

(β) Ὅταν τὸ  $c$  ὑπερβαίῃ τὰ 0,62, τὸ ὕψος εξάλων πολλαπλασιάζεται ἐπὶ  $c+0,62$

1,24.

(γ) Ὅταν τὸ  $D$  ὑπερβαίῃ τὰ  $\frac{L}{12}$  τὸ ὕψος εξάλων αὐξάνεται κατὰ 8,33

$(D - \frac{L}{12}) \times (10 + \frac{L}{7,62})$  χιλιοστόμετρα.

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

Κανών 77.—Ἵψος εξάλων εἰς ξύλινα ιστιοφόρα.

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

## ΜΕΡΟΣ V

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

Ὅρισμοί.

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

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



Κανών 78. Σήματα εις τας πλευράς του πλοίου.

Γραμμαί φορτώσεως ξυλείας». Αί γραμμαί, αί δεικνύουσαι τας μεγίστας γραμμαίς φορτώσεως ξυλείας εις διαφόρους περιπτώσεις και διά διαφόρους έποχάς θά είναι όριζόντιοι γραμμαί μήκους 250 και πλάτους 25 χιλιοστομέτρων, αίτινες έκτείνονται από, και είναι κάθετοι επί μιιάς καθέτου γραμμής κεχαραγμένης εις απόστασιν 540 χιλιοστομέτρων πρός πρόμναν από του κέντρου του δίσκου (βλέπε σχήμα 4). Θά χαράσσωνται και θά έπαληθεύονται καθ' όμοιον τρόπον πρός τας κοινάς γραμμαίς φορτώσεως (βλέπε κανόνας 5 έως 7).

«Η γραμμή φορτώσεως ξυλείας θέρους», δεικνυται υπό της άνωτέρας άκμης μιιάς γραμμής σημειουμένης διά τών γραμμάτων Ξ.Θ.

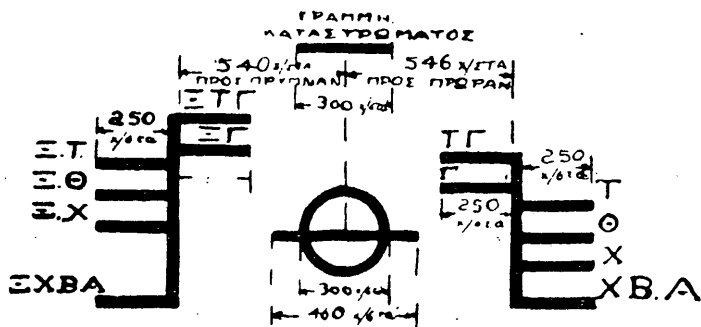
«Η γραμμή φορτώσεως ξυλείας χειμώνος», δεικνυται υπό της άνωτέρας άκμης μιιάς γραμμής σημειουμένης διά τών γραμμάτων Ξ.Χ.

«Η γραμμή φορτώσεως ξυλείας χειμώνος βορειού Άτλαντικού», δεικνυται υπό της άνωτέρας άκμης μιιάς γραμμής σημειουμένης διά τών γραμμάτων Ξ.Χ.Β.Α.

«Η τροπική γραμμή φορτώσεως ξυλείας», δεικνυται υπό της άνωτέρας άκμης μιιάς γραμμής σημειουμένης διά τών γραμμάτων Ξ.Τ.

«Η γραμμή φορτώσεως ξυλείας εις γλυκύ ύδωρ», κατά τό θέρος δεικνυται υπό της άνωτέρας άκμης μιιάς γραμμής σημειουμένης διά τών γραμμάτων Ξ.Γ.

Η διαφορά μεταξύ της γραμμής φορτώσεως ξυλείας εις γλυκύ ύδωρ κατά τό θέρος και της γραμμής φορτώσεως ξυλείας θέρους, είναι ή έπιτρεπομένη να γίνεται διά φόρτωσιν εις γλυκύ ύδωρ και διά τας άλλας γραμμαίς φορτώσεως ξυλείας. Η τροπική γραμμή φορτώσεως ξυλείας εις γλυκύ ύδωρ δεικνυται υπό της άνωτέρας άκμης μιιάς γραμμής σημειουμένης διά τών γραμμάτων Ξ.Τ.Γ. (\*).



Σχήμα 4.

Συμπληρωματικά συνθήκαι προσδιορισμού διά φόρτωσιν εις επί πλέον βύθισμα.

Κανών 79.—Κατασκευή του πλοίου.

Η κατασκευή του πλοίου θά είναι έπαρκούς άντοχής διά τό επί πλέον έπιτρεπόμενον βύθισμα και τό θάρος του επί του καταστρώματος φορτίου.

Κανών 80.—Υπερκατασκευάσματα.

Τό πλοϊον θά έχη έν πρόστεγον τουλάχιστον του κανονικού ύψους και μήκους τουλάχιστον τά 7% του μήκους του πλοίου, έπιπροσθέτως δε έν έπίστεγον ή έν μερικώς άνυψωμένον κατάστρωμα μεθ' ένός ισχυρού χαλυβδίνου οικίσκου πηδαλιου ή έτέρου υπερκατασκευάσματος εις τήν πρόμναν.

(\*) Όταν θαλασσοπορούντα άτμόπλοια πλέωσιν εις ποταμόν ή μεσόγεια ύδατα έπιτρέπεται υπερφόρτωσις άνταποκρινομένη εις τό θάρος του καυσίμου κ.τ.λ. τό απαιτούμενον διά τήν κατανάλωσιν μεταξύ του σημείου της άναχωρήσεως και της άνοικτής θαλάσσης.

## Κανών 81.—Τοιχώματα φωταγωγού μηχανοστασίου.

Τὰ τοιχώματα φωταγωγού του μηχανοστασίου, ἐπὶ του καταστρώματος ἐξάλων θὰ προστατεύονται ὑφ' ἑνὸς ὑπερκατασκευάσματος του κανονικοῦ τουλάχιστον ὕψους, ἐκτός ἐάν τὰ τοιχώματα ταῦτα εἶναι ἐπαρκoὺς ἀντοχῆς καὶ ὕψους καὶ ἐπιτρέπoυσι τὴν μεταφορὰν ξυλείας κατὰ μῆκος τῶν πλευρῶν τῶν.

## Κανών 82.—Δεξαμεναὶ διπυθμένων.

Δεξαμεναὶ διπυθμένων προβλεπόμενα ἐντὸς του περὶ τὸ μέσον του πλοίου ἡμίσεος μῆκoυς αὐτοῦ, θὰ ἔχωσιν ἐπαρκῆ διαμήκη ὑποδιαίρεσιν.

## Κανών 83.—Δρύφακτα.

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

## Κανών 84.—Ἀνοίγματα καταστρώματος καλυπτόμενα ὑπὸ του φορτίου ξυλείας.

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

## Κανών 85.—Στοιβασία.

Τὰ χάσματα ἐπὶ του καταστρώματος ἐξάλων θὰ πληροῦνται διὰ ξυλείας ἐστοιβαγμένης ὅσον τὸ δυνατὸν στερεώτερον, μέχρι τουλάχιστον του κανονικοῦ ὕψους ἑνὸς μεσοστῆγου.

Κατὰ τὸν χειμῶνα, ἐντὸς μιᾶς περιοχῆς ζώνης χειμῶνος, τὸ ὕψος τὸ ἐπὶ του καταστρώματος ἑνὸς πλοίου φορτίου ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα ἐξάλων, δέν θὰ ὑπερβαίη τὸ ἓν τρίτον του μεγαλυτέρου πλάτους του πλοίου.

Πᾶν φορτίον ξυλείας ἐπὶ του καταστρώματος θὰ εἶναι στερεῶς καὶ παγίως ἐστοιβαγμένον, περιεσφιγμένον καὶ ἐξησφαλισμένον. Κατ' οὐδένα δὲ τρόπον δέον νὰ παρεμποδίζη τὴν ναυσιπλοῖαν καὶ τὰς ἐπὶ του πλοίου ἀναγκαιὰς ἐργασίας ἢ τὴν πρόβλεψιν ἑνὸς ἀσφαλοῦς ὀρίου εὐσταθείας καθ' ὅλην τὴν περίοδον του ταξειδίου, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν : τῆς προσθέσεως θάρους ὡς ἐκείνης τῆς ὀφειλομένης εἰς τὴν ἀπορρόφησιν ὕδατος ὑπὸ τῆς ξυλείας καὶ τῆς ἀπωλείας θάρους, ὡς ἐκείνης τῆς ὀφειλομένης εἰς τὴν κατανάλωσιν καυσίμου καὶ ὕλικῶν.

## Κανών 86.—Προστασία του πληρώματος, εἰσόδου εἰς Μηχανοστάσιον, κ.τ.λ..

Δέον νὰ εἶναι πάντοτε εὐχερῆς ἢ ἀσφαλῆς καὶ ἱκανοποιητικῆ εἰσόδος εἰς τὰ διαμερίσματα του πληρώματος, εἰς τὸ μηχανοστάσιον καὶ εἰς ὅλα τὰ λοιπὰ μέρη τὰ χρησιμοποιούμενα διὰ τὰς ἀναγκαιὰς ἐργασίας του πλοίου. Τὸ εἰς τὴν περιοχὴν ἀνοιγμάτων δι' ὧν γίνεται ἡ εἰσόδος εἰς τοιοῦτους χώρους φορτίον του καταστρώματος, δέον νὰ στοιβάζεται οὕτως ὥστε νὰ δύνανται νὰ κλείωνται καταλλήλως τὰ ἀνοίγματα ταῦτα καὶ νὰ ἀσφαλιζονται ἐναντίον τῆς εἰσροῆς ὕδατος.

Ἰκανὴ προστασία διὰ τὸ πλήρωμα ὑπὸ μορφήν προφυλακτικῶν κιγκλιδώματων ἢ σχοινίων ὀδηγῶν, καθέτου μεταξύ των ἀποστάσεως οὐχὶ μεγαλυτέρας του 0,30 μέτρων. δέον νὰ προβλέπεται εἰς ἐκάστην πλευρὰν του φορτίου καταστρώματος μέχρις ἑνὸς ὕψους, τουλάχιστον 1,20 μέτρων ὑπὲρ τὸ φορτίον. Τὸ φορτίον θὰ διευθετῆται ἐπιπέδως πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῆς διόδου.

## Κανών 87.

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

## Κανών 88.—Ὁρθοστάται.

Ὅταν τὸ εἶδος τῆς ξυλείας ἀπαιτῆ ὀρθοστάτας, οὗτοι θὰ εἶναι καταλλήλου ἀντοχῆς καὶ εἴτε ἐκ ξύλου εἴτε ἐκ μετάλλου, ἢ μεταξὺ τῶν ἀπόστασις θὰ εἶναι ἢ ἀρμόζουσα εἰς τὸ μῆκος καὶ τὸ εἶδος τῆς ξυλείας, ἀλλὰ δὲν θὰ ὑπερβαίνῃ τὰ 3,05 μέτρα.

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

## Κανών 89.—Πρόσδεσις.

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

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

Τὰ μέσα ἐγκαρσίας προσδέσεως θὰ εὐρίσκωνται εἰς καλὴν κατάστασιν καὶ θὰ εἶναι : εἴτε ἄλυσσος θραχέων κρίκων διαμέτρου οὐχὶ μικροτέρας τῶν 19 χιλιοστομέτρων, εἴτε εὐκαμπτον συρματόσχοινον ἴσης ἀντοχῆς, ἐφωδιασμένον διὰ διπλοῦ κόρακος καὶ ἐντατήρων πάντοτε εὐπροσίτων. Μέσα προσδέσεως ἐκ συρματοσχοίνου δέον νὰ ἔχωσιν εἰς τὸ ἄκρον καὶ μικρὸν τμήμα ἀλύσσου μακρῶν κρίκων διὰ νὰ εἶναι δυνατὴ ἢ ρύθμισις τοῦ μήκους τοῦ σχοινοῦ.

Ὅταν ἡ ξυλεῖα ἀποτελῆται ἀπὸ τεμάχια μήκους μικροτέρου τῶν 3,66 μέτρων, ἢ ἀπ' ἀλλήλων ἀποστάσις τῶν μέσων προσδέσεως δέον νὰ προσαρμόζεται εἰς τὸ μῆκος τῆς ξυλείας ἢ νὰ λαμβάνεται ἕτερα κατάλληλος φροντίς ἀσφαλίσεως τοῦ φορτίου.

