

Nr 72.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående godkännande av en internationell konvention för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss med mera samt en internationell lastlinjekonvention med mera; given Stockholms slott den 29 januari 1932.

Under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden vill Kungl. Maj:t härmed äska riksdagens godkännande av följande till statsrådsprotokollet såsom bilagor fogade konventioner med mera, nämligen

dels en i London den 31 maj 1929 undertecknad internationell konvention för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss med därtill hörande, såsom bilaga I betecknat reglemente,

dels ock en i London den 5 juli 1930 undertecknad internationell lastlinjekonvention med tillhörande slutprotokoll och bilagor.

GUSTAF.

D. Hansén.

Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 22 januari 1932.

N ä r v a r a n d e:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena friherre RAMEL, statsråden GÄRDE, HAMRIN, VON STOCKENSTRÖM, STADENER, GYLLENSWÄRD, LARSSON, HOLMBÄCK, JEPFSSON, HANSÉN, RUNDQVIST.

Efter gemensam beredning med ministern för utrikes ärendena samt cheferna för justitie-, social- och kommunikationsdepartementen anför chefen för handelsdepartementet, statsrådet Hansén:

På inbjudan av brittiska regeringen hava internationella konferenser ägt rum i London dels under tiden 16 april—31 maj 1929 för revision av 1914 års internationella konvention rörande betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss och dels under tiden 20 maj—5 juli 1930 för avslutande av en internationell konvention rörande lastlinjebestämmelser för fartyg. I förstnämnda konferens hava såsom ombud för Sverige deltagit sändebudet i London friherre E. K. Palmstierna, dåvarande t. f. byråchefen i kommerskollegium N. G. Nilsson samt byråassistenten i socialstyrelsen E. A. F. Eggert, varjämte förste byråingenjören i telegrafstyrelsen A. S. Litström, förste amanuensen i kommerskollegium G. M. E. Böös, sjökaptenen J. N. G. Anderberg och förtroendemannen i svenska sjömansunionen N. Olsson såsom experter biträtt ombuden med bemyndigande för en var av experterna att vid förfall för något av ombuden företräda detta. Åt verkställande direktören i Sveriges fartygsbefälsförening, sjökaptenen N. P. Larsson hade jämväl uppdragits att såsom expert biträda vid konferensen, men denne blev av särskilda omständigheter förhindrad att närvara i London. I 1930 års konferens har Sverige representerats av friherre Palmstierna, kommerserådet P. A. Lindblad och byråassistenten Eggert såsom ombud med skeppsmätaren A. W. Palmqvist, förste amanuensen Böös, ledamoten av riksdagens första kammare, verkställande direktören i Sveriges redareförening O. A. Nordborg, sjökaptenen Larsson och förtroendemannen Olsson såsom experter och ställföreträdare för ombuden.

Såsom resultat av berörda konferenser föreligga två enhälligt antagna internationella konventioner, nämligen *dels* en den 31 maj 1929 dagtecknad, av representanter för regeringarna i aderton sjöfartsidkande stater underskriven konvention för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss jämte bilagor och slutakt, *dels ock* en den 5 juli 1930 dagtecknad, av representanter för regeringarna i tjugonio sjöfartsidkande stater underskriven konvention an-

gående lastlinje för fartyg med slutprotokoll samt bilagor och slutakt. Båda konventionerna äro undertecknade jämväl av de svenska ombuden. Såsom förutsättning för deras giltighet gäller enligt i vardera konventionens text inryckt bestämmelse, att de skola ratificeras.

Angående 1929 års konvention avgåvos utlåtanden den 19 januari 1931 av kommerskollegium, som därvid tillika överlämnade utlåtande av telegrafstyrelsen ävensom yttranden av Sveriges allmänna sjöfartsförening, Sveriges redareförening, Stockholms rederiförening, Sveriges segelfartygsförening, Sveriges fartygsbefälsförening, svenska maskinbefälsförbundet, svenska sjömansunionen, svenska eldareunionen och Sveriges varvsindustriförening, samt den 5 februari 1931 av socialstyrelsen.

Rörande 1930 års konvention avgav kommerskollegium utlåtande den 14 februari 1931 efter att hava berett följande sjöfartsorganisationer tillfälle att yttra sig i ärendet, nämligen Sveriges allmänna sjöfartsförening, Sveriges redareförening, Sveriges segelfartygsförening, Sveriges fartygsbefälsförening, svenska maskinbefälsförbundet, svenska sjömansunionen, svenska eldareunionen samt Sveriges varvsindustriförening, av vilka de fem förstnämnda jämte varvsindustriföreningen inkommit med yttranden.

Sedermera uppdrog Kungl. Maj:t genom beslut den 27 mars 1931 åt kommerskollegium att *dels* utarbeta förslag till sådana nya författningar eller ändringar i gällande bestämmelser, som — förutom av kollegium i nyssnämnda utlåtanden föreslagna ändringar i sjölagen och lagen om tillsyn å fartyg — erfordrades för tillämpning av ifrågakvarande båda internationella konventioner samt, vad anginge fartyg om minst 150 bruttoregisterton i Östersjöfart mellan svenska hamnar, av motsvarande lastlinjeregler, *dels ock* att verkställa utredning rörande lämpliga åtgärder till ledning för tillsynen å nedlastningen av fartyg med en bruttodräktighet understigande 150 registerton, som nyttjas i utrikes fart eller i Östersjöfart mellan svenska hamnar. Tillika bemyndigades kollegium att vid uppdragets fullgörande anlita biträde av samtidigt högst tre sakkunniga personer.

Sedan berörda utredningar numera slutförts och vederbörliga utlåtanden däröver avgivits, anhåller jag att för Kungl. Maj:t få anmäla frågan om konventionernas godkännande.

1929 års sjöfartssäkerhetskonvention.

Då brittiska regeringen utfärdade inbjudan till 1929 års konferens, angavs konferensens ändamål vara att åstadkomma revision av 1914 års konvention rörande betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss. Ehuru den år 1929 avslutade överenskommelsen har fått formen av en helt ny konvention, som — enligt vad i densamma utsäges — är avsedd att ersätta och upphäva den tidigare, är den dock i sak att betrakta såsom en reviderad upplaga av den sistnämnda, vilken emellertid på grund av världskriget och andra mellankommande omständigheter icke trätt i kraft. Med hänsyn härtill torde vara

lämpligt att i korthet erinra om innehållet i 1914 års konvention ävensom de åtgärder från de svenska statsmakternas sida, som därav föranleddes.

1914 års
konvention.

Denna sjöfartssäkerhetskonvention, som avslutades i London den 20 januari 1914 och av Sverige ratificerades den 17 december 1914, avser i huvudsak allenast passagerarfartyg. Som bekant utgjorde den s. k. Titanic-katastrofen den förmästa anledningen till konventionen; syftet att förebygga och mildra sjöolyckor av dylik art avspeglar sig också tydligt i dess uppställning och innehåll.

Konventionen inledes med två kapitel av mera formell natur och upptager därpå i ett tredje kapitel bestämmelser om *säkerhetsåtgärder i fråga om navigeringen*. Dessa bestämmelser, som enligt sakens natur gälla alla handelsfartyg, ha till syfte att förebygga risker för kollision antingen med drivis eller vrak eller med andra fartyg. För detta ändamål skulle enligt konventionen anordnas en undersöknings- och observationstjänst beträffande isförhållandena i norra Atlanten samt en patrulleringstjänst för efterspaning av drivis. Verksamheten i fråga skulle, såsom ock skett, ombesörjas av Amerikas Förenta Stater, men bekostas gemensamt av samtliga de fördragsslutande länder, som äro intresserade i passagerartrafiken över norra Atlanten. Förutom vissa detaljföreskrifter om befälhavares skyldighet att meddela underrättelser om förekomsten av is och vrak samt andra överhängande faror, iakttagande av särskild försiktighet vid navigering under vissa omständigheter, fartygs utrustning med visst signalmedel, den internationella nödsignalens skyddande och reglerande av routerna å norra Atlanten, innehåller detta kapitel såsom en andra huvudpunkt förslag om revidering i viss utsträckning av de internationella reglerna till förekommande av ombordläggning (sjövägsreglerna) samt avslutas med ett allmänt stadgande om fartygs betryggande bemanning.

Fjärde kapitlets föreskrifter angående *fartygs konstruktion*, vilka gälla allenast passagerarfartyg, avse att åstadkomma ökad sjövärdighet hos det enskilda fartyget till förekommande av sjöolyckor och begränsande av dessas följder. Sålunda föreskrives indelning av fartyget i vattentäta avdelningar, så att fartyget skall kunna hålla sig flytande, även om det till följd av kollision eller annan olyckshändelse delvis vattenfyller. Vidare stadgas i detta kapitel om fartygs förseende med brandsäkra skott till förhindrande av spridning av eld. Jämte ett stort antal detaljerade föreskrifter rörande andra konstruktiva säkerhetsanordningar finnas här dessutom regler om förhandskontroll å fartyg i form av periodiska besiktningar.

Med femte kapitlets bestämmelser angående *radiotelegrafi*, vilka beröra såväl passagerarfartyg som andra handelsfartyg med minst femtio personer ombord, har i första hand åsyftats att möjliggöra tillkallande av hjälp till ett nödställt fartyg. För sådant ändamål lämnas föreskrifter om fartygs förseende med radiotelegrafinstallation och närmare bestämmelser om dylik installations beskaffenhet m. m. Vidare förekomma bestämmelser om vakthållning vid radiotelegrafapparaten vissa tider av dygnet, vilken vakthållning har till syfte att bereda fartygen möjlighet att mottaga såväl meddelanden om faror, stormvarningar m. m. som nödsignaler från andra fartyg, varigenom fartygen

sättas i tillfälle att i händelse av nöd hjälpa varandra. I samband härmed meddelas vissa regler om befälhavares plikt att bispringa nödställt fartyg.

Sjätte kapitlet, som gäller allenast passagerarfartyg, innehåller dels föreskrifter om fartygets utrustning med livbåtar och andra *bärgningsredskap*, dessas beskaffenhet, anordnande och utrustning samt tillförlitlig bemanning av båtar och flottor m. m., dels bestämmelser om *skydd mot eldfara*, innebärande förbud mot förande av eldfarlig last samt föreskrift om vakthållning m. fl. åtgärder för upptäckande och släckande av eldsvåda, dels slutligen regler om alarmfördelning och regelbundet återkommande båt- och brandmönstringar.

Nu omförmälda materiella regler följas av sjunde kapitlets bestämmelser rörande *säkerhetscertifikat*, som är ett med internationell giltighet utrustat dokument, avsett att tilldelas fartyg, som vid anställd besiktning befunnits i tillfredsställande skick. Med detta certifikat har främst åsyftats att undanröja de för sjöfarten hinderliga olägenheter, som i främmande hamnar kunna uppstå till följd av kontrollåtgärder från utländska myndigheters sida.

Ehuruval konventionens ikraftträdande, som förut nämnts, förhindrades av världskriget och andra mellankommande omständigheter, har den i allt fall i vissa stycken bragts i tillämpning såväl internationellt som i nationell lagstiftning i enskilda länder, vilket är fallet i vårt land. I det följande skall jag i korthet redogöra för denna lagstiftning och de övriga åtgärder från det allmännas sida, som föranleddes av konventionens bestämmelser.

Det mesta av innehållet i 1914 års konvention täckes av de genom lagen den 16 oktober 1914 (nr 347) om ändring i vissa delar av sjölagen i denna införda bestämmelserna, bland vilka 5 a § är huvudstadgandet, samt av lagen samma dag (nr 349) om tillsyn å fartyg. Härtill ansluta sig vissa i administrativ väg tillkomna författningar. Av särskilda bestämmelser i konventionen föranleddes vidare lagen den 16 oktober 1914 (nr 348) om ändring i 3 kap. sjölagen samt om ändrad lydelse av 294 § samma lag. Syftet med sistnämnda lagändringar, som icke hänföra sig till sjöfartssäkerhetslagstiftningen i egentlig mening, var att reglera befälhavares förpliktelser i vissa fall av sjönöd samt med avseende å sjötrafiken hotande faror.

I samband med konventionens ratifikation från svensk sida deponerades i London förutom ratifikationsinstrumentet en förteckning, enligt vilken för Sveriges vidkommande från konventionens tillämpning, i den mån konventionen så medgav, undantogs fartyg i fart mellan svenska hamnar eller mellan svenska hamnar och hamnar i Östersjön och därtill gränsande farvatten öster om en linje från Skagen till Lindesnäs och från Esbjerg till Texel.

Till följd av detta för Sveriges del gjorda undantag samt på grund därav, att enligt konventionens allmänna tillämpningsstadgande (art. 2) densamma, där ej annorlunda förordnas, avser allenast maskindrivet passagerarfartyg, skulle sådana delar av konventionen, som mera direkt beröra det särskilda fartyget såsom sådant (konstruktion, besiktning, bärgningsredskap, certifikat), icke fått avseende å andra svenska fartyg än maskindrivna passagerarfartyg, som nyttjas i Nordsjö- eller vidsträcktare fart, vilket ock erhållit ett markerat uttryck i de administrativa författningar, som utarbetats i ändamål att kodi-

1914 och
1915 års
svenska sjö-
fartssäker-
hetslagstift-
ning m. m.

Bestämmelser
i allmän lag.

Administra-
tiva före-
skrifter
m. m.

fiera konventionens bestämmelser här i landet och för vilka i det följande redogöres.

Av konventionens tredje kapitel (art. 5—15) rörande *säkerhetsåtgärder i fråga om navigeringen* hava till en början bestämmelserna om förstörande av vrak samt uppehållande av internationell ispatrulleringstjänst m. m. i norra Atlanten (art. 6 och 7) föranlett anvisande av medel för ett vart av åren 1914—1917 samt 1919—1931 till täckande av den å Sverige belöpande del av kostnaderna för patrulleringstjänsten m. m. Sveriges andel var enligt konventionen bestämd till 2 procent av kostnaderna, men ändrades 1919 enligt särskild överenskommelse till $2\frac{38}{81}$ procent.

Med hänsyn till de bestämmelser i samma kapitel, som röra befälhavares förpliktelser med avseende å underrättelser om befintligheten av is eller vrak av farlig beskaffenhet (art. 8) samt om överhängande och allvarlig fara för sjöfarande (art. 9), utarbetades på sin tid förslag till förordning angående vissa åtgärder för räddning ur sjönöd m. m. Detta förslag upptog jämväl föreskrifter rörande befälhavares skyldigheter vid bispringande av fartyg i sjönöd, motsvarande bestämmelserna härom i konventionens art. 37. Likaledes utarbetades ett förslag till förordning angående vissa åtgärder mot fara för is m. m., motsvarande bestämmelserna i konventionens art. 10 och art. 13 första stycket. Författningar av den beskaffenhet, som avsågs i de båda nyssnämnda förslagen, hava emellertid icke blivit utfärdade.

Bestämmelsen i konventionens art. 11 angående fartygs utrustning med Morse-signallampa blev intagen i 101 § i förordningen den 23 december 1915 (nr 514) angående fartygs byggnad och utrustning och återfinnes nu i 52 § i gällande förordning i ämnet den 20 maj 1927 (nr 184). Räckvidden av detta stadgande är så till vida större, som detsamma gäller varje maskindrivet fartyg i Nordsjö- eller vidsträcktare fart, medan konventionsbestämmelsen endast avser passagerarfartyg.

Motsvarighet till det i konventionens art. 12 stadgade förbudet mot missbruk av internationell nödsignal eller mot användning av signaler, som kunna förväxlas med internationella nödsignaler, finnes i art. 43 i förordningen den 26 oktober 1906 (nr 93) angående åtgärder till undvikande av ombordläggning samt signaler för angivande av nöd å fartyg, vilken artikel tillkommit genom kungörelse den 28 april 1916 (nr 115).

Konventionens stadgande i art. 15 om en till antal och kvalifikationer tillräcklig besättning å maskindrivet passagerarfartyg i internationell fart motsvaras av föreskrift i 5 a § sjölagen av innehåll, att fartyg skall vara bemannat på ett betryggande sätt.

Artiklarna i konventionens kapitel angående fartygs *konstruktion* samt därtill anslutna reglementsbestämmelser intogos i huvudsakliga delar i den förut omnämnda förordningen den 23 december 1915 angående fartygs byggnad och utrustning med därtill hörande byggnadsreglemente samt i förordningen den 23 december 1915 (nr 515) angående vissa säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg. Enahanda är förhållandet med kapitlen angående *radiotelegrafi*, såvitt detta angår fartygs utrustning med radiotelegrafinstallation av viss

beskaffenhet och klassindelning av fartyg, samt angående *bärgningsredskap och skydd mot eldfara*. De av ifrågavarande konventionsbestämmelser, vilka inflöto i 1915 års byggnadsförordning och byggnadsreglemente, upptogs till en del såsom föreskrifter, avseende fartyg i allmänhet i Nordsjö- eller vidsträcktare fart, och till en del såsom föreskrifter, uteslutande gällande maskindrivet passagerarfartyg i sådan fart. De konventionsbestämmelser, som inrycktes i nyssnämnda förordning angående vissa säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg, hava upptagits såsom föreskrifter med avseende enbart å maskindrivet passagerarfartyg i Nordsjö- eller vidsträcktare fart. Enligt 129 § första stycket i 1915 års byggnadsförordning resp. övergångsstadgandena till nyttjandeförordningen skulle Kungl. Maj:t förordna om ikraftträdandet av de uteslutande för maskindrivet passagerarfartyg i Nordsjö- eller vidsträcktare fart gällande föreskrifterna i berörda tvenne författningar. Sådant förordnande har icke meddelats.

Då 1915 års byggnadsförordning och byggnadsreglemente ersattes med den förut berörda byggnadsförordningen den 20 maj 1927 och kommerskollegii kungörelse den 30 juni 1927 (nr 330) med särskilda byggnads-, material- och utrustningsbestämmelser för fartyg (byggnadsreglemente), upphävdes samtliga i de båda förstnämnda författningarna ingående bestämmelser med undantag av föreskrifterna angående fartygs utrustning med radiotelegrafinstallation (56—59 §§ i 1915 års byggnadsförordning). I den mån konventionens stadganden upptagits i 1915 års byggnadsförordning och byggnadsreglemente såsom föreskrifter avseende fartyg i allmänhet i Nordsjö- eller vidsträcktare fart, hava de erhållit motsvarighet i den nya lagstiftningen i ämnet. De äldre bestämmelser återigen, som avsågo allenast maskindrivet passagerarfartyg i samma fart, hava med några undantag icke blivit ersatta med nya. Dock stadgas i gällande byggnadsförordning 2 §, att kommerskollegium skall meddela särskilda byggnads-, material- och utrustningsbestämmelser för fartyg och därvid tillse, att dessa bestämmelser, vad angår maskindrivet passagerarfartyg i Nordsjö- eller vidsträcktare fart, bliva i huvudsak överensstämmande med de regler, som därutinnan tillämpas i Storbritannien. Med utfärdande av särskilda bestämmelser för sistnämnda slag av fartyg har kommerskollegium emellertid i avvaktan på den nu föreliggande nya konventionen låtit hitintills anstå.

I konventionens konstruktionskapitel upptagna bestämmelser rörande periodiska besiktningar å fartyg äga sin motsvarighet i de föreskrifter rörande sjövärdighetsbesiktning och inspektion, som återfinnas i tillsynslagen och därtill knutna administrativa föreskrifter.

Med sistberörda ämne sammanhännga bestämmelserna i konventionens kapitel rörande *säkerhetscertifikat*, som direkt motsvaras av föreskrifter i §§ 63 och 64 i förordningen den 31 december 1914 (nr 491) med närmare föreskrifter angående tillsyn å fartyg samt, i vad angår konventionens art. 63, första stycket, av 42 § A:1 i 1927 års byggnadsförordning. Ehuru nämnda föreskrifter i tillsynsförordningen äga gällande kraft, hava de dock icke kommit i tillämp-

ning, enär förutsättningarna härför Brustit, i det att konventionen, såsom förut nämnts, icke blivit internationellt gällande.

Efter förestående redogörelse för statsmakternas åtgärder i anledning av 1914 års konvention får jag nu övergå till en redogörelse för det huvudsakliga innehållet i 1929 års sjöfartssäkerhetskonvention samt dess förhållande till den äldre konventionen och den därav härledda svenska lagstiftningen.

1929 års konventions huvudsakliga innehåll.

Den nya konventionen för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss vilar på samma huvudprinciper som den gamla och är till sin innebörd i huvudsak lika med denna. Sålunda avhandlas däri följande ämnen: *fartygs konstruktion* (kap. II, som gäller maskindrivna passagerarfartyg, nyttjade å internationella resor), *bärgningsredskap m. m.* (kap. III med samma tillämpningsområde), *radiotelegrafi* (kap. IV, som gäller fartyg, nyttjade å internationella resor, med undantag av lastfartyg med en bruttodräktighet understigande 1,600 ton), *sjötrafiksäkerheten* (kap. V, som gäller alla fartyg utan inskränkning) samt *certifikat* (kap. VI, som gäller fartyg, å vilka kap. II, III och IV äga tillämpning).

Konventionen åtföljes av ett såsom bil. I betecknat *reglemente*, innehållande tekniska detaljföreskrifter (benämnda »regler»), som fullständiga de allmänna stadgandena i konventionens kapitel angående fartygs konstruktion, bärgningsredskap m. m., sjötrafiksäkerhet och certifikat. Dessa regler skola enligt art. 1 i konventionen äga samma giltighet och träda i kraft på samma gång som konventionen.

Därjämte finnes vid konventionen fogat ett såsom bil. II betecknat aktstycke, innefattande *ändringar i de internationella reglerna angående åtgärder till undvikande av ombordläggning* (sjövägsreglerna). Dessa regler, vilka inom svensk lagstiftning återfinnas i den förut nämnda förordningen den 26 oktober 1906 angående åtgärder till undvikande av ombordläggning samt signaler för angivande av nöd å fartyg, vila icke på någon formelig internationell överenskommelse, men äro de facto internationellt gällande och tillämpas av samtliga sjöfartssidkande nationer och sålunda jämväl av stater, som icke varit representerade vid 1929 års sjöfartssäkerhetskonferens. På grund härav ansågos de föreslagna ändringarna i sagda regler icke lämpligen kunna ingå i den nu föreliggande konventionen eller erhålla karaktär av överenskommelse i vidare mån, än som skett därigenom, att i art. 40 i konventionen intagits ett uttalande av innehåll, att de fördragsslutande regeringarna äro eniga om att ifrågavarande ändringar äro önskvärda och böra genomföras. Med hänsyn till berörda förhållande har i samma artikel uppdragits åt brittiska regeringen att vidtaga erforderliga åtgärder för de föreslagna ändringarnas allmänna internationella godtagande genom hänvändelse till sådana regeringar, som icke varit representerade vid konferensen. Så snart besked om resultatet av sådana åtgärder föreligger, torde frågan om ändringarnas införande i 1906 års förordning i ämnet böra upptagas till prövning.

Med konventionen har vidare överlämnats *sjöfartssäkerhetskonferensens slutakt*, innehållande dels ett uttalande om åtgärder från de fördragsslutande regeringarnas sida i syfte att åstadkomma viss ändring i 1927 års internationella radiotelegrafkonvention, vilket uttalande närmast torde få anses som en anvisning om instruktion i berörda avseende för vederbörande regeringars ombud vid nästa internationella radiotelegrafkonferens, dels utav vissa länders delegationer gjorda förklaringar av diplomatisk art utan intresse i detta sammanhang, dels ock ett antal av konferensen antagna rekommendationer av beskaffenhet att böra tagas under övervägande i samband med utarbetandet av administrativa föreskrifter för tillämpning av konventionen ävensom vid behandling av ärenden rörande vissa säkerhetsanordningar för sjöfarten, samt tre rekommendationer angående radiotelegrafi.

Såsom inledningsvis framhållits, är den nya konventionen närmast att betrakta såsom en reviderad upplaga av den gamla. I en vid kommerskollegii utlåtande i ärendet fogad promemoria lämnas en redogörelse i stora drag för konventionernas inbördes förhållande, och torde därur få återgivas följande.

Huvudsyftet med de skeppsbyggnadstekniska bestämmelser, som innehållas i detta kapitel, är att skapa förutsättning för att ett fartyg, som erhållit en läcka å skrovet, skall kunna hållas flytande genom att vattnets inträngande i fartyget begränsas till viss del av fartygets inre. I detta avseende fastslogs av 1914 års konferens tre alltjämt fasthållna huvudprinciper, nämligen 1:o att fartyget skall genom vattentäta skott indelas i så många avdelningar, som med hänsyn till fartygets avsedda användning är möjligt; 2:o att graden av sådan indelning skall stå i ett bestämt förhållande till fartygets längd och dess avsedda användning; samt 3:o att den högsta indelningsgraden skall gälla för fartyg av den största längden och som huvudsakligen nyttjas för befordran av passagerare.

Fartygs
konstruktion.
(kap. II).

Innebörden av begreppet »användning» (service) förklaras av den tredje principen: den åsyftade skillnaden är den mellan fartyg, som uteslutande eller huvudsakligen nyttjas för passagerares befordran, och fartyg, som (ehuru författningstekniskt alltjämt »passagerarfartyg») i större eller mindre utsträckning äro att anse såsom lastfartyg, vilka föra passagerare. (Med »passagerarfartyg» avses, liksom i den gamla konventionen, fartyg, å vilket medföras flera än 12 passagerare).

I 1914 års konvention fastställdes en indelningsstandard, angivande läget av vattentäta skott för fartyg av olika längd huvudsakligen nyttjade för befordran av passagerare. I korthet uttryckt innebar denna standard, att fartyg av omkring 260 fots längd skulle vara i stånd att hålla sig flytande med en avdelning öppen för sjön; indelningen ökades därefter gradvis i förhållande till längden, så att ett fartyg av omkring 500 fots längd skulle kunna hålla sig flytande med två intill varandra liggande avdelningar vattenfyllda eller sålunda även om ett av de vattentäta skotten blivit skadade. Därutöver ökades indelningsgraden ytterligare, så att fartyg av omkring 900 fots längd med sannolikhet skulle kunna hålla sig flytande med tre intill varandra liggande avdelningar öppna för sjön.

1929 års konferens fann efter noggrann prövning denna standard, med någon ändring av förhållandet mellan indelningsgraden och längden, utgöra en skäligen fordran med avseende å fartyg, som huvudsakligen nyttjas för befordran av passagerare.

Konventionen av 1914 fastställde vidare en lägre standard för skottindelning av fartyg, nyttjade i vad som benämndes blandad last- och passagerarfart. Emellertid var 1914 års konferens icke i stånd att anvisa något medel för mätande av i vilken utsträckning fartyg av dylik »blandad typ» närmast vore att anse såsom passagerarfartyg resp. lastfartyg. Som fartyg förande flera än tolv passagerare enligt konventionen betraktades såsom passagerarfartyg, förelåg risk för att indelningsgraden för fartyg, förande ett ringa antal passagerare, i brist på uttryckligt stadgande i berörda avseende skulle komma att bli för sträng. Konferensen anbefalle därför, att denna fråga skulle göras till föremål för närmare undersökning. Dylik pågick i Paris, när världskriget utbröt.

Det har sedermera av erfarenheten bestyrkts, att den fastställda indelningsgraden för fartyg, som allenast föra ett mindre antal passagerare, verkligen varit för sträng. Förslag hade därför framlagts om fastställande av en särskild indelningsstandard för fartyg, förande 12—50 passagerare. Dessa förslag hava prövats av 1929 års konferens och föranlett fastställande av en särskild indelningsstandard för fartyg, huvudsakligen nyttjade i fraktfart men förande ett mindre antal passagerare. Härvid har så förfarits, att en särskild faktor, kallad typfaktor (fartkoefficient, criterion of service), lagts till grund för bestämmandet av en varierande indelningsgrad för de slag av fartygstyper, som befinna sig på skalan mellan rena lastfartyg och utpräglade passagerarfartyg. Denna typfaktor är alltså ett uttryck för den utsträckning, i vilken ett fartyg av den »blandade typen» är att anse såsom ett passagerarfartyg.

Även om problemet får anses principiellt löst av 1929 års konferens, har detta dock i viss mån skett blott formellt, i det att konferensen med avseende på fartyg av mindre storleksgrad lämnat de olika staterna så fria händer, att det i själva verket kan sägas, att det överlämnats åt de enskilda staterna att föreskriva regler för skottindelning å dessa fartygstyper, en omständighet, som är av största vikt för svenska förhållanden med hänsyn till det speciella slag av blandad last- och passagerartrafik, som bedrivs med för detta ändamål byggda fartyg av särskild typ.

Med hänsyn till ovan angivna förbättring i fråga om beräkningen av skottindelningen har 1929 års konferens ansett konventionens konstruktionsbestämmelser kunna göras principiellt tillämpliga på alla efter den 30 juni 1931 byggda passagerarfartyg, som under internationella resor gå mera än 20 nautiska mil från närmaste land, medan 1914 års konvention medgav undantagande av fartyg, nyttjade å linjer, på vilka fartygen icke avlägsnade sig mera än 200 nautiska mil från närmaste kust.

Ehuru det torde vara allmän praxis att genom särskilda åtgärder utröna ett fartygs stabilitetsförhållanden, innan det tages i bruk, har detta ansetts vara av sådan betydelse, att i den nya konventionen intagits ett uttryckligt stadgande om att alla nybyggda passagerarfartygs stabilitetsförhållanden skola fastställas och upplysningar härom sedermera meddelas vederbörande befäl.

Vid utarbetande av den nya konventionen har särskild uppmärksamhet ägnats frågan om åstadkommande av skydd för stängningsanordningar för öppningar i vattentäta skott, så att de föreskrivna anordningarna skola kunna vara färdiga till bruk i händelse av fara. Vidare har eftersträfvats att inskränka antalet dylika öppningar till det minsta, som är förenligt med fartygets handhavande till sjöss.

Bestämmelserna rörande öppningar i fartygssida och däck hava reviderats i syfte att lämna fullt utrymme åt den tekniska utvecklingen på detta område. Samma förhållande föreligger med avseende å reglerna angående skydd mot vattnets inträngande i olika delar av fartyget genom befintliga rörsystem samt angående fartygs förseende med brandsäkra skott.

De tekniska föreskrifterna angående provning av olika konstruktionsdetaljer hava likaledes överarbetats, varjämte bestämmelser rörande årlig tillsyn av särskilda inspektionsmyndigheter faststälts i huvudsaklig överensstämmelse med vad 1914 års konvention därom innehöll.

Genom ovan berörda utsträckning av konstruktionskapitlets tillämplighet — innebärande bortfallande av det enligt 1914 års konvention medgivna undantag för fartyg, som nyttjas å linjer, på vilka de icke avlägsna sig mera än 200 nautiska mil från närmaste kust — kommer den nya konventionen i förevarande stycken att bliva tillämplig å i Östersjöfart nyttjade svenska passagerarfartyg, som brukas i internationell trafik, d. v. s. å resor från Sverige till hamn utanför Sverige eller omvänt. Dock må härvid anmärkas, att det överlämnats åt vederbörande stater att i vissa avseenden (nämligen beträffande öppningar i vattentäta skott, öppningar i fartygssida under linjen för säkerhetsgränsen, dubbelbotten och pumpanordningar) medgiva skäliga och lämpliga lättnader beträffande fartyg, som icke gå mera än 200 nautiska mil från närmaste land.

En förut antydd undantagsklausul av större räckvidd föreligger beträffande fartyg, som under resa icke avlägsnar sig mera än 20 nautiska mil från närmaste land. Sådant fartyg må av vederbörande statsförvaltning undantagas från tillämpningen av konstruktionsbestämmelserna, i den mån det med hänsyn till routen och förhållandena i övrigt anses oskäligt eller onödigt att tillämpa desamma.

Såsom en viktig fråga må slutligen framhållas den åtskillnad, som i konstruktionskapitlet göres mellan nya och »existerande» fartyg. Huvudprincipen är att ifrågavarande bestämmelser skola gälla nya fartyg, medan existerande fartyg (varmed förstås fartyg, till vilka kölen sträckts före den 1 juli 1931) principiellt äro undantagna. Dock ålägges varje stat att beträffande ett vart särskilt fartyg av sistnämnda slag överväga i vad mån vidtagande av åtgärder till ökande av säkerheten kan anses skäligt och lämpligt.

I 1914 års konvention knäsatte principen »båtar för alla» å oceangående passagerarfartyg och sedan åtskilliga år tillbaka hava sådana fartyg praktiskt taget uppfyllt denna fordran. Sedan 1914 vunnit erfarenhet har emellertid visat nödvändigheten av att båtarna också äro lätt tillgängliga för sjösättning. Den tid, inom vilken de ombordvarande måste hava lämnat ett sjunkande fartyg, är visserligen beroende av den grad av säkerhet, som iakttagits vid själva fartygets konstruktion, men omständigheter vid skeppsbrott, som förekommit efter 1914, hava ådagalagt, att sagda tid även för de största fartyg och fartyg av högsta klass är synnerligen begränsad, måhända ej mer än 15—20 minuter. Detta förhållande inverkar på livbåtsproblemet. De båttyper, som fastställdes genom 1914 års konvention, anses hava visat sig mycket lämpliga för avsett ändamål, nämligen att användas såsom sjögående båtar med stort antal passagerare. Men om dessa båtar icke befinna sig under dävertar, kan det vara tvivelaktigt, huruvida man kan få dem i sjön i tid. Sjöolyckor, vid vilka fartyg sjunkit hastigt, uppgivas till och med hava visat, att båtar av sådan beskaffenhet, som 1914 års konvention fordrar, men icke förda under dävertar, varit till hindern och avsevärt försvårat överförandet av passagerare i båtar, som kunnat göras åtkomliga, vilket i all synnerhet varit fallet, då fartyget haft svår slagsida. Erfarenheten har vidare visat vikten av att å fartyg, som föra stort antal passagerare, båtarna fördelas över så stor del av fartygets längd som möjligt. Anhopning av båtar på vissa ställen medför hopträngning av passagerare i stora skaror och föranleder dessutom risk för förlust av flera båtar på en gång vid kollision eller eldsolycka.

I betraktande av dessa omständigheter underströk 1929 års konferens vikten av att bärgningsredskap äro lätt åtkomliga samt uppställde därvid vissa hu-

vudfordningar, nämligen 1:o att bärgningsredskap skola kunna snabbt och säkert sjösättas även under ogynnsamma förhållanden med avseende å slagsida och styrlastighet; 2:o att passagerarna skola kunna snabbt och i god ordning överföras i båtarna; och 3:o att bärgningsredskap skola vara anbragta på sådant sätt, att manövreringen av övriga båtar och flytanordningar ej försvåras. Åtgärder, som erfordras för uppnående härav, hava i detalj angivits i det vid konventionen fogade reglementet.

1929 års konferens fasthöll jämväl vid principen, att oceangående fartyg måste vara utrustade med båtar, erbjudande plats för alla ombordvarande, samt upptog även 1914 års konventions fordran å tillräckligt antal godkända båtmän, varmed avses sjömän försedda med certifikat, utvisande att de äga övning i allt vad till utsättande av båtar hörer, bruk av åror och manövrering av båt.

Såsom en nyhet i jämförelse med den gamla konventionen uppmärksammas i 1929 års konvention bestämmelse om att å passagerarfartyg, som för stort antal båtar, en eller två av dessa skola vara motordrivna samt försedda med radiotelegrafinstallation och strålkastare. (Dylika föreskrifter hava sedan 1927 funnits i byggnadsförordningen och byggnadsreglementet).

Särskild bestämmelse i reglementet (XXXVIII) lämnar de olika ländernas vederbörande myndigheter rätt att medgiva utbyte av båtar mot flottor av godkänd typ, vilket dock icke gäller båtar under dävertar.

Enligt konventionen skall vidare å oceangående passagerarfartyg finnas, förutom livbälten för alla personer ombord, ett överskott av s. k. lätta flytanordningar för 25 procent av de ombordvarande. Sådana anordningar, som lätt kunna kastas i sjön, hava visat sig vara av stor betydelse i fall, där en olycka skett så hastigt, att passagerarna icke kunnat räddas i båtarna.

Med hänsyn till den begränsade utsträckning, i vilken dävertar kunna anbringas å mindre fartyg, hava särskilda bestämmelser (art. 12:2) träffats för fartyg, som nyttjas i mera inskränkt internationell fart (»korta internationella resor» — högst 200 nautiska mil från närmaste land). Å dylika fartyg skola finnas så många båtar, som med hänsyn till utrymmet lämpligen kunna medföras utan att åtkomligheten äventyras, jämte lätta flytanordningar till sådant antal, att de tillsammans med båtarna bereda utrymme för alla ombordvarande. Därutöver skola finnas lätta flytanordningar för 10 procent av de ombordvarande.

Ovan berörda regler rörande båtar och lätta flytanordningar överensstämma i huvudsak med gällande svenska föreskrifter utom beträffande sistnämnda överskott av lätta flytanordningar för fartyg i Östersjöfart.

1914 års regler rörande typer av dävertar, sjösättningsanordningar och båtar samt rörande båtars utrustning hava överarbetats och moderniserats.

I likhet med 1914 års konvention upptager den nya konventionen vidare bestämmelser beträffande in- och utgångar till och från olika avdelningar och däck samt belysning av desamma. Föreskrifter finnas likaledes beträffande båt- och brandmönstring samt övningar med bärgnings- och eldsläckningsredskap ävensom beträffande tilldelande av särskilda uppgifter åt besättningsmännen i händelse av alarmering (såsom exempelvis stängning av vattentäta dörrar, iordningsställande av båtar och andra bärgningsredskap, sjösättning av sådana), övningar med passagerarna och åtgärder vid eldsvåda. Såsom en nyhet må framhållas, att å passagerarfartyg, nyttjade å resa, som tager mer än en vecka i anspråk, båtmonstring skall hållas med passagerarna i början av resan. Liksom tidigare finnas därjämte särskilda föreskrifter beträffande upppassarpersonalens skyldigheter att vid farotillfällen varsko passagerare, tillse, att de påtaga livbälten, och samla samt föra dem till båtarna.

Konventionen stadgar vidare liksom den gamla förbud mot förande av farligt gods å passagerarfartyg samt föreskriver utrustning med eldsläckningsappa-

rater; särskilda bestämmelser gälla för eldsläckningsanordningar å oljeeldade fartyg.

En nyhet innebär föreskriften om utrustning med linkastningsapparat å alla passagerarfartyg i internationell fart. (Kostnad omkring 300—500 kronor.)

Även i detta kapitel, som gäller maskindrivna passagerarfartyg å internationella resor, skiljes mellan nya och »existerande» fartyg — de förra definierade på samma sätt som i konstruktionskapitlet (kölsträckta den 1 juli 1931 eller därefter) — i så måtto, att bestämmelserna i första hand avse nya fartyg. Beträffande existerande fartyg ålägges vederbörande stat att för varje särskilt fartyg överväga vidtagande av åtgärder för tillämpning senast den 1 juli 1931 av de allmänna bestämmelserna i art. 13, i den mån så kan anses skäligt och lämpligt, ävensom, i lämplig mån, övriga bestämmelser i detta kapitel.