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

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

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

## Κανών 90.—Σχέδια.

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

## "Υψος ξεάλων.

Κανών 91.—Υπολογισμός του ύψους ξεάλων.

"Όταν ή προσδιορίζουσα Ἀρχή μείνη Ικανοποιημένη έκ του ὅτι τὸ πλοῖον εἶναι κατάλληλον καί ὅτι αἱ συνθήκαι καί αἱ διατάξεις εἶναι τοῦλάχιστον Ισοδύναμοι πρὸς τὰ ἀνωτέρω ἀπαιτούμενα, διὰ τὴν φόρτωσιν ξυλείας ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, τὸ ὕψος ξεάλων θέρους, τὸ ὑπολογισθὲν συμφώνως πρὸς τοὺς κανόνας καί τοὺς πίνακας τοῦ μέρους III, δύναται νὰ τροποποιηθῇ πρὸς προσδιορισμὸν εἰδικοῦ ὕψους ξεάλων ξυλείας, δι' ἀντικαταστάσεως τῶν τιμῶν τοῦ κανόνος 53 διὰ τῶν κάτωθι ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν ποσοστῶν.

Ὅλικὸν πραγματικὸν μῆκος τῶν ὑπερκατασκευασμάτων :

	0	0,1L	0,2L	0,3L	0,4L	0,5L	0,6L	0,7L	0,8L	0,9L	1,0L
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Ὅλοιοίτυποι	20	30,75	41,5	52,25	63	69,25	75,5	81,5	87,5	93,75	100

Τὸ ὕψος ξεάλων ξυλείας χειμῶνος λαμβάνεται διὰ προσθέσεως εἰς τὸ ὕψος ξεάλων ξυλείας θέρους τοῦ  $1/36$  τοῦ βυθίσματος ξυλείας θέρους.

Τὸ ὕψος ξεάλων ξυλείας χειμῶνος βορείου Ἀτλαντικοῦ εἶναι τὸ ὕψος ξεάλων χειμῶνος βορείου Ἀτλαντικοῦ τὸ ὀριζόμενον εἰς τὸν κανόνα 65.

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

## ΜΕΡΟΣ VI.

Γραμμαὶ φορτώσεως διὰ δεξαμενόπλοια.

## Ὅρισμοί.

Δεξαμενόπλοια : Ὁ ὅρος «δεξαμενόπλοια» περιλαμβάνει ὅλα τὰ ἀτμόπλοια τὰ εἰδικῶς κατασκευασμένα διὰ μεταφορὰν ὑγρῶν φορτίων εἰς χῶμα.

Κανὼν 92.—Σήματα εἰς τὰς πλευράς τοῦ πλοίου.

Τὰ εἰς τὰς πλευράς τοῦ πλοίου σήματα θὰ εἶναι τὰ προβλεπόμενα εἰς τὸ σχῆμα τοῦ κανόνος 4.

Συμπληρωματικαὶ συνθήκαι προσδιορισμοῦ διὰ φόρτωσιν εἰς ἐπὶ πλέον βύθισμα.

Κανὼν 93.—Κατασκευὴ τοῦ πλοίου.

Ἡ κατασκευὴ τοῦ πλοίου θὰ εἶναι ἐπαρκoὺς ἀντοχῆς διὰ τὸ εἰς τὸ προσδιοριζόμενον ὕψος ξεάλων ἀνταποκρινόμενον ἐπηυξημένον βύθισμα.

Κανὼν 94.—Πρόστεγον.

Τὸ πλοῖον θὰ ἔχη ἓν πρόστεγον, τοῦ ὁποῦ τοῦ μῆκος δὲν θὰ εἶναι μικρότερον τῶν 7 ἑκατοστῶν τοῦ μήκους τοῦ πλοίου καί τὸ ὕψος οὐχὶ μικρότερον τοῦ κανονικοῦ.

## Κανών 95.—Τοιχώματα φωταγωγού Μηχανοστασίου.

Τὰ ἀνοίγματα εἰς τὰ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων τοιχώματα τῶν φωταγωγῶν τοῦ μηχανοστασίου θὰ ἐφωδιάζονται διὰ χαλυβδίνων θυρῶν. Τὰ τοιχώματα θὰ προστατεύονται ὑφ' ἐνός κλειστοῦ ἐπιστέγου ἢ μεσοστέγου τοῦ κανονικοῦ τοῦλάχιστον ὕψους, ἢ ὑφ' ἐνός ὑπερστεγάζματος ἴσου ὕψους καὶ ἰσοδυναμίου ἀντοχῆς.

Τὰ διαφράγματα εἰς τὰ ἄκρα τῶν κατασκευῶν τούτων ἔσονται τῶν διὰ τὰ πρὸς πῶραν διαφράγματα τῶν μεσοστέγων, ἀπαιτουμένων διαστάσεων. Ὅλοι αἱ ὑπὸ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων εἰσοδοὶ εἰς τὰς κατασκευὰς ταύτας, θὰ εἶναι ἐφωδιασμένοι δι' ἱκανῶν μέσων κλεισίματος καὶ τὰ κατώφλια αὐτῶν θὰ εὐρίσκονται εἰς ὕψος τοῦλάχιστον 457 χιλιοστομέτρων ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα.

Ἐκτεθειμένα τοιχώματα φωταγωγῶν μηχανοστασίου ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ὑπερκατασκευασμάτων θὰ εἶναι στερεᾶς κατασκευῆς καὶ ὅλα τὰ ἐν αὐτοῖς ἀνοίγματα θὰ ἐφωδιάζονται διὰ χαλυβδίνων μέσων κλεισίματος, μονίμως ἐπὶ τῶν τοιχωμάτων προσηρμοσμένων καὶ ἱκανῶν νὰ κλείωνται καὶ ἀσφαλίζονται καὶ ἀπὸ τὰς δύο πλευρὰς. Τὰ κατώφλια τοιούτων ἀνοιγμάτων θὰ εὐρίσκονται εἰς ὕψος τοῦλάχιστον 380 χιλιοστομέτρων ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα.

Τὸ ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα ὑπερκατασκευάσματος ὕψος τῶν τοιχωμάτων τοῦ ἀνοίγματος τῶν ἀεραγωγῶν τοῦ λεβητοστασίου θὰ εἶναι τὸ δυνατόν πρακτικὸν καὶ εὐλογον. Τὸ ἀνοίγμα θὰ ἔχη ἰσχυρὰ χαλύβδινα καλύμματα, μονίμως προσηρμοσμένα εἰς τὴν κατάλληλον θέσιν των.

## Κανών 96.—Γέφυρα συγκοινωνίας.

Μία ἱκανῶς κατασκευασμένη γέφυρα συγκοινωνίας ἐπαρκοῦς ἀντοχῆς διὰ τὴν ἐκτεθειμένην θέσιν της, δεόν νὰ τοποθετῆται εἰς τὸ ὕψος τοῦ καταστρώματος ὑπερκατασκευάσματος καὶ καθ' ὅλον τὸ μεταξύ τοῦ ἐπιστέγου καὶ τοῦ εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου μεσοστέγου διάστημα ἢ ὅταν τὸ πλήρωμα ἐνδιαιτᾶται εἰς τὴν πῶραν ἀπὸ τοῦ μεσοστέγου μέχρι τοῦ προστέγου.

Πρὸς ἐξυπηρέτησιν τοῦ σκοποῦ τῆς γεφύρας συγκοινωνίας δύναται ἀντ' αὐτῆς νὰ προβλέπεται ἕτερον ἰσοδύναμον μέσον εἰσόδου, ὡς ἐπὶ παραδειγματι διάδρομοι ὑπὸ τὸ κατάστρωμα.

## Κανών 97.—Προστασία τοῦ πληρώματος, εἴσοδος εἰς τὸ μηχανοστάσιον κ.λ.π.

Δέον νὰ εἶναι πάντοτε εὐχερῆς ἢ ἀσφαλῆς καὶ ἱκανοποιητικὴ εἴσοδος ἀπὸ τοῦ ὕψους τῆς γεφύρας συγκοινωνία εἰς τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος, τὸ μηχανοστάσιον καὶ εἰς ὅλα τὰ λοιπὰ μέρη τὰ χρησιμοποιούμενα διὰ τὰς ἀναγκαίας ἐργασίας τοῦ πλοίου. Ὁ κανὼν οὗτος δὲν ἐφαρμόζεται διὰ τὰ ἀπὸ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων προσιτὰ ἀντλιοστάσια, ὅταν προβλέπωνται πρὸς τοῦτο μέσα κλεισίματος τῆς κλάσεως 1.

## Κανών 98.—Στόμια κύτους.

Ὅλα τὰ στόμια κύτους ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐξάλων καὶ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τῶν πυργωτῶν ὑπερκατασκευασμάτων ἐκτονώσεως θὰ κλείωνται ὕδατοστεγῶς δι' ἱκανῶν χαλυβδίνων καλυμμάτων.

## Κανών 99.—Ἀνεμοδόχοι.

Οἱ ἀνεμοδόχοι διὰ τοὺς κάτωθεν τοῦ καταστρώματος ἐξάλων χώρους θὰ εἶναι ἀρκετῆς ἀντοχῆς, ἢ θὰ προστατεύονται ὑπὸ ὑπερκατασκευασμάτων ἢ ἐτέρων ἐξ ἴσου ἱκανῶν μέσων.

Κανών 100.—Διατάξεις έκροης του έπερχομένου ύδατος.

Πλοία μετά δρυφάκτων θά έχωσιν άνοικτά κιγκλιδώματα τουλάχιστον διά τὸ ήμισυ του μήκους του έκτεθειμένου μέρους του καταστρώματος ή έτέραν άποτελεσματικήν διάταξιν έκροης του έπερχομένου ύδατος. Η άνωτέρα άκμή του ζωστήρος του περιβλήματος θά τηρήται όσον τὸ δυνατόν χαμηλότερον και κατά προτίμησιν ούχι άνωθεν της άνωτέρας άκμης της γωνίας της ύδρορροής.

Όταν ύπερκατασκευάσματα συνδέωνται διά πυργωτών τοιούτων, θά προβλέπωνται άνοικτά κιγκλιδώματα δι' όλόκληρον τὸ μήκος των έκτεθειμένων μερών του καταστρώματος έξάλων.

Κανών 101.—Σχέδια.

Εις την προσδιορίζουσαν Άρχήν θά ύποβάλλωνται πρὸς έγκρισιν σχέδια δεικνύοντα τὰς προτεινομένας διατάξεις και τὰ έξαρτήματα.

Ύψος Ήξάλων.

Κανών 102.—Ύπολογισμός του ύψους έξάλων.

Όταν ή προσδιορίζουσα Άρχή μείνη ίκανοποιημένη εκ του ότι έξεπληρώθησαν πλήρως αί άνωτέρα άπαιτήσεις, τὸ ύψος έξάλων θέρους δύναται νά ύπολογισθῆ εκ του πίνακος διά δεξαμενόπλοια. Όλοι αί διορθώσεις (έξαιρέσει των διά πλοία άνευ ύπερκατασκευασμάτων), διά μεμονωμένα ύπερκατασκευάσματα, διά ύπέρβασιν της καμπυλότητος καταστρώματος και διά ταξείδια χειμῶνος διά μέσου του βορείου Άτλαντικού, θά γίνωνται συμφώνως πρὸς τὸς κανόνας του μέρους III.

Κανών 103.—Έκπτώσις διά μεμονωμένα ύπερκατασκευάσματα.

Όταν τὸ όλικόν πραγματικόν μήκος των ύπερκατασκευασμάτων είναι μικρότερον του 1,0L ή έκπτώσις είναι έν ποσοστόν της δι' έν ύπερκατασκευάσμα μήκους 1,0L και λαμβάνεται εκ του έπομένου πίνακος.

Όλικόν πραγματικόν μήκος των ύπερκατασκευασμάτων :

	0	0,1L	0,2L	0,3L	0,4L	0,5L	0,6L	0,7L	0,8L	0,9L	1,0L
Όλοι οί τύποι	0	7	14	21	31	41	52	63	75,3	87,7	100

Κανών 104.—Έκπτώσις διά περίσσειαν καμπυλότητος καταστρώματος.

Όταν ή καμπυλότης καταστρώματος είναι μεγαλύτερα της κανονικής, ή διόρθωσις διά περίσσειαν ταύτης (βλέπε κανόνα 57 του μέρους III, γραμμαί φορτώσεως δι' άτμόπλοια) έκπίπτει εκ του ύψους έξάλων δι' όλα τὰ δεξαμενόπλοια.

Ό κανών 59 του μέρους III δέν εφαρμόζεται, έξαιρέσει του ότι ή μεγίστη έκπτώσις διά περίσσειαν καμπυλότητος είναι 38 χιλιοστόμετρα διά 30,5 μέτρα μήκος και αύξάνεται κατά 38 χιλιοστόμετρα δι' έκαστον πρόσθετον μήκος πλοίου 30,5 μέτρων.

Κανών 105.—Ύψος ἐξάλων χειμῶνος Βορείου Ἀτλαντικοῦ.

Τὸ ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων διὰ ταξειδία διὰ μέσου τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, βορείου πλάτους 36° Β, κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν μηνῶν τοῦ χειμῶνος εἶναι τὸ ὕψος ἐξάλων χειμῶνος σὺν τῇ προσθέσει 25,4 χιλιοστομέτρων ἀνὰ 30,5 μέτρα μήκους.

Κανών 106.—Πίναξ ὕψους ἐξάλων διὰ δεξαμενόπλοια.

L	Ύψος ἐξάλων	L	Ύψος ἐξάλων
Μέτρα	Χιλιοστόμετρα	Μέτρα	Χιλιοστόμετρα
57,91	546	121,92	1587
60,96	587	124,97	1648
64,01	627	128,02	1712
67,06	668	131,06	1775
70,10	711	134,11	1841
73,15	754	137,16	1908
76,20	800	140,21	1974
79,25	846	143,26	2037
82,30	894	146,30	2101
85,34	942	149,35	2162
88,39	993	152,40	2222
91,44	1044	155,45	2281
94,49	1095	158,50	2339
97,54	1145	161,54	2395
100,58	1196	164,59	2451
103,63	1250	167,64	2504
106,68	1303	170,69	2558
109,73	1359	173,74	2609
112,78	1416	176,78	2657
115,82	1471	179,83	2705
118,87	1529	182,88	2753

Πλοῖα μήκους μεγαλυτέρου τῶν 182,88 μέτρων θὰπραγματεύωνται ὑπὸ τῆς προσδιοριζούσης Ἀρχῆς.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ.

Ὅρια τῶν ζωνῶν καὶ τῶν περιοχῶν τῶν ἐποχῶν.

### Ζῶναι.

«Τὸ πρὸς νότον ὄριον τῆς βορείου ζώνης Ἑπιμερινῆς κατ' ἐποχὴν» εἶναι μία γραμμὴ ἀγομένη : ἀπὸ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Βορείου Ἀμερικῆς κατὰ μήκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 35°. Β, μέχρι τῆς Ταρίφας τῆς Ἰσπανίας : ἀπὸ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Κορέας κατὰ μήκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 35°. Β, μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Χονδὸ ἢ Χονσοῦ τῆς Ἰαπωνίας, ἀπὸ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς Χονδὸ κατὰ μήκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 35°. Β, μέχρι μήκους 150°. Δ καὶ ἐκεῖθεν κατὰ μήκος μίᾱς εὐθείας γραμμῆς μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς νήσου Βανκούβερ εἰς πλάτος 50°. Β. Τὸ Φουσαν (Κορέα) καὶ ἡ Ὑοκοχάμα θὰ θεωροῦνται ὡς κείμενα ἐπὶ τῶν ὀρίων μεταξὺ τῶν ζωνῶν βορείου «ἐπιμερινῆς περιοχῆς» καὶ θέρους.

«Τὸ πρὸς βορρᾶν ὄριον τῆς Ἐξοτικῆς ζώνης» εἶναι μίᾳ γραμμῇ ἄγομένη : ἀπὸ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς εἰς πλάτος 10°. Β, κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 10°. Β, μέχρι μήκους 20°. Δ καὶ ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 20°. Β μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Ἀφρικῆς, καὶ μίᾳ γραμμῇ ἀπὸ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Ἀφρικῆς κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 8°. Β μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Μαλαϊκῆς Χερσονήσου, ἀκολουθοῦσα ἐκεῖθεν τὴν ἀκτὴν τῆς Μαλάκας καὶ τοῦ Σιάμ μέχρι τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Κοχινκίνας εἰς πλάτος 10°. Β ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 10°. Β μέχρι τοῦ μήκους 145°. Α, ἐκεῖθεν πρὸς βορρᾶν μέχρι πλάτους 13°. Β καὶ ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 13°. Β μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Κεντρῶς Ἀμερικῆς. Τὸ Σαίγκον θὰ θεωρηθῆται ὡς κείμενον ἐπὶ τοῦ ὄριου μεταξὺ τῆς τροπικῆς ζώνης καὶ τῆς «τροπικῆς κατ' ἐποχᾶς» περιοχῆς (4).

«Τὸ πρὸς νότον ὄριον τῆς Ἐξοτικῆς ζώνης» εἶναι μίᾳ γραμμῇ ἄγομένη : ἀπὸ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς κατὰ μῆκος τοῦ τροπικοῦ τοῦ Αἰγὸκαίρω μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Ἀφρικῆς, ἀπὸ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Ἀφρικῆς κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 20ο. Ν μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Μαδαγασκάρης, ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος τῆς δυτικῆς καὶ βορείου ἀκτῆς τῆς Μαδαγασκάρης μέχρι μήκους 50ο. Α, ἐκεῖθεν πρὸς βορρᾶν μέχρι πλάτους 10°. Ν, ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 10°. Ν μέχρι μήκους 110°. Α, ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος μιᾶς εὐθείας γραμμῆς μέχρι τοῦ Λιμένος τοῦ Δαρβίνου τῆς Αὐστραλίας, ἐκεῖθεν πρὸς ἀνατολὰς κατὰ μῆκος τῆς ἀκτῆς τῆς Αὐστραλίας καὶ τῆς νήσου Οὐέσσελ μέχρι τοῦ ἀκρωτηρίου Οὐέσσελ, ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 11°. Ν μέχρι τῆς δυτικῆς πλευρᾶς τοῦ ἀκρωτηρίου τῆς Ὑόρκης ἀπὸ τῆς ἀνατολικῆς πλευρᾶς τοῦ ἀκρωτηρίου τῆς Ὑόρκης εἰς πλάτος 11ο. Ν κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 11ο. Ν μέχρι μήκους 150°. Δ, ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος μιᾶς εὐθείας γραμμῆς μέχρι τοῦ σημείου πλάτους 26ο. Ν καὶ μήκους 75ο. Δ, καὶ ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος μιᾶς εὐθείας γραμμῆς μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς νοτίου Ἀμερικῆς εἰς πλάτος 30ο. Ν, τὸ Κοκίμβο (Coquimbo), τὸ Ρίον Ἰανέρικον καὶ ὁ λιμὴν τοῦ Δαρβίνου θὰ θεωροῦνται ὡς κείμενα ἐπὶ τοῦ ὄριου μεταξὺ τῶν ζωνῶν «Ἐξοτικῆ» καὶ θέρους. Οἱ ἐπόμενοι τόποι θὰ περιλαμβάνονται εἰς τὴν «Ἐξοτικὴν ζώνην» :

(1) Ἡ διώρυξ τοῦ Σουέξ, ἡ ἐρυθρὰ θάλασσα καὶ ὁ κόλπος τοῦ Ἄδεν, ἀπὸ τοῦ Πόρτ-Σαῖδ μέχρι τοῦ μεσημβρινοῦ 45ο.Α. Τὸ Ἄδεν καὶ ἡ Βερβέρα θὰ θεωροῦνται ὡς κείμενα ἐπὶ τοῦ ὄριου μεταξὺ τῆς «Ἐξοτικῆς» ζώνης καὶ τῆς «Ἐξοτικῆς κατ' ἐποχᾶς» περιοχῆς (26), καὶ

(2) Ὁ Περσικὸς Κόλπος μέχρι τοῦ μεσημβρινοῦ 59ο. Α.

«Τὸ πρὸς βορρᾶν ὄριον τῆς Νοτίου ζώνης Ἐξοτικῆς περιοχῆς», εἶναι μίᾳ γραμμῇ ἄγομένη ἀπὸ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 40ο. Ν μέχρι μήκους 56ο. Δ, ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος μιᾶς εὐθείας γραμμῆς μέχρι τοῦ σημείου πλάτους 34ο. Ν καὶ μήκους 50ο. Δ, ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 34°. Ν μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Νοτίου Ἀφρικῆς, ἀπὸ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Νοτίου Ἀφρικῆς εἰς πλάτος 30°. Ν κατὰ μῆκος μιᾶς εὐθείας γραμμῆς μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Αὐστραλίας εἰς πλάτος 35ο. Ν, ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος τῆς Νοτίου ἀκτῆς τῆς Αὐστραλίας μέχρι τοῦ ἀκρωτηρίου Ἄριδ, ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος μιᾶς γραμμῆς μέχρι τοῦ ἀκρωτηρίου Γκρίμ τῆς Τασμανίας, ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος τῆς βορείου ἀκτῆς τῆς Τασμανίας μέχρι τῆς Ἄκρας τοῦ Eddystone, ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος μιᾶς εὐθείας γραμμῆς μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Νοτίου Νήσου τῆς Νέας Ζηλανδίας εἰς μῆκος 170ο. Α, ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος τῆς δυτικῆς, νοτίου καὶ ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Νοτίου Νήσου μέχρι τοῦ ἀκρωτηρίου Σάουνδερς, ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος μιᾶς εὐθείας γραμμῆς μέχρι τοῦ σημείου πλάτους 33ο. Ν καὶ μήκους 170ο. Δ, καὶ



έκειθεν κατά μήκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 33ο. Ν μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς. Τὸ Βαλπαράισον, ἡ Πόλις τοῦ Ἀκρωτηρίου καὶ τὸ Δουρβάν θὰ θεωροῦνται ὡς κείμενα ἐπὶ τοῦ ὁρίου μεταξύ τῆς Νοτίου «Χειμερινῆς περιοχῆς» καὶ τῆς ζώνης «Θέρους».

Ζῶναι θέρους.

Αἱ ὑπολειπόμεναι περιοχαὶ ἀποτελοῦσι τὰς ζώνας «θέρους».

#### Περιοχαὶ ἐποχῶν.

Αἱ ἀκόλουθοι περιοχαὶ εἶναι τροπικαὶ κατ' ἐποχὴν περιοχαί.

##### 1. Εἰς τὸν Βόρειον Ἀτλαντικὸν Ὠκεανόν.

Μία περιοχὴ ὀριζομένη : πρὸς βορρᾶν ὑπὸ μιᾶς γραμμῆς ἀπὸ τοῦ ἀκρωτηρίου Κατοχῆ τῆς Γιουκάταν μέχρι τοῦ ἀκρωτηρίου τοῦ Ἁγίου Ἀντωνίου τῆς Κούβας, ὑπὸ τῆς νοτίου ἀκτῆς τῆς Κούβας μέχρι πλάτους 20°. Β καὶ ὑπὸ τοῦ παραλλήλου πλάτους 20° Β μέχρις ἐνὸς σημείου πλάτους 20° Β καὶ μήκους 20° Δ. Πρὸς δυσμὰς ὑπὸ τῆς ἀκτῆς τῆς Κεντρῶας Ἀμερικῆς, πρὸς Νότον ὑπὸ τῆς βορείου ἀκτῆς τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς καὶ ὑπὸ τοῦ παραλλήλου πλάτους 10°. Β καὶ πρὸς ἀνατολὰς ὑπὸ τοῦ μεσημβρινοῦ 20°. Δ.

##### 2. Ἀραβικὸν Πέλαγος.

Τροπικὴ : ἀπὸ 1ης Νοεμβρίου μέχρι 15ης Ἰουλίου.

Θέρους : ἀπὸ 16ης Ἰουλίου μέχρι 31ης Ὀκτωβρίου.

(α) Βορείως πλάτους 24°. Β.