I fråga om fartyg, som nyttjas å »korta internationella resor», gälla förutom ovanberörda särbestämmelser i fråga om antal båtar och andra bärgningsredskap särskilda undantagsbestämmelser i fråga om styrka hos dävertar m. m., båtors och flottars utrustning samt båtmönstring med passagerare.

Med avseende å fartyg, som under loppet av en resa icke avlägsna sig mera än 20 nautiska mil från närmaste land, finnes en undantagsklausul av enahanda innehåll som i konstruktionskapitlet.

Den utomordentliga betydelsen av radiotelegrafi såsom ett medel för främjandet av säkerheten till sjöss hade blivit fullt ådagalagd redan 1914. Många fartyg, särskilt de stora linjerederiernas passagerarfartyg, voro redan då utrustade med radiotelegrafinstallation men så var däremot icke förhållandet med handelsfartyg i allmänhet. Under den tid, som sedan dess förflutit, har en märklig utveckling ägt rum, och en 1929 verkställd utredning visade, att av då existerande 11,000 maskindrivna handelsfartyg med en bruttodräktighet av 1,600 ton eller mera, tillhörande världens skilda sjöfartsidkande nationer, icke mindre än 10,000 voro försedda med radiotelegrafinstallation. Denna utveckling torde i mycket stor utsträckning vara att hänföra till de av Storbritannien jämväl å främmande fartyg tillämpade kraven å dylik utrustning, som redan under världskriget gjorts obligatorisk för brittiska fartyg. Vad svenska fartyg beträffar äro för närvarande alla (omkring 300) med nyssnämnda dräktighet (enligt engelska regeln) utrustade med radiotelegrafinstallation. Dessutom äro omkring 35 svenska fartyg av mindre dräktighet försedda med dylik installation.

Radio-
telegrafi
(kap. IV).

Det kan sålunda sägas, att alla oceangående fartyg (och för Sveriges del flertalet av alla sjögående passagerarfartyg och större lastfartyg) hava radiotelegrafinstallation. Men för sjöfartssäkerhetens ändamål är det icke tillräckligt, att ett fartyg, som befinner sig i sjönöd, kan utsända begäran om hjälp. Det måste jämväl tillses, att sådana signaler kunna mottagas av andra fartyg, som befinna sig i sådan position, att de kunna lämna hjälp. 1929 års konferens ägnade för den skull mycken uppmärksamhet åt spörsmålet om organiserande av vakthållning å fartyg, som äro utrustade med radiotelegrafinstallation. Kostnaderna för sådan utrustning (hyra och underhåll) samt en kompetent telegrafist uppgår till ett icke ringa belopp för år och fartyg räknat. (För svenska förhållanden växlar kostnaden, beroende på vad slags telegrafist som anlitas, mellan 2,100 och 4,500 kr.). Denna kostnad ökas ytterligare, därest av fartyget fordras icke allenast sådan utrustning och bemanning för dess eget behov utan och beredskap för mottagande när som helst av nödsignaler för att kunna tjäna såsom »livbåt», när behov därav föreligger.

Lösningen av detta problem har underlättats av den senare tidens utveckling i fråga om den automatiska alarmsignalen. Den internationella radiotelegrafkonventionen av år 1927 fastställer de fordringar en för mottagning av dylik

signal avsedd apparat måste uppfylla för att kunna anses såsom effektiv och godkännas av vederbörande lands telegrafmyndighet. Numera föreligga ett flertal typer av sådana apparater, som hava blivit godkända i enlighet med nyssnämnda fordringar och som i praktiken kommit till användning på ett stort antal fartyg samt visat sig fullt effektiva.

Med hänsyn till dessa omständigheter har 1929 års konferens ansett sig kunna med avseende å radiotelegrafi såsom huvudregel föreskriva, att alla fartyg, som nyttjas å internationella resor, med undantag av lastfartyg med en bruttodräktighet understigande 1,600 ton, skola vara försedda med radiotelegrafinstallation och hava en kompetent radiotelegrafist ombord. Denna regel inskränkes genom ett medgivande för vederbörande regeringar att beträffande lastfartyg med en bruttodräktighet understigande 2,000 ton uppskjuta tillämpningen därav under en tid av högst fem år från den dag konventionen träder i kraft.

För fartyg, som sålunda är försett med radiotelegrafinstallation, stadgar konventionen vidare vakthållningsskyldighet vid apparaten under hela eller viss del av dygnet, allt efter fartygens storlek och användning såsom passagerar- eller lastfartyg. Förutsättning för denna skyldighet är emellertid, att fartyget icke är försett med automatisk alarmapparat.

Från tillämpning av radiokapitlets föreskrifter äger vederbörande regering rätt att undantaga eget lands fartyg, därest utrustning med radiotelegrafinstallation med hänsyn till routen och förhållandena under resan kan anses innebära en oskäligen eller onödigen fordran. Sådan undantagsrätt gäller 1:o beträffande passagerarfartyg, som icke gå mera än 20 nautiska mil från närmaste land eller 200 nautiska mil mellan två efter varandra angjorda hamnar, samt 2:o beträffande lastfartyg, som under loppet av en resa icke gå mera än 150 nautiska mil från närmaste land. Under enahanda förutsättning med avseende å routens och resans beskaffenhet äger vederbörande statsförvaltning vidare undantaga passagerarfartyg, som nyttjas å resor inom vissa, i konventionen särskilt angivna områden, av vilka för Sveriges del Östersjön och angränsande farvatten närmast äro av intresse.

Dessutom föreligger dispensrätt med avseende å bogserade pråmar och »existerande» segelfartyg samt vissa slags fartyg av primitiv konstruktion ävensom fartyg, som endast tillfälligtvis nyttjas å en internationell resa.

Sjötrafik-
säkerheten
(kap. V).

Detta kapitel i den nya konventionen, vilket innehåller åtskilliga nyheter av stort intresse, har vidsträcktare tillämpning än övriga kapitel, i det att det samma gäller alla fartyg utan inskränkning. Detta är betingat av bestämmelsernas natur.

Liksom i 1914 års konvention finnas bestämmelser med syfte att alla sjötrafiken hotande faror skola rapporteras till alla därav berörda, en skyldighet som i första hand åvilar de fartygsbefälhavare, som iakttaga faran.

En nyhet innebär överenskommelse om internationellt samarbete för insamlande och spridande av meteorologiska uppgifter på ett systematiskt och enhetligt sätt till hjälp för sjöfarten.

Den förut upprättade observations-, undersöknings- och patrulleringstjänsten rörande förekomsten av vrak och is i norra Atlanten skall fortsättas under enahanda former som hittills i något utvidgad omfattning. Reglerna härför hava preciserats och fördelningen av kostnaderna har justerats. Sveriges andel däri har liksom ursprungligen enligt 1914 års konvention fastställts till 2 procent, vilket innebär en sänkning med $\frac{38}{81}$ procent i förhållande till den sedan 1919 tillämpade fördelningsnormen.

Föreskrift om skyldighet för befälhavare att iakttaga särskild försiktighet, då is rapporteras i fartygets väg, har bibehållits.

Det hittills tillämpade systemet med avseende å val av router i norra Atlanten har likaledes bibehållits, liksom anvisningarna för alla fartyg, som korsa Atlanten, att följa de vanliga routerna, med nytt tillägg att fiskebankarna vid New Foundland böra undvikas vid tiden för fisket.

De internationellt tillämpade reglerna för undvikande av ombordläggning (regler angående ljus- och ljudsignaler samt styrnings- och seglingsregler, tillsammans även benämnda »sjövägsreglerna») hava reviderats. Därvid hava styrnings- och seglingsreglerna lämnats orörda, men åtskilliga ändringar hava föreslagits beträffande ljus- och ljudsignalerna. Genomförandet av dessa förslag är emellertid icke säkerställt i och med konventionens antagande av samtliga signatärstater utan därför fordras även godkännande av andra stater, som icke varit representerade vid konferensen. Vidtagandet av åtgärder för åstadkommande av full internationell enhetlighet vid tillämpningen av de nya reglerna har konferensen uppdragit åt Storbritanniens regering, därvid det skall eftersträvas att möjliggöra ikraftträdande av konventionen även i denna del den 1 juli 1931.

Den redan vid konferensen 1914 väckta frågan om genomförande av enhetliga regler för roderkommando har upptagits och föranlett bestämmelse, att från midnatt mellan den 30 juni och den 1 juli 1931 s. k. direkt roderkommando skall brukas å alla fartyg. Detta kommando är det i Sverige nyttjade. Ändamålet med åstadkommande av internationella regler är att undvika de risker för sjöolyckor, som uppstå, när en främmande lots kommer ombord, vilken eventuellt brukar ett annat kommandosystem än det å fartyget nyttjade.

I den nya konventionen återfinnes motsvarighet till reglerna i 1914 års konvention rörande förbud mot missbruk av nödsignal eller bruk av annan signal, som kan förväxlas därmed, ävensom rörande användning av alarm-, nöd- och ilsignalerna. En nyhet innebär föreskriften om viss maximihastighet vid utsändning genom radio av nödkorrespondens.

Bestämmelserna angående befälhavares förpliktelser och förfarandet i övrigt, när nödsignal utsänts, hava reviderats och närmare utformats.

Förutom motsvarighet till de redan i den gamla konventionen förekommande bestämmelserna om fartygs utrustning med signallampa samt betryggande bemanning, vilka stadganden i den nya konventionen erhållit något vidsträcktare omfattning, har detta kapitel slutligen att uppvisa en ny föreskrift om att alla passagerarfartyg med en bruttodräktighet av 5,000 ton eller mera skola inom två år från konventionens ikraftträdande vara försedda med en radiopejlapparat. Dylik apparat drager en icke ringa kostnad (3,000—4,000 kr.) men de få svenska fartyg, som här komma ifråga, äro för närvarande alla, liksom ett flertal andra, försedda med sådan.

Enligt 1914 års konvention skulle fartyg förses med ett s. k. säkerhetscertifikat. Den nya konventionen föreskriver användning av tre särskilda certifikat enligt i reglementet fastställda formulär. Det ena, kallat säkerhetscertifikat, gäller fartygets samtliga säkerhetsförhållanden (skrov och maskineri, skottindelning, skottindelningsvattenlinjer, bärgningsredskap och radiotelegrafinstallation) och är avsett att användas för fartyg, som i samtliga berörda avseenden faller under konventionen; det andra, kallat radiosäkerhetscertifikat, gäller endast radiotelegrafinstallation och är avsett att användas för fartyg, som endast i detta hänseende faller under konventionen; det tredje, kallat dispenscertifikat, är avsett att tjäna såsom bevis om erhållet undantag från konventionens bestämmelser.

Till innehavet av dessa certifikat äro liksom enligt 1914 års konvention knutna de särskilda med konventionen åsyftade förmåner för de olika ländernas fartyg, som ligga däri, att fartygen icke behöva underkasta sig kontroll av

Certifikat
(kap. VI).

främmande länders inspektörer i vidare mån än som erfordras för att konstatera, att gällande certifikat finnas ombord samt, om så erfordras, att fartygets säkerhetsförhållanden i huvudsak överensstämma med certifikatets innehåll, vilket senare i konventionen förtydligas sålunda, »d. v. s. att fartyget kan gå till sjöss utan fara för passagerare och besättning».

Dylika certifikat skola av andra länders myndigheter anses såsom likvärdiga med av dem själva för egna fartyg utfärdade certifikat.

Allmänna
bestämmelser
(kap. VII).

Bland de allmänna bestämmelser, som innehållas i kap. VII, må särskilt erinras om den klausul (art. 57), som lämnar vederbörande statsförvaltning rätt att i stället för inrättning, redskap eller apparat eller typ därav eller särskild anordning, som föreskrivits i konventionen, godkänna andra sådana. Ändamålet härmed är att icke hindra vederbörliga hänsyn till teknikens utveckling, och villkoret är endast, att vederbörande myndighet genom lämpliga prov förvisat sig om att samma effektivitet erhålles, varjämte föreskrives, att övriga signatärstater skola underrättas om dylikt godkännande och på begäran tillhandahållas närmare uppgifter i saken jämte redogörelse för verkställda prov.

Slutligen må jämväl uppmärksammas konventionens bestämmelse om dess ikraftträdande (art. 65), vilket är fastställt att äga rum den 1 juli 1931 för de stater, vilkas ratifikationsinstrument senast den dagen blivit vederbörligen deponerade. Detta dock under förutsättning att minst fem ratifikationer då blivit deponerade. Om icke, träder konventionen i kraft tre månader efter den dag den femte ratifikationen deponerats. Ratifikation, som äger rum efter konventionens ikraftträdande, erhåller gällande kraft tre månader från den dag deposition därav skett.

Avgivna
yttranden
rörande
sjöfarts-
säkerhets-
konven-
tionen.

Som förut nämnts, avgåvos, innan Kungl. Maj:t den 27 mars 1931 fattade beslut om ytterligare utredning i ämnet, utlåtanden över konventionen av kommerskollegium, som tillika överlämnade yttranden av ett antal sjöfartsorganisationer, ävensom av socialstyrelsen och telegrafstyrelsen. Jag övergår nu till en redogörelse för innehållet i dessa utlåtanden och yttranden.

Sjöfarts-
organisa-
tionerna.

Sveriges allmänna sjöfartsförening, till vars yttrande *Stockholms rederiförening* uttalade sin anslutning, framhöll, att även om en internationell reglering av en del av de förhållanden, vilka innefattas i konventionen, kunde ur vissa synpunkter anses tillrådlig, det vore av största vikt, att icke orimliga eller eljest olämpliga fordringar däri inrymdes. Därest så i viktigare hänseenden skulle vara fallet, kunde befaras, att konventionen komme att förorsaka betydande svårigheter och skada i dylika fall. Härom yttrade föreningen vidare:

»Gäller detta sjöfarten över huvud, kan det i utpräglad grad hava sin tillämpning i fråga om det särskilda landets sjöfart. En bestämmelse, som för ett land kan te sig fullt naturlig och lämplig, kan ifråga om ett annat framstå såsom en meningslös och onödig börda. Det ligger fara i att ett land, som på grund av geografiska eller andra förhållanden sett sig nödsakat att föreskriva därav betingade särskilt stränga bestämmelser i sjösäkerhetskänseende, vid kravet på gemensamma bestämmelser icke beaktar de förhållanden, som råda för åtminstone delar av ett annat lands sjöfart, och att därigenom i en internationell överenskommelse intagas föreskrifter, vilka för andra länder icke kunna anses vara av omständigheterna påkallade. I mån dylika bestämmelser äro förbundna med ekonomiska uppoffringar, komma de, därest de få

internationell giltighet, att utan att tillgodose något egentligt sjösäkerhetsintresse verka till förfång för dessa senare länders sjöfart.

För föreningen står det klart, att möjligheten för kust- och Östersjötrafiken att efterkomma bestämmelserna uti ifrågavarande förslag är helt beroende av den ställning, de svenska myndigheterna intaga vid tillämpningen å de fartyg, som redan förefinnas och som under en följd av år gått i trafik samt äro ordnade efter hittills gällande svenska förordningar och föreskrifter. Det skulle nämligen i ett flertal fall vara fullständigt omöjligt att på dem tillämpa de nya föreskrifterna både tekniskt och med hänsyn till därmed förenade kostnader.»

Efter framhållande av att det vid bedömandet av frågan om Sveriges anslutning till konventionen vore av vikt, att dessa synpunkter bleve beaktade, ingick föreningen på ett antal spørsmål av mera speciell natur (bl. a. rörande skottindelning å fartyg av särskilda för blandad last- och passagerartrafik här i landet brukade typer samt vakthållning vid radioapparat). Då närmare redogörelse för föreningens synpunkter därutinnan lämnas i kommerskollegii utlåtande, torde jag i det följande få tillfälle återkomma härtill.

Sjöfartsföreningen, som syntes betrakta konventionen såsom allenast ett förslag, uttalade rörande frågan om Sveriges ratifikation, att även om mot konventionen vore att göra åtskilliga erinringar, varå de anförda endast vore att anse såsom exempel, så torde likväl ratifikation av en konvention i huvudsak lika med den föreliggande icke lämpligen kunna från svensk sida utebliva, därest »förslaget» vunne godkännande från ett flertal andra länder. I detta ämne anförde föreningen vidare följande:

»Klokheten synes emellertid under alla förhållanden kräva, att en ratifikation för Sveriges del icke kommer till stånd, förrän åtminstone fem andra stater och däribland Storbritannien och Amerikas Förenta Stater godkänt konventionen. Vad särskilt Storbritannien beträffar, så läser, enligt vad styrelsen erfarit, behandlingen därstädes av det förevarande förslaget hava sammankopplats med frågan om antagandet av jämväl föreliggande förslag till lastlinjekonvention. I betraktande därav och med hänsyn till olägenheten av att det ena förslaget vinner tillämpning utan att det andra gives gällande kraft, då vissa föreningspunkter förslagen emellan förefinnas, är det angeläget, att ett slutligt ståndpunkttagande till det förevarande konventionsförslaget icke kommer till stånd, förrän båda de ifrågavarande förslagen från engelsk och amerikansk sida ratificerats. Vid en eventuell ratificering torde i vissa hänseenden förbehåll från svensk sida böra göras och särskilt, såvitt nu kunnat bedömas, i fråga om ovannämnda bestämmelser beträffande fartyg i kombinerad last- och passagerarfart liksom i fråga om vakthållning av radiotelegrafist.»

Sveriges redareförening uttalade bland annat följande:

»Vid den begränsade granskning av konventionens olika stadganden, som medhunnits, har emellertid framgått, att åtskilliga av dessa gå vida utöver vad de svenska sjöfartssäkerhetsförfattningarna föreskriva. Denna omständighet talar emot en ratificering, i synnerhet som redan de nuvarande bestämmelserna å området, av vilka en del äro av så sent datum som år 1927 och som i vissa fall äro strängare än andra länders, åsamkat rederinäringen betydande olägenheter och kostnader. Därest de svenska sjöfartssäkerhetsförfatt-

ningarna nu ånyo skola skärpas, kommer detta att ytterligare försvåra rederinäringens läge.

Då Sveriges redareförening i trots härav under nedan angivna villkor icke anser sig böra i princip avstyrka en ratificering från svensk sida av konventionen, beror detta därpå, att en anslutning till densamma från andra länders sida, med vilka Sverige har sjöfartsförbindelser, kan, om Sverige icke ratificerar, komma att medföra svårigheter och uppehåll för svenska fartyg. Förutsättningen för en ratificering i Sverige bör emellertid vara, att ett tillräckligt antal sjöfartsidkande länder, och i första hand Storbritannien och Amerikas Förenta Stater, dessförinnan ansluta sig till konventionen. Härutinnan tillåter sig föreningen vidare framhålla, att jämlikt art. 65 konventionen icke skall träda i kraft, förrän fem stater deponerat ratifikationsinstrumenten hos brittiska regeringen. Föreningen håller före, att Sverige, som måste anses redan hava långt gående bestämmelser å detta område, bör ställa sig avvaktande, intill dess denna förutsättning för konventionens ikraftträdande genom andra länders anslutning är för handen. Detta måste anses tillrädligt jämväl med hänsyn därtill, att, enligt vad som föreningen erfarit, önskemål i andra länder framförts därom, att ratificering icke må ske utan vissa förbehåll. En förhastad ratificering av förslaget i dess helhet kan komma att binda Sverige till bestämmelser, vilka andra länder förbehålla sig rätt att icke tillämpa.»

En dylik avvaktande hållning ansåg redareföreningen även vara motiverad med hänsyn till vissa otydligheter och oegentligheter, som enligt föreningens uppfattning förefunnos i konventionens utformning, varjämte föreningen framhöll, att ett biträdande av säkerhetskonventionen från Sveriges sida borde bedömas med hänsyn tagen jämväl till frågan om ratificering av 1930 års lastlinjekonvention.

I likhet med sjöfartsföreningen upptog redareföreningen i fortsättningen av sitt yttrande vissa detaljspörsmål, till vilka jag torde få återkomma vid behandlingen av kommerskollegii utlåtande i ämnet, samt uppehöll sig i övrigt vid en del frågor, som erhållit närmare belysning vid den senare utredningen.

Sveriges varvsindustrieförening instämde i Sveriges redareförenings yttrande och underströk nödvändigheten av att Sverige ej låte binda sig av någon internationell överenskommelse av ifrågavarande karaktär i större utsträckning eller tidigare än andra sjöfartsidkande länder. Sverige borde i största möjliga utsträckning bevaka möjligheterna att självt få bestämma över tonnaget för lokaltrafiken, inklusive Östersjötrafiken, så att detta tonnage kunde få utveckla sig på ett sunt sätt efter trafikens fordringar.

Sveriges segelfartygsförening förklarade sig i princip icke hava något att invända mot en internationell reglering av här ifrågavarande förhållanden under förutsättning att av reella säkerhetshänsyn icke betingade bördor därvid icke pålades vare sig sjöfarten i gemen eller vissa grenar av densamma, varmed närmast åsyftades den svenska kust- och Östersjöfarten.

Redan en relativt flyktig granskning syntes giva vid handen, att förslagets bestämmelser i vissa fall vore icke oväsentligt strängare än de nu gällande svenska, om vilka dock knappast med fog kunde sägas, att de eftersatte befogade krav på säkerheten till sjöss. Denna omständighet vore visserligen ägnad att väcka betänkligheter mot ett biträdande från svensk sida av konventionen,

men då underlåtenhet att ratificera densamma under vissa förhållanden — anslutning från ett flertal länder, vilka i större utsträckning trafikerats av svenska fartyg — kunde komma att medföra mer eller mindre betydande svårigheter för vårt lands sjöfart, ansåge sig föreningen icke böra eller kunna frånråda ratifikation. Emellertid borde man enligt föreningens mening ställa sig avvaktande, till dess konventionens ikraftträdande säkerställts genom anslutning från andra länder, främst de stora sjöfartsländerna.

Sveriges fartygsbefälsförening tillstyrkte ratificering samt anförde därvid bl. a. följande:

»Så långt vi kunna finna synes förslaget så gott som helt och hållet syfta på passagerarefartyg. Är detta riktigt, får konventionen ej den betydelse för de ombord anställdas säkerhet och liv, som hade varit önskvärdt, enär det ojämförligt största antal sjömän i vårt land äro anställda på icke passagerarefartyg. Å andra sidan synes det framgå, att våra passagerarefartyg, om bestämmelserna skola tillämpas på existerande fartyg, skulle drabbas på ett sådant sätt, att sjöfart för dessa skulle omöjliggöras.

Förslaget innebär emellertid även bestämmelser, som utan gensägelse kunna betecknas såsom ett led i ökandet av sjösäkerheten. Vi syfta då främst på de välbehövliga ändringarna i bestämmelserna rörande undvikande av ombordläggning, varom fartygsbefälet sedan många år tillbaka gjort framställningar. Likaså frågan om ett internationellt roderkommando.

Då det sålunda icke kan förnekas att förslaget innehåller bestämmelser, vilka internationellt genomförda, komme att öka säkerheten till sjöss och därmed även säkerheten till liv för alla sjöfarande, finna vi det endast helt naturligt att Sverige för sin del ratificerar konventionen.

Emellertid anse vi, att vårt land härvid bör avvakta resultatet från de större sjöfartsidkande nationerna, åtminstone England, så att icke vår sjöfart, för den händelse ratificering från detta land utebliver, men konventionen ändock träder i kraft, skulle bliva sämre ställd i konkurrensen inom den internationella sjöfarten.»

Svenska maskinbefälsförbundet tillstyrkte likaledes ratificering under förklaring, att bestämmelserna i konventionen i stort sett vore ägnade att öka sjöfartssäkerheten, varför ett antagande av densamma enligt förbundets mening komme att bliva till fördel för de sjöfarande.

I gemensamt yttrande anförde *svenska sjömansunionen* och *svenska eldareunionen* följande:

»Förslaget synes i allra första hand syfta på passagerarefartyg och först i andra hand på sådana fartyg, som i regel icke föra passagerare. Förhållandet synes för sjöfolkets del icke vara tilltalande, enär den för sjöfolket åsyftade säkerheten till liv och lem icke uppnås med avseende på det övervägande antalet fartyg.

Emellertid synes oss den omständigheten, att ett förslag till en internationell konvention kommit till stånd på nu ifrågavarande område, vara värt allt beaktande och förtjäna betraktas såsom ett steg i riktning mot ökad sjösäkerhet. Förslaget innehåller också detaljbestämmelser, som utan tvivel skulle komma att verka i denna riktning.

Då det väl torde kunna förväntas, att ifrågavarande konvention kommer att ratificeras av de flesta sjöfartsidkande länderna och därigenom ensartade sjösäkerhetsbestämmelser åstadkommes för hela världens sjöfart, synes det oss

såsom tämligen självklart, att ratifikation icke bör utebli för Sveriges vidkommande, såvida det icke vid en närmare utredning visar sig, att införandet av konventionens bestämmelser i svensk lagstiftning skulle för den svenska sjöfartsnäringen medföra särskilt stora svårigheter.»

Ämbets-
verken.

Kommerskollegium förklarade sig finna allmänna förutsättningar föreligga för Sveriges biträdande av den nya sjöfartssäkerhetskonventionen och åberopade därvid dels det förut omförmälda förhållandet, att de svenska statsmakterna redan i samband med tillkomsten av sjöfartssäkerhetslagstiftningen åren 1914—1915 vidtagit åtgärder genom lagstiftning och annorledes för tillämpning av 1914 års konvention i ämnet, dels ock den omständigheten, att Kungl. Maj:t genom förut berörda föreskrift i 2 § i nu gällande byggnadsförordning anbefallt kollegium att vid utfärdande av särskilda byggnads-, material- och utrustningsbestämmelser för fartyg tillse, att dessa bestämmelser, vad anginge maskindrivet passagerarfartyg i Nordsjö- eller vidsträcktare fart, bleve i hudsak överensstämmande med de regler, som därutinnan tillämpades i Storbritannien.

Kommerskollegium fann uppenbart, att, om konventionen vunne internationell tillämpning och de större sjöfartsidkande länderna antoge densamma, jämväl Sverige borde ansluta sig därtill, såvida icke konventionen skulle befinnas i viktigare avseenden vara ogynnsam för svensk sjöfart i jämförelse med andra länders. Kollegium anförde härutinnan vidare följande:

»Ett spørsmål, som därvid i första hand bör klarläggas, är det, huruvida det över huvud taget låter sig göra att vid ratifikation av en konvention sådan som den föreliggande undantaga särskilda delar av densamma och förklara sig icke komma att tillämpa däri ingående bestämmelser. Att en ratifikation med dylika förbehåll icke kan godkännas av stater, som ratificerat utan liknande villkor, synes vara självklart. Ett sådant förfarande är icke heller förutsett vid konventionens tillkomst och den innehåller sålunda icke någon regel för det diplomatiska förfarande, som därvid skulle komma till användning. Där- emot anvisar konventionen vissa vägar för åstadkommande av ändringar i densamma, därest sådana skulle befinnas önskvärda (se art. 61). En ovillkorlig förutsättning för sådan ändrings genomförande är emellertid godkännande av samtliga fördragsslutande stater. Detta synes ock vara i överensstämmelse med konventionens syfte, som i främsta rummet får anses vara åstadkommande av, förutom ökad säkerhet, en med hänsyn till sjöfartens internationella karaktär synnerligen önskvärd enhetlighet å ett område, vars reglering med nödvändighet måste medföra ekonomiska verkningar. Härav följer vidare, att det måste anses vara stridande mot konventionens syfte och ändamål att vid dess genomförande göra undantag av ett eller annat slag. Varje förbehåll av sådan innebörd äventyrar den med konventionen åsyftade enhetligheten och är för den skull oförenligt med densamma. Enligt kollegii mening är konventionen att betrakta såsom en odelbar enhet och bör såsom sådan antingen godtagas eller förkastas. I valet mellan dessa alternativ finner kollegium den svenska sjöfartsnäringens intresse likaväl som hänsyn till säkerheten kräva konventionens antagande och tillämpning, allt under förut angiven förutsättning, att densamma vinner anslutning från de större sjöfartsidkande ländernas sida.

I detta sammanhang finner sig kollegium på förekommen anledning böra i korthet beröra en annan med konventionens tillämpning förbunden fråga, näm-

ligen den, huruvida antagandet av konventionen skulle kunna anses medföra hinder för en stat att i ett eller annat avseende gå utöver konventionens krav i säkerhetsavseende. Härtill torde böra svaras, att konventionens bestämmelser äro att anse såsom minimiregler, vilkas iakttagande i händelse av ratificering är obligatoriskt i så måtto, att en enskild stat icke kan medgiva undantag eller lättnader i annan mån än konventionen medger, medan de särskilda staterna däremot äro oförhindrade att för eget lands fartyg stadga strängare krav än konventionen innehåller, därest vederbörande myndigheter skulle finna detta erforderligt. Det ligger emellertid i sakens natur, att sådant icke lämpligen kan ifrågakomma annat än i begränsad omfattning.»

Härefter upptog kommerskollegium till närmare granskning vissa tidigare berörda, av Sveriges allmänna sjöfartsförening och Sveriges redareförening framförda detaljspörsmål, som syntes hava väckt farhågor om olämpliga verkningar av konventionen och för den skull blivit föremål för särskild uppmärksamhet. Beträffande ifrågavarande spörsmål anförde kollegium:

»I främsta rummet må till behandling upptagas frågan om verkningarna av konventionens bestämmelser rörande skottindelning å passagerarfartyg, som nyttjas i s. k. blandad last- och passagerartrafik, varmed åsyftas fartyg, som huvudsakligen nyttjas i fraktfart men därvid medföra ett begränsat antal passagerare. Denna kategori har i konventionen erhållit särskild behandling, som innebär fastställande av lindrigare fordringar än i 1914 års konvention. Med avseende å vissa dylika fartyg av mindre storleksgrader (med en längd understigande 131 m), för vilka det befunnits särskilt vanskligt att fastslå bestämda regler för skottindelningen, lämnar konventionen vittgående frihet för vederbörande lands egna myndigheter att i viss mån bestämma skottindelningen efter vad som vid verkställd prövning och med hänsyn till alla föreliggande omständigheter befinnes vara lämpligt (reglementet, regel IV). Att på förhand och i allmänna regler angiva grunderna för tillämpningen av detta stadgande låter sig uppenbarligen icke göra, men har kollegium i detta avseende funnit konventionen såsom sådan lämna tillräcklig frihet för ett reglerande av ifrågavarande ämne på sådant sätt, att av svenska rederier med fartyg av särskilda typer hittills bedriven blandad last- och passagerartrafik icke äventyras.

Härefter får kollegium i korthet belysa en annan huvudfråga i de båda föreningarnas yttranden nämligen konventionens regler rörande vakthållning vid radiotelegrafinstallation å fartyg, som skola vara försedda med dylik installation (art. 29). Sjöfartsföreningen föreslår, att vid en blivande ratificering visst förbehåll (åsyftande godkännandet av automatisk alarmapparat såsom substitut för vakthållning) göres i detta avseende, och redareföreningen säger sig icke kunna tillstyrka ratificering, 'därest bestämmelserna om radiovakthållning till bestämda tider av dygnet icke vilar på den förutsättningen, att de ratificerande staterna godkänna autoalarmapparaten (automatic device) såsom ersättning för vakthållning'. Som i konventionen (art. 29) uttryckligen angives, att vakt vid radiotelegrafapparaten enligt särskilda bestämmelser skall hållas av radiotelegrafist eller radiovakt 'för så vitt fartyget icke är försett med automatisk alarmapparat', torde ett förbiseende från föreningarnas sida här föreligga. I vart fall måste, enligt kollegii mening, nyss återgivna bestämmelse i konventionen anses fullt klart och tydligt angiva, att fartyg, som är försett med automatisk alarmapparat av föreskriven och utav vederbörande myndighet godkänd typ, är fritaget från skyldigheten att hålla ständig vakt, resp. vakt under särskilda tider av dygnet. Möjligen hava föreningarnas yttranden i förevarande stycke föranletts av vissa i dagspressen synliga uppgifter om att

Amerikas Förenta Stater eventuellt icke skulle komma att godkänna den automatiska alarmapparaten såsom substitut för vakthållning. Detta skulle emellertid uppenbarligen innebära ett avsteg från konventionens bestämmelser, som, därest Förenta Staterna ratificera konventionen, icke kan få inverkan på andra än amerikanska fartyg. Därest återigen Förenta Staterna skulle underlåta att ratificera konventionen, synes det icke antagligt, att ett förbehåll av något slag vid ratificeringen för Sveriges del skulle inverka på svenska fartygs behandling i amerikanska hamnar. Kollegium anser sig kunna i förevarande avseende konstatera, att av föreningarna hävdade synpunkter blivit i konventionen fullt tillgodosedda.

Ett annat spörsmål av mera allmän betydelse gäller frågan om behandlingen (såvitt angår konstruktion och bärgningsredskap) av vad i konventionen benämnts 'existerande' fartyg, varmed i konventionen förstås fartyg, vars köl blivit sträckt före den 1 juli 1931. Under hänvisning till äsyftade bestämmelser (art. 4: 5 och art. 12: 4) får kollegium såsom sin mening tillkännagiva, att den genom desamma beredda möjligheten att genom särskilda övergångsstadganden reglera förhållandena för ifrågavarande fartyg måste anses vara fullt tillfredsställande. I detta sammanhang får kollegium jämväl beröra en av redareföreningen väckt fråga om innebörden av vissa stadganden i konventionens andra kapitel i vad angår dess tillämpning å 'existerande' fartyg, och får kollegium i detta avseende framhålla, att kollegium med hänsyn till innehållet i art. 4 finner konventionen i berörda hänseende böra förstås sålunda, att, där ej annorlunda (såsom i art. 10) stadgats, ifrågavarande kapitel icke äger tillämpning på 'existerande' fartyg i vidare mån än som följer av art. 4 mom. 5.

En av sjöfartsföreningen ensamt upptagen fråga avser innebörden av det i kapitel III (bärgningsredskap) såsom en teknisk term nyttjade uttrycket 'kort internationell resa', varmed spörsmålet om skillnaden mellan utrustning med bärgningsredskap å fartyg i längre och kortare fart i viss mån reglerats (art. 11 b, jämförd med art. 12: 2 m. fl.). Föreningen yppar betänkligheter med avseende å fartyg, nyttjade i viss kortare fart, särskilt mellan hamnar å Sveriges ostkust och Köpenhamn, vilka fartyg enligt föreningens förmenande genom konventionen skulle komma att jämföras med oceangående fartyg och därigenom påläggas orimligt stränga fordringar. Dessa betänkligheter äro emellertid orgrundade, enär det återopade uttrycket »korta internationella resor», som föreningen synes hava uppfattat såsom avseende allenast fart inom 20 nautiska mil från kusten, enligt definitionen omfattar 200 nautiska mil från närmaste land, vilket är tillräckligt att för Sveriges del bringa hela Östersjöfarten in under de lindrigare bestämmelser, som gälla för »korta internationella resor». Med avseende å den mera inskränkta farten må dessutom i detta sammanhang erinras om den frihet att i viss mån medgiva undantag från konventionens föreskrifter rörande bärgningsredskap, som medgivits vederbörande statsförvaltning i fråga om fartyg i fart inom 20 nautiska mil från närmaste land.

Med denna fråga sammanhänger ett av redareföreningen framställt förslag om modifikation av nyssberörda dispensklausul ävensom de i konstruktions- och radiokapiteln förekommande undantagsstadgandena beträffande fartyg, som under resa ej avlägsna sig mer än 20 nautiska mil från närmaste land. Föreningen framhåller, att fartyg på väg från svensk ostkusthamn till Köpenhamn vid passerandet av Hanöbukten synes vara nödsakat att avvika från sin kurs för att kunna hålla sig innanför tjugumilsgränsen. Härutinnan må emellertid i första hand beaktas, att ett fartyg i nyss angivna fart icke torde befinna sig å 'internationell resa', sådant detta begrepp definierats i konventionen (art. 2: 3), förrän fartyget lämnar svensk hamn eller svenskt territorialvatten för att begiva sig direkt till den utländska hamnen. Därest fartyget

sålunda efter att vid något tillfälle hava passerat utanför tjugomilsgränsen angör svensk hamn eller passerar innanför gränsen för svenskt territorialvatten, innan detsamma sätter kurs på den utländska hamnen, synes fartyget hava varit i inrikes fart, då det befunnit sig utanför tjugomilsgränsen, och konventionen sålunda icke då varit tillämplig. Vidare har kollegium inhämtat, att den av redareföreningen åsyftade avvikelser från den vanliga kursen för fartyg i nu ifrågakommande fart vid passerandet av Hanöbukten, vilken avvikelse skulle erfordras för att bringa fartyget innanför tjugomilsgränsen, i regel icke skulle vara så stor, att avvikelserne innebure någon avsevärd olägenhet.

Gentemot sjöfartsföreningens uttalande, att konventionens stadganden angående fartygs bemanning med godkända båtmän för hanterande av livbåtar m. m. (art. 22) under nuvarande förhållanden icke annat än undantagsvis kunna tillgodoses, får kollegium erinra om att motsvarande stadgande sedan 1915 varit tillfinnandes i svensk författning, nämligen i 4 § i förordningen angående vissa säkerhetsföreskrifter vid nyttjande av fartyg. Ehuru stadgandet i likhet med flertalet av 1914 års sjöfartssäkerhetskonvention föranledda bestämmelser hittills icke trätt i kraft, hava dock de sakliga förutsättningarna för dess tillämpning sedan länge ansetts vara för handen, och anledning att nu antaga annat synes icke föreligga, åtminstone för vad angår Nordsjö- och vidsträcktare fart. Vad inskräntare fart beträffar må erinras om den möjlighet till undantag, som beretts genom stadgandet i art. 12 mom. 3 (fart inom 20 nautiska mil från närmaste land).

Vidkommande det i flera yttranden berörda sambandet mellan 1929 års säkerhetskonvention och den i London den 5 juli 1930 slutna lastlinjekonventionen, må anmärkas, att kollegium, som redan upptagit jämväl den senare konventionen till behandling för utlåtande inom den närmaste tiden, icke funnit, att ärendena stå i sådant sammanhang med varandra, att desamma nödvändigtvis böra på en gång företagas till avgörande. Emellertid torde det ur vissa allmänna synpunkter kunna vara lämpligt att båda konventionerna på en gång bringas inför riksdagen i samband med de lagändringsförslag, som Kungl. Maj:t i och för en eventuell ratificering av konventionerna kan finna lämpligt framlägga.»

Kommerskollegium sammanfattade resultatet av sin granskning i uttalandet, att de hörda organisationernas farhågor med avseende å olämpliga verkningar av konventionens tillämpning i nyss avhandlade hänseenden torde få anses ogrundade. Konventionens föreskrifter vore, såvitt kollegium vid verkställda undersökningar kunnat finna, ej heller i övrigt sådana, att hinder borde anses möta för konventionens godtagande för Sveriges del. Kollegium förklarade sig emellertid härvid förutsätta, att i konventionen beredda möjligheter till undantag och lättnader, där en strikt tillämpning skulle vara oskälig eller olämplig, vid konventionsbestämmelsernas överförande till svenska författningsföreskrifter samt vid dessas tillämpning vunne allt beaktande, som förhållandena påkallade.

Med avseende å tidpunkten för en ratificering ansåg kollegium vissa förut antydda och av organisationerna jämväl berörda synpunkter böra föranleda en viss försiktighet. Under erinran, att konventionen visserligen icke kunde vinna tillämpning, förrän ett visst antal stater ratificerat densamma — i art. 65 förutsattes, att minst fem ratifikationsinstrument blivit deponerade, innan konventionen kan träda i kraft mellan de stater, som ratificerat — uttalade kollegium, att för Sveriges del knappast kunde anses föreligga anled-

ning att tillämpa konventionens bestämmelser, med mindre densamma vunnit tillämpning i de större sjöfartsidkande länderna, därvid Englands ställningstagande torde bliva utslagsgivande. Fördenskull syntes vid ratifikation förbehåll böra göras om dess ikraftträdande först, då England ratificerat och dess ratifikation trätt i kraft.

Efter att hava till behandling upptagit frågan om *lagstiftning* med riksdagens medverkan i anledning av den nya sjöfartssäkerhetskonventionen erinrade kollegium, att den i konventionen innefattade överenskommelsen om uppehållande av den internationella patrulleringstjänsten i norra Atlanten m. m. förutsatte årliga framställningar till riksdagen om *anslag* för täckande av den å Sverige belöpande delen av kostnaderna för ifrågavarande åtgärder. Härom yttrade kollegium vidare, att det syntes kollegium uppenbart, att Sverige såsom sjöfartsidkande nation alltfört borde deltaga i kostnaderna för denna för undanröjande av sjötrafiken hotande faror i norra Atlanten synnerligen betydelsefulla säkerhetstjänst. Mot den i konventionen (art. 37) föreslagna grunden för kostnadsfördelningen, enligt vilken Sveriges andel skulle uppgå till 2 procent, hade kollegium icke något att anmärka.

I fortsättningen av sitt utlåtande upptog kommerskollegium till behandling frågan om *stämpelavgift* för utfärdande av de i konventionen avsedda certifikaten. Därutinnan yttrade sig kollegium sålunda:

»I sammanhang med de frågor, som böra föranleda hänvändelse till riksdagen, må jämväl beröras ett ämne, för vilket dylik åtgärd möjligen kunde ifrågasättas. Kollegium åsyftar härmed stämpelavgifter för de certifikat, som skola komma till användning enligt konventionens sjätte kapitel. Dessa äro tre, nämligen säkerhetscertifikat (med s. k. tilläggscertifikat), radiosäkerhetscertifikat och dispenscertifikat. Vid övervägande huruvida införandet av dylika handlingar förutsätter upptagande av nya rubriker i stämpelförordningen eller ändring av redan befintliga sådana, har kollegium till en början tagit i betraktande innehållet i huvudstadgandet rörande utfärdande av offentlig myndighets bevis (certifikat) 'beträffande fartygs säkerhet eller särskilt förhållande, som rör säkerheten', nämligen 7 § i lagen om tillsyn å fartyg. Mot detta stadgande svara i stämpelförordningen rubrikerna 'certifikat, allmänt, rörande fartygs säkerhet' och 'certifikat, beträffande särskilt förhållande, som rör fartygs säkerhet', vilka rubriker tillkommo i samband med 1914 års sjöfartssäkerhetslagstiftning. För passagerarfartygscertifikat och fribordscertifikat finnas särskilda rubriker, men då uti förordningen med närmare föreskrifter rörande tillsyn å fartyg, åttonde kapitlet, upptogos av 1914 års konvention föranledda bestämmelser om säkerhetscertifikat resp. tilläggscertifikat, medförde detta icke införande av häremot svarande rubriker, utan läro ifrågavarande certifikat hava ansetts falla under nyss återgivna rubriker, säkerhetscertifikat under den förstnämnda och tilläggscertifikatet under den senare. Likaledes har det i tillsynsförordningens § 1 mom. 4 (tillagt genom nådiga kungörelsen den 14 maj 1926) omförmälda fartcertifikat ansetts falla under rubriken 'certifikat, allmänt, rörande fartygs säkerhet'. Av de ovan omförmälda certifikat, som komma att bliva en följd av den nya konventionen, torde säkerhetscertifikatet och tilläggscertifikatet liksom deras tidigare motsvarigheter böra anses falla under de befintliga rubrikerna i stämpelförordningen. Radiosäkerhetscertifikatet torde till sin innebörd vara att anse såsom ett certifikat beträffande särskilt förhållande, som rör fartygs säkerhet'. Dispens-

certifikatet synes likaledes böra så anses. Med avseende å de i förevarande rubriker upptagna stämpelkostnader synes en tillämpning å de nya certifikat, som här äro i fråga, ur de synpunkter kommerskollegium närmast har att beakta, icke giva anledning till anmärkning.»

Kollegium berörde slutligen i korthet den inverkan å *fartygsinspektionens personalbehov*, som en tillämpning för Sveriges del av 1929 års konvention kunde komma att få. Härvid finge i främsta rummet beaktas den ökning i antalet sjövärdighets- och passagerarfartygsbesiktningar, som komme att bliva en följd av konventionens regler om besiktningsperioder. Denna ökning i arbetsbördan, som skulle komma till synes vartannat år och tämligen jämnt fördela sig å Stockholms, Göteborgs och Malmö distrikt, möjligen med någon övervikt för Göteborgs distrikt, gäve icke i och för sig anledning till allvarigare farhågor med avseende å personaltillgången, men kunde — i förening med en av oförutsedda omständigheter eventuellt förorsakad annan ökning av förrättningar och expeditionsgöromål — komma att utöva ett inflytande, som icke borde förbises.

Kommerskollegii utlåtande utmynnade i en tillstyrkan av ratificering för Sveriges del av 1929 års sjöfartssäkerhetskonvention med förut angivet förbehåll beträffande dess ikraftträdande.

Med enahanda förbehåll instämde *socialstyrelsen* i kommerskollegii tillstyrkan av ratificering.

Telegrafstyrelsen framhöll allenast vissa med en tillämpning av konventionens bestämmelser om vakthållning vid radiotelegrafinstallation förbundna konsekvenser, i vilket avseende styrelsen anförde följande:

»Beträffande konventionens art. 29 är att erinra, att ett stort antal av de fartyg, som äro utrustade med radiostationer, för närvarande endast hava en telegrafist. Telegrafisterna på ett flertal av dessa bestrida förutom telegraf-tjänsten annan tjänst ombord (styrmanstelegrafister). För att uppfylla konventionens fordringar på vakthållning med telegrafist resp. radiovakt erfordras, även med hänsyn tagen till i konventionen medgivna uppskovstider, från dagen för dennas ikraftträdande ytterligare ett 60-tal telegrafister eller radiovakter samt efter ett år ännu ett 50-tal, allt under förutsättning att automatiska alarmapparater icke installeras. Tillgången på telegrafister och radiovakter har hållits tillräcklig för det nuvarande behovet. Erforderliga nya platser kunna därför icke besättas, förrän tillräckligt antal nya telegrafister och radiovakter hunnit utbildas, vilket icke kan beräknas ske inom de närmaste två åren. Om nya radiotelegrafister och radiovakter bli utbildade för bemanning av ovannämnda fartyg, komma de emellertid troligen att bliva arbetslösa i den mån, som automatiska alarmapparater installeras å fartygen.

Med hänsyn härtill ävensom med hänsyn till redarnas sannolika önskan att använda sig av automatisk alarmapparat synas åtgärder för tillgång på sådana för svenska fartyg böra säkerställas, innan konventionen träder i kraft för Sveriges del beträffande vakthållningen. Härvid må särskilt beaktas, att alarmapparaterna skola vara av vederbörande lands myndigheter godkända ävensom att viss tid åtgår för installation av ett större antal sådana. Proving av automatiska alarmapparater har pågått sedan en längre tid och kommer styrelsen att, i den mån så kan ske, söka påskynda provens slutförande ävensom att för vederbörande tillverkare framhålla vikten av att apparater snarast möjligt bli färdigställda för att möta blivande efterfrågan.»

Av sjöfarts-
säkerhets-
konven-
tionen på-
kallad admi-
nistrativ
lagstiftning.

Genom den jämlikt Kungl. Maj:ts beslut den 27 mars 1931 verkställda utredningen angående behovet av nya författningar eller ändringar i gällande bestämmelser i samband med sjöfartssäkerhetskonventionens ratificering har frågan om lämpligheten härav för vårt lands vidkommande erhållit ytterligare belysning. För den skull torde jag, ehuru de framlagda författningsförslagen icke äro av beskafenhets att för sitt genomförande påkalla riksdagens medverkan, likväl böra redan i detta sammanhang lämna en kortfattad redogörelse för dessa förslag och det i samband därmed förebragta utredningsmaterialet. Kommerskollegii utlåtande i ämnet, som är dagtecknat den 21 november 1931, är avgivet gemensamt med socialstyrelsen. Vid utredningen har collegium jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande anlitat biträde av sakkunniga, varjämte de av saken berörda intressegrupperna beretts tillfälle att avgiva yttranden.

Författnings-
förslagen.

De av ämbetsverken framlagda författningsförslagen fördela sig på fyra grupper. Av dessa avser första gruppen bestämmelser om fartygs byggnad och utrustning (utom radio), säkerhetsåtgärder vid fartygs nyttjande, tillsyn å fartyg samt certifikat. Andra gruppen omfattar bestämmelser rörande fartygs utrustning med radiotelegrafinstallation, bemanning med radiotelegrafist, vakthållning vid radioapparaten m. m. Härtill ansluter sig ett särskilt förslag om rundradiomottagningsapparat å vissa fartyg jämte viss därav föranledd författningsändring. Till tredje gruppen äro sjötrafiksäkerhetsbestämmelserna att hänföra. Av dessa hava hittills allenast föreskrifterna rörande åtgärder vid fall av sjönöd, underrättelser om sjötrafiken hotande faror, isnavigering och routernas över Norra Atlanten erhållit form av författningsutkast. Till denna grupp hörande frågor om ändringar i ombordläggningsförordningen (konv.art. 40 och annex II) intaga en särställning i så måtto, att dessa ändringar icke med nödvändighet krävas för konventionens ratificering, enär för slutligt godtagande av de nya reglerna förutsättas särskilda åtgärder från brittiska regeringens sida, avseende att säkerställa en allmän internationell tillämpning av desamma. För detta ändamål erfordras medverkan av jämväl sådana sjöfartsidkande länder, som icke voro representerade vid konferensen i London. Vid sådant förhållande och då tidpunkten för den av konferensen föreslagna revisionen av sjövägsreglerna icke nu kan förutsägas, har det befunnits lämpligast att behandla dessa frågor skilda från de förslag, vilkas genomförande är en nödvändig förutsättning för konventionens ratificering. Fjärde gruppen innefattar ett antal detaljförfattningar angående straff för missbruk av internationell nödsignal, upphävande och ändring i vissa delar av 1884 års utvandrarförordning samt roderkommando.

Vid utarbetandet av de till första gruppen hörande utkasterna hava såsom sakkunniga anlitats skeppsmätaren i Göteborg civilingenjören Alf Waldemar Palmqvist, direktören hos Svenska Amerika linjen Filip Lindahl, direktören hos Stockholms transport- och bogseringsaktiebolag J. Ax. Appelqvist, förste

inspektören hos Stockholms rederiaktiebolag Svea sjökaptanen Casper Friberg samt sjökaptanen Gunnar Anderberg i Göteborg.

Hörnstenen i det författningskomplex, som bildar denna första grupp, utgöres av ett förslag till ändrad lydelse av 2 § i byggnadsförordningen. Detta stadgande innehåller i sin nuvarande lydelse, såsom förut berörts, åläggande för kommerskollegium att meddela särskilda byggnads-, material- och utrustningsbestämmelser för fartyg. Med bibehållande härav upptager förslaget föreskrift av innehåll, att kommerskollegium därvid skall tillse, att dessa bestämmelser, vad angår maskindrivet passagerarfartyg, som nyttjas i utrikes fart, bliva överensstämmande med föreskrifterna i sjöfartssäkerhetskonventionen. Genom denna föreskrift göres konventionen efter skedd ratificering till norm för de svenska författningsbestämmelserna i ämnet. Dessas utfärdande skulle i huvudsak ankomma på kommerskollegium. Allenast ett fåtal detaljer skulle med hänsyn till sjöfartssäkerhetsförfattningarnas nuvarande systematik åtminstone tillsvidare lämpligen böra regleras genom ändringar i byggnadsförordningen.

De tekniska detaljföreskrifter rörande fartygs byggnad och utrustning, vilkas utfärdande komme att åligga kommerskollegium i enlighet med 2 § byggnadsförordningen i dess föreslagna nya lydelse, skulle enligt förslaget erhålla form av en parallellförfattning till det nuvarande byggnadsreglementet. Detta nya reglemente, förslagsvis benämnt byggnadsreglemente II, är avsett att noggrant återgiva konventionens bestämmelser i hithörande delar med bibehållande av dess systematiska uppställning och skulle sålunda närmast bliva att betrakta såsom en svensk version av konventionen i de delar, som nu äro i fråga.

Bland detaljföreskrifterna i de ovan behandlade författningsutkasterna torde övergångsbestämmelserna böra särskilt uppmärksammas såsom innehållande förslag till lösning av frågan om behandlingen av de äldre eller s. k. »existerande» fartygen. Härvid erbjuda de tilltänkta övergångsbestämmelserna till byggnadsreglemente II det största intresset, enär de utgöra ett uttryck för den allmänna principen samt gälla huvuddelen av de nya föreskrifterna angående fartygs konstruktion (vattentäta skott, länsanordningar) och utrustning (bärgningsredskap, eldsläckningsapparater m. m.). I korthet uttryckt innebära dessa övergångsbestämmelser, att de nya föreskrifterna icke skola äga tillämpning å sådana äldre fartyg, som byggts eller påbörjats före den 1 juli 1931, i annat fall än då kommerskollegium, där så befinnes med hänsyn till sjöfartssäkerheten nödigt och prövas vara skäligt och lämpligt, för visst fall därom förordnar.

Ett utkast till ändringar i nyttjandeförordningen innefattar bestämmelser motsvarande vissa konventionsföreskrifter, som icke angå fartygs byggnad och utrustning, ehuru de i konventionen äro sammanförda med detaljföreskrifter rörande fartygs konstruktion och utrustning. Bestämmelserna i fråga, som reglera vissa befälhavarens skyldigheter under fartygets nyttjande till sjöfart, hava samtliga funnits i nyttjandeförordningen sedan dess utfär-

dande år 1915; dock hava de hittills icke trätt i kraft. I utkastet föreligga de i sådan överarbetad form, som kräves av den nya konventionen.

Till första gruppen hör slutligen ett utkast till ändringar i tillsynsförordningen. Dessa gälla i huvudsak dels av konventionen föranledd begränsning i tillsynen å utländska fartyg, dels vissa åtgärder vid provning av konstruktionsdetaljer vid första resp. efterföljande sjövärdighetsbesiktningar och dels revidering av bestämmelserna rörande säkerhetscertifikat.

Vid utarbetandet av de till *andra gruppen* hörande författningsutkasterna hava såsom sakkunniga anlitats förste byråingenjören hos telegrafstyrelsen Axel Sigurd Litström och sjökaptenen C. D. Loid i Göteborg.

Av hithörande utkast är allenast ett, nämligen förslag till förordning angående fartygs utrustning med radiotelegrafinstallation m. m., föranlett av säkerhetskonventionens bestämmelser i ämnet. Detta förslag innefattar, förutom stadganden, angivande vilka fartyg, som skola vara försedda med radiotelegrafinstallation, föreskrifter rörande vakthållning vid telegrafapparaten samt ett stort antal tekniska bestämmelser, vartill ansluta sig från konventionens kapitel angående sjötrafiksäkerheten hämtade bestämmelser om vissa signaler jämte författningstekniska stadganden i form av tilläggs- och ansvars- samt övergångsbestämmelser. I detta utkast torde föreskrifterna rörande vakthållningsbesväret tilldraga sig särskilt intresse, i det de utgöra en tillämpning av konventionsbestämmelser, vilka under den tidigare utredningen blivit föremål för uppmärksamhet från sjöfartsorganisationernas sida. Jag åsyftar härvid särskilt bestämmelserna om lättnad i vakthållningsbesväret för fartyg, som förses med automatisk alarmapparat. Utkastet överensstämmer härutinnan med kommerskollegii vid den tidigare utredningen hävdade och av mig förut återgivna mening, att med dylik apparat försedda fartyg må vara helt befriade från besväret att, allt efter fartygens användning och storlek, anordna vakthållning av radiotelegrafist eller radiovakt under hela dygnet resp. viss del därav.

Till *andra gruppen* har även hänförts ett utkast till förordning angående fartygs utrustning med mottagningsapparat för rundradio jämte viss följdförfattning. Ehuru denna fråga, såsom nyss antytts, icke är föranledd av säkerhetskonventionen, torde dock i förevarande sammanhang en något utförligare redogörelse för densamma böra lämnas, enär ämnet dels äger ett visst samband med det nyss avhandlade och dels tidigare varit föremål för riksdagens uppmärksamhet till följd av en utav de svåra isförhållandena under vintern 1929 framställd interpellation.

Sedan frågan på min företrädares initiativ under loppet av sjöfartssäkerhetskonferensen i London 1929 upptagits till behandling vid överläggningar å sammanträde med därstädes då vistande representanter för de nordiska länderna, Island och Nederländerna, uppdrog Kungl. Maj:t den 26 september 1929 ått kommerskollegium att verkställa utredning, huruvida och i vilken utsträckning föreskrifter borde meddelas om skyldighet att installera vanlig mottagningsapparat för avlyssning av rundradio på sjögående fartyg av icke alltför ringa dräktighet, som användes i Östersjö- eller vidsträcktare fart, i den

mån de icke eljest på grund av internationellt gällande bestämmelser skulle vara utrustade med radioinstallation, ävensom att till Kungl. Maj:ts inkomma med de förslag, vartill utredningen kunde föranleda. Sedan kommerskollegium i utlåtande den 28 februari 1930, under betoning av vikten utav att rundradiomottagare funnes å fartyg i Östersjö- eller vidsträcktare fart, som icke vore försedda med radiotelegrafinstallation eller anordning för radiotelefoni, likväl uttalat, att förslag om föreskrifter i sådant hänseende icke lämpligen kunde framläggas annorledes än i samband med behandlingen av de författningsfrågor, som kunde föranledas av säkerhetskonventionen, uppdrog Kungl. Maj:ts den 6 juni 1930 åt kollegium att i samband med avgivande av utlåtande över sjöfartssäkerhetskonventionen till närmare övervägande upptaga frågan om meddelande av föreskrifter om skyldighet att utrusta fartyg, som nyttjades i Östersjö- eller vidsträcktare fart, med mottagningsapparat för avlyssnande av rundradiomeddelanden. I anledning av sistberörda uppdrag har det nu föreliggande förslaget utarbetats i samband med behandlingen av de radiofrågor, som föranlett det förut avhandlade förslaget till förordning angående utrustning med radiotelegrafinstallation. Förslaget innebär, att fartyg — undantagandes fiske-, lust- och pråmfartyg — med en bruttodräktighet av 100 registerton eller mera, som nyttjas i Östersjö- eller vidsträcktare fart, skall, där det icke är utrustat med radiotelegraf- eller radiotelefoninstallation, vara försett med mottagningsapparat för rundradio (radiomottagningsapparat) av tillfredsställande beskaffenhet.

Inom *tredje gruppen* föreligger, såsom förut antytts, tillsvidare endast ett författningsutkast, nämligen förslag till förordning med vissa föreskrifter angående räddning ur sjönöd och avvärjande av sjötrafiken hotande fara m. m. Grunden för dessa föreskrifter utgöres av stadgandet i 34 b § sjölagen, varigenom utfärdande av särskilda administrativa föreskrifter i ämnet är anbefallt. Förslag till sådana utarbetades omkring år 1915 i samband med tillkomsten av sjöfartssäkerhetsförfattningarna av särskilt tillkallade sakkunniga inom justitie- och finansdepartementen samt blev efter hörande av myndigheter och organisationer överarbetat och iordningställt för utfärdande. Sådant kom emellertid icke till stånd, sannolikt när man ansett sig böra avvakta ikraftträdande av 1914 års konvention. Utkastet bygger på förenämnda förslag, som ändrats och överarbetats i den mån den nya konventionens bestämmelser därtill föranlett.

Bland detaljförfattningarna inom *fjärde gruppen* märkes främst förslag till bestämmelse om straffskydd för internationell nödsignal i form av ändring i art. 43 av Ombordläggningsförordningen, som i sin nuvarande lydelse är i så måtto föråldrad, att den icke omfattar de internationella signaler, som nutilldags äro de vanligaste, nämligen radiosignalerna. Enligt den föreslagna lydelsen skulle missbruk av vilken som helst internationell nödsignal bliva straffbart.

Inom denna grupp finnes vidare förslag till revidering av 1884 års utvandringsförordning, som i vissa stycken är föråldrad och vars överarbetning länge varit ett önskemål. Att ämnet nu upptagits är icke direkt

föranlett av säkerhetskonventionens bestämmelser men har befunnits naturligt och lämpligt, då de s. k. utvandrarfartygen äro att finna bland de i internationell trafik nyttjade passagerarfartyg, vilka i främsta rummet avses i konventionen.

Slutligen föreligger ett förslag till kungörelse angående roderkommando å svenska fartyg, i korthet angivande, att order till rorsmannen skall givas i direkt bemärkelse. Detta innebär, såsom förut anmärkts, icke annat än ett bekräftande i författningsform av vad som länge varit brukligt ombord å svenska fartyg och enligt konventionen nu är avsett att bliva allmän internationell regel.

I de yttranden rörande förenämnda författningsförslag, som avgivits av tillkallade sakkunniga och av hörda sjöfartsorganisationer, hava förslagen i huvudsak lämnats utan erinran. För vissa däri gjorda uttalanden, som avse frågan om konventionens ratificering eller som hänföra sig till spörsmål av större principiell betydelse eller mera allmän innebörd, torde jag i detta sammanhang få redogöra. I övrigt lära i yttrandena förekommande detaljerinringar senare få upptagas till behandling i samband med utfärdandet av respektive författningar.

Uttalande
av sakkunniga.

Av de förut omförmälda, vid utredningen anlitade sakkunniga hava direktörerna Lindahl och Appelqvist samt sjökaptenen Friberg sammanfattat vissa gemensamma synpunkter uti en till kommerskollegium den 29 juli 1931 ingiven promemoria. Beträffande frågan om konventionens ratificering uttala de sakkunniga, att även om vid ämnets tidigare behandling med hänsyn till vissa av konventionens stadganden rått en viss tvekan om lämpligheten av svensk ratificering, så torde, efter vad som blivit känt rörande andra staters och i främsta rummet Englands ställningstagande till frågan, numera få anses angeläget, att i Sverige alla åtgärder vidtoges för möjliggörande av konventionens tillämpning, så snart densamma trädde i kraft. Underlåtes detta, kunde de allvarligaste svårigheter uppstå för svensk sjöfart på utländska hamnar, innebärande uppehåll och dröjsmål, utländsk kontroll, kostnader och eventuellt ändringar eller rent av ombyggnader enligt utländska bestämmelser. Det vore därför högeligen önskvärt, att svenska fartyg kunde erhålla svenska säkerhetscertifikat, så snart företeende av dylika dokument fordrades i främmande länder.

I den redan förut under ärendets behandling uppmärksammade frågan rörande förhållandet mellan konventionen och den svenska lagstiftningen hävda de sakkunniga den meningen, att strängare föreskrifter än konventionen innehölle principiellt icke borde förekomma. I anslutning härtill avstyrkes varje utsträckning av konventionens tillämpning utöver i densamma angivna gränser. Den svenska sjöfartssäkerhetslagstiftningen kunde enligt de sakkunnigas mening efter den omfattande och genomgripande revisionen år 1927 icke på något sätt anses vara i behov av någon ändring i skärpande riktning, där icke detta bleve en direkt följd av Sveriges anslutning till konventionen. Genomförande av likformighet för dess egen skull ansåge de icke vara något antagbart skäl. För inrikestrafiken borde sålunda strängare bestämmelser genom-

föras först om och i den mån den praktiska erfarenheten visade, att behov därav föreläge. Där åter konventionen medgäve lindrigare bestämmelser än som för närvarande vore tillfinnandes i de svenska författningarna, borde dessa revideras, därvid jämväl den inrikes farten borde komma i åtnjutande av de lättnader, som därvid kunde vinnas.

Den tilltänkta behandlingen av de existerande fartygen, sådan denna reglerats i övergångsbestämmelserna till det nya byggnadsreglementet, har vunnit de sakkunnigas gillande, dock under förutsättning att dessa bestämmelser vore så att förstå, att de nya föreskrifterna regelmässigt icke skulle äga tillämpning å existerande fartyg i annat fall, än då kommerskollegium på förekommen anledning och efter särskild prövning funnit skäl att med hänsyn till sjöfartssäkerheten förordna om visst stadgandes tillämpning på visst fartyg och därvid jämväl beaktat alla från redarens sida andragna skälighets- och lämplighetssynpunkter.

Med hänsyn till konventionens ändamål och egentliga syfte hava de sakkunniga funnit angeläget att kraftigt understryka vikten av att utländska fartyg hädanefter underkastades all den kontroll, som kunde erfordras för säkerställande av jämlikhet mellan svenska och utländska fartyg på konventionens basis. Härvid vore de sakkunniga emellertid icke beredda att förorda stadgande — i likhet med vad som torde bliva fallet i England — om innehav av säkerhetscertifikat såsom villkor för utklarering. Denna fråga syntes de sakkunniga böra lämnas öppen, så att åtgärder i sådan riktning senare kunde vidtagas, därest från utländska fartygs sida skulle ådagaläggas illojalitet med avseende å uppfyllandet av konventionens fordringar.

Sveriges allmänna sjöfartsförening, med vilken *Sveriges fartygsbefälsförening* i huvudsak instämt, har — under åberopande av sitt tidigare yttrande i ämnet samt med hänsyftning å kommerskollegii principutlåtande av den 19 januari 1931 — yttrat bland annat följande:

Sjöfarts-
organisa-
tionernas
yttranden.

»En numera företagen närmare granskning av bestämmelserna i ifrågavarande konvention och särskilt i den avfattning de erhållit i de nu föreliggande författningsförslagen har i åtskilliga hänseenden medfört en reviderad uppfattning av bestämmelsernas egentliga innebörd därhän att styrelsens tidigare betänkligheter på vissa punkter måst vika.

I andra hänseenden kvarstå emellertid betänkligheterna med oförminskad styrka. Det är därför med tillfredsställelse styrelsen uppmärksammat, hurusom jämväl kollegii uppfattning i fråga om vissa andra länders godkännande av konventionen såsom förutsättning för dess tillämpning i Sverige nära ansluter sig till den av styrelsen hävdade. Då kollegium sålunda uttalar, att för Sveriges del knappast lärer föreligga anledning att tillämpa konventionens bestämmelser, med mindre den vinner tillämpning i de större sjöfartsidkande länderna, därvid Englands ställningstagande torde bliva utslagsgivande, så utgör detta en enligt styrelsens åsikt fullt riktig syn på frågan, helst som det återgivna uttalandet kompletteras med förslag om direkt förbehåll för konventionens ikraftträdande först sedan England ratificerat och dess ratifikation trätt i kraft.

Det synes emellertid styrelsen som om den av kollegium sålunda intagna ståndpunkten, vilken erhållit sin särskilda belysning genom visst annat uttalande av kollegium, nämligen det, att konventionens syfte får anses vara i

främsta rummet åstadkommande av, förutom ökad säkerhet, en med hänsyn till sjöfartens internationella karaktär synnerligen önskvärd enhetlighet å ett område, vars reglering med nödvändighet måste medföra ekonomiska verkningar, bör mana till alldeles särskild varsamhet, då det nu må gälla att införliva konventionens bestämmelser med svensk lagstiftning.

Det är också med en känsla av tillförsikt styrelsen kunnat konstatera, att Kollegium såsom ytterligare förutsättning för konventionens godtagande för Sveriges del finner i konventionen beredda möjligheter till undantag och lättnader, där en strikt tillämpning skulle vara oskälig eller olämplig, böra vinna allt beaktande, som förhållandena påkalla. Med särskild tillfredsställelse har styrelsen därvid uppmärksammat, hurusom kollegium funnit konventionens bestämmelser rörande skottindelningen å passagerarfartyg (med en längd understigande 131 m) i s. k. blandad last- och passagerartrafik lämna tillräcklig frihet för ett reglerande av ifrågavarande ämne på sådant sätt, att av svenska rederier med fartyg av särskilda typer hittills bedriven blandad last- och passagerartrafik icke äventyras. Enahanda är förhållandet beträffande kollegii uttalande, att den genom konventionen beredda möjligheten att genom särskilda övergångsbestämmelser reglera förhållandena för »existerande» fartyg måste anses vara fullt tillfredsställande. Styrelsen förutsätter härvid, att Kollegii ifrågavarande uttalanden hänföra sig även till de föreliggande detaljbestämmelserna.»

Föreningen understryker till slut vikten av att, särskilt med hänsyn till de nuvarande för sjöfarten synnerligen svåra förhållandena, all varsamhet iakttages vid avgörandet av frågan om tiden för införandet av nya bestämmelser å ett område, vars reglering med nödvändighet i vissa fall förutsätter icke obetydliga ekonomiska uppoffringar.

Sveriges redareförening hänvisar till sitt tidigare yttrande i ämnet och upp-
repar vad föreningen däri anfört rörande förbehåll om ratificering av tillräckligt antal stater och däribland främst Storbritannien och Förenta staterna såsom villkor för svensk ratificering. Emellertid förklarar föreningen sig icke hava något att erinra mot att beslut i ratificeringsfrågan fattas vid 1932 års riksdag, under förutsättning att därvid göres förbehåll av nyss antydda slag. Föreningen vidhåller likaledes sitt tidigare yrkande om att ratificering av säkerhets- och lastlinjekonventionerna måtte ske samtidigt. Att föreningen i trots av de skäl, som ur föreningens synpunkt tala mot en ratificering, icke velat avstyrka en dylik, förklarar föreningen bero därpå, att föreningen icke anser sig kunna taga den oberäkneliga konsekvensen av att svenska fartyg, som sysselsätts i utländsk trafik, utsätts för risken att bliva trakasserade i hamnar i de stater, vilka ratificerat konventionen. Detta senare förhållande har fått väga tyngre än de skäl, som tala mot en anslutning från svensk sida. Dock hemställer föreningen, att vid tillämpningen av konventionens bestämmelser å nya fartyg icke förfares med onödigt stränghet samt att beträffande redan befintliga fartyg måtte beaktas alla från redarnas sida andragna skälighets- och lämplighetssynpunkter och sålunda icke påfordras utförandet av säkerhetsanordningar, vilka icke äro praktiska eller med hänsyn till sjöfarts-säkerheten oundgängligen nödvändiga. De svenska fartyg, som nu existera, torde enligt föreningens mening i detta hänseende fylla alla rimliga krav. Föreningen betonar vidare vikten utav att i de svenska författningarna icke

inrymmas stadganden, som gå utöver konventionens ram i säkerhetskänseende, samt att utländska fartyg underkastas all den kontroll, som erfordras för säkerställande av jämlikhet mellan svenska och utländska fartyg. Sistnämnda synpunkt har även framhållits av Sveriges segelfartygsförening.

I likhet med sjöfartsföreningen anser även redareföreningen, att konventionsbestämmelsernas tillämpning icke bör utsträckas till den inrikes farten ävensom att i denna fart nyttjade fartyg böra komma i åtnjutande av samma lättnader, som kunna ifrågakomma för konventionsfartyg.

Svenska maskinbefälsförbundet anser, att byggnadsförordningens stadgande angående maskindrivna passagerarfartyg i utrikes fart även bör tillämpas på sådana fartyg i inrikes fart, därest de trafikera farvatten med samma risker som motsvarande fartyg i utrikes fart. I fråga om de nya bestämmelsernas tillämpning å existerande fartyg ansåge förbundet anledning saknas att särskilt beakta från redarens sida andragna skälighets- och lämplighetssynpunkter, enär sådana omständigheter alltid borde tagas under noggrann prövning utan hänsyn till varifrån de framfördes. Då konventionen endast innehölle minimifordringar, saknades enligt föreningens mening skäl att mildra nuvarande svenska bestämmelser endast av den anledningen, att de i något avseende vore strängare än konventionen.

Även *kommerskollegium och socialstyrelsen* hava i det utlåtande, varmed författningsförslagen överlämnats, till behandling upptagit vissa spörsmål av mera principiell och allmän betydelse.

Ämbets-
verken.

Sålunda har frågan om behandlingen av existerande fartyg blivit föremål för särskild uppmärksamhet. Ämbetsverken erinra om att, enligt de i konventionen förekommande definitionerna å begreppet »nya» resp. »existerande» fartyg, skillnaden mellan dessa slag av fartyg vore beroende på förhållandet, huruvida deras kölsträckning ägt rum före den 1 juli 1931 eller senare, samt framhålla, att denna tidpunkt vore fixerad i konventionen utan hänsyn till tiden för konventionens ikraftträdande, vilket medförde, att redare och fartygskonstruktörer vid byggande av nya fartyg efter sagda dag måste iakttaga konventionens bestämmelser oberoende av dess ikraftträdande, vid risk att eljest senare nödgas vidtaga förändringar eller ombyggnader. Detta förhållande torde, enligt ämbetsverkens mening, få anses riktigt, därest konventionens ikraftträdande komme att ske inom icke alltför lång tid efter den 1 juli 1931, men kunde komma att medföra olägenheter, därest konventionens ratificering av tillräckligt antal stater och därmed dess ikraftträdande skulle komma att dröja längre tid. Före dess ikraftträdande torde konventionen emellertid med hänsyn till innehållet i art. 61 icke kunna ändras annorledes än genom beslut av en ny konferens. I frågan anmärka ämbetsverken vidare, att ett av brittiska regeringen tidigare i år framlagt och i parlamentet handlagt, ehuru icke slutbehandlat lagförslag innehållit samma tidsbestämning rörande nya och existerande fartyg som konventionen samt att föreslagen ändring härutinnan ansetts icke kunna ske.

I detta sammanhang utlägga ämbetsverken innebörden av övergångsbestämmelserna till det blivande byggnadsreglemente II, vilka, såsom av det föregående

de framgått, i förevarande fråga intaga en central ställning. Dessa övergångsbestämmelser, som angåve principerna för behandlingen av de före den 1 juli 1931 byggda eller påbörjade fartygen, innebure, att de nya föreskrifterna regelmässigt icke skulle äga tillämpning å sådana äldre fartyg i annat fall, än då kommerskollegium på förekommen anledning efter särskild prövning och med beaktande jämväl av från redarens sida andragna skälighets- och lämplighetssynpunkter funne skäl att med hänsyn till säkerheten förordna om visst stadgandes tillämpning på visst fartyg. Så tolkade hade dessa bestämmelser vunnit gillande av de anlitade sakkunniga.

I anslutning till förslaget stadgande i tillsynsförordningen rörande utländska fartyg framhålla ämbetsverken, att sådana fartyg enligt gällande regler principiellt vore underkastade tillsyn i samma omfattning som svenska fartyg, därvid den svenska sjöfartssäkerhetslagstiftningens materiella föreskrifter gällde, i den mån icke särskilda överenskommelser med vederbörande land annat föranledde. Efter konventionens ikraftträdande skulle härutinnan den begränsning gälla, att utländskt fartyg, som vore försett med vederbörliga certifikat, icke skulle i hithörande avseenden vara underkastat tillsyn i vidare mån än konventionen medgåve eller med andra ord för fastställande av att certifikat funnes samt att fartygets grundläggande säkerhetsförhållanden vore i sådan överensstämmelse med certifikatet, att fartyget kunde gå till sjöss utan fara för de ombordvarande.

Härmed sammanhänger även frågan om fartygs förseende med de i konventionen föreskrivna certifikat. Vid behandling av detta spörsmål anmärka ämbetsverken, att det liksom tidigare ansetts onödigt att straffsanktionera föreskriften om innehav av säkerhetscertifikat. Detta dokument vore nämligen icke direkt erforderligt för utövande av den svenska sjöfartssäkerhetskontrollen, sådan denna för närvarande vore organiserad, utan närmast att anse såsom ett fribrev för svenska fartyg i främmande hamnar, utgörande av svenska myndigheter utfärdat bevis om att fartygets sjövärdighetsförhållanden vore i överensstämmelse med den internationella konventionen; innehav av sådant bevis vore i första hand ett redarens intresse. På enahanda sätt torde radiosäkerhetscertifikatet vara att anse. I betraktande härav hade det icke heller befunnits nödigt att i form av övergångsbestämmelser stadga särskild respittid för fartygs förseende med ifrågavarande certifikat, vilket eljest kunde befinnas lämpligt. Förslag om sådan respittid (på ett år) hade visserligen upptagits i det lagförslag, som framlagts i England, men detta förhållande borde ses i samband med särskild bestämmelse i det engelska lagförslaget om innehav av konventioncertifikat såsom villkor för utklareringen i brittiska hamnar. Fråga om införande av bestämmelse av sistnämnda slag även för Sveriges vidkommande hade ämbetsverken haft under övervägande; emellertid hade en sådan åtgärd ansetts innebära alltför stort avsteg från hittills gällande principer.

Vidkommande det i samband med konventionen upptagna, ehuru icke därav direkt föranledda spörsmålet rörande fartygs utrustning med radiomottag-

ningsapparat, för vilket jag tidigare något utförligare redogjort, anföra ämbetsverken följande:

»Sveriges allmänna sjöfartsförening och Sveriges redareförening hava båda, i betraktande av de olägenheter, varje ny pålaga av ekonomisk natur vållar sjöfarten, ställt sig avvisande till förslaget, därvid dock sjöfartsföreningen närmast önskat, att frågan måtte ställas på framtiden, medan redareföreningens ställningstagande synes mera bestämt avstyrkande.