Ἡ Καράτοκη θὰ θεωρηθῆται ὡς εὐρισκομένη ἐπὶ τοῦ ὁρίου μεταξύ τῆς περιοχῆς ταύτης καὶ τῆς κατωτέρω ὑπὸ στοιχείον θ τροπικῆς κατ' ἐποχὴν ἐποχῆς.

Τροπικὴ : ἀπὸ 1ης Αὐγούστου μέχρις 20ης Μαΐου.

Θέρους : ἀπὸ 21ης Μαΐου μέχρι 31ης Ἰουλίου.

(β) Νοτίως πλάτους 24°. Β.

Τροπικὴ : ἀπὸ 1ης Δεκεμβρίου μέχρις 20ης Μαΐου καὶ ἀπὸ 16ης Σεπτεμβρίου μέχρι 15 Ὀκτωβρίου.

Θέρους : ἀπὸ 21ης Μαΐου μέχρι 15ης Σεπτεμβρίου καὶ ἀπὸ 16ης Ὀκτωβρίου μέχρι 30ης Νοεμβρίου.

##### 3. Κόλπος τῆς Βεγγάλης.

Τροπικὴ : ἀπὸ 16ης Δεκεμβρίου μέχρι 15ης Ἀπριλίου.

Θέρους : ἀπὸ 16ης Ἀπριλίου μέχρι 15ης Δεκεμβρίου.

##### 4. Εἰς τὴν Σινικὴν Θάλασσαν.

Μία περιοχὴ ὀριζομένη : πρὸς δυσμὰς καὶ βορρᾶν ὑπὸ τῆς ἀκτῆς τῆς Ἰνδοκίνας καὶ Κίνας μέχρι τοῦ Χογγκόγγ, πρὸς ἀνατολὰς ὑπὸ μιᾶς εὐθείας μέχρι τοῦ λιμένος τοῦ Σουάλ τῆς νήσου Λουσῶν καὶ ὑπὸ τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῶν νήσων Λουσῶνος, Σαμάρας καὶ Λεϊτης μέχρι τοῦ παραλλήλου 10°. Β καὶ πρὸς νότον ὑπὸ τοῦ παραλλήλου πλάτους 10° Β.

Τὸ Χογγκόγγ καὶ τὸ Σουάλ θὰ θεωροῦνται ὡς εὐρισκόμενα ἐπὶ τοῦ ὁρίου μεταξύ ζωνῶν «Τροπικῆς κατ' ἐποχὴν» καὶ «Θέρους».

Τροπικὴ : ἀπὸ 21ης Ἰανουαρίου μέχρι 30ης Ἀπριλίου.

Θέρους : ἀπὸ 1ης Μαΐου μέχρις 20ης Ἰανουαρίου.

##### 5. Εἰς τὸν Βόρειον Εἰρηρικὸν Ὠκεανόν.

(α) Μία περιοχὴ ὀριζομένη : πρὸς βορρᾶν ὑπὸ τοῦ παραλλήλου πλάτους 25ο. Β πρὸς δυσμὰς ὑπὸ τοῦ μεσημβρινοῦ 160ο. Α, πρὸς νότον ὑπὸ τοῦ παραλλήλου πλάτους 13ο. Β καὶ πρὸς ἀνατολὰς ὑπὸ τοῦ μεσημβρινοῦ 130ο. Δ.

Τροπικὴ : ἀπὸ 1ης Ἀπριλίου μέχρι 31ης Ὀκτωβρίου.

Θέρους : ἀπὸ 1ης Νοεμβρίου μέχρι 31ης Μαρτίου.

(β) Μία περιοχὴ ὀριζομένη : πρὸς βορρᾶν καὶ ἀνατολὰς ὑπὸ τῆς ἀκτῆς τῆς Καλιφορνίας τοῦ Μεξικοῦ καὶ τῆς Κεντρῶας Ἀμερικῆς πρὸς δυσμὰς ὑπὸ τοῦ μεσημβρινοῦ 120ο. Δ, καὶ ὑπὸ μιᾶς εὐθείας ἀπὸ τοῦ σημείου πλάτους 30ο. Β

καί μήκους 120°. Δ, μέχρι τοῦ σημείου πλάτους 13° Β καί μήκους 105° Δ, καί πρὸς νότον ὑπὸ τοῦ παραλλήλου πλάτους 13ο.Β.

Τροπική : ἀπὸ 1ης Μαρτίου μέχρι 30ης Ἰουνίου καί ἀπὸ 1ης μέχρι 30ης Νοεμβρίου.

Θέρους : ἀπὸ 1ης Ἰουλίου μέχρι 31ης Ὀκτωβρίου καί ἀπὸ 1ης Δεκεμβρίου μέχρι 28ης/29ης Φεβρουαρίου.

#### 6. Εἰς τὸν Νότιον Εἰρηνικὸν Ὠκεανόν.

(α) Μία περιοχή ὀριζομένη : πρὸς βορρᾶν ὑπὸ τοῦ παραλλήλου πλάτους 11ο. Ν, πρὸς δυσμᾶς ὑπὸ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Αὐστραλίας, πρὸς νότον ὑπὸ τοῦ παραλλήλου πλάτους 20ο. Ν καί πρὸς ἀνατολὰς ὑπὸ τοῦ μεσημβρινοῦ 175ο.Α ὁμοῦ μετὰ τοῦ Κόλπου τῆς Καρπενταρίας νοτίως πλάτους 11ο.Ν.

Τροπική : ἀπὸ 1ης Ἀπριλίου μέχρι 30ης Νοεμβρίου.

Θέρους : ἀπὸ 1ης Δεκεμβρίου μέχρι 31ης Μαρτίου.

(β) Μία περιοχή ὀριζομένη : πρὸς δυσμᾶς ὑπὸ τοῦ μεσημβρινοῦ 150°. Δ, πρὸς νότον ὑπὸ τοῦ παραλλήλου πλάτους 20ο. Ν καί πρὸς βορρᾶν καί ἀνατολὰς ὑπὸ τῆς εὐθείας γραμμῆς τῆς σχηματιζούσης τὸ νότιον ὄριον τῆς «Τροπικῆς» ζώνης.

Τροπική : ἀπὸ 1ης Μαρτίου μέχρι 30ης Νοεμβρίου.

Θέρους : ἀπὸ 1ης Δεκεμβρίου μέχρι 28ης/29ης Φεβρουαρίου.

Αἱ ἀκόλουθοι εἶναι περιοχαὶ «χειμῶνος κατ' ἐποχὴν» (Βορεία ζώνη «Χειμῶνος κατ' ἐποχὴν» μετὰ τῆς Βορείου Ἀμερικῆς καί τῆς Εὐρώπης).

(α) Ἐντὸς τῆς περιοχῆς καί πρὸς βορρᾶν τῆς ἐξῆς γραμμῆς :

Μία γραμμὴ ἀγομένη πρὸς νότον ἀπὸ τῆς ἀκτῆς τῆς Γροιλανδίας εἰς μήκος 50°. Δ μέχρι πλάτους 45°. Β, ἐκεῖθεν κατὰ μήκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 45°. Β μέχρι τοῦ μεσημβρινοῦ 15°. Δ, ἐκεῖθεν πρὸς βορρᾶν μέχρι πλάτους 60°. Β, ἐκεῖθεν κατὰ μήκος τοῦ παραλλήλου πλάτους 60ο. Β μέχρι τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Νορθηγίας. Τὸ Μπέργκεν θὰ θεωρῆται ὡς κείμενον ἐπὶ τοῦ ὄριου μετὰ τῆς περιοχῆς ταύτης καί τῆς κατωτέρω ὑπὸ στοιχείον β περιοχῆς.

Χειμῶν : ἀπὸ 16ης Ὀκτωβρίου μέχρι 15ης Ἀπριλίου.

Θέρους : ἀπὸ 16ης Ἀπριλίου μέχρι 15ης Ὀκτωβρίου.

(β) Μία περιοχή ἐκτὸς τῆς ὑπὸ στοιχείον α περιοχῆς, ἐπὶ καί βορείως τοῦ παραλλήλου πλάτους 36° Β.

Χειμῶν : ἀπὸ 1ης Νοεμβρίου μέχρι 31ης Μαρτίου.

Θέρους : ἀπὸ 1ης Ἀπριλίου μέχρι 31ης Ὀκτωβρίου.

«Βαλτικὴ θάλασσα (ὀριζομένη ὑπὸ τοῦ παραλλήλου εἰς τὸ πλάτος τοῦ Σκόου (Skaw)).»

Χειμῶν : ἀπὸ 1ης Νοεμβρίου μέχρι 31ης Μαρτίου.

Θέρους : ἀπὸ 1ης Ἀπριλίου μέχρι 31ης Ὀκτωβρίου.

«Μεσόγειος θάλασσα καί Εὐξείνιος Πόντος».

Χειμῶν : ἀπὸ 16ης Δεκεμβρίου μέχρι 15ης Μαρτίου.

Θέρους : ἀπὸ 16ης Μαρτίου μέχρι 15ης Δεκεμβρίου.

«Βορεία ζώνη Ἰαπωνικῆς κατ' ἐποχὴν» (Μετὰ τῆς Ἀσίας καί τῆς Βορείου Ἀμερικῆς, ἐξαιρέσει τῆς Ἰαπωνικῆς θαλάσσης νοτίως 50° Β).

Χειμῶν : ἀπὸ 16ης Ὀκτωβρίου μέχρι 15ης Ἀπριλίου.

Θέρους : ἀπὸ 16ης Ἀπριλίου μέχρι 15ης Ὀκτωβρίου.

«Ἰαπωνικὴ θάλασσα μετὰ τῶν παραλλήλων πλάτους 35° Ν».

Χειμῶν : ἀπὸ 1ης Δεκεμβρίου μέχρι 28/29ης Φεβρουαρίου.

Θέρους : ἀπὸ 1ης Μαρτίου μέχρι 30ης Νοεμβρίου.

«Νότιος ζώνη Ἰαπωνικῆς κατ' ἐποχὴν».

Χειμῶν : ἀπὸ 16ης Ἀπριλίου μέχρι 15ης Ὀκτωβρίου.

Θέρους : ἀπὸ 16ης Ὀκτωβρίου μέχρι 15ης Ἀπριλίου.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ.

Πιστοποιητικόν διεθνούς γραμμῆς φορτώσεως.

Ἐκδοθὲν κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς Κυβερνήσεως .....  
 συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς Διεθνούς Συμβάσεως γραμμῆς φορτώσεως  
 τοῦ 1930.

Πλοῖον ..... Διακριτικός ἀριθμὸς ἢ ψηφία τοῦ πλοίου .....

Λιμὴν νηολογήσεως .....

Ὀλικὴ χωρητικότης .....

Ὑψος ἐξάλων ἀπὸ τῆς γραμμῆς ..... Γραμμὴ φορτώσεως  
 καταστρώματος.

Τροπικὸν ..... (α) . . . . ἄνωθεν τοῦ (β)

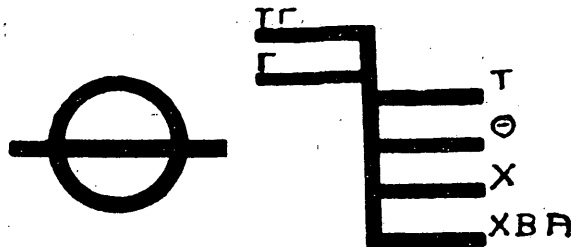
Θέρου ..... (β) Ἡ ἄνωτέρα ἀκμὴ τῆς διὰ τοῦ κέντρου τοῦ  
 δίσκου ὀριζοντίας γραμμῆς.

Χειμῶνος ..... (γ) . . . . κάτωθεν τοῦ (β)

Χειμῶνος εἰς θόρ. Ἀτλαντικὸν (δ) . . . . κάτωθεν τοῦ (β).

Ἐκπτώσις διὰ γλυκὺ ὕδωρ δι' ὄλα τὰ ὕψη ἐξάλων .....

Ἡ ἄνωτέρα ἀκμὴ τῆς γραμμῆς καταστρώματος ἀπὸ τῆς ὁποίας ἐμετρή-  
 θησαν τὰ ἄνωτέρω ὕψη τῶν ἐξάλων εὐρίσκεται . . . . . ἄνωθεν τῆς εἰς τὴν  
 πλευρὰν ἀνωτάτης ἐπιφανείας τοῦ . . . . . καταστρώματος.



Σχῆμα 5.