Ehuru kostnaderna för apparater av ifrågavarande slag, såsom av kommerskollegii utlåtande den 28 februari 1930 framgår, äro förhållandevis ringa, synes det naturligt, att varje förslag, som har ekonomiska konsekvenser under för handen varande förhållanden väcker betänkligheter. Det torde för den skull vara önskvärt, att med förslagets genomförande får tillsvidare anstå. Detta synes så mycket hellre vara att tillråda, som förut anförda skäl för frågans avgörande i gemenskap med grannländerna alltjämt kvarstå. Initiativ till överläggningar härom torde för övrigt vara att förvänta från Danmarks sida i samband med förslag om anordnande av ett nordiskt möte för behandling av vissa med säkerhetskonventionen sammanhängande spørsmål, vilkas lösning lämpligen bör ske efter enhetliga grunder. Jämte sådana torde, såsom ovan antytts, vid de tilltänkta överläggningarna även komma att upptagas förslag om vissa fartygs utrustning med radiotelefoninstallation, vilken fråga äger nära samband med förevarande ämne.»

Beträffande ett ämne, som varit av principiell betydelse vid bestämmande av förslagets räckvidd, nämligen frågan om förhållandet mellan utrikes och inrikes fart, yttra ämbetsverken följande:

»Denna fråga utgör en sida av det större problemet angående förhållandet mellan konventionens bestämmelser och den gällande svenska sjöfartssäkerhetslagstiftningen i de delar, som systematiskt sett falla inom konventionens ram. I viss utsträckning täckes konventionen av redan förefintliga stadganden; i andra avseenden gå konventionsbestämmelserna längre än gällande bestämmelser och i andra åter saknas varje motsvarighet till konventionens föreskrifter. Å andra sidan finnas vissa gällande stadganden, som innebära strängare krav än konventionen uppställer, ehuru detta naturligen är en mera sällsynt företeelse. Såvitt angår författningar, vilkas utfärdande ankomma på Kungl. Maj:t, gäller sistberörda fråga i själva verket endast ett fall, nämligen föreskriften i 39 § byggnadsförordningen angående automatiska lossgöringsanordningar i livbåt. Detta spørsmål har för den skull närmare utvecklats i det föregående i samband med behandlingen av nyssnämnda stadgande och detta jämväl ur principiell synpunkt, varför det torde kunna här förbigås.

De frågor, som uppstå, där konventionen uppställer strängare krav än den svenska lagstiftningen eller eljest går utöver dess gränser, torde däremot tarva någon utläggning. Såvitt angår fartyg, å vilka konventionen såsom sådan äger tillämpning, är saken enkel nog, då det ju är självklart, att en ratificering av konventionen förutsätter tillämpning av motsvarande bestämmelser å sådana fartyg. Utanför denna gräns möta däremot svårigheter och det här föreliggande principiella spørsmålet torde kunna formuleras sålunda: Böra konventionsbestämmelserna, vilka såsom sådana äro begränsade till fartyg i internationell fart, utsträckas att gälla jämväl fartyg i inrikes trafik?

Vid ärendets behandling hava härutinnan olika synpunkter gjorts gällande. Å ena sidan har framhållits, hurusom gränsen mellan internationell och nationell fart vore rent formell. Sakligt sett kunde den ena av dessa farter erbjuda alldeles samma risker ur säkerhetssynpunkt som den andra. Bland de hörda

organisationerna har denna mening särskilt hävdats av Svenska maskinbefälsförbundet, som icke kunnat finna någon anledning att de, som färdas enbart i inrikes fart, skulle åtnjuta mindre skydd till liv och hälsa än de, som fara på utrikes hamnar. Vidare har från annat håll framhållits, att väsentliga skilligheter i behandlingen av fartyg, som nyttjas i dessa olika farter, kunde vålla olägenheter i så måtto, att en övergång från den ena till den andra farten försvarades eller omöjliggjordes; enahanda svårigheter föreläge vid försäljning.

Gentemot sålunda andragna omständigheter har hävdats dels, att de gällande svenska sjöfartssäkerhetsbestämmelserna, vilka så sent som år 1927 undergått en genomgripande revision, representerade en så hög säkerhetsstandard, att de alldeles icke nu tarvade någon skärpning, som icke ovillkorligen krävdes för konventionens ratificering, och dels att den inrikes farten i regel försigginge i mindre utsatta farvatten, varför det vore orimligt att för denna fart kräva iakttagande av samma föreskrifter, som gällde för den i egentlig mening sjögående trafiken. Sådana och liknande synpunkter hava framförts i den vid detta utlåtande fogade p. m., som avgivits av vissa av de anlitade sakkunniga, ävensom i Sveriges redareförenings yttrande. Sveriges allmänna sjöfartsförening synes principiellt omfatta samma mening. Från samma håll har det vidare framhållits, att den omsorg, som toge sig uttryck i hänsyn till eventuella svårigheter vid insättande av fartyg i utrikes fart eller vid försäljning av fartyg, vore opåkallad, då redarna själva torde kunna härutinnan tillvarataga sina intressen.

Ämbetsverken hava visserligen icke kunnat undgå att finna, att i den mån av konventionen föranledda, för den utrikes trafiken gällande bestämmelser icke kunna anses innebära strängare krav än som ur säkerhetssynpunkt skäligen kunna uppställas jämväl för den sjöfart, som ombesörjer den nationella trafiken, dylika bestämmelser rent principiellt borde göras tillämpliga jämväl på sistnämnda slag av trafik. Emellertid hava ämbetsverken, alldenstund det föreliggande uppdraget torde få anses principiellt begränsat till framläggande av förslag till bestämmelser, som erfordras för säkerhetskonventionens tillämpning, icke ansett sig hava anledning att i detta sammanhang närmare ingå på berörda omfattande spörsmål.»

Till sist upptaga ämbetsverken i sitt utlåtande frågan om tidpunkten för framläggandet av sjöfartssäkerhetskonventionen och därav föranledda lagförslag för riksdagen samt anföra härutinnan följande:

»Vid ett övervägande av denna fråga, som här upptagits bl. a. med föranledande av vissa utav Sveriges allmänna sjöfartsförening anförda synpunkter, torde till en början böra tagas i betraktande, att 1930 års lastlinjekonvention redan nu provisoriskt tillämpas enligt Kommerskollegii kungörelse den 9 oktober 1931, varigenom Kollegium, jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 24 september 1931, förordnat, att svenskt fartyg på redarens framställning må förses med lastmärke och internationellt fribordscertifikat i enlighet med bestämmelserna i lastlinjekonventionen, därvid tillika föreskrivits, att vad i konventionen finnes stadgat angående anordningar å fartyg ävensom angående fartygs nyttjande skall äga tillämpning i fråga om fartyg, som sålunda förses med lastmärke. De fördelar lastlinjekonventionen erbjuder svenska fartyg kunna dessa sålunda redan nu tillgodogöra sig, såvitt angår beräkning av fribord. Vad åter angår de förmåner konventionen såsom en allmän internationell överenskommelse är avsedd att bereda i form av allmänt godkännande i främmande hamnar av lastmärken och fribordscertifikat samt befrielse i hu-

vudsak från kontrollåtgärder från utländska myndigheters sida, är givetvis en öppen fråga, som — i den mån icke ömsesidiga överenskommelser föreligga eller träffas — är helt beroende på ifrågavarande främmande staters ställningstagande. Sådan utvecklingen hittills gestaltat sig, torde emellertid för närvarande kunna antagas, att konventionsenliga lastmärken och fribordscertifikat jämväl före svensk ratificering komma att godtagas i främmande hamnar, åtminstone intill dess att konventionen såsom sådan trätt i kraft. Efter sistnämnda tidpunkt torde ett dylikt godtagande emellertid näppeligen kunna påräknas för längre tid än som kräves för lagstiftningens definitiva genomförande.

För säkerhetskonventionens vidkommande föreligger naturligen icke någon praktisk anledning att bringa densamma provisoriskt i tillämpning, innan den genom ratificering av föreskrivet antal stater trätt i kraft och därmed i internationell tillämpning. Under vissa omständigheter skulle emellertid en provisorisk anordning jämväl i fråga om säkerhetskonventionen låta tänka sig. Efter allt att döma kommer Englands ställningstagande till frågan om konventionens ratificering att bli utslagsgivande för dess allmänna antagande. Att hittills endast två stater ratificerat torde med största sannolikhet bero därpå, att andra, som tvevelsutan äro beredda att så göra, velat avvakta Englands åtgärder. Ehuruval vad hittills förekommit vid frågans behandling i England och särskilt sjöfartsintressenternas ställning till densamma närmast giver anledning att förvänta ett snart avgörande därstädes, får det måhända dock icke anses uteslutet, att nuvarande krisförhållanden kunna föranleda ytterligare dröjsmål med ratificeringsbeslut från Englands sida. Därest detta blir fallet och omständigheterna här i landet skulle göra ett uppskov med frågans framläggande för riksdagen önskvärdt, synes detta kunna ske utan att därav behöfve befaras följa allvarligare olägenheter. Även om nämligen brittisk ratificering senare skulle ske och konventionen till följd därav komme att träda i kraft å sådan tid, exempelvis under år 1932, att riksdagsbehandling för Sveriges del icke dessförinnan medhunnas, så torde dock de väsentligaste olägenheter, som för svenska fartygs vidkommande kunde följa av konventionens tillämpning i utlandet, innan densamma av Sverige ratificerats, kunna undanröjas genom en provisorisk anordning liknande den, som redan tillämpas för lastlinjekonventionens del. På så sätt skulle det kunna möjliggöras för svenska redare att på egen begäran erhålla säkerhetscertifikat och andra i konventionen omförmälda dokument under förutsättning, att i konventionen härför stadgade villkor blivit uppfyllda samt att konventionens bestämmelser i övrigt efterföljdes. För en dylik anordning synes lagändring icke tarvas.

Emellertid torde härvid, liksom beträffande lastlinjekonventionen, förbehåll böra göras beträffande de förmåner i form av befrielse från utländsk kontroll m. m., som fördragsslutande stater genom konventionens ratificering ömsesidigt garantera varandras fartyg, då nämligen denna sida av konventionens tillämpning, innan svensk ratificering kommit till stånd, bleve för svenska fartygs vidkommande helt beroende på vederbörande främmande staters förgottfinnande. I vart fall skulle ett godkännande av en dylik provisorisk anordning från ratificerande staters sida uppenbarligen icke kunna förväntas komma att lämnas annat än för den kortare tid, som oundgängligen krävdes för åstadkommande av erforderliga lagändringar.

Ehuru frågan om önskvärdheten av ett uppskov med ärendets hänskjutande till riksdagen undandrager sig ämbetsverkens bedömande, hava ämbetsverken ansett sig icke böra underlåta att angiva den väg, som för sådant fall synes kunna stå till buds.»

Departement-
chefen.

Sjöfartssäkerhetslagstiftningens utpräglat internationella karaktär har i främsta rummet tagit sig uttryck däri, att hithörande säkerhets- och kontrollföreskrifter såväl i vårt land som annorstädes principiellt erhållit tillämpning jämväl å utländska fartyg. Tidigast skedde detta i England. Särskild uppmärksamhet väckte den år 1906 av detta land vidtagna åtgärden att genom lag utsträcka de brittiska lastlinjereglerna att direkt gälla jämväl främmande fartyg i brittiska hamnar, vilket, såsom jag i vederbörligt sammanhang senare skall närmare utveckla, ledde till lastlinjefrågans internationalisering. En annan åtgärd av liknande slag innebar Englands efter världskrigets slut uppställda fordran på att alla större handelsfartyg skulle förses med radiotelegrafinstallation såsom en ovillkorlig förutsättning för klarering i brittiska hamnar. Ytterligare ett utslag av samma princip är, att flertalet sjöfartssidkande stater i regel icke tillåta trafik med passagerarfartyg å deras hamnar, med mindre antingen fartygen äro försedda med av statens egna myndigheter utfärdade certifikat, vilket för svenska fartygs vidkommande är fallet exempelvis i England, eller ock överenskommelse om ömsesidigt godkännande av passagerarfartygscertifikat träffats mellan staten ifråga och den stat, där fartyget är hemmahörande, såsom för Sveriges del skett i förhållande till exempelvis Amerikas Förenta Stater.

Denna sjöfartssäkerhetslagstiftningens internationella karaktär har sin grund i arten av de förhållanden, som lagstiftningen är avsedd att reglera. Liksom det å ena sidan ur säkerhetssynpunkt principiellt är lika viktigt att sörja för egna medborgares trygghet, när de i egenskap av sjömän eller passagerare befinna sig ombord på ett fartyg av främmande nationalitet, som när de äro anställda eller befordras på ett inhemskt, är det, å andra sidan, angeläget att så långt möjligt undvika att för eget lands fartyg kräva iakttagande av strängare föreskrifter än som kunna vara tillämpliga för fartyg tillhörande konkurrerande länders handelsflottor.

Dessa synpunkter hava ock föranlett en livlig strävan att åstadkomma internationell enhetlighet på sjöfartssäkerhetslagstiftningens område. Jag har i det föregående redan omnämnt den i London år 1914 avslutade, för Sveriges del ratificerade internationella sjöfartssäkerhetskonventionen, som, ehuru den av skilda anledningar icke såsom sådan kommit att träda i kraft, dock i viss utsträckning vunnit internationell tillämpning. En följd av samma strävan är också den konvention rörande fartygs sjövärdighet och utrustning, som avslutades i Köpenhamn den 28 januari 1926 mellan samtliga nordiska länder och till vilken sedermera även Nederländerna anslutit sig. Överväganden av samma art föranledde ock Kungl. Maj:t att inbjuda de baltiska länderna och övriga stater, som äro intresserade i den egentliga Östersjötrafiken, till en konferens i Stockholm i december 1929 rörande frågan om lastlinje för fartyg i Östersjöfart. Jämväl må erinras om den nordiska konferens rörande radio å fartyg, som på svensk inbjudan ägde rum i Stockholm i september 1926 och som bl. a. resulterade i uttalanden om önskvärdheten av att en allmän internationell konferens snarast sammankallades av England för reglering av de internationella sjöfartssäkerhetsfrågorna. Sistnämnda nordiska konferens kan

för därvid företrädda länders del betraktas som en förberedelse till 1929 års internationella sjöfartssäkerhetskonferens, vilket också är fallet med de överläggningar, som på finska regeringens inbjudan ägde rum i Helsingfors i februari 1928 mellan representanter för de nordiska länderna och Nederländerna rörande vissa med revision av 1914 års konvention sammanhängande frågor.

I detta sammanhang må ytterligare bringas i erinran det förut omnämnda stadgandet i 2 § i gällande byggnadsförordning, varigenom kommerskollegium ålagt att vid meddelande av särskilda byggnads-, material- och utrustningsbestämmelser för maskindrivna passagerarfartyg i Nordsjö- eller vidsträcktare fart i huvudsak följa de regler, som därutinnan tillämpas i Storbritannien. Syftet med detta år 1927 tillkomna stadgande, vars hänvisning till brittisk lagstiftning enligt de nu föreliggande förslagen skulle ersättas med en liknande hänvisning till 1929 års konvention, var i främsta rummet att genom anslutning till en över större delen av världen tillämpad eller erkänd säkerhetslagstiftning skapa förutsättningar för godkännande av svenska passagerarfartygscertifikat i de för ifrågavarande fartyg viktigaste världshamnarna.

I konsekvens med tidigare strävanden för vinnande av internationell enhetlighet på detta lagstiftningsområde och i betraktande av nyss anförda omständigheter i övrigt finner jag ur principiell synpunkt en ratificering för Sveriges del av 1929 års konvention vara att förorda. Vinner konventionen internationell tillämpning, vilket synes sannolikt, torde vårt land icke kunna underlåta att ansluta sig till densamma utan att svensk sjöfart därigenom skulle vållas allvarliga olägenheter.

Beträffande främmande länders ställning till konventionen får jag till en början anmärka, att ratifikationer sedan längre tid tillbaka föreligga från två staters sida, nämligen Danmark och Nederländerna. Enligt ingångna meddelanden föreligger även i Tyskland formligt beslut om ratificering, ehuru ratifikationsinstrumentet ännu icke deponerats i London. I Norge, varest för ratificering icke kräves lagändring, läser avsikten vara att ratificera konventionen, så snart beslut därom fattats i England. En liknande ställning intages av Finland, varest för ratificering erforderliga författningsändringar utarbetats men beslut om ratificering tillsvidare fått anstå i avvaktan på sådan åtgärd från brittisk sida. I Frankrike har lagförslag angående godkännande av konventionen nyligen antagits av parlamentet; ratificering väntas komma att ske inom den närmaste tiden. I England befinner sig frågan, enligt vad av officiella parlamentshandlingar inhämtats, för närvarande i det läge, att en proposition angående lagändringar för såväl sjöfartssäkerhets- som lastlinjekonventionernas tillämpning godtagits av överhuset samt överlämnats till underhuset, där densamma väntas inom kort bliva föremål för slutlig behandling. Förberedande åtgärder av liknande slag hava vidtagits i Amerikas Förenta stater, varest frågan om konventionens antagande är under behandling i senaten och väntas bliva föremål för beslut under innevarande session, samt i Spanien, där frågan ävenledes förelagts parlamentet. Enligt underrättelse från Belgien väntas proposition i ämnet därstädes snart komma att framläggas av regeringen. Från engelska Board of Trade har vidare under hand upplysts, att

Portugal och Ungern, vilka länder icke tillhöra signatärstaterna, förklarar sig beredda att biträda konventionen, så snart densamma trätt i kraft. Enligt vunna upplysningar torde sådan åtgärd ävenledes vara att förvänta från Lettland och Polen.

Vad beträffar de i konventionen upptagna säkerhetsföreskrifterna hava vissa sjöfartsorganisationer i sina tidigare yttranden givit uttryck åt farhågor beträffande konventionens verkningar i skilda hänseenden för svensk sjöfart. Efter det föreningarna i samband med den senare verkställda utredningen blivit i tillfälle att närmare överväga konventionsbestämmelsernas innebörd ävensom att granska de författningsförslag, som utarbetats för konventionens tillämpning, hava de i allt väsentligt frånfallit sina betänkligheter. Anlitade sjöfartssakkunniga hava i bestämda ordalag tillrätt vidtagande av åtgärder för möjliggörande av konventionens tillämpning å svenska fartyg, så snart den såsom sådan träder i kraft, och ämbetsverken hava tillstyrkt Sveriges biträdande av konventionen. Såvitt jag för egen del kunnat finna, torde konventionen icke i något avseende innefatta föreskrifter, vilkas tillämpning skulle bringa de svenska redarne i en ofördelaktig ställning i jämförelse med sjöfartsidkare i andra länder. I anledning av de från redarehåll framförda önskemålen om förbehåll på vissa punkter från svensk sida i avseende å tillämpning av särskilda konventionsbestämmelser får jag i detta sammanhang uttala min anslutning till den av kommerskollegium hävdade uppfattningen, att konventionen bör betraktas såsom en odelbar enhet. En ratificering med förbehåll, innebärande undantag av särskilda bestämmelser, finner jag sålunda icke kunna ske.

Av de olika ämnen, som i konventionen behandlas, synas till en början dess bestämmelser angående åtgärder till tryggande av *sjötrafiksäkerheten* (kap. V) icke giva anledning till invändning från svenskt håll. Dessa regler torde i sin helhet innebära för sjöfarten gagneliga och angelägna skyddsåtgärder. Särskilt är upprätthållandet i något utvidgad omfattning av den hittills bedrivna observations-, undersöknings- och patrulleringstjänsten för uppdagande av is och vrak i norra Atlanten att hälsa med tillfredsställelse. Behovet av en revision av sjövägsreglerna i vad angår fartygs ljus- och ljudsignaler har av den nautiska sakkunskapen länge vitsordats. Bestämmelserna om allmänt införande av det direkta roderkommandot medföra icke för Sveriges del någon nyhet i praktiken, då detta kommando är det å svenska fartyg brukliga, men åstadkommande av internationell enhetlighet i detta avseende synes i säkerhetens intresse vara önskvärt. Konventionens allmänt avfattade föreskrift rörande fartygs bemanning är något mera omfattande än motsvarande bestämmelse i 1914 års konvention men motsvaras även i sin nya avfattning av vad som för Sveriges del redan gäller.

De konventionsbestämmelser, som äga avseende å det enskilda fartygets sjövärdighet och utrustning, d. v. s. föreskrifterna rörande fartygs *konstruktion* och *bärgningsredskap m. m.* (kap. II och III), synas mig grundade å riktiga principer och vara ägnade att främja säkerheten utan oskäligt betungande av sjöfarten. I första hand och i full utsträckning gälla dessa regler endast

n y a f a r t y g, för vilka de torde få anses väl lämpade. Beträffande reglerna om vattentäta skott å smärre fartyg av särskilda typer, vilken fråga varit föremål för uppmärksamhet i en del av de avgivna yttrandena, vill jag erinra om den av kommerskollegium påvisade, långt gående frihet, som enligt konventionen tillkommer landets egna myndigheter i avseende å rätten att reglera dessa förhållanden med hänsynstagande till alla på saken inverkan omständigheter. Vad angår äldre fartyg, vilka i konventionen benämnas *existerande fartyg*, innehålla visserligen de båda nu ifrågavarande kapitlen föreskrifter om tillämpning av konventionen i viss utsträckning jämväl å sådana fartyg, men reglerna härom synas dock i betryggande utsträckning lämna eget lands myndigheter rätt att för dessa äldre fartyg i varje enskilt fall pröva, i vad mån en tillämpning av de särskilda bestämmelserna kan anses skälig och lämplig. För fartyg å kortare resor eller i mera inskränkt fart föreligger dessutom i viss utsträckning möjlighet till beviljande av undantag i skälig mån från konventionens föreskrifter. Enligt min mening äro nu avhandlade bestämmelser icke av beskaffenhet att böra hindra konventionens ratificering.

Vidkommande härefter konventionens bestämmelser rörande fartygs utrustning med *radiotelegrafinstallation* samt vakthållning vid radioapparaten (kap. IV) må till en början framhållas, att samtliga de svenska fartyg, som vid en tillämpning av konventionen ovillkorligen skulle bliva skyldiga att vara försedda med radioinstallation, redan äro utrustade därmed. Det i konventionen stadgade vakthållningsbesväret kan emellertid komma att innebära en icke oväsentlig stegring i driftkostnaderna genom den ökade bemanning med radiotelegrafister och s. k. radiovakter, som för sådan vakthållning erfordras. Härmed förknippade svårigheter undanröjas dock i väsentlig mån genom godkännandet av automatisk alarmapparat såsom ersättning för vakthållning. Sådana apparater av tillfredsställande beskaffenhet finnas i marknaden, och telegrafstyrelsen, som har sin uppmärksamhet fäst å vikten av att nödiga åtgärder i tid vidtagas för säkerställande av tillgången å alarmapparater för svenska fartyg, har numera godkänt en dylik apparat.

På grund av nu anförda omständigheter finner jag mig böra tillstyrka ratificering från Sveriges sida av den föreliggande sjöfartssäkerhetskonventionen. Beträffande tidpunkten härför och villkoren för ratifikationens ikraftträdande anhåller jag att i det följande få närmare uttala mig i samband med behandlingen av motsvarande spörsmål för den internationella lastlinjekonventionens vidkommande.

Vad därefter angår frågan om åtgärder, som för Sveriges del erfordras för tillämpning av konventionens bestämmelser, torde, såsom av ämbetsverken angivits, lagstiftning med riksdagens medverkan jämlikt § 87 regeringsformen icke erfordras i vidare mån än för vidtagande av ändring dels i tillsynslagens regler rörande passagerarfartyg i vad angår tidsperioden för förnyade sjövärdighetsbesiktningar (16 §) samt giltighetstiden för passagerarfartygscertifikat (22 §), dels ock i 35 § sjölagen i vad avser förändring av skeppsdagbok. Till frågan om förslag till sådana lagändringar torde jag, vad angår lagen om tillsyn å fartyg, få återkomma i nästa ärende. Frågan om ändring i sjölagen an-

kommer på chefen för justitiedepartementet och torde av honom anmälas senare i dag.

De bestämmelser i övrigt, som föranledas av konventionens ratificering, lära kunna meddelas av Kungl. Maj:t med stöd av i lag givna bemyndiganden. Såsom av den förut lämnade redogörelsen framgått, komma dessa bestämmelser att fördela sig på flertalet av de till sjöfartssäkerhetslagstiftningen hörande författningarna, varjämte vissa frågor föranleda särskilda föreskrifter i form av specialförfattningar. Utan att nu närmare ingå på dessa författningsförslag torde jag dock böra i detta sammanhang beröra vissa principiella spörsmål, som påkalla mera allmänt intresse.

Härvid åsyftas i första hand frågan, huruvida konventionen bör vara i sådan mening normerande för de svenska författningarna, att dessa, såvitt angår förhållanden, som falla inom konventionens ram, icke böra innehålla strängare föreskrifter än som finnas i konventionen. I denna fråga, som även utomlands varit föremål för de lagstiftande myndigheternas uppmärksamhet, är jag av den uppfattningen, att nya föreskrifter utöver konventionens fordringar i däri reglerade ämnen i allmänhet icke böra ifrågakomma, medan åter redan gällande svenska bestämmelser icke lämpligen böra upphävas eller däri uppställda krav minskas allenast av den anledning, att konventionen icke uppställer motsvarande fordringar.

Beträffande spörsmålet, huruvida konventionsbestämmelserna, vilka såsom sådana äga tillämpning allenast å fartyg, som nyttjas i internationell fart, böra givas tillämplighet jämväl å inrikes fart, ansluter jag mig till den av ämbetsverken härutinnan hävdade meningen, att de från konventionen härledda bestämmelserna principiellt böra utsträckas även till den inrikes trafiken, i den mån desamma icke innebära strängare krav än som ur säkerhetssynpunkt skäpligen kunna uppställas för denna fart. Vid bedömande härav bör emellertid beaktas, att konventionens huvudändamål är att reglera förhållandena inom storsjötrafiken, och det synes mig självfallet, att nya och strängare regler för den inrikes trafiken i allmänhet böra ifrågakomma allenast i den mån redan gällande bestämmelser visas vara ur säkerhetssynpunkt otillfredsställande.

Under utredningsarbetets gång har från sjöfartshåll uttalats önskemål om en formell lagteknisk revision av sjöfartssäkerhetslagstiftningen i dess helhet. Detta önskemål, som synes vara allmänt omfattat av dem, som i det praktiska livet närmast beröras av dessa författningar eller handhava deras tillämpning, finner jag beaktansvärt. På grund av ett dylikt revisionsarbete omfattande och tidsödande beskaffenhet kan detta önskemål dock icke tillgodoses i samband med utarbetandet av de bestämmelser, som nödvändiggöras av nu förevarande konventioner.

Vad kommerskollegium anfört beträffande stämpelavgifter för de nya certifikat och intyg, som komma att föranledas av konventionens bestämmelser här om, giver mig icke anledning till erinran, och jag finner sålunda framställning till riksdagen i detta ämne icke påkallad.

Till sist torde böra erinras, att konventionens bestämmelser rörande upprätthållande av observations-, undersöknings- och patrulleringstjänst för upp-

dagande av is och vrak i norra Atlanten, vars verkställande uppdragits åt Amerikas Förenta Stater, förutsätta ekonomiska bidrag av de fördragsslutande stater, som äro intresserade av ifrågavarande trafik. Sveriges andel i dessa kostnader har, liksom ursprungligen enligt 1914 års konvention, beräknats till 2 procent. Häremot finner jag, lika med kommerskollegium, någon anmärkning icke vara att göra. För gäldande av den å Sverige belöpande delen av ifrågavarande kostnader komma att tarvas särskilda framställningar till riksdagen för varje budgetår. För innevarande budgetår har till följd av 1914 års konvention för detta ändamål beviljats ett anslag av 9,500 kronor, och enahanda belopp har i statsverkspropositionen (tionde huvudtiteln punkt 33) äskats för nästkommande budgetår. I anledning av den något vidgade omfattning, i vilken den ifrågavarande patrulleringstjänsten enligt den nya konventionen skall äga rum, torde kostnaderna framdeles komma att i någon mån ökas.

1930 års lastlinjekonvention.

Det första stadgandet angående obligatorisk förpliktelse att anbringa lastmärke å fartyg utfärdades i England år 1875. Däri föreskrevs emellertid allenast, att lastmärket skulle utvisa den maximigräns i salt vatten, till vilken redaren avsåge att för viss resa nedlasta fartyget. Det var således lämnat åt redaren att bestämma nedlastningen ävensom att ändra lastlinjen från resa till resa, och regler sänkades för bestämmande av den rätta platsen för lastmärke å fartyg av olika slag. Föreskrift härom utfärdades första gången i England genom 1890 års Merchant Shipping Act, vari stadgades förpliktelse för redaren att placera lastmärket i enlighet med av vederbörande myndigheter bestämda regler. Med stöd av under tidens lopp vunnen insikt och erfarenhet ändrades dessa brittiska regler gång efter annan. Den senaste mera betydande revisionen ägde rum genom en ny lag i ämnet av år 1906.

Sistnämnda lag äger i detta sammanhang särskild betydelse därigenom, att den, som förut framhållits, gjorde lastlinjefrågan till ett internationellt spörsmål, i det att lagens regler fingo tillämpning jämväl beträffande främmande fartyg i brittiska hamnar. Därefter hava utländska fartyg, som varit i saknad av lastmärke enligt av England godkända regler (med undantag allenast för sådana, som söka nödhamn eller av liknande anledning inkomma i hamn), icke medgivits att klarera i brittisk hamn utan att åsättas lastmärke i överensstämmelse med Board of Trade's reglementen.

Detta förhållande samt därav föranledd önskan att bereda svenska redare möjlighet att få svenskt lastmärke åsatt sina fartyg utgjorde huvudanledningarna till utfärdandet av den första svenska lastlinjeförfattningen, nämligen förordningen i ämnet den 21 maj 1910 (nr 47). Denna förordning, vars föreskrifter hade provisorisk karaktär, medförde icke någon skyldighet utan allenast rätt för redaren att genom statens försorg få lastmärke åsatt till förhindrande av den utländska statskontrollens ingripande. De vid förordningen fogade fribordsbestämmelserna och fribordstabellerna voro i allt väsentligt lika med de brittiska reglerna av år 1906.

Den internationella lastlinjefrågans uppkomst.

1910 års provisoriska förordning.

1914 års sjö-
fartssäker-
hetslagstift-
ning.

Obligatoriska lastlinjebestämmelser infördes i Sverige genom 1914 års sjöfartssäkerhetslagstiftning, som ägt tillämpning från den 1 januari 1915. Dess huvudstadgande, 5 a § sjölagen, innehåller bland annat föreskrift därom, att fartyg skall för resa vara så lastat, att säkerheten för fartyg, liv eller gods ej äventyras. Detta utvecklas vidare i 26 § sjölagen, som innehåller närmare bestämmelser rörande befälhavares särskilda förpliktelser med avseende å efterlevnaden av föreskrifterna i 5 a § och som i fråga om fartygets nedlastning medför åläggande för befälhavare att särskilt tillse, att ej större last intages, än fartyget kan bekvämligen bära och rymma, och att fartyget i in- tet fall lastas djupare än som angives genom det lastmärke, som må vara till- lämpligt. Angående ansvar för förseelse häremot stadgas i 292 § sjölagen. Berörda lagbud fullständigas genom 9 § lagen om tillsyn å fartyg den 16 oktober 1914, vari stadgas, att fartyg, som nyttjas till handelssjöfart eller till befordran av passagerare i den omfattning, att det författningsenligt skall vara försett med passagerarfartygscertifikat, i fart bortom linjen Skagen—Lindesnäs och linjen Esbjerg—Texel skall, till ledning för tillsynen å dess nedlastning, vara försett med lastmärke, utvisande fartygets minsta tillåtna fribord. Nyttjas fartyg utan att vara vederbörligen försett med lastmärke, där sådant är föreskrivet, straffas befälhavaren enligt 29 § samma lag med böter.

Ytterligare bestämmelser i ämnet finnas i förordningen den 31 december 1914 med närmare föreskrifter angående tillsyn å fartyg §§ 30—33 (jämte vissa övergångsstadganden till samma förordning). Innehållet i dessa bestämmelser är i huvudsak följande. I § 30 tillsynsförordningen, som erhållit sin nuvarande lydelse genom kungörelse den 2 juni 1922 (nr 231), meddelas dels en obligato- risk föreskrift, att fartyg i fall, varom i 9 § tillsynslagen sägs, skall vara försett med allmänt lastmärke (dödviktslastmärke), dels ock ett fakultativt stadgande, att fartyg må kunna under de villkor och på det sätt, varom sär- skilt stadgas, tillika fördes med särskilt lastmärke (trälastmärke). I § 31 regleras förfarandet vid fartygs förseende med lastmärke. Redaren äger att hänvända sig till vederbörande fartygsinspektör. Denne meddelar kommers- kollegium enligt fastställt formulär de för lastmärkets beräkning erforder- liga uppgifterna, vilka införskaffas genom undersökning och mätning ombord samt kompletteras med uppgifter ur fartygets mätbrev. Kollegium faststäl- ler lastmärket och utfärdar fribordscertifikat, sedan vederbörande inspektör på kollegii anmodan anbragt märket å fartyget och därom avgivit rapport. Certifikatet tillhandahålles redaren mot erläggande av stadgad stämpelavgift. Enligt samma paragraf kan svenskt lastmärke åsättas och fribordscertifikat utfärdas jämväl av vissa klassificeringsanstalter med samma giltighet, som om sådant lastmärke och fribordscertifikat tillkommit genom kommerskollegii för- anstaltande. I fråga om dylika åtgärder är klassificeringsanstalt underkastad kontroll av kommerskollegium samt pliktig att ofördröjligen till kollegium översända dublettexemplar av utfärdat certifikat ävensom de uppgifter och be- räkningar, som legat till grund för lastmärkets fastställande och certifikatets utfärdande. I § 32 föreskrives, att vid fastställande av svenskt dödviktslast-

märke skola tillsvidare tillämpas de fribordsbestämmelser och fribordstabeller, som funnos fogade vid den förut omförmälda, numera upphävda förordningen med provisoriska föreskrifter angående lastmärke å svenska fartyg i vissa fall av den 21 maj 1910. Enligt bestämmelse i § 33 skall fribordscertifikat ofördröjligen avlämnas till kommerskollegium, därest i avseende å fartyg, som är försett med svenskt lastmärke, vidtages eller inträffar förändring, som inverkar å dess i certifikatet angivna fribord, eller giltighetstiden för certifikatet gått till ända. De i § 32 omförmälda fribordsbestämmelserna och fribordstabellerna innehålla föreskrifter av huvudsakligast teknisk natur. Emellertid finnas i en bilaga (C) vissa administrativa tilläggsbestämmelser rörande förbud att hänvända sig till flera håll i fråga om lastmärke, torrsättning och undersökning av oklassade fartyg samt angående fribordscertifikats giltighetstid.

Av sistberörda bestämmelser äro särskilt reglerna angående torrsättning och undersökning av oklassade fartyg av intresse därutinnan, att de utvisa, huru som en viss garanti fordras för att fartyget befinner sig i sjövärdigt skick i de avseenden, som inverka på fribordsberäkningarna. Sålunda stadgas, att för oklassat fartyg ej må fastställas lastmärke eller utfärdas fribordscertifikat, med mindre fartyget blivit torrsatt och i sådant tillstånd fullständigt undersökt samt därvid fartygets materialdimensioner uttrönts. Upplysning angående omfattningen av sådan undersökning inhämtas av en följande föreskrift i paragrafen av innehåll, att den inspektör eller expert, som verkställt undersökningen, skall avlämna en detaljerad redogörelse i fråga om fartygsskrovets byggnadssätt, materialdimensioner och tillstånd. Att avsikten vidare varit att skaffa säkerhet för fartygets bibehållande i vederbörligt skick framgår av föreskrifterna i ett följande stadgande, som på visst sätt begränsar giltighetstiden för utfärdat certifikat. Nu ifrågavarande bestämmelser hava med tillkomsten av tillsynslagens och tillsynsförordningens föreskrifter rörande sjövärdighetsbesiktning av fartyg praktiskt sett förlorat sin betydelse, enär fartyg, för vilka fastställande av lastmärke kommit i fråga, principieellt och oberoende av lastmärkesförfarandet blivit underkastade sjövärdighetsbesiktningstvång. I viss mån annorlunda har fallet varit allenast med sådana äldre fartyg, vilka på grund av tillsynslagens övergångsbestämmelser icke varit pliktiga att undergå sjövärdighetsbesiktning med mindre kommerskollegium därom förordnat. Med enstaka undantag under de första åren av sjöfartssäkerhetslagstiftningens bestånd har emellertid, enligt vad kollegium upplyst, så snart lastmärkes fastställande begärts för dylikt äldre fartyg, jämlikt nyssberörda övergångsstadgande förordnats om verkställande av sjövärdighetsbesiktning å fartyget.

Av sedermera inträffade viktigare omständigheter rörande den svenska lastlinjelagstiftningen må erinras om införandet av särskilda regler angående trälastmärke å maskindrivna fartyg genom förordningen den 2 juni 1922 (nr 232), i samband varmed förut omförmälda ändring i § 30 i tillsynsförordningen skedde. Sagda regler, som under särskilda villkor medgiva djupare nedlastning av trälastade fartyg, hade framgått såsom resultat av överläggningar

1922 års
förordning ang.
trälastmärke.

mellan de skandinaviska länderna och äro i allt väsentligt överensstämmande med danska och norska regler i samma ämne.

*Lastlinje-
frågans
läge i olika
länder.*

Med avseende å lastlinjefrågans allmänna internationella läge före 1930 års konferens är att anmärka, att alla sjöfartsidkande länder av någon betydelse antagit fribordsbestämmelser, likvärdiga med de normer, som innehållas i de av Board of Trade år 1906 utgivna fribordsbestämmelserna och fribordstabellerna. Tyskland är ett av de få länder, där de brittiska reglerna ej direkt lagts till grund för bestämmelser i ämnet, men materiellt sett giva de brittiska och tyska reglerna ungefärligen samma resultat, sedan England vid 1906 års revision, efter utredning om de tyska reglernas lämplighet, modifierat sina med hänsyn till de tyska. Av de skandinaviska länderna är det endast Norge, som hittills intagit en från den brittiska något avvikande ståndpunkt, i det att de i Norge sedan 1916 gällande lastlinjeregler i jämförelse med de brittiska av 1906 medgiva en något djupare nedlastning av fartyg med mindre bruttodräktighet än 3,000 registerton.

*Förberedel-
ser till all-
män över-
enskom-
melse.*

Frågan om revision av de brittiska lastlinjeregler av 1906 har upprepade gånger bragts å bane. Redan 1913 tillsattes i England för detta ändamål en kommitté, som år 1916 avgav ett förslag rörande regler för allmänt dödviktsfribord. Detta förslag, som var avsett att läggas till grund för internationell överenskommelse på området, föranledde på sin tid uppdrag åt kommerskollegium att verkställa utredning i ämnet. Resultatet härav framlades i utlåtande den 31 december 1921, vari kollegium fann sig böra i huvudsak avstyrka förslaget. På grund av världskriget och därmed sammanhängande förhållanden hade frågan om åtgärder för åstadkommande av en allmän internationell överenskommelse emellertid ställts på framtiden och när densamma senare återupptogs, ansågs ett nytt försök till revision av de brittiska reglerna först böra göras. Detta skedde genom en av brittiska regeringen tillsatt kommitté (den s. k. Sanderska kommittén), som år 1929 avgav ett betänkande med förslag till lastlinje för handelsfartyg ävensom särskild lastlinje för maskindrivna fartyg, som föra däckslast av trä, och för tankfartyg. Detta betänkande tillställdes andra sjöfartsidkande stater med begäran om yttrande, huruvida detsamma kunde anses utgöra en lämplig grundval för överläggningar i syfte att åstadkomma internationell reglering av lastlinjespörsmålet genom antagande av en konvention i ämnet. Efter att hava erhållit önskat besked härom sammankallade den brittiska regeringen, som inledningsvis nämnts, år 1930 en konferens i London, vid vilken den nu föreliggande konventionen enhälligt antogs av representanter för tjugunio sjöfartsidkande stater.

I detta sammanhang må framhållas, att bland de olika ländernas delegerade vid konferensen funnos, förutom sakkunniga på hithörande områden, jämväl företrädare för såväl sjöfartsnäringen som de ombord anställda.

*Redogörelse
för 1930 års
konvention
m. m.*

Konventionen är i allt väsentligt grundad på det engelska kommittébetänkandet av år 1929 och innehåller bestämmelser angående 1:o allmänt dödviktslastmärke, 2:o särskilt lastmärke för maskindrivna fartyg, som föra däckslast av trä, och 3:o särskilt lastmärke för tankfartyg. Till reglerna rörande sistnämnda

slag av lastmärke har fogats en bestämmelse om analog tillämpning av desamma för fartyg av särskild typ, som besitta konstruktiva egenskaper, jämförliga med dem tankfartyg äga.

Underkastade konventionen äro (enligt art. 2) fartyg, som nyttjas å »internationella resor», varmed avses resor från ett land, å vilket konventionen äger tillämpning, till en hamn utanför samma land eller omvänt; undantagna äro 1:o örlogsfartyg, rena fiskefartyg, lustfartyg samt fartyg, som icke föra last eller passagerare, och 2:o fartyg med en bruttodräktighet understigande 150 register-ton. Därjämte må vederbörande myndigheter under vissa villkor undantaga fartyg, som nyttjas å internationella resor mellan närliggande hamnar i två eller flera länder.

Konventionen skiljer — liksom sjöfartssäkerhetskonventionen — mellan »nya» och »existerande» fartyg. Med »nytt fartyg» avses fartyg, vars köl sträcker den 1 juli 1932 (som är den för konventionens ikraftträdande bestämda dagen) eller senare; övriga fartyg anses såsom »existerande».

I huvudstadgandet (art. 5) föreskrives, att fartyg, som är underkastat konventionens bestämmelser, icke må efter dess ikraftträdande anträda internationell resa, med mindre fartyget dels undergått vederbörlig besiktning (art. 9), dels därvid befunnits uppfylla de för lastmärkes erhållande stadgade villkor och dels blivit i vederbörlig ordning försett med lastmärke. Denna huvudregel gäller beträffande nya fartyg.

Vad angår existerande fartyg föreskrives i samma stadgande, att sådant fartyg icke må efter konventionens ikraftträdande nyttjas å internationell resa, med mindre detsamma dels undergått besiktning och blivit försett med lastmärke — före eller efter ikraftträdandet av konventionen — antingen i enlighet med de för nya fartyg gällande bestämmelserna eller ock enligt någon av de i en särskild förteckning upptagna, i olika länder tidigare gällande lastlinjeförfattningarna, bland vilka gällande svenska fribordsregler och fribordstabeller jämväl återfinnas, dels ock i princip och, i den mån så med hänsyn tagen till redan befintliga säkerhetsanordningar kan anses skäligt och lämpligt, jämväl i detalj uppfyller för nya fartyg stadgade fordringar med avseende å skydd för öppningar, räcke och brädgång, länsportar och besättingens bostäder.

Förutom redan omfördörd första besiktning såsom förutsättning för fartygs förseende med lastmärke föreskrivas i konventionen (art. 14) periodiskt återkommande besiktningar såsom villkor för fortsatt giltighet av sådant internationellt lastlinjecertifikat, som enligt konventionen (art. 11) skall utfärdas i samband med lastmärkets åsättande och som skall finnas ombord å varje ifrågakommande fartyg. Till innehavet av detta certifikat hava (art. 17) knutits de förmåner, konventionen är avsedd att bereda de olika ländernas redare i form av befrielse i huvudsak från kontroll av främmande myndigheter. Fartyg, å vilket gällande certifikat finnes ombord, må nämligen i främmande hamn underkastas tillsyn allenast för kontrollerande av att fartyget icke är lastat djupare än certifikatet medger, att lastlinjens läge överensstämmer med certifikatet samt att fartyget i särskilt angivna avseenden icke undergått sådan

förändring, att fartyget uppenbarligen icke kan gå till sjöss utan livsfara för de ombordvarande (art. 16). Härtill hava dessutom fogats bestämmelser av innehåll att endast kompetenta förrättningsmän må anlitas för kontrollens utförande samt att vederbörande konsul genast skall underrättas, om anledning till allvarigare ingripande mot fartyget synes föreligga.

Av de vid konventionen fogade *bilagorna* innehåller bil. I tekniska regler för bestämmande av fribord, innefattande, förutom allmänna föreskrifter, villkor för lastmärkes erhållande (avseende fartygets konstruktiva styrka samt anordningar för fartygets säkerhet och besättningens trygghet) ävensom särskilda bestämmelser rörande fribord för ångfartyg (maskindrivna fartyg), segelfartyg, ångfartyg, som föra däckslast av trä, och tankfartyg. Vidare innehåller bil. II bestämmelser angående de zoner och årstidsområden, inom vilka fartygen må nedlastas till olika märken, bil. III formulär till internationellt lastlinjecertifikat och bil. IV den förut omnämnda förteckningen över sådana äldre författningar rörande fribord, som skola anses likvärdiga med de brittiska reglerna av år 1906. Enligt bestämmelse i konventionens art. 1 äga dessa bilagor samma giltighet och träda i kraft på samma gång som konventionen och böra sålunda innefattas i ett ratificeringsbeslut.

Enahanda förhållande torde få anses föreligga med avseende å ett vid konventionen fogat *slutprotokoll* innehållande dels två undantagsbestämmelser, den ena gällande fartyg, som nyttjas i fart å innanvatten, och den andra en viss i Amerika och Frankrike förekommande specialtyp av fartyg (s. k. lumber schooner), dels ock föranstaltanden om eventuellt återupptagande av frågan om fribord för tankfartyg å en specialkonferens med särskild befogethet.

Konventionen åtföljes dessutom av den internationella *lastlinjekonferensens slutakt*, innehållande, jämte annat, ett antal av konferensen antagna rekommendationer rörande åtgärder för kontroll å nedlastning av fartyg, som på grund av sin ringa storlek äro undantagna från konventionen, åstadkommande av enhetlighet i klassificeringsanstaltarnas reglementen angående fartygs styrka, föranstaltande om årliga undersökningar av fartyg i vissa avseenden samt insamlande av upplysningar rörande skador å tankfartyg. Dess rekommendationer böra tagas i betraktande vid bedömandet av vissa med konventionens tillämpning sammanhängande spörsmål men äro icke av beskaffenhet att påkalla särskilt beslut om desammas godkännande.

*Lastlinje
i Östersjö-
och in-
skränkta
fart.*

Efter förestående redogörelse för den allmänna lastlinjefrågans läge torde jag få närmare belysa ett därmed sammanhängande särskilt spörsmål, som i vårt land på senare år varit föremål för uppmärksamhet och även föranlett åtgärder från det allmännas sida, nämligen frågan om *lastlinje för fartyg i Östersjö- och inskränkta fart*. Jag skall därvid till en början lämna en kort översikt av frågans tidigare behandling.

1906 års sjö-
fartssäker-
hetskom-
mitté.

I det betänkande av den 16 december 1910, som låg till grund för den svenska sjöfartssäkerhetslagstiftningen, uttalade sig 1906 års sjöfartssäkerhetskommitté jämväl angående frågan om fartygs förseende med lastmärke. Med

avseende å området för tillämpningen av regler i detta ämne avstyrkte kommittén för det dåvarande införande av lastlinje för fartyg i mera inskränkt trafik än Nordsjö- och vidsträcktare fart. Då användandet av lastmärke icke vore ett oeftergivligt villkor för säkerhetens betryggande, borde nedlastningen särskilt beträffande mindre fartyg i sådan fart alltjämt kunna anförtros åt befälhavaren. Skulle emellertid erfarenheten om lastlinjens verkan på säkerheten i den vidsträcktare farten eller en utsträckt tillämpning av lastlinje i främmande länder påkalla införandet av lastlinje även i inskränkta fart, borde denna grundas på en dittills ej verkställd utredning om de olika svenska fartygstyper, som i dylik fart användes.

I utlåtande den 24 augusti 1912 över sjöfartssäkerhetskommitténs betänkande avstyrkte kommerskollegium för det dåvarande s. k. tvångslastlinje för fartyg i Östersjö- eller inskränkta fart. Därvid uttalade kollegium tillika, att, även om detta spörsmål kunde visa sig förtjänt av att tagas under omprövning, detta dock icke borde ske, förrän fartygsinspektionen kommit till stånd, enär bestämda särskilda lastlinjeregler för sådan fart icke funnes och man, innan fartygsinspektionen börjat sin verksamhet, saknade möjligheter vare sig att utreda, om behovet i fråga förefunnes, eller att uppgöra sådana speciella regler.

Kommerskollegii utlåtande den 24 aug. 1912.

I proposition nr 116 till 1914 års senare riksdag rörande förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen, innefattande grunderna för den nuvarande sjöfartssäkerhetslagstiftningen, yttrade föredragande departementschefen, efter att hava redogjort för vissa allmänna synpunkter, bl. a. följande:

Proposition till 1914 års senare riksdag.

»Det torde sålunda vara tydligt, att med den utveckling, fartygstekniken numera nått, det bör erbjuda bestämda fördelar ur säkerhetssynpunkt att tillämpa väl avvägda lastlinjeregler, icke allenast för viss vidsträcktare fart, utan för sjöfarten överhuvud. Med denna uppfattning återstår dock att avgöra — vad för övrigt synes hava för kommittén och kommerskollegium framstått som en huvudsak — huruvida den nytta, som av lastlinje kan hämtas för säkerheten, tilläventyrs motsvaras av så stora ekonomiska och andra olägenheter för sjöfarten, att man i allt fall kan hysa betänklighet mot dess införande. Denna jämförelse mellan fördelar och olägenheter bör onekligen, åtminstone i den inskränkta farten, där risken för sjöolycka är mindre eller i allt fall begränsad till mindre farliga följder, onekligen tillmätas viss betydelse vid frågans bedömning. I den vidsträcktare farten åter träda, till följd av resans längd och farvattnets beskaffenhet samt därigenom ökade faror för sjöolycka, skäligen hänsyn till säkerheten så starkt i förgrunden, att desamma uppenbarligen böra tillerkännas en alldeles avgörande betydelse. Men därjämte är, speciellt i avseende å den vidsträcktare farten, att märka, hurusom tillämpandet av lastlinje ingalunda medför allenast ekonomiska olägenheter, utan även vissa ekonomiska fördelar för rederirörelsen, vilka icke kunna anses inskränkta till den påvisade lämpligheten av att, i nuvarande internationella läge, anpassa sig efter motsvarande lagstiftning i andra länder. Det är väl obestridligt, att, även om de mesta kostnaderna bäras av staten, åtskilliga utgifter för certifikat etc. och andra olägenheter för redaren följa av lastlinjetvång. Lastmärket torde ock i vissa gränsfall medföra en inskränkning i lastmängden utöver vad *möjligen* kunnat vara nödvändigt. Men, på sätt sjöfartssäkerhetskommittén antytt, kunna de tillfälliga utgifterna uppvägas av den större varaktighet, som fartygsskrovet, enligt sakkunnigas mening, erhåller genom till-

lämpandet av fasta lastningsregler. Och mot den minskade fraktvinsten i ett eller annat speciellt fall, där fartyget tilläventyrs kunnat utan fara för säkerheten intaga något mera last, än lastmärket medgivit, svarar icke allenast den ökade säkerhet, som genom lastmärket i det stora hela garanteras — vilket ju icke kan fränkännas ekonomisk betydelse — utan även den allmänna båtnad rederirörelsen på senare tid beretts genom införandet av nya fartygsanordningar och nya lastningssätt, varpå fartygstekniken inriktat sig icke minst för att, utan förfång för säkerheten, utjämna den inskränkning, som lastlinjetvånget medfört i den fria djuplastningen.

Om man emellertid i allt fall skulle anse de ekonomiska olägenheterna för sjöfarten vara större än fördelarna, men å andra sidan hysa den här uttalande uppfattningen, att ett väl avvägt lastmärke erbjuder större säkerhet än den fria djuplastningen, bör dock varje tvekan vid intagandet av ställning till lastlinjefrågan, särskilt beträffande vidsträcktare fart, upphöra, därest det synes sannolikt, att för djup nedlastning, bestämd efter befälhavarens gottfinnande, å våra fartyg förekommit och vållat sjöolycka. Kommerskollegium anser det icke av tillgänglig utredning framgå, att så varit förhållandet, och stöder kollegium detta sitt omdöme därpå, att det icke genom »statistiska data» eller genom de till kollegium inkomna undersökningsprotokoll eller eljest ådagalagts, att sjöolycka, annat än möjligen undantagsvis, vållats genom sådan nedlastning. Vad angår värdet av anförda bevismaterial, måste ju dock häremot erinras, att någon officiell statistik över svenska sjöolyckor och orsakerna därtill icke hos oss förts förrän från år 1911 och att denna måst bliva ytterst ofullständig redan på grund av bristerna i det nuvarande undersökningsförfarandet — brister, som förevarande lagförslag bland annat har till ändamål att avhjälpa. Det är ock att märka, att sjöfartssäkerhetskommittén i sin helhet vitsordat, att en icke ringa del av inträffade sjöolyckor måste antagas hava varit vållade genom felaktig lastning, ehuru kommitténs majoritet icke ansett sig böra tillskriva detta förhållande bristen på just *lastlinje*. Men är det, såsom även kommittén förmenar, otvivelaktigt så, att åtskilliga sjöolyckor uppkommit genom oriktig lastning, vare sig för stark djuplastning eller olämplig stuvning, torde det vara lika otvivelaktigt, att åtminstone en del av dessa olyckor skulle hava undvikits, om det funnits en effektiv kontroll över lastningen, en kontroll, som i fråga om särskilt nedlastningen i hög grad underlättas genom befintligheten av lastmärke.

Sistberörda omständighet, att lastmärket underlättar, för att icke säga ensamt möjliggör en verksam tillsyn över nedlastningen, synes hava blivit alltför mycket undanskjuten vid diskussionen om fördelarna och olägenheterna av en lastlinjelagstiftning. Man har frågat sig — och det är naturligen en huvudfråga — huru djuplastningen i det speciella fallet säkrast bestämmas, av befälhavaren på grund av hans fartygstekniska kunskap och kannedom om det egna fartyget eller genom förutbestämda regler, vilkas tillämpning på det särskilda fartyget fått sitt synliga uttryck i lastmärke å fartygets sida. Detta spörsmål har ock enbart intresse, när såsom i vårt land lastningen å fartyg i allmänhet icke kontrolleras av annan än befälhavaren och frågan, om denne lastat för djupt, aldrig uppstår förrän han till äventyrs ställes till ansvar för vållande till sjöolycka, vid vilket tillfälle det emellertid i regel torde vara omöjligt att förebringa tillräcklig bevisning om nedlastningens verkliga beskaffenhet. Men är det däremot så inrättat, att lastningen medan den pågår kan underkastas kontroll av statens tjänstemän, framträder samtidigt också vikten av, att dessa tillsynsmän må kunna på ett enkelt och klart sätt samt med minsta möjliga uppehåll för fartyget kontrollera fartygets nedlastning. En utveckling till lastlinje är därför en given följd av införandet av statskontroll, som

därförutan saknar möjlighet att på ett effektivt sätt ingripa, innan olyckan redan är skedd.»

Vid behandling av spörsmålet angående omfattningen av lastlinjebestämmelser med avseende å olika farter uppehöll sig departementschefen först vid Nordsjö- och vidsträcktare fart samt framhöll, hurusom behovet av lastmärke, både med avseende å fartygs säkerhet och i övrigt, synnerligast framträdde beträffande den vidsträcktare farten, där faran för sjöolycka vore större samt lastlinje å våra fartyg i allt fall påfordrades till följd av lagstiftningen i andra länder.

Emellertid fann departementschefen, att det av internationella hänsyn även kunde komma att påkallas att, eventuellt i samband med allmän internationell överenskommelse, införa lastlinjetvång beträffande last- och passagerarfartyg i inskränkta fart än vad nyss angivits. Så förmodade departementschefen det vara blott en tidsfråga, när lastmärke komme att påfordras i andra länders Östersjöhamnar jämväl i fråga om främmande fartyg. Med anledning härav och då i avseende å lastlinjens betydelse för säkerheten i stort sett samma skäl talade för införandet av obligatoriskt lastmärke i Östersjöfart som i Nordsjöfart, vore det önskvärt, att utredning i syfte att åstadkomma för våra fartyg lämpliga och betryggande lastlinjeregler beträffande förstnämnda fart skyndsamt verkställdes.

Beträffande åter inskränkta fart än Östersjöfart fann departementschefen väl även där fördelarna av en lastlinjelagstiftning ur säkerhetssynpunkt göra sig gällande, ehuru de l s behovet härav på grund av den minskade risken för sjöolycka och dess konsekvenser för människoliv samt den större lätthet, varmed befälhavaren vore i tillfälle att bedöma lastningsförmågan hos här vanligen förekommande mindre fartyg, icke framträdde så starkt som i den vidsträcktare farten, och de l s de med en lastlinjelagstiftning förenade olägenheterna och kostnaderna i inskränkta fart ansåges verka relativt mera betungande för redarna, särskilt för ägarna av de mindre fartygen i berörda fart. Närmare utredning, än som då föreläge, ansåg departementschefen emellertid böra företagas rörande de eventuella verkningarna av lastlinje jämväl i inskränkta fart än Östersjöfart, därvid de större fartygen i längre kustfart utomskärs i första hand borde avses. Nu åsyftade utredningar förutsatte departementschefen, liksom kommerskollegium, böra ske med tillhjälp av den föreslagna tillsynsmyndigheten och grundas på det material, som under dess verksamhet komme att samlas till ledning för frågans bedömande.

Den av departementschefen till införande i sjölagen förordade bestämmelsen om lastlinjetvång i Nordsjö- och vidsträcktare fart överflyttades sedermera till det förslag till lag om tillsyn å fartyg, som med proposition nr 121 framlades för 1914 års senare riksdag.

Propositionen behandlades av särskilda utskottet nr 2, som anförde, att det redan av hänsyn till de internationella förhållandena syntes vara nödvändigt att införa lastlinjetvång i Nordsjö- och vidsträcktare fart. Frågan om lastlinje krävde ett skyndsamt avgörande i de länder, där bestämmelser härom icke kommit till stånd. I avseende å införandet av lastlinjetvång i den vidsträck-

1914 års
senare riksdag.

tare sjöfarten uttalade utskottet därför sin anslutning till Kungl. Maj:ts förslag. Inom utskottet hade emellertid yrkats, att bestämmelser omedelbart borde utarbetas beträffande lastlinje i Östersjö- och inskränktare fart. Efter återgivande av departementschefens nyssnämnda uttalande om behovet av utredning härutinnan anförde utskottet, att med hänsyn till det läge, vari denna fråga befunne sig, utskottet ansett någon vidare åtgärd från riksdagens sida för det dåvarande icke böra ifrågakomma.

Till denna ståndpunkt anslöt sig ock riksdagen.

Såsom av nu lämnade redogörelse framgår, har frågan om införandet av lastmärke i Östersjö- eller inskränktare fart blivit ställd på framtiden i avvaktan huvudsakligen på de erfarenheter, som de genom 1914 års lagstiftning upprättade kontrollorganen kunde komma att göra på området i fråga.

Sedan dess hava olika omständigheter gång efter annan dragit uppmärksamheten till detta spörsmål. Med föranledande härav lät kommerskollegium under loppet av år 1927 i samband med en då pågående utredning i ämnet uppgöra ett preliminärt förslag till lagstiftning om utsträckande av lastlinje tvånget till fartyg i Östersjöfart, varöver kollegium inhämtade olika sjöfartsorganisationers yttranden.

1928 års
riksdag.

Innan denna utredning blivit slutförd, bragtes emellertid frågan inför riksdagen genom motion år 1928 i första kammaren (nr 179), vari hemställdes, att riksdagen ville besluta dels att antaga av motionären framlagt förslag till lag om ändrad lydelse av huvudstadgandet rörande lastmärke å fartyg, 9 § tillsynslagen, och dels att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om vidtagande av viss ändring i 32 § samma lag. Dessa författningsförslag överensstämde med förenämnda inom kommerskollegium utarbetade preliminära förslag.

Motionen behandlades av första lagutskottet, som ansåg, att i avseende å lastlinjens betydelse för säkerheten i stort sett samma skäl talade för införande av obligatoriskt lastmärke i Östersjöfart som i Nordsjöfart. Behovet av reglerande föreskrift jämväl i Östersjön rörande lastning av fartyg till vinnande av ökad säkerhet syntes dåmera bestyrkt av de sjöolyckor i nämnda farvatten, som föranletts av för djup nedlastning. En anordning med nedlastningens bestämmande efter ett lastmärke kunde, därest lastlinjereglerna utformades på ett tekniskt riktigt sätt, fylla skäligen anspråk med hänsyn till såväl säkerhetens som rederirörelsens intressen. Om föreskrifternas efterlevnad kunde av kontrollorganen övervakas, syntes risken för olyckor av nämnda slag kunna minskas. Klart vore ock, att en kontroll från tillsynsmyndigheten och ombordvarande i fråga om nedlastningen i hög grad underlättades genom befintligheten av lastmärke.

Vid nu angivna förhållanden fann utskottet det vara en angelägenhet av vikt, att en lagstiftning om obligatoriskt lastmärke å fartyg i Östersjöfart komme till stånd. Då emellertid den pågående utredningen borde slutföras, kunde utskottet icke tillstyrka riksdagen att genom ett bifall till förevarande motion omedelbart besluta ändring av lagen om tillsyn å fartyg, helst den ifrågasatta lagstiftningen syntes lämpligast böra komma till stånd i samråd med övriga i Östersjöfart intresserade stater. Men med den ställning, utskottet intog i

frågan, ansåg utskottet, att riksdagen borde i skrivelse till Kungl. Maj:t giva uttryck för riksdagens önskan, att utredningen i ämnet fullföljdes och att därpå grundat förslag snarast möjligt framlades för riksdagen.

Riksdagen godkände förberörda utlåtande och anhöll i skrivelse, nr 123, att Kungl. Maj:t ville, efter det pågående utredning om införande av obligatoriskt lastmärke för fartyg i Östersjöfart avslutats, snarast möjligt för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

Efter slutförandet av förut omfördä utredning i ämnet avgav kommerskollegium den 21 september 1928 utlåtande angående åtgärder för åstadkommande av bestämmelser rörande lastmärke för fartyg i Östersjöfart, varmed kollegium, jämte annat, överlämnade det preliminära lagstiftningsförslag, som tidigare under året, på sätt förut nämnts, genom enskild motion framlagts för riksdagen.

Kommerskollegii utlåtande den 21 september 1928.

Detta förslag, som enligt kollegii uttalande vilade på erfarenhet, vunnen inom fartygsinspektionen under arbete med fribordsberäkningar för ett stort antal fartyg av växlande typ och storlek, betraktades emellertid icke av kollegium såsom slutgiltigt utan var avsett att läggas till grund för vissa av kollegium föreslagna förberedelser till frågans lösning i gemenskap med samtliga stater, som vore intresserade i sjöfarten å Östersjön.

Förslaget innefattade dels ändring av 9 § tillsynslagen och § 32 tillsynsförordningen samt dels ett antal nya administrativa föreskrifter.

Den föreslagna ändringen i tillsynslagens 9 § var formellt föga omfattande, bestående allenast i en ändring av fartgränsen, så att stadgandets tillämpningsområde utsträcktes från tidigare Nordsjö- och vidsträcktare fart till att omfatta jämväl den nuvarande Östersjöfarten, jämte ett tillägg om rätt för Kungl. Maj:t att medgiva befrielse från lastmärkestväng beträffande fartyg i Östersjöfart. Förslag till vissa på denna dispensrätt grundade allmänna undantag (avseende prämfartyg, fiske- och fångstfartyg, bogserfartyg samt bärgningsfartyg) innefattades i nyss omfördä förslag till administrativa föreskrifter, vilka dessutom innehöllo en del övergångsbestämmelser samt stadganden, avsedda att möjliggöra vissa förhandsåtgärder. Den föreslagna ändringen i § 32 tillsynsförordningen innebar i korthet, att de nuvarande fribordsreglerna för Nordsjö- och vidsträcktare fart skulle tillämpas jämväl vid fastställandet av Östersjölastmärke eller med andra ord, att märket skulle vara detsamma i Östersjöfart som i vidsträcktare fart, dock att fartyg, som med avseende å skrovets konstruktionsdetaljer uppfyllde kommerskollegii byggnadsreglementes fordringar eller eljest ägde däremot svarande styrka, vid lastmärkes fastställande finge likställas med fartyg, som innehade högsta klass i godkänd klassificeringsanstalt.

Över nu omfördä förslag hade, såsom förut antytts, yttrande inhämtats från, förutom samtliga förste fartygsinspektörer, följande sjöfartsorganisationer, nämligen Sveriges allmänna sjöfartsförening, Sveriges redareförening, kanalflottans rederiförening, Sveriges segelfartygsförening, ångfartygsbefälhavaresällskapet, nautiska föreningen, Sveriges fartygsbefälsförening, svenska maskinbefälsförbundet, svenska sjömansunionen och svenska eldareunionen.

Ur de synpunkter *fartygsinspektörerna* hade att beakta, d. v. s. med avseende å lastmärkets betydelse vid utövande av förhandskontroll å fartygens säkerhetsförhållanden, hade samtliga hörda inspektörer tillstyrkt en utsträckning av lastlinjetvånget till åtminstone Östersjöfarten.

Beträffande sjöfartsorganisationernas ställning till frågan må här anmärkas, att införandet av obligatoriskt lastmärke för fartyg i Östersjöfart — i vissa fall med än större utsträckning — obetingat förordades av de ombord anställdas föreningar, nämligen *fartygsbefälsföreningen*, *maskinbefälsförbundet* samt *sjömans-* och *eldareunionerna*. *Sveriges allmänna sjöfartsförening* och *Sveriges redareförening* hade icke velat principiellt motsätta sig en sådan åtgärd, men hade därvid utgått från följande såsom oeftergivliga betecknade förutsättningar, nämligen dels att en utredning verkställdes och offentliggjordes, som för de av förevarande spørsmål intresserade skulle möjliggöra ett exakt bedömande av verkningarna för de olika, i Östersjöfart för närvarande använda fartygstyperna av de tillämnade lastlinjereglerna, dels att den nu ifrågavarande lastlinjelagstiftningens införande föregingades av underhandlingar med övriga av den speciella Östersjöfarten intresserade länder, varigenom garanti vunnes, att lagstiftning av enahanda innehåll infördes i dessa länder samtidigt som motsvarande lagstiftning trädde i kraft i Sverige. Representanterna inom sjöfartsföreningens styrelse för de ombord anställda hade förklarat sig icke vilja för sin del motsätta sig ett anstånd med förevarande frågas definitiva avgörande i avbidan på framläggandet av nyss åsyftade utredning och på resultatet av de avsedda underhandlingarna med främmande stater, under förutsättning att denna utredning och dessa underhandlingar igångsattes och slutfördes med det snaraste.

I sin motivering till förslaget erinrade *kommerskollegium* för egen del till en början om de uttalanden rörande fartygs lastningsförhållanden, som gjorts i kollegii berättelser över fartygsinspektionens verksamhet under åren 1916 och 1917, varav framginge, att redan då verkställdes viss utredning angående möjligheten och lämpligheten av att införa lastmärkestvång även i Östersjön, i samband varmed utarbetats ett förslag till bestämmelser i ämnet. På grund av mellankommande hinder hade sagda förslag emellertid icke underkastats slutlig prövning av kollegium och senare hade den vidlyftiga revisionen av flertalet av de viktigare sjöfartssäkerhetsförfattningarna hindrat frågans återupptagande.

Emellertid hade fartygens lastningsförhållanden alltjämt varit föremål för fartygsinspektionens uppmärksamhet såsom ock framginge av kollegii årsberättelser angående inspektionens verksamhet. Sålunda hade i åtskilliga fall utfärdats förbud mot fartygs nyttjande på grund av överlastning eller olämplig lastning, varjämte vid en mångfald tillfällen genom fartygsinspektörernas ingripande rättelse vunnits utan att förbud mot nyttjande behövt meddelas. Utövändet av denna kontroll hade dock i hög grad försvårats dels genom personalens fåtalighet och dels genom frånvaron av lastmärke, vilket särskilt framhållits uti förste fartygsinspektörernas förenämnda yttranden. Dessa yttranden bestyrkte jämväl för Östersjöfartens vidkommande riktigheten av

de av vederbörande departementschef förut gjorda uttalandena om vikten av att genom fartygens förseende med lastmärke bereda möjlighet att på ett enkelt och klart sätt samt med minsta möjliga uppehåll för fartygen kontrollera deras nedlastning.

Lastmärkesfrågan hade vidare varit föremål för uppmärksamhet i vissa av de redogörelser för gjorda rön och iakttagelser i tjänsteutövningen, som lämnats av kommerskollegii sjötekniska biträde i egenskap av organ för den s. k. repressiva sjöfartssäkerhetskontrollen. Av sådana uttalanden återgav kollegium följande:

Ur redogörelsen för år 1922: »En stor del av de olyckor, som inträffat genom att fartyg sprungit läck i öppen sjö, hava förorsakats av olämplig lastning. Dessa olyckor hava merendels drabbat mindre och äldre träfartyg i Östersjö- eller inskränkta fart med tunga laster, såsom cement, kalksten, gatsten och järn. När ett sådant fartyg intagit en last av detta slag, blir vanligen följderna, att det under påfrestningen i även moderat sjö springer läck. Genom saknaden av lastmärke i Östersjöfart lastas ofta dessa fartyg för hårt, vilket i synnerhet under höst- och vintermånaderna kan medföra svåra följder. Ett par trälastade fartyg kommo efter någon tids överspolning i sjön att ligga så djupt, att skarndäcken kommo under vattenytan.»

Ur redogörelsen för år 1923, (varest frågan behandlats i samband med spörsmål om risker vid förande av tunga laster): »En icke ringa del av segelfartygen äro jämförelsevis gamla fartyg och till följd därav icke lämpade att särskilt under den stormiga årstiden föra tunga laster. Dessa fartyg springa ofta läck under förandet av sådana laster och måste söka nödhavn. Fem av de 6 fartyg, som under året sprungit läck och sjunkit, förde tung last, och ungefär samma proportion har under de föregående åren kunnat iakttagas. Fartyg, som försvunnit med man och allt, hava merendels varit äldre träfartyg med tunga laster. Det är ett för alla sjöfarande känt förhållande, att äldre träfartyg kunna utan större risk föra trälaster av normal storlek och andra därmed jämförliga laster även under den stormiga årstiden, men att däremot last, som är tyngre än stenkol, kan bli farlig för fartygets säkerhet. Sådana laster som gatsten, järn, porslinslera o. d. fresta fartyg givetvis i mycket högre grad än stenkol och dock inlastas ofta sådana laster även under vintermånaderna i äldre träfartyg. Om ett sådant fartyg så lastat råkar ut för stormigt väder, kan följderna icke bli annan, än att det springer läck och i bästa fall i sjunkande tillstånd räddas in i någon nödhavn. Fall inträffa dock årligen, då fartygen sjunka, innan nödhavn uppnås, och såsom ovan omnämnts finnes även grundad anledning för antagandet att i de flesta fall, då fartyg försvunnit med man och allt, orsaken till olyckan varit fartygens oförmåga att under hårt väder föra tunga laster. Genom saknaden av bestämmelser rörande lastmärke för fartyg i Östersjöfart lastas dessa fartyg ofta för djupt, och följderna härav bli givetvis ofta ödesdiga, särskilt vid förandet av tunga laster. Fall hava även inträffat, då fartyg i sådan fart lastats så djupt med trävaror, att däckets efter en tids förlopp genom däckslastens upptagande av vatten kommit att ligga under vatten, vilket förhållande slutligen haft fartygets undergång till följd.»

Ur redogörelsen för år 1926: »De fartyg, som sprungit läck under resa, hava nästan utan undantag varit fartyg av trä i Östersjöfart, vilka merendels innehåft tunga laster. Sjöolyckor, förorsakade av olämplig lastning, vilka drabbat fartyg i Östersjöfart, visa stark ökning. Anledningen härtill torde till stor del vara att söka i saknaden av närmare bestämmelser rörande fartygs lastning i sådan fart. Visserligen föreskrives i 26 § sjölagen, att befäl-

havare, bland annat, skall tillse, att ej större last intages, än fartyget bekvämligen kan bära och rymma. Emellertid synes denna bestämmelse knappast vara tillfyllest. Sålunda har till och med fall inträffat, då vederbörande rådhusrätt ansett, att fartyg med däckat liggande delvis under vatten icke varit för hårt lastat. Saknaden av närmare bestämmelser rörande fartygs nedlastning i Östersjöfart har även visat sig ödesdiger för större fartyg, avsedda för nordsjö- och oceanfart, vid deras användande i förstnämnda fart. Såsom exempel härpå kan framhållas följande fall: Ett ångfartyg, som innehade högsta klass, lastades för resa på Östersjön så hårt, att akterdäcket i hamn endast låg någon tum över vattenytan. När fartyget kom ut på Östersjön och stormigt väder inträffade, nedgrävdes särskilt akterskeppet i sjön på grund av dess ringa bärkraft, luckskalkningarna bortsletos, och då besättningen, på grund av att sjöarna nästan obehindrat rullade över fartyget, icke förmådde att åter skalka luckan, vattenfylldes fartyget och gick till botten. I samband med denna olycka omkommo 10 man. Nästan årligen försvinna fartyg på Östersjön med man och allt. Vid efter sådan olycka företagen undersökning för utronande av orsaken till densamma, kan denna givetvis icke med säkerhet fastställas. De flesta av dessa olyckor torde dock av allt att döma hava förorsakats av att fartygen varit för hårt eller olämpligt lastade. För att i möjligaste mån förebygga sjöolyckor av dessa slag, synas föreskrifter om lastmärke även för fartyg i Östersjöfart vara erforderliga.»

Slutligen framhöll kollegium, hurusom socialstyrelsens byråassistent för sjöfartsärenden i sin ämbetsverksamhet gjort vissa erfarenheter rörande lastningsförhållandena i Östersjöfarten, som föranlett honom att framkomma med förslag i lastmärkesfrågan. Sålunda hade han den 5 november 1926 uppgjort en promemoria, innefattande bl. a. uttalanden i föreliggande ämne, vilken med skrivelse den 9 november 1926 från socialstyrelsen överlämnats till kommerskollegium med hemställan, att kollegium ville till närmare utredning upptaga bl. a. frågan om fartygs förseende med lastmärke i Östersjöfart. Berörda promemoria innehöll i hithörande delar bl. a. följande:

»Den 17 september innevarande år [1926] förolyckades i Östersjön under resa mellan Danzig och Sundsvall Kalmarångaren »Dagmar», varvid tio personer av fartygets bemanning omkommo. Då olyckan har ägt rum under förhållanden, som synas påkalla särskild uppmärksamhet med hänsyn till den rådande uppfattningen att fartyg, utan att sjösäkerheten därigenom äventyras, skulle i regel kunna nedlastas djupare i Östersjöfart än i vidsträcktare farter, torde ett närmare skärskådande av dessa förhållanden vara på sin plats i syfte att därmed påvisa behövligheten av lastlinjebestämmelser jämväl i Östersjöfart.

Enligt tillgängliga rapporter och protokoll från sjöförhör hållet inför Stockholms rådhusrätt den 27 september 1926 voro omständigheterna i samband med ifrågavarande sjöolycka i huvudsak som följer:

Ångaren »Dagmar», byggd av stål i Oslo 1908 och mätande 1,297 bruttoton, avgick från Danzig den 15 september 1926 med en last stenkel om 1,750 ton, varav 20 ton å däckat, samt 170 ton bunkerkol. Den ovannämnda däckslasten var placerad i en bing, som fastsurrats å akterluckan. Djupgåendet var vid avgången 15'6" för och 16'6" akter. Beträffande fartygets fribord lämnades vid sjöförhöret synnerligen svävande uppgifter. Sålunda uppgav befälhavaren, att 'fartyget varit nedlastat över lastmärket för tunga laster men icke upp till trälastmärket', medan 1:ste styrmannen angav fribordet till 'åtminstone tre rum', under det att en besättningsman förklarade, att 'under

fartygets uppehåll i Danzigs hamn vattnet nått upp nästan till spygatten akteröver', samt en annan, att 'fartyget under ifrågavarande resa varit så hårt lastat, att vattnet nått upp ungefär en tum från spygatten, så att vatten vid minsta vågskvalp runnit in genom dessa, även då fartyget legat i Danzigs hamn'.

Fartygets luckor voro på vanligt sätt skalkade med två presenningar, skalkningsjärn och kilar. Täckluckorna voro enligt några vittnesmål nötta och slitna, och en sådan lucka, som fattades, hade ersatts med ett par för ändamålet tillkapade lösa plankbitar.

Redan första dagen till sjöss möttes fartyget av hård vind från V.N.V., som så småningom övergick till orkanartad storm med regnbyar och hög brytande sjö. På eftermiddagen den 16 september slogs skalkningen å akterluckan loss av en brottsjö, och då luckan ständigt överspolades kunde densamma ej ånyo skalkas; senare på dagen spolades även den å luckan placerade lasten över bord, varefter presenningar och täckluckor följde med och vatten började intränga i lastrum och kolboxar, försakande en avsevärd slagsida. Efter hand som fartyget, vilket nu befann sig c:a 40 sjömil öster om Ölands södra udde, allt mera började vattenfyllas och sjunka, sjösattes under stora svårigheter livbåtarna, som därvid illa ramponerades. Härunder omkommo tre personer, medan av besättningen i livbåtarna sju dukade under på grund av överansträngning och köld. De överlevande nio blevo efter utståndna strapatser och svåra lidanden efter mera än ett dygns vistelse i båtarna upptagna och räddade av en engelsk ångare, som förde dem i hamn.