Πιστοποιεῖται διὰ τοῦ παρόντος ὅτι τὸ πλοῖον ἐπεθεωρήθη καὶ τὰ ἄνωτέρω  
 ὕψη ἐξάλων καὶ αἱ γραμμαὶ φορτώσεως προσδιωρίσθησαν, συμφώνως πρὸς τὰς  
 διατάξεις τῆς Συμβάσεως.

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἰσχύει μέχρι τῆς . . . . . (\*).

Ἐξεδόθη ἐν

τῇ

\* Σημείωσις. Ὄταν θαλασσοποροῦντα ἀτμόπλοια πλέωσιν εἰς ποταμούς ἢ μεσόγεια ὕδατα, ἐπι-  
 τρέπειται ὑπερφόρτωσις ἀναποκρινομένη εἰς τὸ θῆρος τοῦ καυσίμου, κ.τ.λ., τὸ ἀπαιτούμενον διὰ τὴν  
 κινητικὴν μεταβίβασιν τοῦ σημείου τῆς ἀναχωρήσεως καὶ τῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης.

Ἐνταῦθα τίθεται ἡ ὑπογραφή ἢ ἡ σφραγίς καὶ ἡ ιδιότης τῆς Ἀρχῆς τῆς ἐκδιδούσης τὸ πιστοποιητικόν.

Τοῦ πλοίου ἐκπληροῦντος πλήρως τὰς διατάξεις τῆς Συμβάσεως, τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἀνανεοῦται μέχρι

Ἐν

τῇ

(Ἐπογραφή ἢ σφραγίς καὶ ιδιότης τῆς Ἀρχῆς)

Τοῦ πλοίου ἐκπληροῦντος πλήρως τὰς διατάξεις τῆς Συμβάσεως, τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἀνανεοῦται μέχρι

Ἐν

τῇ

(Ἐπογραφή ἢ σφραγίς καὶ ιδιότης τῆς Ἀρχῆς)

Τοῦ πλοίου ἐκπληροῦντος πλήρως τὰς διατάξεις τῆς Συμβάσεως, τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἀνανεοῦται μέχρι

Ἐν

τῇ

(Ἐπογραφή ἢ σφραγίς καὶ ιδιότης τῆς Ἀρχῆς)

#### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV.

Κατάλογος τῶν νόμων καὶ κανονισμῶν γραμμῶν φορτώσεως  
τῶν θεωρουμένων ὡς ἰσοδυνάμων πρὸς τοὺς  
Βρετανικοὺς κανόνες 1906 τοῦ  
Board of Trade.

##### ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ :

Part IV of the Navigation Act, 1912—1920, and Navigation (Load Line) Regulations of the 17th December, 1924.

##### ΒΕΛΓΙΟΝ :

Loi sur la securité des navires (7 Decembre 1920).

##### ΧΙΛΗ :

Reglamento para el trazado del disco marcas y línea oficial de carguie de las naves mercantes (Decree No. 1896 of the 12th November, 1919).

##### ΔΑΝΙΑ :

Merchant shipping (Inspection of Ships) Act of the 29th March, 1920, with later amendments.

Rules and Tables of Freeboard for ships, dated the 30th September, 1909 as amended by Notification of the 25th July, 1918.

##### ΓΑΛΛΙΑ :

Loi du 17 Avril 1907, arrêté du 5 Septembre 1908. Décret du 21 Septembre 1908. Autre décret du 21 Septembre 1908 modifié par le décret du 1er Septembre 1925. Décret du 12 Mai 1927. Décret du 17 Janvier 1928.

## ΓΕΡΜΑΝΙΑ :

Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft über den Freibord für Dampfer und Segelschiffe, Ausgabe 1908.

## ΧΟΓΓ-ΚΟΓΓ :

Merchant Shipping Consolidation Ordinance (No. 10 of 1899) as amended by Ordinances Nos. 31 of 1901, 2 of 1903, 5 of 1905, 16 of 1906, 9 of 1909 and 6 of 1910.

## ΙΣΛΑΝΔΙΑ :

Law No. 58 of the 14th June, 1929, Sections 25—26.

## ΙΝΔΙΑΙ :

Indian Merchant Shipping Act, 1923.

## ΙΤΑΛΙΑ :

Regole e Tavole per assegnazione del "Bordo Libero" approved by decree dated the 1st February, 1929—VII for the Italian Minister for Communications.  
Prior to 1929—British Board of Trade Rules 1906.

## ΙΑΠΩΝΙΑ :

Ship Load Line Law (Law No. 2 of the 10th year of Taisho (1921) and the Rules and Regulations relating thereto.

## ΟΛΛΑΝΔΙΑ :

Decree of the 22nd September, 1909 (Official Journal No. 315).

## ΟΛΛΑΝΔΙΚΑΙ ΙΝΔΙΑΙ :

Netherlands Decree of the 22nd September, 1909 (Official Journal No. 315).

## ΝΕΑ ΖΗΛΑΝΔΙΑ :

British Board of Trade Rules, 1906.

## ΝΟΡΒΗΓΙΑ :

Norwegian Freeboard Rules and Tables of 1909.

## ΠΟΡΤΟΓΑΛΛΙΑ :

Decree No. 11,210 of the 18th July, 1925, and Regulations and Instructions relating thereto.

## ΙΣΠΑΝΙΑ :

Reglamente para el Trazato del Disco y Marcas de Maxima Carga de les buques marchantes, 1914.

British Board of Trade Rules, 1906.

## ΣΟΥΗΔΙΑ :

Rules and Tables of Freeboard approved by decree of the 21st May, 1910.

## ΗΝΩΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ :

Board of Trade Rules, 1906.

## ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ :

British Board of Trade Rules, 1906.

ΕΝΩΣΙΣ ΤΩΝ ΣΟΒΙΕΤΙΚΩΝ ΣΟΣΙΑΛΙΣΤΙΚΩΝ  
ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΩΝ :

Rules and Regulations relating to the Load Lines of sea-going merchant vessels, published by Register of the Union of Soviet Socialist Republics, 1928.

ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΑΞΙΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΑΣΚΕΨΕΩΣ  
ΓΡΑΜΜΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ

Αί κυβερνήσεις τῶν : Γερμανίας, Αυστραλίας, Βελγίου, Καναδά, Χιλῆς, Κούβας, Δανίας, Ἐλευθέρας πόλεως τοῦ Δάντσιγγ, Ἰσπανίας, Ἐλευθέρου κράτους τῆς Ἰρλανδίας, Ἠνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς, Φινλανδίας, Γαλλίας, Ἠνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ Βορείου Ἰρλανδίας, Ἑλλάδος, Ἰνδιῶν, Ἰσλανδίας, Ἰταλίας, Ἰαπωνίας, Λεττονίας, Μεξικοῦ, Νορβηγίας, Νέας Ζηλανδίας, Παραγουάης, Ὁλλανδίας, Περού, Πολωνίας, Πορτογαλλίας, Σουηδίας καὶ τῆς Ἐνώσεως τῶν Σοβιετικῶν Σοσιαλιστικῶν Δημοκρατιῶν :

Ἐπιθυμοῦσαι νὰ προστατεύωσι τὴν ἀσφάλειαν τῆς ζωῆς καὶ τῆς ἰδιοκτησίας ἐν θαλάσῃ, διὰ καθιερώσεως ἀπὸ συμφώνου ὁμοιομόρφων ἀρχῶν καὶ κανόνων ἀναφορικῶς πρὸς τὰ ὄρια μέχρι τῶν ὁποίων δύνανται νὰ φορτώνωνται πλοῖα ἐκτελοῦντα διεθνεῖς πλόας, καὶ

Ἀποφασίσασαι νὰ συμμετάσχωσιν εἰς μίαν διεθνή διάσκεψιν ἣτις, προσκλήσει τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Ἠνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ Βορείου Ἰρλανδίας, συνεκλήθη ἐν Λονδίνω,

Ὡρισαν τὰς κάτωθι πληρεξουσιότητας :

GERMANIA

Πληρεξούσιοι.

Κος Gustav KOENIGS

Ἐπιθεωρητικὸς Διευθυντῆς παρὰ τῷ Ἐπιθεωρητικῷ Συγκοινωνίας, Μυστικοσύμβουλος Βερολίνου.

Κος Arthur WERNER

Ἐπιθεωρητικὸς Σύμβουλος παρὰ τῷ Ἐπιθεωρητικῷ Συγκοινωνίας, Δικαστικὸς Σύμβουλος Βερολίνου.

Καθηγητῆς Walter LAAS

Διευθυντῆς τοῦ Νηογνώμονος "Germanischer Lloyd" Βερολίνου.

Κος Karl STURM

Διευθυντῆς τῆς "Seeberufsgenossenschaft" Ἀμβούργου.

Πραγματογνώμονες.

Πλοίαρχος A. N. ELINGIUS

Ἐπιθεωρητῆς τῆς Hamburg Südamerika Linie. Ἀμβούργου.

Κος Wilhelm HEBERLING

Διπλωματοῦχος Μηχανικὸς, τοῦ Νηογνώμονος Germanischer Lloyd Βερολίνου.

Πλοίαρχος Ernest KNUTZEN

Ἐπιθεωρητῆς τῆς «Atlantik Tank Rhederei, διὰ τὴν ἔνωσιν τῶν Γερμανῶν Πλοίαρχων καὶ Ἀξιωματικῶν τῶν πλοίων» Ἀμβούργου.

Κος Franz KÖHLER

Gesamtverband Τμήμα Seelute Βερολίνου

Πλοίαρχος Ludwig SCHMIDT

Ἐπιθεωρητῆς τῆς "Hansa Linie" Βρέμης.

Πλοίαρχος Conrad SOERENSEN

Ἐπιθεωρητῆς τῆς "Dampfschiffarts Gesellschaft 1860" Φλένσμπουργ.

Κος Johann WINTER

Ἀρχιμηχανικός καὶ Ἀρχιεπιθεωρητὴς πλοίων, τῆς Seeberufsgenossenschaft Ἀμβούργου.

Πλοίαρχος Ludwig SCHUBART

Κυβερνητικὸς Σύμβουλος τῆς "Deutsche Seewarte" Ἀμβούργου.

#### ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Πληρεξούσιοι.

Πλοίαρχος Henry Priaux CAYLEY

Τοῦ Βασιλικοῦ Αὐστραλιακοῦ Ναυτικοῦ, Ναυτικὸς Ἀκόλουθος παρὰ τῇ ἐν Λονδίῳ ἀντιπροσωπεΐα τῆς Αὐστραλίας.

Κος Vincent Cyril DUFFY

Australia House.

Γραμματεὺς.

Ὑποπλοίαρχος Οἰκονομικὸς A. FREYER

Βασιλικὸν Αὐστραλιακὸν Ναυτικόν.

#### ΒΕΛΓΙΟΝ

Πληρεξούσιος.

Κος Raoul F. GRIMARD

Μηχανικός, Τεχνικὸς Σύμβουλος παρὰ τῇ Κεντρικῇ Διοικήσει τοῦ Ναυτικοῦ.

#### ΚΑΝΑΔΑΣ

Πληρεξούσιος.

Κος Alexander JOHNSTON

Ὑφυπουργὸς Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Πραγματογνώμονες.

Κος C. F. M. DUGUID

Ἀρχιναυπηγός.

Πλοίαρχος E. N. J. GILLIES

Canadian Pacific Steamships Ltd.

Κος Frank Mc DONNELL

Πρόεδρος τῆς Ἐπιτροπῆς Ἐπιθεωρήσεως τῶν πλοίων.

Πλοίαρχος E.N. H. E. NEDDEN

Canadian National Steamship Co.

Πλοίαρχος E.N. R. A. GOUDEY

Canadian National Steamship Co.

Miss EDNA STOWE (Γραμματεὺς).

#### ΧΙΛΗ

Πληρεξούσιος.

Ὑποπλοίαρχος Ναυπηγὸς Oscar BUNSTER

Μέλος τῆς Χιλιανῆς Ναυτικῆς Ἀποστολῆς ἐν Λονδίῳ.

#### ΚΟΥΒΑ

Πληρεξούσιος

Κος Guillermo PATTERSON

Ἐπιτετραμμένος ἐν Λονδίῳ.

## ΔΑΝΙΑ

Πληρεξούσιοι

Κος Emil KROGH  
Διευθυντής παρά τῷ Ὑπουργείῳ Ναυτιλίας καὶ Ἀλιείας.