Ångaren var klassificerad i Det Norske Veritas, i vars fartygsregister dess dödviktskapacitet (last + bunkers) uppgives till 1,740 ton på ett medeldjupgående av 15'2" och med ett sommarfribord av 1'8 1/2". Enligt den uppgift om fartygets nedlastning, som lämnats i till kommerskollegium insänd rapport om sjöolyckan, skulle medeldjupgåendet efter fullbordad lastning i Danzig hava varit 16'0", alltså 10" över fribordsmärket, vilket med den av befälhavaren till 15 ton uppgivna lastvikten per tum utgör c:a 150 ton utöver maximikvantiten på sommarmärket. Under förutsättning att fartyget i Danzigs hamn legat i färskvatten, varvid en nedlastning utöver sommarmärket av c:a 3 tum medgives, skulle den intagna lastkvantiteten likväl med c:a 105 ton ha överstigit den maximilast, som får föras på färskvattenmärket. Detta innebär en reducering i fribordet av minst 7", som med hänsyn till den därigenom ytterligt förminskade reservflytkraften för en ångare av »Dagmars» storlek utan tvivel måste betecknas såsom särdeles vådlig.

Nu hävdas visserligen, att en nedlastning utöver det för Nordsjö- och vidsträcktare fart föreskrivna lastmärket utan våda kan få försiggå i Östersjöfart, eller med andra ord, att navigeringen i Östersjön skulle vara förbunden med mindre risk för fartyget, dess last och de ombordvarande än i Nordsjön. Denna uppfattning jävas emellertid av de omständigheter, under vilka ifrågavarande skeppsbrott ägde rum. Sålunda förklarade befälhavaren bland annat vid sjöförhøret, efter att hava givit en beskrivning över den upprörda sjön, att 'det hela hade syntts som en kokande gryta', varjämte det i den rapporten bifogade berättelsen omförmåles, att efter det däckslasten bortspolats och luckan slagits upp, det varit omöjligt att åter skalka luckan, enär brottsjöar ständigt slogo över densamma och däckets. Som luckkarmarnas höjd över däckets var 1.3 m. och brädgångens höjd 1.26 m., men nämnda arbete dock ej kunnat utföras, är det tydligt, att sjön varit synnerligen svår och att fartyget varit allt för djupt lastat med hänsyn till farvattnets beskaffenhet. Ej heller synes farvattnets mindre utbredning och den relativa närhet till land, som är till finnandes över allt i Östersjön i jämförelse med exempelvis Nordsjön, kunna sägas göra risken mindre i den förra än i den senare. Det föreliggande fallet utgör

ett tydligt bevis härför, då olyckan inträffade så pass nära Ölands södra udde som 40 à 45 distansminuter, utan att likväl land kunde uppnås innan katastrofen ägde rum. För alla verkliga sjöfarande är det väl bekant, att Östersjön under höst- och vinterstormarna kan vara synnerligen upprörd och utgöra en allvarlig fara för djupt nedlastade mindre eller medelstora fartyg. Och om även statistiken i detta hänseende ej har så mycket att förtälja, då ett fastslående av överlastning såsom orsak till förlisning alltid ställer sig ytterst vanskligt, återfinnes likväl i publikationen »Svenska fartygs sjöolyckor» för åren 1915—1921 femton dylika olyckor, som inträffat i Östersjöfart och angivas hava haft överlastning som orsak. Härtill kommer ett ej obetydligt antal sjöolyckor, nämligen vid fartygs försvinnande med man och allt, av vilka en del utan tvivel är att skriva på överlastningens konto; beträffande dessa hänvisas till vad nedan anföres i samband med luckskalkning. Att även fartygsinspektionen haft erfarenheter, som bekräfta förekomsten av överlastning i Östersjöfart, framgår av nämnda myndighets årsberättelser, vilka under åren 1915—1925 upptaga 29 förbud mot nyttjande på grund av överlastning och olämplig lastning, varav 9 avse överlastning av fartyg, som nyttjats i Östersjöfart. Det bör emellertid i detta sammanhang påpekas, att ett konstaterande genom en mången gång hastigt utförd okulärbesiktning, huruvida ett fartyg är överlastat eller icke, är en ytterst vansklighet just med hänsyn till att den inspekterande myndigheten på grund av frånvaron av lastmärke å fartyg i Östersjöfart saknar varje möjlighet att utan tidsödande undersökning bedöma om sådan överlastning är för handen. Av vad jag själv haft tillfälle iakttaga under talrika tjänsteresor till hamnar å de svenska kusterna torde överlastning speciellt av mindre fartyg vara en tämligen vanlig företeelse, som det emellertid på ovan angivna grunder är svårt att konstatera och än vanskligare att beivra. Det må här erinras om att socialstyrelsen med anledning av ett antal sjöolyckor, som på sin tid drabbade en del s. k. kanalångare, vilka nyttjades i Östersjöfart, redan på hösten 1916 uppmärksammade denna angelägenhet och den 21 november nämnda år fick till stånd ett sammanträde med kommerskollegium, varvid jämväl frågan om obligatoriskt lastmärke för fartyg, som nyttjas i vidsträcktare fart än yttre kustfart, var föremål för behandling. Som en följd härav igångsattes inom kollegium en utredning, vilken enligt uppgift i fartygsinspektionens årsberättelse för 1917 då skulle hava slutförts, varjämte preliminärt förslag till bestämmelser uppgjorts men ej slutbehandlats. Frågan synes sedan dess ej ha bringats närmare sin lösning.

I övrigt har spørsmålet om fartygs för djupa nedlastning tid efter annan berörts i de redogörelser för rön och iakttagelser, som avgivits av kommerskollegii sjötekniska biträde, vilken särskilt påvisat den fara, som är förbunden med lastning av tungt gods å gamla fartyg av den typ, som allmänt användes i Östersjöfart.

Jämväl i socialstyrelsens årligen återkommande redogörelse för olycksfall inom sjömansyrket har samma fråga vid olika tillfällen berörts. Sålunda anföres i berättelsen för år 1922, att det 'otvivelaktigt inträffar ett avsevärt antal sjöolyckor förbundna med olycksfall för de ombord anställda på grund av vissa missförhållanden i samband med fartygs lastning. Hit höra fall av överlastning'. Och i 1923 års redogörelse säges bland annat: 'Ett avsevärt antal sjöolyckor med eller utan förlust av människoliv, som drabbat särskilt mindre segelfartyg av jämförelsevis hög ålder och varvid fartygen antingen försvunnit i öppen sjö eller sprungit läck och därefter med nöd kunnat taga sig i hamn, äro av intresse med hänsyn till det sätt, på vilka de lastats eller på grund av själva lastens art. — Tunga laster såsom kalksten, stenkol, gödningsämnen o. d. medföra likaledes fara för gamla, illa underhållna träfartyg, i synnerhet under den stormiga årstiden, och borde få intagas endast med den största urskillning. — — —»

Av vad i ärendet förekommit fann kommerskollegium framgå, att det med hänsyn till sjöfartssäkerheten måste anses väl motiverat, att frågan gjordes till föremål för åtgärder från statsmakternas sida.

Med hänsyn till förekomna omständigheter och särskilt till härutinnan av olika sjöfartsorganisationer gjorda framställningar syntes lagstiftning i ämnet emellertid icke böra ske annorledes än efter samråd med övriga stater, som trafikerade Östersjön. I detta sammanhang erinrade kollegium jämväl om att vid överläggningar mellan representanter för vederbörande myndigheter i Sverige, Danmark, Norge och Finland, som hållits i Helsingfors den 20—28 februari 1928 och vid vilka tillika representant för Nederländerna varit tillstädes, även denna sak förekommit till behandling, därvid de olika ländernas representanter förklarade sig vilja underställa sina resp. regeringar frågan om internationell överenskommelse i ämnet.

Kommerskollegium förklarade sig slutligen för sin del finna angeläget, att frågan löstes internationellt, och hemställde till Kungl. Maj:t om vidtagande av åtgärder för sammankallande av en konferens mellan de länder, som bedreve sjötrafik i Östersjön, för åstadkommande av enhetliga bestämmelser om lastmärke å fartyg, som nyttjades i Östersjöfart.

Den 19 oktober 1929 beslöt Kungl. Maj:t inbjuda regeringarna i Danmark, Finland, Estland, Lettland, Nederländerna, Norge, Tyska riket samt Polen jämte den fria staden Danzig till deltagande i en konferens för åstadkommande av en konvention angående lastmärke för fartyg i Östersjöfart, varjämte Kungl. Maj:t den 1 november 1929 till Sveriges ombud vid konferensen förordnade dåvarande statssekreteraren och expeditionschefen i handelsdepartementet E. Modig, skeppsmättningsöverkontrollören och överinspektören i kommerskollegium N. G. Nilsson, byråassistenten i socialstyrelsen E. A. F. Eggert, nuvarande ledamoten av riksdagens första kammare, verkställande direktören i Sveriges redareförening O. A. Nordborg, sjökaptenen O. Bengtsson i Råå, verkställande direktören i Sveriges fartygsbefälsförening N. P. Larsson och förtroendemannen i svenska sjömansunionen N. Olsson.

I enlighet med den utfärdade inbjudan sammanträdde konferensen (benämnd »Baltiska lastlinjekonferensen») i Stockholm den 2 december 1929. I konferensen deltogo från svensk sida de av Kungl. Maj:t utsedda ombuden jämte av dessa med vederbörligt bemyndigande såsom experter tillkallade förste byråinspektören hos kommerskollegium K. H. Sjöholm samt hos Stockholms rederiaktiebolag Svea anställde sjökaptenen C. Friberg. Vidare deltogo i konferensen ombud för samtliga inbjudna regeringar, varemot den fria staden Danzig icke lät sig representera.

Konferensen, som varade t. o. m. den 9 december 1929, avslutades medelst undertecknande av ett å engelska språket avfattat dokument, innehållande ett antal av konferensen enhälligt antagna rekommendationer, avsedda att tillställas de representerade ländernas regeringar. Detta dokument överlämnades till Kungl. Maj:t av de svenska ombuden med skrivelse, vari ombuden bl. a. hemställde, att Kungl. Maj:t ville taga rekommendationerna under övervägande samt föranstalta om de åtgärder, som därav kunde föranledas. Ifrågavarande

Baltiska
lastlinje-
konferensen
i Stockholm
1929.

rekommendationer vilade på den allmänna grundsatsen, att gemensam överenskommelse borde komma till stånd för åstadkommande av enhetliga grunder och regler angående lastlinje för fartyg, som nyttjas i Östersjön. I sådant syfte förordades,

att lastlinjebestämmelser för fartyg, nyttjade för befordran av gods eller passagerare å internationella resor i Östersjön, borde, där sådana bestämmelser redan funnes, bibehållas samt eljest snarast införas;

att ifrågakommande fartyg såsom allmän regel borde till ledning för tillsynen å nedlastningen vara försett med lastmärke samt fribordscertifikat;

att vederbörande lands myndighet emellertid skulle äga från nyssnämnda skyldighet undantaga fartyg med en bruttodräktighet understigande 100 registerton, under förutsättning att lämplig kontroll å lastningen kunde annorledes åstadkommas samt att minsta tillåtna fribord angäves uti ett officiellt bevis, som skulle förvaras ombord;

att fartyg, som icke avlägsnade sig mer än 15 nautiska mil från närmaste land och icke tillryggalade mer än 30 nautiska mil å resa mellan hamnar i två angränsande land, skulle vara undantagna från de föreslagna bestämmelserna;

att lastlinje skulle bestämmas enligt i vederbörande land gällande regler;

att regering i land, varest för Östersjön gällande lastlinjebestämmelser icke funnes, skulle föranstalta om utfärdande av sådana bestämmelser åtminstone likvärdiga med de i något av de andra länderna förefintliga minimibestämmelserna;

att utfärdandet och ikraftträdandet av dylika bestämmelser icke borde ske senare än den 1 januari 1932, därvid det förutsattes, att förpliktelser, härflytande från antagande av rekommendationerna, finge anses uppfyllda genom ratificering av en eventuellt blivande internationell konvention i ämnet ävensom att förpliktelser av nyssnämnda art icke på något sätt finge hindra anslutning till en dylik konvention.

Förhållandet mellan 1929 års rekommendationer och 1930 års lastlinjekonvention

Beträffande förhållandet mellan å ena sidan de nyss återgivna av baltiska lastlinjekonferensen antagna rekommendationerna och å andra sidan 1930 års internationella lastlinjekonvention torde böra framhållas, att sistnämnda konvention uppenbarligen utgör en sådan internationell överenskommelse, som av den baltiska lastlinjekonferensen åsyftades. Genom konventionens bestämmelser kommer, i händelse av ratificering av densamma, problemet rörande lastlinje för fartyg i Östersjö- och inskränkta fart att i viss mån lösas. Såsom av tidigare lämnad redogörelse framgår, är nämligen konventionens tillämpning icke inskränkt till viss fart på annat sätt än att endast fartyg, som nyttjas å internationella resor, falla under densamma. Härutinnan överensstämmer konventionen sålunda med den baltiska lastlinjekonferensens rekommendationer. Beträffande undantag för fartyg av särskilt angivna slag (såsom örlogs-, fiske- och lustfartyg samt andra fartyg, som icke befordra gods eller passagerare) synes likaledes principiell överensstämmelse råda mellan konventionen och

förenämnda rekommendationer. Vad åter angår undantaget för fartyg av mindre storlek föreligger den skillnad, att från konventionen undantagits fartyg med en bruttodräktighet understigande 150 registerton, medan den Baltiska lastlinjekonferensen stannade vid en gräns av 100 registerton. Vidkommande slutligen de åtgärder för tillsyn å nedlastningen av sådana smärre fartyg, som på grund av nyssberörda undantag icke skulle vara underkastade de allmänna reglerna om lastmärke och fribordscertifikat, hänvisar 1930 års lastlinjekonferens genom en särskild rekommendation denna fråga till lösning av regeringarna i vart land för sig, dock, i den mån så befinnes möjligt och lämpligt, i överensstämmelse med konventionens principer och regler och, såvitt möjligt, efter samråd och överenskommelse med regeringarna i de övriga länder, som beröras av ifrågakommande internationella resor.

Härefter torde jag få återgå till 1930 års lastlinjekonvention och skall i det följande närmast redogöra för innehållet i de yttranden, som avgivits över densamma före Kungl. Maj:ts förenämnda beslut den 27 mars 1931.

Sveriges allmänna sjöfartsförening hänvisade till sina förut återgivna allmänna uttalanden i yttrandet angående 1929 års sjöfartssäkerhetskonvention. Enahanda synpunkter vore att beakta även vid bedömandet av den nu förevarande konventionen.

*Avgivna
yttranden
rörande last-
linjekonven-
tionen.
Sjöfartsorga-
nisationerna.*

Föreningen ställde sig synnerligen tveksam, huruvida det kunde anses lämpligt att inbegripa Östersjöfart under konventionens strängare bestämmelser. Under åtminstone en stor del av säsongen syntes betydligt lindrigare föreskrifter, lämpligen i överensstämmelse i vissa hänseenden med nu gällande svenska byggnadsreglementes, utan någon som helst olägenhet kunna komma i tillämpning, vilket sålunda skulle innebära fastställandet av två olika lastmärken för fartyg i Östersjöfart. Rent principiellt hävdade föreningen, att det ur svensk synpunkt icke vore tillrådligt att beträffande den rena Östersjöfarten ratificera konventionen med mindre visshet kunde vinnas därom, att övriga vid Östersjön belägna länder, vilka representerats vid föregående förhandlingar i Stockholm angående lastmärke för Östersjöfart, komme att godkänna densamma, därvid från svensk sida borde göras alla de förbehåll, som krävdes för uppnående av full likställighet.

Vad slutligen beträffar den rekommendation, som avser årlig inspektion av fartyg, ansåg föreningen densamma icke böra för Sveriges del antagas. Nu gällande svenska bestämmelser på området måste nämligen anses innebära fullt betryggande garantier i det med en dylik anordning åsyftade hänseendet.

Sveriges redareförening uttalade bland annat följande:

»Vid den begränsade granskning av konventionens olika stadganden, som medhunnits, har framgått, att åtskilliga av dessa äro strängare än nu gäl-

lande svenska föreskrifter å området och till följd därav komma att medföra ökade kostnader och för vissa fartyg minskad lastningsförmåga. Sjöfartsnäringsen befinner sig för närvarande i ett sådant läge, att densamma icke tål ytterligare påfrestning i form av ökade utgifter eller minskade förtjänstmöjligheter.

Därest föreningen i trots härav i princip icke anser sig böra avstyrka en ratificering från svensk sida av konventionen, måste detta ske under vissa villkor.

I första hand förmenar föreningen det icke vara tillrådligt, att Sverige går in för ratificering, förrän ett tillräckligt antal sjöfartsidkande länder dessförinnan anslutit sig till konventionen. Därest t. ex. Storbritannien icke ratificerar, kan följden bli, att detta land i avseende å utländska fartyg kommer att kräva tillämpning av sina nu gällande olämpliga och omoderna bestämmelser å området. Något behov från Sveriges sida att före andra länder ratificera anser föreningen icke heller föreligga, utan bör Sverige lämpligen ställa sig avvaktande, intill dess förutsättningen för konventionens ikraftträdande genom andra länders anslutning är för handen, i synnerhet som man därigenom finge kännedom om de förbehåll, som vissa länder kunna förväntas komma att göra, ävensom viss erfarenhet om konventionens verkningar. För Östersjöfart är det av särskild vikt, att lastlinjebestämmelser icke utfärdas förrän efter överenskommelse med övriga stater vid detta innanhav. Någon brådska med frågans avgörande här i landet torde dessutom icke föreligga, då konventionen icke avsetts skola träda i kraft förrän tidigast den 1 juli 1932.»

En bestämmelse i konventionen, som särskilt påkallade föreningens uppmärksamhet, var stadgandet i art. 2 punkt 2 beträffande fartyg, sysselsatta å internationella resor mellan närliggande hamnar i två eller flera länder. Föreningen ansåg, att åt denna bestämmelse borde givas den innebörd, att fartyg i Östersjöfart, åtminstone under viss årtid, skulle kunna medgivas bättre villkor, än vad i konventionen föreskrevs. Vid fastställande av fribord för dessa fartyg borde i varje fall icke strängare föreskrifter läggas till grund än de i byggnadsreglementet för fartyg nu gällande. Den baltiska lastlinjekonferensen i Stockholm hade också utgått ifrån, att vissa lättnader skulle medgivas i avseende å fartyg i Östersjöfart.

Beträffande de rekommendationer, som knutits till konventionen, hemställde föreningen i likhet med sjöfartsföreningen, att den rekommendation, som anginge årliga inspektioner, icke måtte antagas för Sveriges del, enär dess genomförande komme att medföra stora olägenheter och omkostnader. Föreningen ansåge det vara tillräckligt betryggande, därest de nu gällande svenska bestämmelserna angående tidpunkten för besiktning följdes.

Sveriges segelfartygsförening förklarade sig icke hava något att i princip invända mot internationella lastmärkesbestämmelser eller bestämmelser rörande fartygs nedlastning, ägnade att förhindra överlastning och motverka illojal konkurrens, och ansåg sig icke böra eller kunna avstyrka ratificering från svensk sida av konventionen. Emellertid uttalade sig föreningen för en höjning från 150 ton till 200 ton av den med avseende å fartygens storlek stadgade gränsen för konventionens tillämplighet. Inom den senare gränsen fölle, praktiskt taget, hela det seglande Östersjötonnaget, under det den förra

klöve detta tonnage på ett sätt, som föreningen icke kunde finna av reella skäl förestavat. Vidare framhölls, att överenskommelse borde träffas med de i Baltiska lastlinjekonferensen deltagande staterna om gemensamt uppträdande i syfte att bereda Östersjöfartens olika grenar de av ekonomiska hänsyn påkallade lättnader, vilka stode att inom konventionens ram erhålla. Föreningen betonade att föreliggande fråga vore av mycket stor betydelse för den svenska segel- och motorsegelfarten och att enligt föreningens förmenande ingen anledning funnes för vårt land att påskynda ratificeringen, utan att det tvärtom måste anses ligga i Sveriges intresse att tillsvidare vänta med densamma, då därigenom en del för dess definitiva ställningstagande till konventionsfrågan ingalunda oviktiga erfarenheter torde kunna vinnas.

Sveriges varvsindustrieförening framförde enahanda synpunkter, som av föreningen gjorts gällande beträffande sjöfartssäkerhetskonventionen.

Sveriges fartygsbefälsförening framhöll till en början, att den ej ansett det för sin del nödvändigt undersöka, i vad mån de nya bestämmelserna för beräkning av fribord skilde sig från tidigare sådana. Föreningen utginge nämligen ifrån, att den extra flytkraft, som under alla förhållanden måste finnas hos ett fartyg, om dess säkerhet ej skulle äventyras, av de tekniska experterna ej nedbragts till sådan grad, att en ökning i ett fartygs djupgående av en eller två centimeter skulle äventyra säkerheten. Å andra sidan kunde en liknande ökning av fribordet ej hava någon ekonomisk betydelse för redaren. I fortsättningen uttalade sig föreningen sålunda:

»Den för en fartygsbefälhavare och även för andra ombord anställda ojämförligt största betydelsen, en ratifikation av det föreliggande konventionsförslaget skulle medföra, ligger däri, att även för fart på Östersjön (Bottniska och Finska vikarna) fordras lastmärke. Kravet på ett sådant har från de ombord anställda år efter år stegrats. För den som närmare känner till förhållandena är detta helt naturligt. Fartygen lastas djupare och djupare och det kan ifrågasättas, huruvida någon extra flytkraft finnes kvar hos många av dem, när hamnen lämnas. Särskilt sedan kollasterna från Danzig och Polen ökats till den stora omfattning, de numera ha, har denna överlastning tilltagit i oroväckande grad. Enligt tillförlitliga uppgifter lämna de flesta fartyg dessa hamnar betydligt överlastade enligt alla de ombordvarandes samstämmiga uppfattning. Går resan lyckligt, kan emellertid ett sådant fartyg inkomma i svensk hamn utan möjlighet för våra myndigheter att ingripa för påtalande av överlastning. Lagstadgat lastmärke finnes ej på Östersjön och vad betydelse har det då om lastmärket, som gäller för annan fart, befinnes ligga långt under vattenytan. Befälhavaren kan således ej påräkna den minsta lilla hjälp från myndigheternas sida gentemot redarens i vissa fall ej endast påtryckning, utan bestämda order om intagande av visst kvantum last, vilken överstiger den kvantitet fartyget kan lasta, om det åsatta lastmärket skall vara bestämmande.

Vi ha velat framhålla detta, när det tidigare från redarehåll framhållits, att konkurrensen om lasterna är så stor, att det måste räknas med största möjliga intagna lastkvantum. I yttrandet till kollegium rörande ratifikation av konventionsförslaget torde väl ej heller åtminstone en antydning om detta utebliva. Som skäl anföres, att Östersjön ej är så farlig som andra farvatten, varför man ej överskrider den nödvändiga säkerhetsmarginalen, även om fartygen lastas dju-

pare än vad som är tillåtet på andra farvatten. Emellertid torde en sådan uppfattning få anses helt värdelös, enär man dels på det av Sverige inkallade mötet mellan delegerade för länderna kring Östersjön samt Norge och Holland var fullständigt ense om motsatsen, samt dels att i det nu föreliggande förslaget, ävenledes fullständigt enhälligt, uttalats att Östersjöfart skall räknas lika med annan fart.

Det har från annat håll uttalats betänkligheter mot att vårt land ratificerar konventionen, innan säkerhet från andra Östersjöländer erhållits, att även dessa komma att ratificera densamma, enär i så fall svenska fartyg skulle bli sämre ställda i konkurrensen. För vår del anse vi, att det ej föreligger någon sjöländerna skulle underlåta detta. Sedan konventionen trätt i kraft, har nämligen Sverige såväl rättighet som skyldighet att tillämpa dessa bestämmelser på alla fartyg, som anlöpa svenska hamnar. Härigenom kunna de svenska fartygen ej bli sämre ställda i konkurrensen, när det gäller trafik på Sverige, vilket väl torde få anses som det huvudsakligaste.

Såsom tydligt torde framgå av vårt yttrande i denna punkt, anse vi att ett dröjsmål med ratifikationen av konventionsförslaget icke bör ifrågakomma, enär den onaturligt stora risk, som uppstår genom överlastning, snarast bör försvinna även i Östersjöfart.»

Till sist uttalade föreningen, att även om konventionen enligt föreningens mening ej i alla hänseenden kunde anses fylla de ombordvarandes berättigade krav beträffande fartygets sjösäkerhet, så innebure dock införande av lastmärke i Östersjöfart en så stor förbättring i detta avseende, att föreningen utan minsta tvekan tillstyrkte konventionens ratificering.

Även *svenska maskinbefälsförbundet* tillstyrkte, att en sådan åtgärd snarast vidtoges; till stöd härför anförde förbundet bland annat följande:

»Förslaget till regler för beräkning av fribord synes, så vitt vi kunna bedöma, nära ansluta sig till nu gällande bestämmelser för fartyg i nordsjö- och vidsträcktare fart. Det måste därför vara av stort intresse för vårt lands rederinäring att för nämnda fart få till stånd en internationell reglering av dessa förhållanden, ty därigenom kommer vår sjöfart att få ökad konkurrenskraft gentemot nationer som icke ha sådana bestämmelser.

Den största fördelen av en dylik konventions antagande blir säkerligen, att bestämmelserna om lastmärke även komma att omfatta Östersjöfarten, enär det inom denna fart förekommer allvarliga risker för sjösäkerheten på grund av fartygens överlastning. Det är särskilt kolfrakterna från Danzig och Gdynia som blivit föremål för en kraftig konkurrens, varvid man försöker kompensera de låga frakterna genom att medtaga största möjliga kvantitet, varigenom fartygen nedlastas, så att fribordet reduceras till ett minimum. Det är uppenbart, att flertalet av dessa fartyg icke äro sjövärdiga, då de äro så hårt lastade, men myndigheterna kunna vanligen, på grund av att bestämmelser om lastmärke i Östersjöfart saknas, ej vidtaga några åtgärder. Riskerna ökas ytterligare därigenom, att fartygens lastrum i regel icke äro tillräckliga för att rymma de kollaster, som medtagas. Man har därför i denna fart börjat föra stenkolslast på däck. Dylika däckslaster äro — även om fartygen icke äro för djupt nedlastade — alltid farliga, enär de i sjögång ofta bidra till att skada pressenningarna över lastluckorna, varigenom vatten kan intränga i lastrummen. Dessutom har det visat sig, att sådana däckslaster i sjögång spolas omkring däck och göra styrledningarna oklara, varigenom fartyget blir red-

löst. Det är synnerligen önskvärt att med det snaraste få till stånd förbud mot förändret av stenkol som däckslast, men detta ligger givetvis icke inom ramen för nu föreliggade förslag. Om lastmärke införes, även för Östersjöfarten, så kommer säkerligen största delen av kollasten att rymmas i fartygens lastrum, varigenom det i många fall ej längre kommer att finnas någon anledning att föra sådan däckslast och under alla omständigheter komma lasterna på däck att bli avsevärt mindre.

Om samtliga fartyg i nämnda fart underkastas likartade bestämmelser i fråga om lastmärke, så komma rederierna ej att därigenom lida någon förlust, enär de minskade lastkvantiteten måste kompenseras genom en motsvarande ökning av frakterna. Man kan snarare ha anledning att räkna med ekonomiskt bättre resultat för rederinäringen, enär en minskning av lastmängden per fartyg kommer att sysselsätta en större tonnagemängd för att frakta samma lastkvantitet.

Det kan ju invändas, att Sverige ej bör införa bestämmelser om lastmärke i Östersjöfart förrän samtliga Östersjöstater antagit liknande bestämmelser, enär de svenska fartygen eljest bli dåligt ställda i konkurrenshänseende. De svenska fartygen gå dock huvudsakligast på svenska hamnar, varigenom konkurrensen begränsas till denna omfattning. Det finns därför möjlighet att få eventuella svenska bestämmelser om lastmärke i Östersjöfart att omfatta även utländska fartyg, som anlöpa svenska hamnar. Genom att en sådan åtgärd vidtages, samtidigt med lastmärkets införande, komma de svenska fartygen ej att ligga under i konkurrens med de utländska. Det är således av denna anledning ej nödvändigt att invänta övriga Östersjöstaters åtgärder, ehuru det givetvis är önskvärt, att samtliga länder vid Östersjön ha samma bestämmelser.

Det är dock ej nödvändigt att i varje detalj tillämpa de regler för beräkning av fribordet, som äro avsedda för den vidsträcktare farten, utan de böra modifieras med hänsyn till de byggnadsbestämmelser som i vårt land gälla för Östersjöfarten.»

Kommerskollegium, vid vars behandling av förevarande ärende jämväl *socialstyrelsen* var representerad, ansåg de hörda sjöfartsorganisationernas yttranden innebära principiell tillstyrkan av Sveriges anslutning till konventionen. De förbehåll, som från vissa organisationers sida gjorts med avseende å ratificeringen, vore huvudsakligen av två slag, nämligen av innebörd dels att Sverige vid ratificering skulle förklara sig icke komma att tillämpa vissa bestämmelser i föreliggande skick och dels att Sveriges ratificering skulle göras beroende av andra länders.

Vad angår förbehåll av förstnämnda slag, anmärkte kollegium — i likhet med vad kollegium i motsvarande fall anfört beträffande 1929 års sjöfarts-säkerhetskonvention — till en början ur formell synpunkt, att det icke torde låta sig göra att vid ratificering undantaga viss del av konventionen och förklara sig icke ämna tillämpa däri ingående bestämmelser. Detta strede mot konventionens natur och äventyrade dess syfte, som vore att åstadkomma internationell enhetlighet på ett område, där sådan måste anses i hög grad eftersträvansvärd. Enligt kollegii mening vore konventionen att betrakta såsom en odelbar enhet och borde såsom sådan antagas eller förkastas. I valet mellan dessa alternativ funne kollegium sig obetingat böra förorda konventionens antagande och detta så mycket hellre som de av organisationerna gentemot ett fåtal bestämmelser framförda anmärkningarna icke kunde anses vara

Ämbets-
verken.

av allvarligare art. Härvid borde ock särskilt beaktas, att det skulle för de svenska rederierna medföra avsevärda olägenheter, därest Sverige icke tillämpade konventionens bestämmelser, sedan densamma blivit av andra sjöfartsidkande nationer antagen. Därigenom skulle i själva verket uppstå en situation liknande den, som i sjöfartsnäringens intresse år 1910 föranledde införande för första gången av lastlinjebestämmelser i vårt land.

Av en utav kollegium föranstaltad närmare undersökning av innebörden utav konventionens bestämmelser hade, i korthet uttryckt, framgått följande. Reglerna för bestämmandet av det allmänna dödviktsfribordet gäve i huvudsak samma resultat med avseende å fribordets storlek och fartygens lastförmåga som 1906 års brittiska regler. Grunderna för bestämmandet av särskilt lastmärke för maskindrivna fartyg, som föra däckslast av trä, vore i allt väsentligt överensstämmande med de i Sverige och övriga skandinaviska länder för närvarande gällande reglerna. Vad anginge det särskilda lastmärke, som enligt konventionen finge åsättas tankfartyg och med dylika fartyg jämförliga fartyg av särskild typ, så utgjorde detta en nyhet, som skulle för vårt land för fartygens lastförmåga medföra gynnsammare fribord än det allmänna dödviktsfribordet. Ehuru tillräcklig erfarenhet för ett säkert bedömande av sistnämnda spörsmål för Sveriges vidkommande icke föreläge, syntes dock de vittnesbörd härom, som vid konferensen framlagts av representanterna för det land, där den ojämförligt största tankfartygsflottan vore hemmahörande, nämligen Amerikas Förenta Stater, icke kunna jävas. Det vore dessutom att märka, att konventionens regler för beräkning av fribord av sistnämnda slag medförde en icke oväsentlig reduktion av fribordet i jämförelse med Förenta Staternas hittillsvarande lastningspraxis, som av dess representanter förklarats vara fullt tillfredsställande ur säkerhetssynpunkt. I samband härmed erinrade kommerskollegium om de särskilda föranstaltanden med avseende å frågor rörande fribord för tankfartyg, som av lastlinjekonferensen gjorts genom bestämmelserna i avd. III i konferensens slutprotokoll och i dess rekommendation angående åtgärder för införskaffande av upplysningar rörande skador å tankfartyg.

I den relativt ringa mån konventionen innehölle föreskrifter rörande särskilda säkerhetsanordningar, som kunde anses strängare än hittills gällande bestämmelser, syntes densamma vila på riktiga förutsättningar och tillgodose säkerheten på ett sätt, som icke kunde anses innebära vare sig oskälighet eller olämplighet. Beträffande de villkor, som föreskrivits för erhållande av särskilda lastmärken (trälastmärke och tanklastmärke), framhöll kollegium, att desamma vore uttryck för krav på ökad säkerhet, vartill ifrågavarande fartygs djupare nedlastning och särskilda lastningsförhållanden i övrigt gäve anledning.

Såsom allmänt omdöme om konventionen uttalade kollegium, att dess bestämmelser, såvitt kollegium kunnat finna, vore ur olika synpunkter väl avvägda och ägnade att främja säkerheten utan att därvid onödigt betunga sjöfartsnäringen, för vilken en allmän internationell reglering av lastlinjefrågan,

som härmed för första gången vunnes, måste anses innebära en avsevärd fördel.

Kommerskollegium upptog därefter till behandling det ifrågasatta förbehållet om att svensk ratificering skulle göras beroende av vissa andra länders ställningstagande. Detta förslag syntes kollegium så mycket mera förtjänt av beaktande, som det för Sveriges del icke torde föreligga anledning att godkänna konventionen med mindre säkerhet föreläge för dess tillämpning av de större sjöfartssidkande länderna. Kollegium hade i sitt förut återgivna utlåtande den 19 januari 1931 angående 1929 års sjöfartssäkerhetskonvention gjort enahanda synpunkter gällande. Liksom beträffande sistnämnda konvention funne kollegium Englands ställningstagande böra bliva utslagsgivande även för lastlinjekonventionens internationella tillämpning.

Beträffande frågan om lastlinje i Östersjö- och inskränkta fart erinrade kollegium om de i denna sak förelupna omständigheter, för vilka jag tidigare redogjort, därvid kollegium särskilt hänvisade till sitt utlåtande av den 21 september 1928 och därförut verkställd utredning i ämnet ävensom åberopade 1928 års riksdags uttalande samt baltiska lastlinjekonferensens rekommendationer.

I betraktande av vad sålunda tidigare förekommit och med hänsyn till frågans allmänna läge här i landet fann kommerskollegium tiden vara inne för en slutlig lösning av detta spörsmål. Vad till en början anginge *den utrikes trafiken* förklarade kollegium sig för sin del icke tveka att tillstyrka införande av lastlinje i Östersjö- och inskränkta fart i den utsträckning lastlinjekonventionen angäve ävensom föranstaltande i gemenskap med övriga här ifrågakommande stater om särskilda åtgärder för kontroll å nedlastning av fartyg i Östersjöfart, vilka på grund av sin ringa storlek icke fölle under konventionen. Sådana åtgärder beträffande sist åsyftade fartyg (med en bruttodräktighet understigande 150 registerton) ansåge kollegium, i likhet med vad baltiska lastlinjekonferensen förutsatt, lämpligen kunna begränsas till förenklade förfaranden i fråga om beräkning och eventuellt utmärkande av fartygets fribord samt fribordscertifikatets ersättande med ett officiellt bevis av enklare beskaffenhet.

Beträffande frågan om förutsättningarna för Sveriges ratificering av lastlinjekonventionen fann kollegium — med hänsyn till å ena sidan såväl Sveriges ställning såsom initiativtagande part vid de internationella förhandlingar, vilka förts rörande lastmärke i Östersjön, som ock vad kollegium inhämtat rörande övriga nordiska länders och Nederländernas ställningstagande till lastlinjekonventionen samt å andra sidan den avgörande betydelse Englands förhållande till frågan om lastlinjekonventionens ratificering komme att hava för konventionens faktiska tillämpning — ratificering för Sveriges del böra ske utan annat förbehåll än att ratifikationen icke måtte träda i kraft, förrän England ratificerat konventionen och dess ratifikation trätt i kraft.

Härefter undersökte kommerskollegium frågan om de för ratificering och tillämpning av lastlinjekonventionen erforderliga åtgärderna och fann därvid ämnet i dess helhet kunna regleras på administrativ väg utom i vad anginge

fastställandet av gränserna för lastlinjetvångets räckvidd, i vilket avseende ändring påkallades i stadgande av allmän lags natur, nämligen det för den svenska lastlinjelagstiftningens omfattning grundläggande stadgandet i 9 § lagen om tillsyn å fartyg.

I anslutning till förslag om sådan av konventionen föranledd lagändring framlade kommerskollegium tillika förslag om viss av konventionen oberoende utsträckning av lastlinjebestämmelsernas tillämpning jämväl till *inrikes trafik*. Lastlinjetvång för sådan trafik ansåg kollegium emellertid icke böra utsträckas längre än till Östersjöfart i ungefär den betydelse detta fartbegrepp hade enligt de för sjöfartssäkerhetsförfattningarna i allmänhet gällande fartbestämningarna i byggnadsförordningens 4 §. Fartyg i sådan inskränktare fart, som ungefärligen motsvarade inre fart och kustfart enligt nu tillämpade fartbestämningar, skulle i enlighet därmed alltjämt vara undantagna. Detta ansåge kollegium befogat, enär hittills vunnit erfarenhet icke kunde sägas hava bestämt utvisat behov av lastlinje i denna inskränktare fart.

Till kommerskollegii i ämnet upprättade förslag till ändring i tillsynslagen 9 § torde jag få återkomma i nästa ärende.

Vid undersökning av frågan i vad mån en ratificering av lastlinjekonventionen förutsätter stadganden av allmän lags natur, har kollegium funnit konventionens bestämmelser om giltighetstiden för fribordscertifikat (art. 14) böra ägnas särskild uppmärksamhet och framhåller i sådant avseende följande:

»Såsom av art. 5 framgår, förutsättes för ett fartygs förseende med lastmärke första gången viss undersökning i enlighet med bestämmelserna i bilaga I. Härmed åsyftas undersökning till utrönande av att fartyget uppfyller bestämmelserna i del II av bilaga I, eller med andra ord fartygets beskaffenhet i de avseenden, som inverka på fribordsberäkningarna. Till dessa bestämmelser rörande första besiktning knyta sig nu konventionens regler i art. 14 rörande giltighetstiden för certifikat, vilka i sig innebära fordran på upprepade besiktningar (av samma omfattning som den första) såsom en förutsättning för periodisk förlängning av certifikatets giltighet (art. 14 punkt 2).

Såsom ovan i annat sammanhang framhållits, är sjövärdighetsbesiktning, oberoende av lastlinjefrågan, principiellt obligatorisk för fartyg av sådan storleksgrad, att de enligt konventionen bliva underkastade lastlinjetvång. Ehuru icke i och för sig nödvändigt, framstår det såsom naturligt och för såväl tillsynsorganen som redarna lämpligast, att den undersökning, som förutsättes för lastmärkesförfarandet, sammanfaller med sjövärdighetsbesiktningen, vilket ock hitintills regelmässigt kunnat ske. I allmänhet låter detta jämväl med tillämpning av konventionens förberörda regler utan svårighet ordna sig men med avseende å de fartyg (segelfartyg av trä eller av trä på järnspant, som icke äro passagerarfartyg), vilka enligt bestämmelserna om förnyade sjövärdighetsbesiktningar i 16 § tillsynslagen skola underkastas sådan besiktning med mellantider av sex år, komma sjövärdighetsperioderna att med ett år överskjuta fribordscertifikatets giltighetsperioder. Emellertid torde, såsom nedan visas, detta förhållande icke behöva medföra olägenheter.

Vid bedömande av detta spørsmål må till en början beaktas den analogi, som föreligger mellan fribordscertifikat och för dettas utfärdande förutsatt undersökning av fartyget, å ena sidan, samt passagerarfartygscertifikat och härför erforderliga besiktningar å andra sidan. I båda fallen är fartygets allmänna

sjövärdighet en grundläggande förutsättning för dess förseende med certifikat, varutinnan garanti ernås genom att fartyget underkastas sjövärdighetsbesiktning. I båda fallen skall fartyget dessutom undergå särskild tillsyn för utrönande av dess beskaffenhet i särskilda avseenden, sammanhängande med dess användning såsom passagerarfartyg, resp. dess förseende med lastmärke. För passagerarfartyg sker detta genom passagerarfartygsbesiktning och för fartyg, som skall förses med lastmärke, genom särskild undersökning av de detaljer, som ligga till grund för fribordsberäkningarna.

I fråga om passagerarfartyg äga samtliga för passagerarfartygscertifikatets erhållande erforderliga förrättningar oftast rum i ett sammanhang. Emellertid inträffar ej sällan, att giltighetstiden för ett passagerarfartygscertifikat utgår, innan tiden för förnyad sjövärdighetsbesiktning är inne. Med hänsyn till sjövärdigheten såsom en allmän förutsättning för passagerarfartygscertifikatets utfärdande uppstår då frågan, huruvida fartyget kan erhålla nytt certifikat, innan detsamma ånyo undergått sjövärdighetsbesiktning. Att i lagen vissa tider fastställts för de periodiska besiktningarna torde få anses vila på presumption att fartyget, såvida anledning icke förekommer till annat, under den ifrågakvarande tidsperioden befinner sig i sjövärdigt skick. På grundval av denna lagens presumption har i ovan angivna fall förnyad sjövärdighetsbesiktning ansetts icke vara nödvändig eller ens kunna krävas såsom villkor för nytt passagerarfartygscertifikat, utan har sådant utfärdats efter det passagerarfartygsbesiktning med tillfredsställande resultat ägt rum. Dock har giltighetstiden för det nya certifikatet begränsats till den tid, som återstått till dess nästa sjövärdighetsbesiktning skolat ske.

Ett liknande förfarande synes ock utan olägenhet kunna komma att anlitas i fråga om fribordscertifikat i sådana fall, då certifikatets giltighetstid utgått, innan fartygets sjövärdighetsbesiktningstidsperiod gått till ända. Därvid torde å fartyget få verkställas undersökning i de delar, som inverka på fribordsberäkningarna. Därest fartygets tillstånd därvid skulle befinnas i något avseende sådant, att fullständig sjövärdighetsbesiktning enligt inspektörens mening påkallas, har han att därom göra anmälan till kommerskollegium, som i sådant fall med stöd av bestämmelse i 16 § tillsynslagen förordnar om verkställande av förnyad sjövärdighetsbesiktning, oaktat den lagstadgade tiden ännu icke gått till ända.

En sak för sig är, att förlängning av fribordscertifikats giltighet under löpande sjövärdighetsbesiktningstidsperiod och utan förnyad sådan besiktning icke torde kunna ske för längre tid än vad som av sagda period återstår, varav ock blir en följd, att fribordsundersökning och förlängning av certifikatet får ånyo äga rum, då sjövärdighetsbesiktningstidsperioden gått till ända. Detta torde emellertid icke innebära någon egentlig olägenhet av annat slag än att redaren får vidkännas nya kostnader för bevis om certifikatets förlängning inom kortare tid, än han eljest behövt. Med den i konventionen föreslagna anordningen med å baksidan av certifikatet tecknat bevis om certifikatets förlängning i stället för utfärdande av helt nytt certifikat, bliva emellertid kostnaderna för redaren så ringa, att detta förhållande icke kan tillmätas någon betydelse.

I detta sammanhang må ock erinras därom, att det enligt grunderna för 16 § tillsynslagen står en redare öppet att på begäran erhålla besiktning på kortare mellantid än den lagstadgade. Därest redaren i ovanberörda fall skulle finna det förmånligare att låta fartyget undergå fullständig sjövärdighetsbesiktning i samband med fribordscertifikatets förlängning, står alltså detta i hans fria skön.

Vid ovan angivna förhållanden har kollegium funnit konventionens regler angående giltighetstiden för fribordscertifikat samt för sådant certifikats utfärdande, resp. förlängning, förutsatt besiktning icke böra föranleda förslag om ändring i gällande lag.»

I samband med nu avhandlade fråga berörde kollegium i korthet den vid lastlinjekonventionen fogade rekommendationen angående årlig besiktning. I denna rekommendation förordar konferensen, att de i konventionens art. 14 avsedda periodiska besiktningarna skola hållas med en mellantid av omkring tolv månader, såvitt angår tillsyn å anordningar och inrättningar rörande 1:o skydd för öppningar, 2:o räcke och brädgång, 3:o länsportar och 4:o tillträde till besättningens bostäder. Kollegium framhöll, att sådan tillsyn kunde ske genom inspektion, som enligt gällande lag må verkställas när helst så befinnes påkallat eller lämpligt (tillsynslagens 23 §). Det låge enligt kollegii mening i sakens natur, att ifrågavarande säkerhetsanordningar lämpligen kunde ägnas tillsyn vid de tillfällen, då fartygen av andra anledningar bleve föremål för förrättning av fartygsinspektör, och särskilt i samband med fullständiga sjövärdighetsbesiktningar och av kollegium förut omförmälda mellanbesiktningar. Regelbunden tillsyn i förevarande avseende kunde sålunda anordnas beträffande passagerarfartyg i vidsträcktare fart varje år och i inskräntare fart vartannat år samt beträffande annat fartyg vartannat år utom beträffande vissa i kollegii nyss återgivna anförande omförmälda segelfartyg, för vilka regelbundet återkommande, lagstadgad besiktning inträffade i viss vidsträcktare fart med en mellantid av tre år, men i inskräntare fart endast vart sjätte år. För sistnämnda kategori borde erforderlig tillsyn med avseende å ifrågavarande säkerhetsanordningar kunna ske genom tid efter annan särskilt anordnade inspektioner. Kollegium fann sålunda förberörda rekommendation icke böra föranleda till särskilda åtgärder i form av ändring i gällande lagstiftning.

I konventionen omförmäلت internationellt lastlinjecertifikat ansåg kollegium kunna träda i stället för nuvarande svenskt fribordscertifikat och utan ändring i stämpelavgiftsförordningen inordnas under därstädes befintlig rubrik »Fribordscertifikat». Den av kollegium förut berörda omständigheten, att en tillämpning av den uti konventionen (art. 14) införda formen av förlängning av giltighetstiden för fribordscertifikat genom tecknande av bevis därom å certifikatets baksida, komme att föranleda mindre intäkter i form av stämpelavgifter, än om certifikatet vid utgången av dess giltighetstid ersattes med nytt certifikat, gäve ur de synpunkter kommerskollegium hade att beakta icke anledning till erinran.

Liksom beträffande 1929 års sjöfartssäkerhetskonvention framhöll kollegium rörande lastlinjekonventionen, hurusom av dess antagande och tillämpning föranledda åtgärder komme att medföra ökade arbetsuppgifter för fartygsinspektionens personal. Detta bleve särskilt fallet under en viss tid före och efter konventionens ikraftträdande för Sveriges del, men syntes jämväl komma att bliva en stadigvarande effekt av det ökade antal förrättningar och tjänstgöranden av skilda slag, som bleve en följd av konventionens tillämpning.

Kommerskollegii utlåtande utmynnade i en tillstyrkan av den internationella lastlinjekonventionens ratificering, dock med förbehåll att ratifikationen icke måtte träda i kraft, förrän England ratificerat konventionen och dess ratifika-

tion trätt i kraft; vidare hemställde kollegium om vidtagande av för ratifikation erforderliga åtgärder och därvid i första hand framläggande av förslag om ändringar i 9 § lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg. Tillika föreslog kollegium, att Kungl. Maj:t måtte föranstalta om återupptagande och fullföljande av förhandlingar med de främmande makter, som bedriva sjöfart i Östersjön, för åstadkommande av enhetliga internationella regler om åtgärder till ledning för tillsynen å nedlastning av sådana i Östersjöfart nyttjade fartyg, som på grund av deras storlek må bliva undantagna från bestämmelser om lastlinje i sådan fart.

Medan den av Kungl. Maj:t den 27 mars 1931 beslutade utredningen i förevarande ämne pågick, inkom Sveriges redareförening med hemstallan om åtgärder i syfte att möjliggöra för svenska rederier, som så önskade, att, på sätt skett i Danmark och Norge, erhålla lastmärke åsatt enligt lastlinjekonventionens regler. I anledning härav bemyndigade Kungl. Maj:t den 24 september 1931 kommerskollegium att tillsvidare och intill dess frågan om Sveriges anslutning till lastlinjekonventionen blivit slutligen avgjord *dels*, utan hinder av stadgandena i § 32 tillsynsförordningen och förordningen angående trälastmärke å maskindrivna fartyg, utfärda bestämmelser i syfte att svenskt fartyg måtte, på vederbörande redares begäran, kunna förses med lastmärke och fribordscertifikat enligt föreskrifterna i konventionen, *dels ock* för fartyg, som sålunda försetts med lastmärke, utfärda erforderliga föreskrifter angående fartygets nyttjande i enlighet med stadgandena i konventionen.

Provisorisk tillämpning av lastlinjekonventionen.

Med stöd av sagda bemyndigande utfärdade kommerskollegium den 9 oktober 1931 en kungörelse (nr 340) angående provisorisk tillämpning i vissa fall av lastlinjekonventionen, varigenom förordnades, att svenskt fartyg på redarens begäran finge förses med lastmärke och internationellt fribordscertifikat i enlighet med bestämmelserna i konventionen samt att vad i konventionen funnes stadgat angående anordningar å fartyg ävensom angående fartygs nyttjande skulle äga tillämpning i fråga om fartyg, som sålunda försetts med lastmärke. Denna kungörelse trädde i kraft den 15 oktober 1931.

Såsom jag förut nämnt, har kommerskollegium på grund av Kungl. Maj:ts den 27 mars 1931 givna uppdrag och bemyndigande med biträde av sakkunniga utarbetat förslag till administrativa författningsbestämmelser i anledning av lastlinjekonventionen. De sakkunniga voro sjökaptener C. Friberg och experten i Bureau Veritas, civilingenjören H. Tolléus, båda i Stockholm, samt skeppsredaren sjökaptener C. W. Winck i Hälsingborg. Sedan vissa sjöfartsorganisationer yttrat sig över förslagen, har kommerskollegium med utlåtande den 21 november 1931 till Kungl. Maj:t överlämnat desamma.

Av lastlinjekonventionen påkallad administrativ lagstiftning.

Författningsförslagen kunna uppdelas i tre grupper, i huvudsak avseende det administrativa förfarandet vid fastställande av lastmärke och utfärdande av fribordscertifikat m. m., tekniska frågor angående beräkning av fribord samt frågor, som särskilt beröra fartygs nyttjande.

Författningsförslagen.

Till den *första gruppen* av dessa frågor hör förslag till kungörelse angående ändrad lydelse i vissa delar av tillsynsförordningen. Förutom stadgande, åsyftande att tillgodose konventionens krav på begränsning av den

tillsyn utländska fartyg skola underkastas i svenska hamnar, innehåller förslaget bland annat ett antal bestämmelser, som tillsammans bilda förordningens kapitel »om lastmärke» och genom vilka det administrativa lastmärkesförfarandet närmare regleras. I förslagets övergångsbestämmelser finnas föreskrifter rörande behandlingen av äldre fartyg, som tidigare erhållit lastmärke och fribordscertifikat. Sistnämnda bestämmelser innebära, att äldre lastmärke skall upphöra att gälla, därest det icke tillkommit i enlighet med lastlinjekonventionen (däri inbegripet genom konventionen godkända äldre regler, såsom de svenska av år 1910) eller fartyget icke uppfyller för det samma enligt konventionen gällande bestämmelser, samt vidare att fribordscertifikat, som icke utfärdats i enlighet med lastlinjekonventionen, skall upphöra att gälla.

Vad beträffar den *andra gruppen* av de frågor, föreliggande lagstiftning omfattar, d. v. s. tekniska frågor angående beräkning av fribord enligt konventionen, har kollegium förmått sig hava för avsikt att, därest för kollegium därutinnan ifrågasatt bemyndigande lämnas av Kungl. Maj:t, så snart omständigheterna det möjliggöra, utfärda ett fribordsreglemente. Omfattande förarbeten å ett sådant hava också pågått inom kollegium. Emellertid har ämbetsverket, innan ett dylikt reglemente utfärdas, önskat avvakta, huru härmed sammanhängande spörsmål lösas i andra länder, och därför icke ansett sig nu böra framlägga ett utarbetat förslag till fribordsreglemente. I anslutning till den nuvarande författningen om lastlinjekonventionens provisoriska tillämpning har i stället utarbetats förslag till kungörelse med fribordsbestämmelser, enligt vilken bestämmelserna i lastlinjekonventionen jämte vissa av dess bilagor skola tillämpas vid fartygs förseende med dödviktslastmärke och trälastmärke. Kungörelsen är avsedd att träda i kraft samtidigt som författningen angående ändring av tillsynsförordningen, varvid kollegii kungörelse den 9 oktober 1931 angående provisorisk tillämpning i vissa fall av 1930 års internationella lastlinjekonventionen skulle upphöra att gälla.

Till den *tredje gruppen* av hithörande författningsfrågor höra, såsom nyss nämnts, sådana spörsmål, som mera direkt taga sikte på fartygs nyttjande. I sådant avseende föreligga två frågor, som kräva reglering. Den ena avser lastmärkes tillämplighet under olika årstider och i olika farvatten; den andra gäller däckslast vid nyttjande av trälastmärke. Båda dessa frågor har kommerskollegium föreslagit skola regleras av kollegium genom utfärdande av en särskild författning, förslagsvis benämnd *nyttjandereglemente*, i vilken vidare skulle upptagas — förutom av sjöfartssäkerhetskonventionen föranledda bestämmelser rörande nedlastningens begränsning med hänsyn till skottindelningen å vissa passagerarfartyg — ett antal från den nuvarande nyttjandeförordningens sjunde och åttonde kapitel hämtade detaljbestämmelser om vad särskilt skall iakttagas vid förande av barlast och vissa laster. I sak skulle de av lastlinjekonventionen föranledda bestämmelserna huvudsakligen bestå i hänvisningar till eller återgivande av denna konventions föreskrif-

ter rörande fartygs nedlastning under olika omständigheter samt däckslast vid nyttjande av trälastmärke.

Av förenämnda sakkunniga har skeppsredaren Winck avgivit följande särskilda yttrande rörande lastmärke för existerande fartyg, som nyttjas i Östersjöfart mellan svenska hamnar:

Särskilt
yttrande av
sakkunnig.

»På grundval av personliga erfarenheter som mångårig fartygsbefälhavare anser jag lastmärke i Östersjöfart, särskilt vintertid, vara ur säkerhetssynpunkt påkallat. Ifråga om internationell Östersjöfart har jag därför i princip ingenting att erinra. Däremot kan jag icke ansluta mig till Kungl. Kommerskollegii förslag i vad detta för alla existerande fartyg i nationell fart innebär fribordsberäkning och lastmärke enligt de föreskrifter, som återfinnas uti Londonkonventionen. Uti denna fart sysselsättas ju nämligen också ett flertal fartyg, vilka inte byggts enligt några klassbestämmelser för erhållande av fribord, och då, så vitt jag har mig bekant, statistiken över olyckor i nämnda fart tillfölje överlastning ej giver anledning till oro, bör lastmärke härvidlag, utan hänsyn till internationella regler och sedan fartyget genomgått svensk sjövärdighetsbesiktning, kunna bestämmas i varje särskilt fall med stöd av den erfarenhet, som vunnits under resp. fartygs föregående tjänstetid.»

Sveriges allmänna sjöfartsförening erinrar om sitt tidigare avgivna yttrande i ämnet och uttalar, att de närmare överbäganden, som numera företagits, icke i väsentliga delar rubbat den uppfattning rörande förevarande fråga, som kommit till uttryck i nämnda yttrande. Framför allt hyste föreningen fortfarande starka betänkligheter mot konventionsbestämmelsernas tillämpning överhuvud taget i Östersjöfart utan att säkra garantier vunnes för en allmän anslutning till konventionen även såvitt anginge dylik fart.

Sjöfartsorga-
nisationerna

Med avseende å sin principiella inställning till den förevarande frågan i dess helhet uttalar föreningen, att mot konventionens syfte att åvägbringa internationellt enhetliga bestämmelser i fråga om fartygs nedlastning vid internationell fart i och för sig icke torde kunna göras befogad invändning. För såvitt och i den mån bestämmelserna i konventionen verkade enhetligt och alltså icke gynnade det ena landets sjöfart på det andras bekostnad, syntes sålunda icke vara något att anföra mot desamma. Ur denna synpunkt hade föreningen icke funnit anledning till erinran mot de bestämmelser, som enligt konventionens innebörd skulle tillämpas vid nybyggnad av fartyg.

Åtskilliga erinringar anser föreningen däremot vara att göra beträffande konventionens tillämpning å existerande fartyg, därvid föreningen i främsta rummet avser de av konventionen föranledda föreskrifter, som fått formen av övergångsbestämmelser till tillsynsförordningens nya stadganden angående lastmärke. Föreningens synpunkter härutinnan belysas närmare i kommerskollegii i det följande återgivna utlåtande.

Sin uppfattning angående frågan om lastmärke i Östersjöfart utvecklar föreningen närmare på följande sätt:

»Då styrelsen ovan förmålt sig fortfarande hysa starka betänkligheter mot konventionens tillämpning överhuvud taget i Östersjöfart utan att säkra garantier vinnas för en allmän anslutning till konventionen även såvitt angår dylik fart, så grundar sig detta uttalande på den uppfattningen att det åtminstone

icke kan anses utslutet att vid en eventuell ratifikation av konventionen undantaga Östersjöfarten. Kollegii uttalande rörande denna särskilda fråga motsäger åtminstone icke uttryckligen en dylik uppfattning. För den händelse alltså möjlighet föreligger att från konventionens tillämpning undantaga Östersjöfarten till dess samtliga Östersjöstater tagit ställning till densamma, bör otvivelaktigt, därest andra Östersjöstater begagna sig av denna möjlighet, även Sverige beakta densamma. Man bör under tiden för vinnande av erforderlig erfarenhet rörande konventionens verkningar anlita en utväg motsvarande den som kommit till användning för bedömande av verkningarna av de s. k. sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag (den s. k. provdebiteringen). Eller med andra ord, man kunde under någon tid framåt, vilken bör vara så kort som möjligt, å fartyg, som ändock skola undergå sjövärdighetsbesiktning, verkställa den uppmätning och framför allt undersökning, som erfordras för lastmärkes fastställande. På så sätt synes man kunna, innan Sverige eventuellt för sin del för Östersjöfart ratificerar konventionen, erhålla en jämförelse mellan lastmärke enligt konventionens bestämmelser och fartygets verkliga lastningsförhållanden, sådana dessa med stöd av erfarenheten under fartygets föregående tjänstetid blivit utrönta. Det må nämligen noga uppmärksammas, att det i första hand är fartygens ursprungliga byggnadssätt och underhåll, som kunna göra verkningarna av konventionsbestämmelserna ingripande eller i vissa fall rent av äventyrande för fartygens fortsatta användande.

Vad nu sagts har avseende å den utrikes Östersjöfarten. Då i varje fall den nationella Östersjöfarten icke inbegripes i konventionen, är det icke nödvändigt, att frågan om lastmärke för fartyg i denna fart avgöres i samband med en eventuell ratifikation av denna konvention.

Styrelsen håller jämväl före, att de betänkligheter, som här ovan uttalats i fråga om konventionens tillämpning å fartyg i utrikes Östersjöfart beträffande sättet för lastmärkes fastställande, med ökad styrka göra sig gällande för 'existing ships' i nationell Östersjöfart. Det synes därför nödvändigt, att, innan bestämmelser om lastmärke för denna fart utfärdas, en noggrann undersökning verkställs och att resultatet härav lägges till grund för de förordningar, som därefter anses behövlige. I detta sammanhang tillåter sig styrelsen framhålla, att statistiken icke utvisat, att något behov ur säkerhetssynpunkt av särskilda nedlastningsbestämmelser kan anses föreligga för dylik fart, för så vitt angår fartyg om 150 ton och däröver.

När ett lastmärke för denna fart, efter verkställd utredning, anses böra komma i fråga, är det enligt styrelsens uppfattning oeftergivligt att bestämmelserna härom omfatta jämväl alla smärre fartyg ned till och med 30 ton. Representanten inom styrelsen för den mindre segelfartygsflottan har anfört avvikande uppfattning härutinnan, i det han för sin del anser den förebragta statistiken icke kunna tillerkännas avgörande bevisvärde vid den förevarande frågans bedömande.»

I fråga om tillsynen å utländska fartyg säger föreningen sig förutsätta, att sedan de närmare befogenheterna i sådant hänseende numera blivit internationellt reglerade, denna tillsyn också komme att i praktiken utövas i all den utsträckning som konventionen medgäve.

Slutligen yppar föreningen, liksom beträffande säkerhetskonventionen, tvivel om den nuvarande tidpunktens lämplighet för Sveriges biträdande av lastlinjekonventionen.

Sveriges redareförening hänvisar till vad föreningen i sitt tidigare yttrande i ämnet anfört därom, att ratificering av lastlinjekonventionen för Sveriges del

icke borde ske, förrän ett tillräckligt antal länder anslutit sig till densamma och däribland främst Storbritannien. Annat finner föreningen icke heller vara påkallat med hänsyn till de omständigheter, som föranlett att provisorisk tillämpning av konventionen för svenska fartyg numera må äga rum. Liksom i fråga om sjöfartssäkerhetskonventionen förklarar redareföreningen beträffande lastlinjekonventionen sig icke hava något att erinra mot att ratificeringsfrågan upptages till behandling vid 1932 års riksdag, dock att med Kungl. Maj:ts slutliga beslut om ratificering enligt föreningens mening bör anstå, till dess att förut angivna förutsättningar föreligga. Föreningen upprepar i detta sammanhang sitt yrkande om att ratificering av säkerhets- och lastlinjekonventionerna måtte ske samtidigt.

Beträffande frågan om lastmärke i Östersjöfart åberopar föreningen de underhandlingar, som vid den baltiska lastlinjekonferensen förts mellan staterna vid Östersjön i denna fråga, och framhåller som angeläget, att samarbete upptages med dessa, då det gäller ratificeringen av nu föreliggande konvention. Då Sverige, såsom nämnts, stod såsom inbjudare till nämnda konferens, vore lämpligt, att vårt land jämväl nu toge initiativet till ett fortsatt samarbete, i synnerhet som detta varit förutsatt vid den tidigare konferensen. Konsekvenserna av att Sverige ratificerade lastlinjekonventionen utan att i Östersjötrafiken intresserade stater anslöte sig därtill, bleve säkerligen skadliga för den svenska sjöfarten på Östersjön på så sätt, att det bleve möjligt för de stater, som icke ratificerade konventionen, att genom nationella bestämmelser fastställa fribord, vilka vore fördelaktigare än de i konventionen föreskrivna. Då starka skäl talade för, att konventionen icke borde tillämpas å Östersjöfarten på grund av såväl farvattnets beskaffenhet som de fartygstyper, vilka trafikera det samma, vore det av så mycket större vikt, att hela spörsmålet ånyo dryftades Östersjöstaterna emellan.

I fråga om förslaget rörande lastmärke i inrikes fart (d. v. s. i Östersjöfart mellan svenska hamnar) förmäler föreningen sig finna självfallet, att konventionens bestämmelser än mindre kunde tillämpas beträffande sådan fart än i fråga om utrikes fart i Östersjön. Föreningen gör härvid gällande, att konventionen icke vore utarbetad med hänsyn till fartyg i dylik fart samt att ifrågasvarande fartyg i regel vore konstruerade helt annorlunda än fartyg, avsedda för internationell fart, vilket skulle medföra, att en tillämpning av konventionsbestämmelserna å dessa i regel icke skulle vara varken lämplig eller skälig. Oaktat till föreningen icke vore anslutna fartyg, som uteslutande sysselsattes i fart mellan svenska hamnar, ansåge föreningen sig nödsakad att bestämt avstyrka förslaget härutinnan.

Under framhållande vidare av att exempelvis de brittiska inspektionsmyndigheterna komme att kräva tillämpning av konventionens bestämmelser icke allenast för fartyg, tillhörande land, som ratificerat konventionen, utan även för andra, förklarar föreningen sig finna påkallat, att de svenska myndigheterna härutinnan intoge samma ståndpunkt, enär svenska fartyg eljest komme i ett sämre läge än ifrågasvarande utländska.

Stockholms rederiförening, vars verkställande ledamot deltagit i Sveriges

allmänna sjöfartsförenings granskning av författningsutkastet, uttalar sin anslutning till det yttrande, som avgivits av sistnämnda förening, samt tillägger, att rederiföreningen fäste särskilt stor vikt vid att de däri framförda synpunkterna beträffande Östersjöfarten bleve vederbörligen beaktade. Med avseende å såväl internationell som inrikes fart i Östersjön gör föreningen dessutom ett par uttalanden av i huvudsak enahanda innehåll som det Sveriges redareförenings yttrande i dessa hänseenden företer.

Sveriges segelfartygsförening gör i sitt yttrande rörande författningsförslagen vissa uttalanden, som närmast hava avseende å de tilltänkta huvudreglerna i 9 § i lagen om tillsyn å fartyg, men som på grund av sin principiella innebörd här må återgivas. Sålunda uttalar föreningen, att då det en gång fastslagits, att lastmärke vore nödvändigt i Östersjöfart, borde också alla fartyg i dylik fart utan undantag falla under lastmärkestvånget. Vidare anser föreningen, att i konventionen medgivet undantag för fartyg, som nyttjas i fart mellan närliggande hamnar, lätt kunde leda till inkonsekvenser och därför ej borde ifrågakomma. Därjämte föreslår föreningen, att all fart i Östersjön utanför öppen kust eller skyddande skär borde betraktas såsom Östersjöfart, enär eljest det mindre sjövärdiga tonnaget komme i åtnjutande av en oberrättigad fördel.

Sveriges fartygsbefälsförening hänvisar inledningsvis till sitt tidigare yttrande i ämnet och däri gjort uttalande rörande införande av lastmärke för fartyg i Östersjöfart, som föreningen förklarar sig anse vara av den allra största betydelse för sjöfartssäkerheten. I sådant avseende finner föreningen de föreliggande förslagen tillfredsställande, därvid föreningen dock anser säkerheten kräva utsträckning av lastmärkestvånget att omfatta jämväl inskränkta fart än sådan, som för närvarande innefattas i begreppet Östersjöfart, sådant detta är bestämt enligt definition i byggnadsförordningen. För uppnående av tillräcklig trygghet anser föreningen lastmärke vara erforderligt för varje fartyg, som under resa passerar öppen kust.

Svenska maskinbefälsförbundet åberopar vad förbundet tidigare anfört rörande förevarande konvention samt framhåller särskilt behov av att bestämmelserna om lastlinje komme att omfatta även den nationella kustfarten, enär samma risker i stort sett föreläge för utomskärsfart mellan svenska hamnar som för resor, vilka utsträcktes till andra länders Östersjöhamnar. Det kunde dock finnas skäl att överväga, huruvida de internationella reglerna för bestämmandet av fribordet borde tillämpas i den svenska kustfarten, enär enligt förbundets förmenande flertalet av de äldre fartygen vore så byggda, att dessa regler knappast kunde direkt användas. Det vore därför lämpligt att skyndsamt företaga en utredning för att få till stånd speciellt för detta ändamål anpassade regler.

Kommerskollegium.

Kommerskollegium anför rörande hithörande principiella spörsmål i huvudsak följande:

»Den ena av dessa frågor avser tidpunkten för Sveriges ratificering av konventionen. I sitt utlåtande i ärendet den 14 februari 1931 förordade Kollegium, att konventionen måtte ratificeras av Kungl. Maj:t, dock med förbehåll

att ratifikationen icke skulle träda i kraft, förrän England ratificerat konventionen och dess ratifikation trätt i kraft. Denna ståndpunkt intogs av Kollegium med hänsyn till Englands centrala ställning inom den internationella sjöfarten och den därav följande betydelsen för svenska och andra länders fartyg att vid anlöpandet av engelska hamnar vara försedda med konventionsenliga lastmärken och fribordscertifikat, varigenom konventionens internationella tillämpning skulle säkras.

Redareföreningen har emellertid i sitt nu inkomna yttrande förklarat sig anse, att en ratifikation för Sveriges del, utan att övriga i Östersjötrafiken intresserade stater anslutit sig till konventionen, säkerligen skulle medföra för den svenska sjöfarten i Östersjön skadliga konsekvenser. Kollegium delar givetvis den uppfattning, för vilken föreningen synbarligen gjort sig till tolk, nämligen att det av konkurrenshänsyn är av stor betydelse för Sverige, att ifrågavarande stater ansluta sig till konventionen. Danmark har dock redan ratificerat konventionen och synes det, såvitt nu kan bedömas, icke föreligga någon anledning att befara, att de övriga för vår Östersjöfart betydelsefullare av dessa stater skulle undandraga sig en ratifikation. Skulle emellertid sistberörda stater komma att intaga en annan hållning härvidlag, har frågan om Sveriges anslutning till konventionen kommit i ett läge, som avviker från de förutsättningar, på vilka Kollegium grundade sitt utlåtande den 14 februari 1931. Under sådana förhållanden torde Kollegium beredas tillfälle att taga frågan om tidpunkten för Sveriges ratificering under förnyat övervägande. Kollegium får i detta sammanhang erinra om, att Kollegium, med stöd av bemyndigande i Kungl. Maj:ts brev den 24 september 1931 angående provisorisk tillämpning i vissa fall av ifrågavarande konvention, den 9 oktober 1931 utfärdat kungörelse (nr 340) angående dylik tillämpning, varigenom möjlighet blivit beredd att intill dess konventionen träder i kraft, på redarnas begäran förse svenska fartyg med lastmärken och fribordscertifikat enligt konventionens regler.

Såsom av det ovan anförda framgår torde det ej vara uteslutet, att omständigheterna bli sådana, att det befinnes lämpligast att för Sveriges del dröja med ratificeringen. Angående nödvändigheten av att förelägga frågan 1932 års riksdag hänvisas till vad Kollegium härom yttrar i utlåtande denna dag angående 1929 års sjöfartssäkerhetskonvention. Vid förslagets utarbetande har Kollegium emellertid preliminärt utgått från att konventionen skulle bli gällande för Sveriges del från och med den 1 juli 1932.

Den andra av de båda principiella frågorna utgöres av det såväl i Wincks särskilda uttalande som ock i de från föreningarna inkomna yttrandena berörda spørsmålet huruvida, därest konventionen antages för Sveriges del, bestämmelserna i densamma böra tillämpas å de i konventionen avsedda fartygen om minst 150 bruttoregister-ton, då de gå i Östersjöfart.

I redareföreningens och sjöfartsföreningens yttranden har fråga väckts om att Östersjöfart helt borde undantagas från konventionens tillämpning till dess att spørsmålet om lastmarkestvång i dylik fart dryftats med de övriga Östersjöstaterna eller dessa fattat ståndpunkt till berörda spørsmål. För sin del anser Kollegium, på skäl Kollegium i sitt utlåtande den 14 februari 1931 i liknande sammanhang anført, att något dylikt undantag icke läter kunna göras, detta så mycket mindre som Danmark och Amerikas förenta stater vid sina ratifikationer av konventionen icke gjort något dylikt förbehåll.

Vad angår konventionsbestämmelsernas tillämpning å fartygen i Östersjöfart mellan svenska hamnar, hava sjöfartsföreningen och redareföreningen uttalat sig mot en sådan utvidgning utöver vad konventionen kräver. Sjöfartsföreningen har särskilt riktat sig mot dessa bestämmelser tillämpning å »exi-

sterande fartyg», varmed enligt konventionens artikel 3 förstås fartyg, vilkas köl sträckts före den 1 juli 1932. Wincks uttalande åsyftar likaledes, att de existerande fartygen i denna nationella trafik ej måtte underkastas konventionsbestämmelserna. Segelfartygsföreningen åter har, framhållande att det en gång fastslagits, att lastmärke är nödvändigt i Östersjöfart, förordat, att alla fartyg i dylik fart utan undantag måtte falla under det avsedda lastmärkekvänget. Kollegium vidhåller principiellt sin i utlåtandet den 14 februari 1931 angivna ståndpunkt, att någon skillnad i lastlinjehänseende icke bör göras mellan inrikes och utrikes Östersjöfart. Sedan utlåtandet avgavs har emellertid den redan då förefintliga lågkonjunkturen utvecklats till en ekonomisk kris, som genom sin långvarighet och skärpa hårt drabbat näringslivet och ej minst sjöfarten. Det synes därför angeläget att för närvarande framgå med varsamhet ifråga om lastlinjereglernas utsträckande att gälla även sådan fart, som ej beröres i konventionen. Våra närmaste grannländer, Danmark, Finland och Norge, torde ej heller, enligt vad under hand inhämtats, för sin del för närvarande vara betänka på en dylik utsträckning, vadan alltså deras fartyg, med undantag av danska passagerarfartyg, fortfarande synas förbliva fria från lastlinjetvång i inrikes trafik. I den nu omhandlade Östersjöfarten mellan svenska hamnar sysselsättes visst tonnage av speciell typ, som för erhållande av ett tillfredsställande fribord enligt konventionens regler, skulle behöva underkastas ofta nog ganska betungande ombyggnadsarbeten. Kollegium anser därför, att uppskov med lastlinjetvånget tillsvidare bör beredas för s. k. existerande fartyg i Östersjöfart mellan svenska hamnar. Betänkligheter mot ett dylikt anstånd synas så mycket mindre kunna resas som, enligt en inom Kollegium för tidsperioden 1926—sensommaren 1931 verkställd undersökning, risken för sjöolyckor på grund av överlastning rent erfarenhetsmässigt sett visat sig jämförelsevis ringa beträffande just bland annat fartyg över 150 ton i Östersjöfart mellan svenska hamnar. Sålunda har ingen av de vid undersökningen konstaterade 36 totalförlusterna berört dessa fartyg, och äro dessa totalförluster de enda vid undersökningen befunda sjöolyckor, vid vilka förlust av människoliv förekommit. För att ej ställa de i ovanberörda artikel 3 såsom »nya» betecknade fartygen, d. v. s. sådana fartyg, till vilka köl sträckts den 1 juli 1932 eller senare, i en alltför ogynnsam ställning i konkurrensen med de existerande fartygen, anser Kollegium vidare, att dessa båda fartygsgrupper böra i förevarande avseende jämställas.

För den händelse fartyg av den i konventionen avsedda storleken sålunda tillsvidare skulle bli fria från lastmärkekvång i Östersjöfart mellan svenska hamnar, har Kollegium emellertid för avsikt att ägna frågan om deras nedlastning erforderlig uppmärksamhet för att i sinom tid inkomma med förslag till lastmärkesbestämmelser för dessa fartyg.

På grund av sin uppfattning i nu avhandlade fråga föreslår Kollegium, att anstånd beredes beträffande ikraftträdandet av den i Kollegii utlåtande den 14 februari 1931 föreslagna ändrade lydelsen av tillsynslagens 9 §, i vad den avser ifrågavarande fartyg.»

För den händelse Kungl. Maj:t skulle finna lastmärkekvång utan dylikt dröjsmål böra helt eller delvis införas beträffande dessa fartyg i Östersjöfart mellan svenska hamnar, förordar kommerskollegium, att för fartygen beredas vissa dispensmöjligheter i form av ett utav Kungl. Maj:t meddelat bemyndigande för kollegium att, då särskilda omständigheter därtill föranleda, medgiva, att vad som eljest betecknas såsom Östersjöfart för visst fall finge, såvitt angår fartygs förseende med lastmärke, anses såsom inskränktare fart än Östersjöfart.

I samband med den nu avhandlade frågan fäster kommerskollegium uppmärksamheten å Sveriges segelfartygsförenings förut omförmälda förslag att i konventionen beredd möjlighet för meddelande av undantag för fartyg i fart mellan närliggande hamnar icke borde för Sveriges del begagnas och följaktligen icke erhålla motsvarighet i svensk författning. Med hänsyn till de i konventionen (art. 2: 2) förefintliga bestämmelserna i ämnet finner kollegium förslaget icke kunna förordas beträffande internationella resor. Anledning torde, enligt kollegii mening, ej heller förefinnas att, om inrikes trafik skulle åläggas lastmärkestvång, i detta avseende ställa den ogynnsammare än den internationella, varför kollegium finner sig böra avstyrka förslaget.

Av segelfartygsföreningen framfört yrkande om lastlinjetvångets utsträckning genom Östersjöfartsbegreppets utvidgning att omfatta jämväl fart, hänförlig till kustfart, sådant detta begrepp för närvarande är bestämt, finner kommerskollegium sig, särskilt i frågans nuvarande läge, icke kunna tillstyrka.