Κος Aage H. LARSEN  
Ναυπηγὸς καὶ Ἀρχιμηχανικὸς παρά τῷ Ὑπουργείῳ Ναυτιλίας καὶ Ἀλιείας.

Κος J. A. KORBING  
Διευθυντής τῆς «Forenede Dampskibsselskab», Κοπεγχάγη.

Πλοίαρχος E. N. G. P. HAGELBERG.  
Πρόεδρος τῆς ἐνώσεως Δανῶν Πλοιάρχων.

Κος Erik JACOBSEN  
Trade Union Manager

Πραγματογνώμονες.

Κος P. VILLADSEN  
Ὑποδιευθυντής παρά τῷ Ὑπουργείῳ Ναυτιλίας καὶ Ἀλιείας.

Κος Peder FICHER  
Ναυπηγός.

## ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΠΟΛΙΣ ΔΑΝΤΣΙΓΧ

Πληρεξούσιοι.

Κος Alphonse POKLEWSKI—KOZIELL  
Ἐμπορικὸς Σύμβουλος τῆς ἐν Λονδίῳ Πολωνικῆς Πρεσβείας.

Κος Waldemar SIEG  
Ἐμπορικὸς Σύμβουλος.

## ΙΣΠΑΝΙΑ

Πληρεξούσιος.

Κος Octaviano MARTINEZ—BARCA  
Μηχανικὸς Ἰσπανικοῦ Ναυτικοῦ.

## ΕΛΕΥΘΕΡΟΝ ΙΡΛΑΝΔΙΚΟΝ ΚΡΑΤΟΣ

Πληρεξούσιοι.

Κος J. W. DULANTY  
Ἐμπορικὸς Ἀπεσταλμένος Ἐλευθέρου Ἰρλανδικοῦ Κράτους ἐν Μεγάλῃ Βρετανίᾳ.

Κος T. J. HEGARTY  
Ἐπιθεωρητὴς πλοίων παρά τῇ Ὑπηρεσίᾳ μεταφορῶν καὶ Ναυτιλίας τοῦ Ὑπουργείου Βιομηχανίας καὶ Ἐμπορίου.

## ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Πληρεξούσιοι.

Κος HERBERT B. WALKER  
Πρόεδρος τῆς Ἐνώσεως τῶν Ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν ἀτμοπλοίων.

Κος DAVID ARNOTT  
Ἐπιθεωρητὴς πλοίων τοῦ American Bureau of Shipping.

Κος LAURENS PRIOR  
Γραφεῖον Ναυτιλίας τῆς Ὑπηρεσίας ἔμπορίου.

Κος HOWARD C. TOWLE  
Ἐθνικὸν Συμβούλιον τῶν Ἀμερικανῶν Ναυπηγῶν.

Κος SAMUEL D. Mc COMB  
Marine Office of America.

Πλοίαρχος E. N. ALBERT F. PILLSBURY  
Τοῦ οἴκου Pillsbury and Curtis Ἅγιος Φραγκίσκος.

Κος ROBERT F. HAND  
Ἀντιπρόεδρος τῆς Standard Shipping Co. Νέα Ὑόρκη.

Κος H. W. WARLEY  
Ἀντιπρόεδρος τῆς Ore Steamship Corporation Νέα Ὑόρκη.

Κος JAMES KENNEDY  
Γενικὸς Διευθυντὴς Ναυτικῶν Τμημάτων Gulf Refining Co. Νέα Ὑόρκη.

Ὑποναύαρχος JOHN G. TAWRESEY  
C. C. τοῦ Ἀμερικανικοῦ Π. Ναυτικοῦ ἐν ἀποστρατείᾳ.



## Τεχνικοί Σύμβουλοι.

Κος DAVID W. DICKIE  
Μηχανικός—Ναυπηγός επίσημος έμπειρογνώμων, "Άγιος Φραγκίσκος.  
Πλοίαρχος P. C. GRENING  
Διευθυντής διά την Εύρωπην, United States Shipping Board Merchand Fleet Corporation.  
Κος G. A. SMITH  
American Bureau of Shipping.

## ΦΙΛΛΑΝΔΙΑ

## Πληρεξούσιοι.

Κος A. H. SAASTAMOINEN  
Έπιτετραμμένος έν Λονδίω.  
Πλωτάρχης Birger BRANDT.  
"Ένωσις τών Φινλανδών Πλοιάρχων E. N.

## Βοηθός.

Κος E. WALIKANGAS  
Φινλανδική Πρεσβεία έν Λονδίω.

## ΓΑΛΛΙΑ

## Πληρεξούσιοι.

Κος André Maurice HAARBLEICHER  
Άνώτερος Άρχιναυπηγός, Διευθυντής τών Ύπηρεσιών του Έμπορικού Στόλου και του Ναυτικού ύλικού παρά τῷ Ύπουργείῳ Έμπορικού Ναυτικού.

Κος René Hippolyte Joseph LINDEMANN  
Βοηθός Διευθυντής τών ύπηρεσιών Ναυτικής έργασίας και του Λογιστηρίου παρά τῷ Ύπουργείῳ Έμπορικού Ναυτικού.

Κος Jean Henri Theophile MARIE  
Άρχιναυπηγός, Βοηθός Διευθυντοῦ τών ύπηρεσιών του Έμπορικού Στόλου και του Ναυτικού ύλικού, παρά τῷ Ύπουργείῳ Έμπορικού Ναυτικού.

Κος A. H. A de BERLHE  
Πληρεξούσιος Διευθυντής του Bureau Veritas.

## Βοηθός Πληρεξουσίων.

Κος J. VOLMAT  
Ύδρογράφος, άντιπροσωπεύων τὸ Γαλλικόν Ναυαρχεῖον.

## Πραγματογνώμονες.

Κος Jacques de BERLHE  
Μηχανικός του Bureau Veritas.

Κος BRILLIE  
Άρχιμηχανικός Σύμβουλος τής Compagnie Generale Transatlantique.

Κος J. R. L. DUBOIS  
Άρχιεπόπτης τής Cie Messageries Maritimes.

Κος M. A. R de CATALANO  
Ναυτικός άρχιεπόπτης τής Compagnie generale Transatlantique.

Κος Ch. le PELLETIER  
Άρχιμηχανικός τής Compagnie des Chargeurs Reunis.

Κος G. FALCOZ.  
Άρχιμηχανικός τής Compagnie des Messageries Maritimes.

Κος A. NIZERY  
Διευθυντής τής Compagnie des chargeurs Reunis.

Κος PATRY  
Άρχιμηχανικός του Bureau Veritas.

Κος J. PERRACHON  
Ύποδιευθυντής τής Compagnie Auxiliaire de Navigation.

Κος Jules M. A. T. PINCZON  
Άρχιμηχανικός Σύμβουλος τών chanters de Saint-Nazaire.

Κος R. ROSSIGNEUX  
Διευθυντής τών Τεχνικών Ύπηρεσιών τής Κεντρικής Έπιτροπής τών Γάλλων Έφοπλιστών.

## Γραμματεῦς.

Πλοίαρχος F. N. G. F. J. DILLY  
Έπιθεωρητής Ναυτιλίας παρά τῷ Ύπουργείῳ Έμπορικού Ναυτικού.

ΗΝΩΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΜΕΓΑΛΗΣ ΒΡΙΤΤΑΝΙΑΣ ΚΑΙ  
ΒΟΡΕΙΟΥ ΙΡΛΑΝΔΙΑΣ

Πληρεξούσιοι.

Sir Henry F. OLIVER  
Ναύαρχος τοῦ Βρεττανικοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ.  
Πλοίαρχος F. W. BATE  
Ναυτικός Σύμβουλος τῆς ὑπηρεσίας Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Πλοίαρχος F. N. J. T. EDWARDS  
Πλοίαρχος Ὠκεανοπλοοῖας ἐν ἐφεδρείᾳ.

Κος A. J. DANIEL  
Ἀρχιεπιθεωρητῆς πλοίων, Board of Trade.

Sir Ernest W. GLOVER  
Chamber of shipping τοῦ Ἠνωμένου Βασιλείου.

Sir Norman HILL  
Πρόεδρος τῆς Merchant shipping Advisory Committee, Board of Trade.

Sir Charles HIPWOOD  
Board of Trade.

Κος J. Forster KING  
Ἀρχιεπιθεωρητῆς παρὰ τῷ British Corporation Register of shipping and Aircraft.

Δρ. J. MONTGOMERIE  
Ἀρχιεπιθεωρητῆς πλοίων τοῦ Lloyd's Register of shipping.

Sir Charles J. O. SANDERS  
Πρόεδρος, Load Line Committee, 1927-1929.

Κος William Robert SPENCE  
Γενικός Γραμματεὺς τῆς Ἐθνικῆς Ἐνώσεως τῶν Ναυτικῶν.

Πλοίαρχος A. SPENSER  
Πλοίαρχος Ὠκεανοπλοοῖας ἐν ἐφεδρείᾳ.

Γραμματεὺς.

Κος A. E. LEE  
Board of Trade.

Βοηθοὶ Γραμματεῖς.

Κος G. C. AGER  
Board of Trade.

Κος W. GRAHAM  
Board of Trade.

Κος H. C. MILLER  
Board of Trade.

Κος J. T. MUNDEN  
Board of Trade.

Κος W. E. STIMPSON  
Board of Trade.

ΕΛΛΑΣ

Πληρεξούσιοι.

Κος Νικόλαος Γ. ΛΕΛΗΣ  
Γενικός Πρόξενος τῆς Ἑλλάδος ἐν Λονδίῳ.

Τεχνικοὶ Σύμβουλοι.

Ἐπιμενάρχης Α' Βασιλείου ΣΚΑΡΠΕΤΗΣ  
Ἀρχηγὸς τῆς ἐν Λονδίῳ Λιμενικῆς Ὑπηρεσίας παρὰ τῷ Γενικῷ Προξενίῳ τῆς Ἑλλάδος.  
Πλωτάρχης Ναυπηγὸς Εὐάγγελος ΡΟΥΣΣΟΣ  
Βοηθὸς τοῦ ἐν Λονδίῳ Ἑλλήνου Ναυτικοῦ καὶ Ἀεροπορικοῦ Ἀκολουθοῦ.

ΙΝΔΙΑΙ

Πληρεξούσιοι.

Sir Geoffrey L. CORBETT  
Γραμματεὺς συνταξιούχος παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Ἐμπορίου τῆς Κυβερνήσεως τῶν Ἰνδιῶν.

Κος Nowrojee Dadabhoy ALLBLESS  
Πρόεδρος τῆς Scindia Steamships (London) Ltd.

Πλοίαρχος E. N. Kavas OOKERJEE  
Ναυτικός Ἐπόπτης τῆς Scindia Steam Navigation Co. Ltd. Βομβαί.

Πλωτάρχης Μηχανικός John Sutherland PAGF  
Τοῦ Ἰνδικοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ, τέως Ἀρχιμηχανικός καὶ Ἐπιθεωρητῆς πλοίων παρὰ  
τῇ Κυβερνήσει τῆς Βεγγάλης.

## ΙΣΛΑΝΔΙΑ

Πληρεξούσιοι.

Κος Emil KROGH  
 Διευθυντής παρά τῷ Δανικῷ Ὑπουργείῳ Ναυτιλίας καὶ Ἀλιείας.  
 Κος Aage H. LERSEN  
 Ναυπηγὸς καὶ Ἀρχιμηχανικὸς παρά τῷ Ὑπουργείῳ Ναυτιλίας καὶ Ἀλιείας.  
 Κος J. A. KORBING  
 Διευθυντὴς τῆς Forenede Dampskibsselskab Κοπεγχάγη.  
 Πλοίαρχος H. P. GAGELBERG  
 Πρόεδρος τῆς Ἐνώσεως Δανῶν Πλοιάρχων.  
 Κος Erik JACOBSEN  
 Trade Union Manager, Denmark.

Πραγματογνώμονες.

Κος P. VILLADSEN  
 Ὑποδιευθυντὴς παρά τῷ Ὑπουργείῳ Ναυτιλίας καὶ Ἀλιείας.  
 Κος Peder FISCHER  
 Ναυπηγός.

## ΙΤΑΛΙΑ

Πληρεξούσιοι.

Στρατηγὸς Giulio INCIANNI  
 Γενικὸς Διευθυντὴς Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.  
 Ναύαρχος Giuseppe CANTU  
 Τεχνικὸς Ἐπιθεωρητὴς Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.  
 Καθηγητὴς Torquato GIANNINI  
 Σύμβουλος τῆς μεταναστεύσεως παρά τῷ Ὑπουργείῳ Ἐξωτερικῶν τῆς Ἰταλίας.

Πληρεξούσιος—Βοηθός.

Δρ. Gaetano LAMBERTICO  
 Βοηθὸς Σύμβουλος ἐπὶ τῆς μεταναστεύσεως παρά τῷ Ὑπουργείῳ Ἐξωτερικῶν τῆς Ἰταλίας.

Πραγματογνώμονες.

Κος Carlo DOEFLES  
 Ναυπηγός, Διευθυντὴς τοῦ Τεχνικοῦ Γραφείου τοῦ Registro Italiano Navale ed Aeronautico  
 Τεργέστη.  
 Κος Aroldo PALANCA  
 Ἀντιπρόσωπος τῆς Ἐνώσεως Ἰταλῶν Ἐφοπλιστῶν.  
 Κος Gino SOLDA  
 Ναυπηγός, Ἐπιθεωρητὴς τοῦ Registro Italiano Navale ed Aeronautico.  
 Κος Giuseppe GASPARINI  
 Ναυπηγός, Ἀντιπρόσωπος τῆς Ἰταλικῆς Γενικῆς Ἐνώσεως τῆς Βιομηχανίας.  
 Πλοίαρχος E. N. Luigi ZINO  
 Ἀντιπρόσωπος τῆς Ἰταλικῆς Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν Φορτηγῶν πλοίων, ἐν Γενουῇ.  
 Πλοίαρχος E. N. Arturo ROMANO  
 Ἀντιπρόσωπος τῆς Ἰταλικῆς Ἐνώσεως Πλοιάρχων, Ἀξιωματικῶν καὶ Ναυτικῶν.

## ΙΑΠΩΝΙΑ

Πληρεξούσιοι.

Κος Shoichi NAKAYAMA  
 Γραμματεὺς Πρεσβείας Α' τάξεως.  
 Κος Sukefumi IWAI  
 Πραγματογνώμων παρά τῇ τοπικῇ Διοικήσει Συγκοινωνίας.

Πραγματογνώμονες.

Κος Kumaichi SHOWNO  
 Πραγματογνώμων παρά τῇ τοπικῇ Διοικήσει Συγκοινωνιῶν.  
 Κος Takeji KOBAYASHI  
 Γραμματεὺς παρά τῷ Ὑπουργείῳ Συγκοινωνίας.  
 Κος Motoki MATSUMURA  
 Ἀκόλουθος.  
 Πλοίαρχος Nagayoshi HORI  
 Ἐκ τοῦ ἐκτάκτου προσωπικοῦ ἐν τῷ Ὑπουργείῳ Συγκοινωνίας.

## ΛΕΤΤΟΝΙΑ

Πληρεξούσιοι.

Κος Arturs OZOLS  
Διευθυντής του Τμήματος Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.Πλοίαρχος E. N. Andrejs LONFELDS  
Ἐταιρείας Λεττονῶν Ἐφοπλιστῶν.

## ΜΕΞΙΚΟΝ

Πληρεξούσιος.

Κος Gustavo Lauders de NEGRI  
Γενικός Πρόξενος τοῦ Μεξικοῦ ἐν Λονδίῳ.

Γραμματεὺς.

Κος Macedonio GARZA  
Ἐπικελευσμένος τοῦ Μεξικοῦ ἐν Λονδίῳ.

## ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Πληρεξούσιοι.

Κος Erling BRYN  
Διευθυντής τοῦ Τμήματος Ναυτιλίας παρὰ τῷ Ἐπιτελεῖσιν Ἐμπορίου καὶ Ναυτιλίας.Κος Johan SCHONHEYDER  
Ἀρχιεπιθεωρητὴς παρὰ τῷ Ἐπιτελεῖσιν Ἐμπορίου καὶ Ναυτιλίας.Δρ. J. BRUHN  
Διευθυντής τοῦ Norske VeritasΚος J. Hysing OLSEN  
Ἐφοπλιστής.Κος Eivind TONNESEN  
Διευθυντής τῆς Ἐνώσεως Νορβηγῶν Πλοιάρχων.Κος A. BIRKELAND  
Πρόεδρος τῆς Ἐνώσεως Νορβηγῶν Ναυτικῶν καὶ θερμαστῶν.

Σύμβουλος.

Κος E. WETTERGREEN  
Τμηματάρχης τοῦ Ἐπιτελείου Ἐμπορίου καὶ Ναυτιλίας.

## ΝΕΑ ΖΗΛΑΝΔΙΑ

Πληρεξούσιοι.

Sir Thomas Mason WILFORD  
Ἐπικελευσμένος τῆς Νέας Ζηλανδίας ἐν Λονδίῳ.Sir Charles HOLDSWORTH  
Διευθυντής τῆς Union Steamship Company of New Zealand, Ltd.

## ΠΑΡΑΓΟΥΑΗ

Πληρεξούσιος.

Δρ. Horacio CARISIMO  
Ἐπικελευσμένος ἐν Λονδίῳ.

## ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Πληρεξούσιοι.

Ἐπιτελεστικός ἐ. ἀ. C. FOCK  
Γενικός Ἐπιθεωρητὴς τῆς Ναυτιλίας Πρόεδρος τῆς Ἐπιτροπῆς προσδιορισμοῦ τοῦ ὕψους  
ἐξάλων τῶν πλοίων.Κος A. van DRIEL  
Ναυπηγός, ναυπηγικός σύμβουλος τῆς ὑπηρεσίας ἐπιθεωρήσεως ναυτιλίας. Μέλος καὶ  
γραμματεὺς τῆς Ἐπιτροπῆς προσδιορισμοῦ τοῦ ὕψους ἐξάλων τῶν πλοίων.Κος J. BRAUTIGAM  
Πρόεδρος τῆς Ἐνώσεως ἐργατῶν μεταφορῶν, μέλος τῆς δευτέρας Βουλῆς τῶν γενικῶν  
χωρῶν.Κος J. W. LANGELLER  
Ἐπιθεωρητὴς Ναυτιλίας εἰς τὰς Ὀλλανδικὰς Ἰνδίας.Κος J. Rypperda WIERDSMA  
Πρόεδρος—Διευθυντής τῆς Holland—America Line.Πλοίαρχος G. L. HEERIS  
Γραμματεὺς τῆς Ἐνώσεως Ὀλλανδῶν Ἐφοπλιστῶν.

## Πραγματογνώμονες.

Κος H. KEYSER  
Βοηθός Διευθυντής του Βασιλικού Όλλανδικού Μετεωρολογικού Ίνστιτούτου.

Καθηγητής N. KAL  
Καθηγητής της Ναυπηγίας εις το Πολυτεχνείον του Delft.

Κος F. REEDEKER  
Πλοίαρχος E. N. (άπόμαχος).

Κος G. de RONDE  
Πλοίαρχος E. N. (άπόμαχος).

Κος J. CARPENTER—ALTING  
Ναυπηγός.

## Γραμματεὺς.

Jonkheer O. REUCHLIN  
Ἀκόλουθος τῆς ἐν Λονδίῳ Ὀλλανδικῆς Πρεσβείας.

## ΠΕΡΟΥ

## Πληρεξούσιος.

Πλοίαρχος Manuel D. FAURA  
Ναυτικός Ἀκόλουθος ἐν Λονδίῳ.

## ΠΟΛΩΝΙΑ

## Πληρεξούσιοι.

Κος Alphonse ROCKLEWSKI-KOZIÉLL  
Ἐμπορικός Σύμβουλος τῆς ἐν Λονδίῳ Πολωνικῆς Πρεσβείας.

Κος Bokuslaw BAGNIEWSKI  
Σύμβουλος τοῦ Ὑπουργείου Βιομηχανίας καὶ Ἐμπορίου, Βαρσοβία.

## ΠΟΡΤΟΓΑΛΛΙΑ

## Πληρεξούσιοι.

Κος Thomaz Ribeiro de MELLO  
Πληρεξούσιος Ὑπουργός. Διευθυντής τῶν Οἰκονομικῶν Ὑποθέσεων παρὰ τῷ Πορτογαλικῷ Ὑπουργείῳ τῶν Ἐξωτερικῶν.

Πλωτάρχης Carlos Theodoro da COSTA  
Ναυπηγός.

## ΣΟΥΗΔΙΑ

## Πληρεξούσιοι.

Βαρῶνος Erik Kule PALMSTIERNA  
Πρεσβευτής τῆς Σουηδίας ἐν Λονδίῳ.

Κος Per Axel LINDBLAD  
Τμηματάρχης παρὰ τῇ Κεντρικῇ Διοικήσει τοῦ Ἐμπορίου.

Πλοίαρχος Erik Axel Fredrik EGGERT  
Πραγματογνώμων τῶν Ναυτικῶν Ὑποθέσεων τῆς Βασιλικῆς Διοικήσεως Ἐργασίας καὶ τῆς Κοινωνικῆς Προνοίας.

## Πραγματογνώμονες καὶ πληρεξούσιοι βοηθοί.

Κος G. Mac E. BOOS  
Γραμματεὺς τῆς Διοικήσεως τοῦ Ἐμπορίου.

Κος A. W. PALMQVIST  
Ἐλεγκτὴς καταμετρήσεως τῆς περιφερείας Γκόντενμπουργκ.

Πλοίαρχος E. N. O. A. NORDBORG  
Μέλος τῆς Βουλῆς, Διευθυντής τῆς Ἐνώσεως Σουηδῶν Ἐφοπλιστῶν.

Πλοίαρχος E. N. N. P. LARSON  
Πρόεδρος τῆς Σουηδικῆς Ἐνώσεως τῶν Πλοιάρχων καὶ Ἀξιωματικῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Κος N. OLSSON  
Πρόεδρος τῆς Σουηδικῆς Ἐνώσεως Ναυτικῶν.

## ΕΝΩΣΙΣ ΣΟΣΙΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΣΟΒΙΕΤΙΚΩΝ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΩΝ

Πληρεξούσιος.

Κος Dimitri BOGOMOLOFF  
Σύμβουλος τῆς ἐν Λονδίῳ Σοβιετικῆς Πρεσβείας.

Πραγματογνώμονες.

Κος P. MATVEEFF  
Μηχανικός.

Κος A. A. KAUKUL  
Anglo-Soviet Shipping Co.

Αἱ Κυβερνήσεις τῆς Αὐστρίας, Ἑσθονίας, Οὐγγαρίας καὶ Τουρκίας, ὤρισαν ὡς παρατηρη-  
τάς τοὺς κάτωθι :

## ΑΥΣΤΡΙΑ

Κος K. ZEILEISSEN  
Γραμματεὺς τῆς ἐν Λονδίῳ Αὐστριακῆς Κυβερνήσεως.

## ΕΣΘΟΝΙΑ

Κος R. A. MOLLERSON  
Σύμβουλος τῆς ἐν Λονδίῳ Ἑσθονικῆς Πρεσβείας.

## ΟΥΓΓΑΡΙΑ

Βαρῶνος Ivan Rubido-Zichy  
Πρεσβευτῆς τῆς Οὐγγαρίας ἐν Λονδίῳ.

## ΤΟΥΡΚΙΑ

Mehmet Ali SEVKI ΠΑΣΑΣ  
Σύμβουλος τῆς ἐν Λονδίῳ Τουρκικῆς Πρεσβείας.

Ἡ Κοινωνία τῶν Ἐθνῶν κληθεῖσα νὰ ἀποστείλῃ ἀντιπροσωπείας εἰς τὴν Διάσκεψιν ὑπὸ  
τὴν ἰδιότητα παρατηρητῶν, ὤρισεν πρὸς τοῦτο τὴν ἐπομένην ἀποστολὴν :

Κος Robert HAAS  
Γενικὸς Γραμματεὺς τῆς Συμβουλευτικῆς καὶ Τεχνικῆς Ἐπιτροπῆς τῶν συγκοινωνιῶν καὶ  
μεταφορῶν.

Κος J. M. F. ROMEIN  
Γραμματεὺς τῆς Μονίμου Ἐπιτροπῆς τῶν Λιμένων καὶ τῆς Ναυτηλίας,  
Οἵτινες κατὰ ταῦτα συνεκεντρώθησαν ἐν Λονδίῳ.

Ὁ Ναύαρχος Sir Henry F. Oliver ἀνεδείχθη Πρόεδρος τῆς Διασκέψεως καὶ ὁ κύριος  
A. E. Lee γενικὸς Γραμματεὺς.

Διὰ τὴν διεξαγωγὴν τῶν ἐργασιῶν τῆς διασκέψεως συνεκροτήθησαν αἱ ἀκόλουθοι Ἐπιτρο-  
παὶ τῶν ὁποίων ὡς Πρόεδροι ἐξελέγησαν οἱ κάτωθι :

Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ : Κος KONIGS  
Κυρία Τεχνικὴ Ἐπιτροπὴ : Sir Charles SANDERS  
Ἐπιτροπὴ δεξαμενοπλοίων : Κος KENNEDY  
Ἐπιτροπὴ πλοίων μεταφορᾶς ξυλείας : Κος Emil KROGH  
Ἐπιτροπὴ εἰδικῶν πλοίων : Ἀντιναύαρχος FOCK  
Ἐπιτροπὴ Ζωνῶν : Στρατηγὸς INGIANNI  
Ἐπιτροπὴ συντάξεως : Κος HAARBLEICHER  
Ἐπιτροπὴ πληρεξουσίων : Κος NAKAYAMA.

Κατὰ τὸ διάστημα διαδοχικῶν συναθροίσεων αἰτινες ἔλαβον χώραν μεταξύ τῆς 20ῆς  
Μαΐου καὶ τῆς 5ῆς Ἰουλίου 1930, ἐπεξεργάσθη μία Σύμβασις περὶ γραμμῶν φορτώσεως ὑπὸ  
ἡμερομηνίαν 5ῆς Ἰουλίου 1930.

Ἡ συνδιάσκεψις λαμβάνει ὑπὸ σημείωσιν τὰς ἀκολουθοῦσας δηλώσεις τὰς  
γενομένας ὑπὸ τῶν κάτωθι ἀντιπροσωπειῶν :

Οἱ πληρεξούσιοι τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς δηλοῦσι κατη-  
γορηματικῶς ὅτι, ἢ ὑπ' αὐτῶν ὑπογραφή τῆς ὑπὸ τὴν ἡμερομηνίαν ταύτην διε-  
θνοῦς Συμβάσεως γραμμῆς φορτώσεως δὲν πρέπει νὰ θεωρηθῇ ὡς ἔχουσα τὴν

## I

έννοιαν ὅτι ἡ Κυβέρνησις τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν ἀναγνωρίζει ἓν πολίτευμα ἢ μίαν κατάστασιν, τὰ ὁποῖα ὑπογράφουσιν ἢ ἀποδέχονται τὴν παρούσαν Σύμβασιν, ὡς τὴν Κυβέρνησιν τῆς χώρας ταύτης, ἐὰν τὸ πολίτευμα ἢ ἡ κατάστασις ἐκείνη δὲν εἶναι ἀναγνωρισμένη ὡς ἡ Κυβέρνησις τῆς χώρας ταύτης ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς.

Οἱ πληρεξούσιοι τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς δηλοῦσι προσέτι ὅτι, ἡ συμμετοχὴ τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς εἰς τὴν ὑπὸ σημερινὴν ἡμερομηνίαν διεθνῆ Σύμβασιν γραμμῆς φορτώσεως δὲν συνεπάγεται οὐδεμίαν συμβατικὴν ὑποχρέωσιν ἀπὸ μέρους τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς πρὸς μίαν χώραν, ἀντιπροσωπευομένην ὑπὸ πολιτεύματος ἢ καταστάσεως μὴ ἀναγνωρισμένης ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς ὡς Κυβερνήσεως τῆς χώρας ἐκείνης, μέχρις ὅτου ἡ χώρα αὕτη ἀποκτήσῃ Κυβέρνησιν ἀναγνωρισμένην ὑπὸ τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς.

## II

Ἡ συνδιάσκεψις παραδέχεται ἐπίσης τὰς ἀκόλουθους συστάσεις:  
Πλοῖα μικρότερα τῶν 150 κόνων ὀλικῆς χωρητικότητος ἀπασχολούμενα εἰς διεθνῆ ταξείδια.

Ἡ συνδιάσκεψις συνιστᾷ ὅπως οἱ κανονισμοί, οἵτινες τυχὸν ἤθελον καθιερωθῆ ὑπὸ μιᾶς οἰασθῆποτε τῶν συμβαλλομένων Κυβερνήσεων διὰ πλοῖα μικρότερα τῶν 150 κόνων ἀπασχολούμενα εἰς διεθνῆ ταξείδια καθιερωθῶσιν, ἐφ' ὅσον εἶναι δυνατὸν καὶ εὐλογον, σύμφωνα πρὸς τὰς ἀρχὰς καὶ τοὺς κανόνας τοὺς καθορισθέντας ἐν τῇ παρούσῃ Συμβάσει καί, εἰ δυνατόν, κατόπιν συμβουλῆς καὶ συμφωνίας μετὰ τῶν Κυβερνήσεων τῶν ἄλλων χωρῶν τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τὰ διεθνῆ ταῦτα ταξείδια.

## Ἄντοχή.

Συμφώνως πρὸς τοὺς τῇ παρούσῃ Συμβάσει προσηρημένους κανόνας πλοῖα ἐκπληροῦντα τὰς ἀπαιτήσεις τῆς ἀνωτάτης κλάσεως τῶν κανόνων ἐνὸς Νηογνώμονος ἀνεγνωρισμένου ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς θεωροῦνται ὡς κεκτημένα ἐπαρκῆ ἄντοχην διὰ τὸ ὑπὸ τῶν κανόνων τούτων ἐπιτρεπόμενον ὕψος ἐξάλων. Ἡ διάσκεψις συνιστᾷ ὅπως ἐκάστη Ἀρχὴ αἰτήσῃ παρὰ τοῦ Νηογνώμονος ἢ τῶν Νηογνωμόνων, τῶν ὑπ' αὐτῆς ἀναγνωρισμένων, ὅπως οὔτος ἢ οὔτοι συνδιασκέπτωνται ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρὸν μετὰ τῶν ὑπὸ τῶν ἄλλων Ἀρχῶν ἀνεγνωρισμένων Νηογνωμόνων ἐπὶ τῷ σκοπῷ ἐπιτεύξεως ὅσον τὸ δυνατόν μεγαλυτέρας ὁμοιομορφίας κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν κανονικῶν μέτρων ἄντοχῆς, ἐφ' ὃν τὸ ὕψος ἐξάλων θασιζέται.

## Ἐτήσια ἐπιθεωρήσεις.

Ἡ Διάσκεψις συνιστᾷ ὅπως, εἰ δυνατόν, ἐκάστη Ἀρχὴ θεσπίσῃ διατάξεις ὅπως αἱ ἐν ἔδαφῳ 3γ τοῦ ἀρθροῦ 14 ἀναφερόμεναι περιοδικαὶ ἐπιθεωρήσεις λαμβάνουσι χώραν εἰς διαστήματα περίπου 12 μηνῶν, ἐφ' ὅσον ἀφορῶσι τὴν ἐν καλῇ καταστάσει διατήρησιν τῶν ἐν ἔδαφῳ Β τῆς παραγράφου 3 τοῦ ἐν λόγῳ ἀρθροῦ μέσων καὶ ἐξαρτημάτων (δηλαδὴ τῶν ἐξαρτημάτων καὶ μέσων διὰ 1) τὴν προστασίαν τῶν ἀνοιγμάτων, 2) τὰ προφυλακτικὰ κυκλιδώματα, 3) τὰς θυρίδας δρυφάκτου καὶ 4) τὰ μέσα εἰσόδου εἰς τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος).

Πληροφορίαι ἀφορῶσαι θλάβας εἰς δεξαμενόπλοια.

Ἡ διάσκεψις συνιστᾷ ὅπως αἱ Κυβερνήσεις τῶν χωρῶν εἰς ἃς ἀνήκουσι δεξαμενόπλοια, τηρῶσιν ὑπομνήματα ὄλων τῶν θλαβῶν τοῦ σκελετοῦ καὶ τῶν καταστρωμάτων τῶν πλοίων, τῶν προκληθεισῶν ἐκ κακοκαιρίας, ὥστε νὰ εἶναι προχείρως χρησιμοποιήσιμος πᾶσα πληροφορία ἀφορῶσα τὸ θέμα τοῦτο.

Εἰς πίστωσιν τούτων οἱ ὑπογεγραμμένοι ἔθεσαν τὴν ὑπογραφήν των κάτωθεν τῆς πράξεως ταύτης.

Ἐγένετο ἐν Λονδίῳ σήμερον τῆ 5ῃ Ἰουλίου 1930, εἰς ἀπλοῦν, ὅπερ θά παραμείνῃ κατατεθειμένον εἰς τὰ Ἀρχεῖα τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Ἠνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ Β. Ἰρλανδίας, ἥτις θά διαβιβάσῃ κεκρωμένα ἀκριβῆ αὐτοῦ ἀντίγραφα εἰς ὅλας τὰς ὑπογραφούσας Κυβερνήσεις.

GUSTAV KOENIGS  
WALTER LAAS  
KARL STURM  
WILHELM HEBERLING  
H. P. CAYLEY  
V. C. DUFFY  
R. GRIMARD  
A. JOHNSTON  
CHAS. DUGUID  
FRANK MCDONNELL  
EDNA STOWE  
OSCAR BUNSTER  
GUILLERMO PATTERSON  
EMIL KROGH  
AAGE H. LARSEN  
H. P. HAGELBERG  
P. VALLADSEN  
P. FISCHER  
OCTAVIANO M. BARCA  
SEAN DULCHAONTIGH  
T. J. HEGRATY  
HERBERT B. WALKER  
DAVID ARNOTT  
LAURENS PRIOR  
HOWARD C. TOWLE  
ALBERT F. PILLSBURY  
ROBERT F. HAND  
JAS. KENNEDY  
H. W. WARLEY  
JOHN G. TEWRESEY  
DAVID W. DICKIE  
PAUL G. GRENING  
GEORGE A. SMITH  
A. H. SAASTAMOINEN  
B. BRANDT  
JEAN MARIE  
A. DE BERLHE  
J. VOLMAT  
J. DE BERLHE  
R. ROSSIGNEUX  
CH. DILLU  
H. F. OLIVER  
F. W. BATE  
ALFRED J. DANIEL  
JOHN T. EDWARDS  
ERNEST W. GLOVER  
NORMAN HILL  
C. HIPWOOD  
J. FOSTER KING  
J. MONTGOMERIE  
CHARLES J. O. SANDERS  
W. R. SPENCE  
A. SPENCER

A. E. LEE  
G. C. AGER  
W. GRAHAM  
H. C. MILLER  
J. T. MUNDEN  
W. E. STIMPSON  
E. PALMSTERNA  
E. EGGERT  
GUNNAR BÖÖS  
N. G. LELY  
E. ROUSSOS  
G. L. CORBETT  
NOWROJEE DADABHOY ALLBLESS  
KAVAS OOKERJEE  
J. S. PAGE  
EMIL KROGH  
AAGE H. LARSEN  
H. P. HAGELBERG  
P. VILADSEN  
P. FISCHER  
GIULIO INGIANNI  
GIUSEPPE CANTU  
ING. CARLO DOERFLES  
G. SOLDA  
G. GASPARINI  
S. NAKAYAMA  
S. IWAI  
K. SHOWNO  
T. KOBAYASHI  
M. MATSUMURA  
N. HORI  
A. OZOLS  
G. LUDERS DE NEGRI  
E. BRYN  
J. SCHÖNHEYDER  
THOMAS M. WILFORD  
C. HOLDSWORTH  
C. FOCK  
A. VAN DRIEL  
JOH. BRAUTIGAM  
LANGELER  
J. R. WIERTSMA  
M. D. FAURA  
A. POKLEWSKI—KOZIELL  
B. BAGNIEWSKI  
THOMAZ RIBEIRO DE MELLO  
CARLOS THEODORO DA COSTA  
D. BOCOMOLOFF  
P. MATVEEFF  
A. KAUKOUL  
J. M. F. ROMEIN  
S. HORACIO CARISIMO  
T. C. GIANNINI