Bland andra med författningsförslagen sammanhängande frågor ägnar kommerskollegium särskild uppmärksamhet åt behandlingen av de äldre fartygen. I detta ämne anför kommerskollegium följande i anslutning till övergångsbestämmelserna till de nya lastmärkesföreskrifterna i tillsynsförordningen:

»Beträffande de existerande fartygen förorda sjöfartsföreningen och redareföreningen, att i kungörelsen mera uttryckligen angives, att dessa fartyg även efter den blivande kungörelsens trädande i kraft skola få använda sig av sådant dödviktslastmärke jämte fribordscertifikat, som må hava tilldelats fartygen enligt tillsynsförordningens nuvarande §§ 31 och 32 samt de i sistnämnda paragraf omnämnda fribordsbestämmelser och fribordstabeller, fogade vid förordningen med provisoriska föreskrifter angående lastmärke å svenska fartyg i vissa fall av den 21 maj 1910. Sjöfartsföreningen påyrkar dessutom, att förordningen den 2 juni 1922 angående trälastmärke å maskindrivna fartyg måtte erhålla fortsatt giltighet vad anginge de existerande fartygen.

Enligt kollegii mening måste konventionens artikel 11, första stycket, jämförd med dess artikel 5, anses innebära, att varje fartyg, som enligt artikel 2 är underkastat konventionen, skall vara försett med internationellt fribordscertifikat i enlighet med densamma. Äldre fribordscertifikat kunna sålunda under inga förhållanden godtagas.

Beträffande dödviktslastmärke, åsatt enligt 1910 års regler, vilka finnas angivna uti den i konventionens artikel 5 B (a) omnämnda bilaga IV, kan ett sådant lastmärke, eventuellt med ändrade bokstavs-beteckningar, godtagas, dock under förutsättning, att fartyget uppfyller å detsamma såsom existerande fartyg tillämpliga bestämmelser i konventionens artikel 5 B (b). Dessa bestämmelser kräva visserligen hänsynstagande till föreskrifter i konventionens bilaga I del II, men torde dessa senare i stor utsträckning visa sig vara behörigen tillgodosedda å existerande svenska fartyg genom den säkerhet, som erbjudes genom därstädes förefintliga anordningar. Detta förhållande kan dock, enligt kollegii mening, icke berättiga till att i svensk författning införa ett stadgande, som skulle kunna rent av omöjliggöra att i händelse av behov kräva vidtagande av sådana ändringar, att fartyget uppfyller fordringarna i konventionens bilaga I del II.

Vad slutligen angår frågan om trälastmärke kan det, på grund av lydelsen av konventionens artikel 6, icke råda någon tvekan om att trälastmärke, åsatt

enligt 1922 års förordning, icke kan godtagas. För den skull kan kollegium ej heller biträda sjöfartsföreningens berörda yrkande angående trälastmärke.

Då fartyg, å vilket konventionen är tillämplig, enligt artikel 5 skall vara försett med lastmärke i enlighet med där, resp. i artiklarna 7 eller 8, angivna föreskrifter och fartyget dessutom, såsom ovan berörts, skall vara försett med internationellt fribordscertifikat enligt konventionen, har kollegium i kungörelseförslaget upptagit en föreskrift om att äldre lastmärken och fribordscertifikat, som icke tillkommit i enlighet med konventionen, skola upphöra att gälla. Detta skall dock, såsom ovan utvecklats, i allmänhet icke lägga hinder i vägen för att dödviktlastmärken, beräknade enligt 1910 års regler, fortfarande kunna godtagas.»

Vidkommande det från sjöfartsorganisationernas sida i olika sammanhang berörda spørsmålet om tillsyn å utländska fartyg i svenska hamnar erinrar kommerskollegium om konventionens krav å viss begränsning härutinnan, med hänsyn vartill av segelfartygsföreningen framställt önskemål om utländska fartygs jämställande med svenska bland annat i lastlinjehänseende icke kunde bifallas. Kommerskollegium förmäler sig emellertid givetvis komma att — beträffande konventionsfartyg med de begränsningar konventionen ålägger — utöva behörig tillsyn å utländska fartyg i fråga om lastlinjebestämmelsernas efterlevnad.

*Utredning
angående
tillsyn å
nedlastning
av
mindre
fartyg.*

Såsom jag förut omnämnt, har kommerskollegium på grund av Kungl. Maj:ts den 27 mars 1931 meddelade uppdrag ävenledes med biträde av sakkunniga verkställt utredning rörande lämpliga åtgärder till ledning för tillsynen å nedlastningen av fartyg med en bruttodräktighet understigande 150 registerton, som i utrikes fart eller Östersjöfart mellan svenska hamnar befordra gods eller passagerare, i vilket ämne kollegium till Kungl. Maj:t inkommit med ett den 21 november 1931 dagtecknat utlåtande.

Utredningen har icke resulterat i något definitivt förslag i ämnet utan endast haft preliminär karaktär. En av de sakkunniga har utarbetat ett förslag till lastlinjebestämmelser för de fartyg, om vilka här är fråga. Detta förslag förklarar kollegium emellertid närmast vara avsett att utgöra »ett arbetsunderlag, med tillhjälp av vilket ett slutligt förslag i sinom tid skulle kunna utformas». I anslutning härtill yttrar kollegium vidare följande:

»Innan så sker, böra, enligt Kollegii mening, vissa praktiska undersökningar verkställas för att utröna, huru nedlastningen enligt förslaget skulle beträffande olika fartygsstorlekar och fartygstyper ställa sig särskilt i förhållande till en sådan för närvarande bruklig nedlastning, som kan anses betryggande. Någon på direkta erfarenhetsrön grundad utredning rörande lämpligaste nedlastning i Östersjön under olika årstider och i olika farvatten av fartyg med en dräktighet understigande 150 bruttoregisterton föreligger nämligen icke. Det måste, i synnerhet under nu rådande konjunkturer, betraktas såsom en från ekonomisk synpunkt ganska ömtålig fråga att utfärda i praktiken oprövade föreskrifter, som kunna medföra en inskränkning av lastkvantiteterna för denna fartygsgrupp, vilken i stor utsträckning sysselsättes på trader, utsatta för mer eller mindre stark konkurrens från olika trafikmedel till lands.

Kollegium har för den skull träffat överenskommelse med Sveriges segelfartygsförening om att med biträde av föreningen, till vilken ett större antal av de ifrågakommande fartygens redare äro anslutna, verkställa erforderliga

dylika undersökningar. Dessa undersökningar torde emellertid taga viss tid i anspråk och finner Kollegium sig icke kunna taga slutlig ståndpunkt till frågan om ytterligare nedlastningsbestämmelser beträffande fartyg om mindre dräktighet än 150 bruttoregister-ton, förrän undersökningarna slutförts och de därvid vunna resultaten varit föremål för bearbetning.

Det uppskov med frågan om ytterligare nedlastningsföreskrifter för ifrågasvarande fartyg, som ett framgående på den av Kollegium angivna linjen skulle medföra, torde även vara påkallat av internationella förhållanden. En viktig förutsättning för att dessa föreskrifter ej skola utöva någon mera störande inverkan på de svenska rederiernas förtjänstmöjligheter är, att deras fartyg icke behöva konkurrera med utländska fartyg, vilka ej äro underkastade motsvarande eller liknande föreskrifter. Särskilt i internationell Östersjöfart förekommer konkurrens mellan in- och utländska fartyg tillhörande denna storleksgrupp. Nedlastningen av dessa fartyg i dylik fart är visserligen jämlikt den baltiska lastlinjekonferensens rekommendationer avsedd att regleras senast till den 1 januari 1932. Emellertid synes å vissa håll inom kretsen av de vid konferensen representerade staterna en ohäga göra sig gällande för att reglera nedlastningsfrågan för fartyg under 150 bruttoregister-ton, innan det visat sig vilka verkningar 1930 års internationella lastlinjekonvention, vilken berör nedlastningen av större fartyg, kan komma att medföra.

På det internationella området torde dessutom vara att bemärka, att utredningar angående kontroll å nedlastningen av fartyg å mindre än 150 bruttoregister-ton lära pågå jämväl i England, Frankrike och Nederländerna, vilka utredningars resultat torde vara av visst intresse även för förhållandena här i landet.

Då ett stort antal av de sjöolyckor, som under de senare åren drabbat svenska fartyg under 150 bruttoregister-ton, få anses hava haft sin grund i bland annat otillräckligt skydd för öppningar och nedgångar, har Kollegium emellertid för avsikt att underkasta föreskrifterna i Byggnadsreglementet angående dylikt skydd en granskning för att, eventuellt redan innan frågan om ytterligare nedlastningskontroll för dessa fartyg slutförts, vidtaga de ändringar av föreskrifterna, som må vara behövliga.

I och för åstadkommande av en i möjligaste mån effektiv tillämpning å nu ifrågasvarande fartyg av gällande sjöfartssäkerhetsbestämmelser och för att därigenom bidra till minskning av risken för sjöolyckor har vidare under utredningens gång framkommit förslag till utökning av den lokala fartygsinspektionen med härför särskilt kvalificerad personal. I betraktande av det statsfinansiella läget har Kollegium dock, åtminstone för närvarande, icke ansett sig böra göra någon hemställan i detta syfte. Fartygsinspektionen kommer emellertid givetvis att med de till buds stående begränsade arbetskrafterna i görligaste mån söka utöva den erforderliga kontrollen.»

Oberoende av nu omförmälda omständigheter anser kollegium fortfarande lämpligt, att 9 § i lagen om tillsyn å fartyg erhåller sådan ändrad lydelse, att möjlighet beredes för Kungl. Maj:t att i sinom tid föreskriva åtgärder för en utvidgad kontroll å nedlastningen av fartyg med en dräktighet understigande 150 bruttoregister-ton. Emellertid förslår kollegium, att med Kungl. Maj:ts beslut rörande dylika föreskrifter måtte tillsvidare anstå.

Lastlinjefrågan synes mig i minst lika hög grad som de ämnen, vilka innefattas i den allmänna sjöfartssäkerhetskonventionen, vara ett spörsmål av internationell karaktär. Dess av mig förut återgivna utveckling bär tydligt vittne härom. En allmän och enhetlig reglering av densamma i form av en internatio-

Departement-
chefen.

nell konvention mellan de sjöfartsidkande staterna synes för den skull vara ändamålsenlig och ägnad att gagna såväl sjöfartsnäringen som säkerheten till sjöss. Såsom den tidigare utvecklingen visat, föreligger också i viss mån ett tvångsläge, i det att ett enskilt land icke kan underlåta att godtaga lastlinjeregler, som tillämpas i världens viktigare hamnar, utan att riskera, att under dess flagga seglande fartyg bliva underkastade utländska myndigheters kontroll och bestämmelser.

Ehuru frågan hittills icke gjorts till föremål för formlig överenskommelse mellan skilda länder, har den dock, såsom jag förut angivit, praktiskt taget varit internationellt reglerad, därvid de i Storbritannien gällande reglerna i allt väsentligt varit normgivande. En internationell kodifiering av dessa regler i reviderat skick har länge varit ett allmänt önskemål och åtgärder i sådant syfte hava ock tid efter annan vidtagits. Sedan världskriget och andra omständigheter under lång tid hindrat frågans lösning, har det eftersträfvade resultatet emellertid nu uppnåtts och föreligger i form av 1930 års internationella lastlinjekonvention, som efter långvariga överläggningar med såväl tekniskt sakkunniga personer, redare, fartygsbefäl och annat sjöfolk som ock representanter för de stora klassificeringsanstalterna enhälligt antagits av ombud för flertalet av världens sjöfartsidkande länder.

Alltifrån sin tillkomst har denna konvention varit föremål för ett livligt intresse från de sjöfartsidkande staternas sida, och i skilda länder hava åtgärder tidigt vidtagits i anledning av densamma. Sålunda utfärdades i Amerikas Förenta Stater kort efter lastlinjekonferensens avslutande vissa med konventionen i allt väsentligt överensstämmande lastlinjeregler, som alltsedan september 1930 där länt till efterrättelse. Förenta Staterna hava sedermera ratificerat konventionen. Ratifikationer föreligga vidare från Danmarks och Lettlands sida. I båda dessa länder har man dessutom, utan att avvakta konventionens ikraftträdande, bragt dess bestämmelser i tillämpning. För Danmarks vidkommande har detta, såsom förut antytts, skett genom utfärdande av en provisorisk författning, enligt vilken konventionens bestämmelser, därest redaren så önskar, må tillämpas vid beräkning av fribord för danska fartyg. Sistnämnda förhållande föreligger jämväl i Norge, varest tillika för konventionens ratificering nödiga lagändringar redan förra året genomförts. Enligt ingångna meddelanden väntas beslut om provisorisk tillämpning av konventionen snarast komma att meddelas jämväl i Finland, vars ratificering lär komma att äga rum instundande vår. Liknande ställning intaga Nederländerna, varest konventionen enligt uppgift efter snart väntad ratificering kommer att omedelbart kunna fakultativt tillämpas. I Frankrike har konventionen godkänts av parlamentet och ratificering väntas inom kort ske. Så är även fallet i Belgien, där regeringens beslut om ratificering, för vilket parlamentets hörande icke erfordras, enligt vunna upplysningar synes vara snart förestående. I Tyskland och Polen hava myndigheterna under beredning lagförslag rörande konventionens tillämpning, avsedda att framläggas för folkrepresentationen, vilket för Tysklands del väntas ske inom kort och i Polen inom det närmaste halvåret. I sistnämnda land betraktas konven-

tionen såsom redan i praktiken tillämpad, då med densamma i huvudsak överensstämmande författningsbestämmelser där äro gällande. I Tyskland få konventionens föreskrifter rörande trälastmärke redan tillämpas, utan att dock särskild författning härom utfärdats. Provisorisk tillämpning av konventionen uppgives även inom kort komma att anordnas i Spanien, men frågan om ratificering har därstädes ännu icke förelagts parlamentet. Portugal lärer avvakta Englands åtgöranden, vilket för övrigt torde vara fallet med åtskilliga av de övriga länder, vilkas ratificeringsåtgärder ännu dröja. I England är läget detsamma i fråga om lastlinjekonventionen som beträffande sjöfartssäkerhetskonventionen, i det nämligen, såsom förut anförts, båda konventionerna därstädes i en och samma proposition förelagts parlamentet, var-est den godkänts av överhuset och inom kort väntas komma under behandling i underhuset. Av officiella uttalanden att döma torde i England beslut om ratificering komma att träffas så snart ske kan efter frågans slut-behandling i parlamentet.

Med hänsyn till det internationella läge, som sålunda är förhanden i fråga om lastlinjekonventionens tillämpning, och övriga av mig förut andragna omständigheter, som i detta sammanhang äro att taga i betraktande, föreligga enligt min mening starka skäl för en anslutning till konventionen från Sveriges sida. En underlåtenhet härav skulle utan tvivel vålla vår sjöfart avsevärda olägenheter. Erinras må därvid, att beslut om frivillig tillämpning av konventionen även i vårt land meddelats på framställning av redareföreningen.

I det följande skall jag till en början redogöra för resultatet av en granskning av konventionens särskilda delar och dess förhållande till de för svenska fartyg för närvarande gällande lastmärkesbestämmelserna och därpå särskilt belysa spörsmålet om införande av obligatorisk lastlinje i Östersjö- och inskränkta fart, såvitt angår utrikes trafik, samt vidare angiva de allmänna slutsatser, som enligt min mening i berörda avseenden böra dragas. Därefter skall jag övergå till frågan om lastlinje jämväl i viss inrikes fart samt slutligen beröra spörsmålet om åtgärder för tillsyn å nedlastningen av fartyg, som på grund av sin ringa storlek ansetts böra undantagas från de allmänna lastlinjereglerna.

Formellt sett torde konventionen, som särskilt med hänsyn till avfattningen av reglerna för bestämmande av fribordet synes vara att föredraga framför de äldre reglerna, vara väl ägnad såsom allmän norm för lagstiftning på området.

Med avseende å konventionens innebörd har man, såsom av min tidigare redogörelse framgått, att var för sig betrakta å ena sidan reglerna för det allmänna dödviktsfribordet, som gälla vanliga fartyg med vanlig last, och å andra sidan bestämmelserna angående särskilda fribord för fartyg med trälast samt för tankfartyg och andra fartyg av speciell typ.

Vid bedömande av *reglerna rörande det allmänna dödviktsfribordet* bör skiljas mellan vad i konventionen benämnes nya och existerande fartyg, d. v. s. före resp. efter den 1 juli 1932 byggda eller påbörjade fartyg. Mot konventionens

tillämpning å nya fartyg torde någon invändning knappast kunna göras, enär de nya reglerna för fribordets storlek och fartygets lastningsförmåga giva praktiskt taget samma resultat som de nu gällande samt de strängare föreskrifter, konventionen innehåller med avseende å särskilda skyddsanordningar för fartygets säkerhet och besättningens trygghet (skydd för öppningar, räcke och brädgång, länsportar och tillträde till bostäderna), utan svårighet torde kunna iakttagas vid nybyggnader.

Vidkommande härefter existerande fartyg är att märka, att dessa enligt konventionen och de föreliggande förslagen kunna få behålla sitt nuvarande lastmärke men även kunna, om redaren skulle så önska, erhålla nytt märke enligt konventionens regler. I fråga om konventionens förutberörda, på den tekniska fribordsberäkningen icke inverkan föreskrifter rörande särskilda skyddsanordningar för fartygets säkerhet och besättningens trygghet gäller, att dessa enligt konventionen skola beträffande existerande fartyg tillämpas allenast i den mån så av egna myndigheter befinnes skäligt och lämpligt med hänsyn till den grad av säkerhet, som erbjudes genom redan förefintliga anordningar. Dessa konventionens bestämmelser möjliggöra enligt min mening en tillfredsställande behandling av de existerande fartygen.

Lastlinjekonventionens *bestämmelser rörande särskilda fribord* för maskin-drivna fartyg, som föra däckslast av trä, samt för tankfartyg och därmed jämförliga fartyg äro icke av beskaffenhet att här påkalla mera ingående uppmärksamhet. Reglerna för trälastmärket äro i allt väsentligt överensstämmande med de i Sverige och övriga nordiska länder härutinnan gällande bestämmelserna, och det torde få anses vara till fördel, att dessa genom konventionen erhålla allmänt erkännande. Beträffande det särskilda lastmärket för tankfartyg må anmärkas, att man här i landet saknar erfarenhet beträffande sådan djupare nedlastning, som de nya reglerna medgiva. Med hänsyn till den erfarenhet man på andra håll vunnit och då ifrågavarande spørsmål torde komma att bliva föremål för särskild undersökning i olika länder under de närmaste åren, synes mig denna omständighet icke böra utgöra något hinder för konventionens tillämpning.

Härefter får jag övergå till fartyg i *Östersjö- och inskränkta fart*, vilka, därest de nyttjas å internationella resor, i konventionen jämställas med fartyg i vidsträcktare fart. Konventionens tillämpningsområde är nämligen icke begränsat med hänsyn till den fart, vari fartygen nyttjas. Därvid bör dock beaktas, att fartyg med en bruttodräktighet understigande 150 registerton uteslutits från konventionens tillämpning. Detta med hänsyn till fartygens storlek gjorda undantag kommer tydligen praktiskt taget att erhålla betydelse huvudsakligen för fartyg i inskränkta fart. I detta sammanhang får jag ävenledes erinra om att konventionen medgiver undantag för fartyg i fart mellan närliggande hamnar.

Lastlinjetvång för fartyg i utrikesfart i Östersjön, skulle för Sveriges vidkommande innebära en nyhet. På grund av förut verkställda utredningar rörande detta spørsmål, för vilka jag i det föregående redogjort, och särskilt med hänsyn till såväl myndigheters som sjöfarandes vittnesbörd om önskvärheten,

för att icke säga nödvändigheten, av obligatorisk lastlinje jämväl i sådan fart, finner jag mig böra tillstyrka en dylik utsträckning av tvångslastlinjens tillämpningsområde. En sådan åtgärd, som enligt vad förut nämnts var ifrågasatt redan vid tvångslastlinjens införande i svensk lagstiftning, anser jag så mycket hellre böra vidtagas genom ratificering av lastlinjekonventionen, som därigenom uppnås en eftersträvad internationell enhetlighet även inom detta mera begränsade sjöfartsområde. En sådan lösning står ock i principiell överensstämmelse med den baltiska lastlinjekonferensens förut omförmälda rekommendationer.

Om riktigheten av att tillämpa samma tekniska regler för bestämmande av fribordet för fartyg såväl i inskräntare som i vidsträcktare fart har den av lastlinjekonferensen representerade sakkunskapen varit enig och samma princip hävdades vid den baltiska lastlinjekonferensen. Tillräckliga skäl för en motsatt uppfattning synas icke hava förebragts av de sjöfartsorganisationer, som ställt sig avvisande eller tveksamma gentemot lastmärkestvängets införande i Östersjön. För övrigt torde jämväl i detta sammanhang böra erinras, att man icke lärer hava något annat val, därest konventionen — såsom man allmänt synes anse — skall av Sverige antagas. Ty i likhet med sjöfartssäkerhetskonventionen torde även lastlinjekonventionen böra betraktas såsom en odelbar enhet, som vid en ratificering icke kan göras till föremål för undantag vare sig i fråga om tillämpningsområdet eller i andra hänseenden.

I samband härmed får jag i anledning av Sveriges redareförenings förslag rörande sådan tillämpning av konventionens nyssberörda bestämmelse om undantag för fartyg i fart mellan närliggande hamnar, att därigenom all sjöfart i Östersjön skulle göras till föremål för undantagsstadganden, för min del anmärka, att jag icke finner ett dylikt förfarande vare sig lämpligt eller ens möjligt. Framhållas må också, att undantag av ifrågavarande slag enligt konventionen skola bestämmas i samråd med regeringarna i därav berörda länder.

I anslutning till det sagda får jag uttala, att jag anser en lösning av lastlinjefrågan för fartyg, som nyttjas i utrikes trafik i Östersjö- och inskräntare fart, nu böra åstadkommas genom tillämpning av den internationella lastlinjekonventionen. Med vissa i konventionen särskilt angivna undantag torde sålunda de blivande svenska lastlinjereglerna böra utsträckas att gälla alla i utrikes fart till befordran av gods eller passagerare nyttjade fartyg med en bruttodräktighet av 150 registerton eller mera, dock med det i konventionen medgivna förbehållet om rätt för Kungl. Maj:t att göra undantag för fartyg i fart mellan närliggande hamnar i två eller flera länder.

Med hänsyn härtill och då en tillämpning av konventionens bestämmelser för fartyg i vidsträcktare fart än nyss sagts från alla håll anses självfallen, finner jag lastlinjekonventionen böra av Sverige antagas och tillstyrker för den skull ratificering jämväl av denna konvention.

För konventionens tillämpning erfordras sådan ändring i allmän lag, att överensstämmelse ävägbringas mellan konventionsbestämmelsernas räckvidd

och tillämpningsområdet för den svenska lastlinjelagstiftningens huvudstadgande i 9 § lagen om tillsyn å fartyg. Detta ämne torde jag få återupptaga i nästa ärende tillsammans med frågan om de av sjöfartssäkerhetskonventionen föranledda ändringarna i samma lag. Härutöver erforderliga åtgärder kunna ombesörjas i administrativ väg, i främsta rummet i form av sådana författningsändringar och nya bestämmelser, för vilka jag tidigare i korthet redogjort.

Vad kommerskollegium anfört i fråga om stämpelavgifter för utfärdande eller förlängning av sådana lastlinjecertifikat, som i konventionen omförmålas, synes mig icke giva anledning till erinran, varför någon framställning till riksdagen i detta avseende icke av mig påkallas.

Jag övergår nu till det av mig förut omförmälda, utanför konventionens ram liggande spørsmålet om *lastlinjetvångets utsträckning jämväl till fartyg i viss inrikes fart*. Med hänsyn till säkerheten för fartyg och ombordvarande liksom till möjligheten för statens inspektörer att utöva kontroll å fartygs nedlastning föreligger uppenbarligen i förevarande avseende ingen principiell skillnad mellan fartyg, som gå i utrikes trafik, och fartyg, som nyttjas i trafik mellan svenska hamnar. I den mån routen och de förhållanden, under vilka resa sker, äro likartade, äga tydligen de skäl, som ligga till grund för lastlinjetvång för fartyg i utrikes fart, giltighet jämväl för fartyg i inrikes fart. Därest man, i likhet med mig, finner tillräckliga skäl förebragta för en utsträckning av området för den obligatoriska lastlinjen till att omfatta jämväl inskränkta fart än Nordsjöfart, gäller detta således principiellt såväl inrikes som utrikes trafik. Någon åtskillnad av den innebörd, jag nu åsyftar, har icke heller gjorts vid de tidigare av kommerskollegium verkställda utredningarna i ämnet. Vad i samband med den senaste utredningen påvisats rörande det förhållandevis mindre antalet sjöolyckor i den inrikes farten har av kommerskollegium icke ansetts utgöra skäl för ett fränfallande av förslaget om lastmärkestvångets utsträckning till sagda fart. Till denna uppfattning finner jag mig böra uttala min anslutning.

Emellertid torde vid införande av lastlinje för fartyg i inrikes trafik vissa begränsningar böra ske, av vilka de viktigare med hänsyn till konventionens bestämmelser icke kunnat ifrågakomma beträffande fartyg i utrikes fart. I första hand torde sålunda den fart, vari lastmärke skulle krävas, göras till föremål för begränsning. Att fartyg i inre fart böra vara undantagna, synes vara uppenbart och annat har ej heller från något håll ifrågasatts. Däremot hava yrkanden framställts om införande av lastlinjetvång i kustfart likaväl som i Östersjöfart. I likhet med kommerskollegium finner jag emellertid vad som hittills förekommit icke hava givit stöd för en längre gående utsträckning av den obligatoriska lastlinjen än till Östersjöfart i ungefärligen den bemärkelse detta begrepp har enligt den för de administrativa sjöfartssäkerhetsförfattningarna gällande definitionen.

Den i samband med behandlingen av den utrikes farten föreslagna befogenheten för Kungl. Maj:t att medgiva undantag för fartyg i fart mellan närliggande hamnar, synes böra omfatta även fartyg i inrikes trafik. Likaledes an-

ser jag, att tillämpningen av de allmänna lastlinjereglerna jämväl vad den inrikes trafiken angår bör inskränkas till fartyg med en bruttodräktighet av 150 registerton eller mera.

En annan begränsning sammanhänger med det av kommerskollegium föreslagna uppskovet med genomförandet av lastmärkestvång för fartyg i inrikes trafik. Med principiellt fasthållande av sin tidigare hävdade mening, att skillnad i lastlinjehänseende icke bör göras mellan inrikes och utrikes trafik, har kollegium under hänvisning därtill, att vissa i den inrikes farten sysselsatta fartyg av speciell typ för erhållande av tillfredsställande fribord skulle behöva underkastas ofta nog ganska betungande ombyggnadsarbeten, förklarat sig anse, att uppskov med lastlinjetvånget tillsvidare borde beredas för existerande fartyg i Östersjöfart mellan svenska hamnar. Härvid har kollegium emellertid funnit konsekvensen kräva enahanda uppskov jämväl för nya fartyg. Under det jag till fullo ansluter mig till ämbetsverkets mening i fråga om nödvändigheten av att under de omständigheter, som för närvarande äro rådande, förfara med all möjlig varsamhet i frågor, som röra sjöfarten, och för den skull finner ifrågasatt anstånd för existerande fartyg vara att förorda, kan jag icke dela kollegii mening om liknande uppskov för nya fartyg, enär förutsättningarna för erhållande av ett tillfredsställande fribord utan avsevärda kostnader eller andra väsentliga olägenheter kunna iakttagas vid fartygens byggande. Då jag med hänsyn härtill anser de blivande lastmärkesbestämmelserna böra omedelbart tillämpas för nya fartyg i den fart, varom nu är fråga, finner jag särskilt stöd för denna min mening därutinnan, att såväl den sakkunnige, vilken i ämnet avgivit särskilt yttrande, som ock Sveriges allmänna sjöfartsförening grundat sitt avstyrkande av lastlinjes införande i inrikes fart på skäl, som uteslutande avse de existerande fartygen.

Nu avhandlade fråga påkallar beaktande i samband med förut omförmäld ändring i 9 § lagen om tillsyn å fartyg och torde sålunda i samband därmed få återupptagas i nästa ärende.

Frågan om *åtgärder till ledning för tillsyn å nedlastningen av mindre fartyg* gäller sådana fartyg, som på grund av sin ringa storlek (mindre än 150 bruttoregisterton) ansetts böra undantagas från de allmänna lastlinjereglerna. Såväl 1930 års lastlinjekonferens som den baltiska lastlinjekonferensen hava genom särskilda rekommendationer förordat lämpliga åtgärder för kontroll å nedlastningen av sådana mindre fartyg. Härmed har åsyftats vidtagande av anstalter i gemenskap med ifrågakommande länder för tillämpning av de för större fartyg gällande reglerna, om och i den mån detta kan befinnas lämpligt, samt i övrigt åvägabrindande av förenklade förfaranden med avseende å lastningskontrollen. Såsom förut omförmälts har kommerskollegium föreslagit tillägg till 9 § tillsynslagen, innehållande bemyndigande för Kungl. Maj:t att förordna om åtgärder till ledning för tillsynen å nedlastningen av fartyg med ifrågavarande mindre dräktighet, som i utrikes fart eller i Östersjöfart mellan svenska hamnar befordra gods eller passagerare. På grund av Kungl. Maj:ts beslut den 27 mars 1931 har sedermera viss utredning i ämnet

verkställt av kommerskollegium för åstadkommande av förslag till bestämmelser i förevarande hänseende. Enär emellertid utredningen icke givit något positivt resultat, utan kollegium allenast överlämnat ett utav en sakkunnig utarbetat preliminärt förslag, närmast avsett att utgöra ett arbetsunderlag för fortsatt utredning, kan jag icke förorda vidtagande i detta sammanhang av sådan lagändring, som av kommerskollegium i förevarande hänseende föreslagits. På grund av frågans internationella karaktär bör den omständigheten här också tagas i betraktande, att vissa av de i baltiska lastlinjekonferensen deltagande staterna beträffande förevarande spörsmål intagit en mera avvaktande hållning. Emellertid har jag på grund av förutnämnda rekommendationer för avsikt att senare åter anmäla denna fråga i syfte att vinna fullständig utredning om de åtgärder, som härutinnan kunna bära ifrågakomma.

Till sist ber jag till behandling få upptaga den för sjöfartssäkerhetskonventionen och lastlinjekonventionen gemensamma frågan om *föresättningarna för konventionernas ratificering* och om den *lämpliga tidpunkten* härför.

Såväl 1929 års sjöfartssäkerhetskonvention som 1930 års lastlinjekonvention äro av beskaffenhet att, jämlikt § 12 regeringsformen, bära föreläggas riksdagen till godkännande.

Emellertid synes det bära ankomma på Kungl. Maj:t att bestämma tidpunkten för svensk ratificering av konventionerna. Huru snart detta lämpligen kan ske torde bliva beroende på vad som under den närmaste tiden kan bliva ytterligare upplyst rörande främmande staters åtgärder i sådant hänseende.

Som ett av huvudändamålen med dessa konventioner är vinnande av internationell enhetlighet på förevarande lagstiftningsområde, synas vid ratificering bära göras förbehåll av sådan art, att konventionerna icke bliva gällande för Sveriges del, med mindre desamma komma att tillämpas av åtminstone flertalet sjöfartsidkande länder. Enligt i båda konventionerna intaget stadgande erfordras ratificering av minst fem länder för att respektive konvention skall träda i kraft. Kommerkollegium har föreslagit, att vid ratifikation skulle göras förbehåll om ikraftträdande därav först då England ratificerat och dess ratifikation trätt i kraft. Med hänsyn till Englands ställning såsom den ledande sjöfartsnationen ävensom dess sedan lång tid tillbaka rådande, på lag stödda praxis att å främmande fartyg tillämpa brittiska sjöfartssäkerhetsföreskrifter, torde Englands ställningstagande till konventionerna bliva avgörande för övriga länders beslut om ratificering. Jag finner på grund härav kommerskollegii förslag välgrundat och förordar alltså, att förbehåll av nyssnämnda innebörd göras vid konventionernas ratificering, därest kraftvunnen brittisk ratifikation icke redan då föreligger.

På grund av vad jag i ärendet anfört ärnar jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte uti proposition äska riksdagens godkännande av dels 1929 års internationella konvention för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss jämte därvid fogat, såsom bilaga I betecknat reglemente, dels ock 1930 års internationella lastlinjekonvention med tillhörande slutprotokoll och bi-

lagor. Ifrågavarande aktstycken torde såsom bilagor A och B få fogas vid dagens protokoll.

Emellertid torde med fattande av slutligt beslut härom böra anstå, till dess förslaget till ändringar i lagen om tillsyn å fartyg ävensom det på föredragning av chefen för justitiedepartementet beroende förslaget till ändring i sjölagen hunnit undergå vederbörlig granskning i lagrådet. Jag anhåller således, att få ånyo upptaga ärendet, sedan nämnda granskning avslutats. Slutligen hemställer jag, att utdrag av detta protokoll får tillställas lagrådet till kännedom vid nyssnämnda granskning.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall.

Ur protokollet:

N. Tolstoy.

Bilaga A.

(Autentisk text.)

Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.**Préambule.**

Les Gouvernements de l'Allemagne, du Commonwealth d'Australie, de la Belgique, du Canada, du Danemark, de l'Espagne, de l'Etat Libre d'Irlande, des Etats-Unis d'Amérique, de la Finlande, de la France, du Royaume Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, de l'Inde, de l'Italie, du Japon, de la Norvège, des Pays-Bas, de la Suède, de l'Union des Républiques Soviétistes Socialistes, étant désireux d'établir d'un commun accord des principes et des règlements à l'effet de sauvegarder la vie humaine en mer.

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

Ont désigné les plénipotentiaires suivants:

[Suivent les noms des plénipotentiaires.]

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

(Autentisk text.)

International Convention for the Safety of Life at Sea.**Preamble.**

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

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

Have appointed their Plenipotentiaries, namely:

[Here follow the names of the Plenipotentiaries.]

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

(Översättning.)

Internationell konvention för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss.**Inledning.**

Regeringarna i Tyskland, Australiska Statsförbundet, Belgien, Canada, Danmark, Spanien, Irländska Fristaten, Amerikas Förenade Stater, Finland, Frankrike, Förenade Konungariket Stora Britannien och Norra Irland, Indien, Italien, Japan, Norge, Nederländerna, Sverige och de Socialistiska Rådsrepublikernas Union, vilka önska främja säkerheten för människoliv till sjöss genom att i samförstånd fastställa härför nödiga principer och regler,

och då detta ändamål enligt deras åsikt bäst kan vinnas genom avslutandet av en konvention,

hava de till sina befullmäktigade ombud utsett:

[Här följa de befullmäktigade ombudens namn.]

Vilka efter att hava meddelat varandra sina fullmakter, som befunnits i god och behörig form, överenskommit om följande bestämmelser:

Chapitre I. — Préliminaires.

Article 1.

Les Gouvernements contractants s'engagent à appliquer les dispositions de la présente Convention, en vue d'encourager la sauvegarde de la vie humaine en mer, à édicter tous réglemens et à prendre toutes autres mesures propres à lui faire produire son plein et entier effet.

Les dispositions de la présente Convention sont complétées par un Règlement contenu dans l'annexe I qui a la même valeur et entre en vigueur en même temps que la présente Convention. Toute référence à la présente Convention implique référence simultanée au Règlement y annexé.

Article 2.

Applications et définitions.

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

Chapitre II.

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

Chapter I. — Preliminary.

Article 1.

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

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

Article 2.

Applications and Definitions.

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

Chapter II.

(*Construction*) to passenger ships (mechanically propelled) on international voyages.

Kapitel I. — Inledande bestämmelser.

Artikel 1.

De fördragsslutande regeringarna förbinda sig, i avsikt att främja säkerheten för människoliv till sjöss, att tillämpa bestämmelserna i denna konvention samt att utfärda alla de föreskrifter och vidtaga alla övriga mått och steg, som erfordras för att denna konvention skall kunna utöva sin fulla verkan.

Bestämmelserna i denna konvention fullständigas av ett såsom bilaga I betecknat reglemente, som äger samma giltighet och träder i kraft på samma gång som konventionen. Varje hänvisning till konventionen innebär samtidigt en hänvisning till det bifogade reglementet.

Artikel 2.

Tillämpning och definitioner.

1) Bestämmelserna i denna konvention skola äga tillämpning å fartyg, hemmahörande i de länder, vilkas regeringar biträtt denna konvention, ävensom å fartyg, hemmahörande i områden, ifråga om vilka konventionen är tillämplig i kraft av artikel 62, i följande utsträckning:

Kapitel II.

(*Konstruktion*): å passagerarfartyg (vilka framdrivas medelst maskinkraft) å internationella resor.

Chapitre III.

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

Chapitre IV.

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

Chapitre V.

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

Chapitre VI.

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

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

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

- (a) un navire est considéré comme appartenant à un pays lorsqu'il est immatriculé dans un port de ce pays;
- (b) l'expression »Administration» désigne le Gouvernement du pays où le navire est immatriculé;
- (c) un voyage international est un voyage entre un pays auquel la présente Convention

Chapter III.

(*Life-saving Appliances*) to passenger ships (mechanically propelled) on international voyages.

Chapter IV.

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

Chapter V.

(*Safety of Navigation*) to all ships on all voyages.

Chapter VI.

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

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

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

- (a) a ship is regarded as belonging to a country if it is registered at a port of that country;
- (b) the expression »Administration» means the Government of the country in which the ship is registered;
- (c) an international voyage is a voyage from a country to which the present Convention

Kapitel III.

(*Bärgningsredskap*): å passagerarfartyg (vilka framdrivas medelst maskinkraft) å internationella resor.

Kapitel IV.

(*Radiotelegrafi*): å alla å internationella resor nyttjade fartyg med undantag av lastfartyg med en bruttodräktighet understigande 1,600 registerton.

Kapitel V.

(*Sjötrafiksäkerhet*): å alla fartyg å alla resor.

Kapitel VI.

(*Certifikat*): å alla fartyg, beträffande vilka kapitlen II, III och IV äga tillämpning.

2) I varje kapitel anges närmare å vilka slag av fartyg och i vilken utsträckning kapitlet äger tillämpning.

3) Där ej annorlunda uttryckligen stadgas, gäller i denna konvention följande:

- a) ett fartyg anses vara hemmahörande i ett land, därest det är registrerat såsom hemmahörande i en av detta lands hamnar.
- b) med uttrycket »administration» avses regeringen (statsförvaltningen) i det land, där fartyget är registrerat.
- c) med »internationell resa» avses resa från ett land, å vilket denna konvention äger tillämpning.

s'applique et un port situé en dehors de ce pays, ou inversement; toute colonie, territoire d'outre-mer, protectorat ou territoire placé sous suzeraineté ou mandat est considéré à cet égard comme un pays distinct.

- (d) un navire est considéré comme un navire à passagers s'il transporte plus de 12 passagers;
- (e) l'expression »Règle» désigne les Règles contenues dans l'Annexe I.

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

Article 3.

Cas de force majeure.

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

Les personnes qui se trouvent à bord d'un navire par raison de force majeure ou qui s'y trouvent par suite de l'obligation imposée au capitaine de transporter soit des naufragés, soit d'autres personnes, ne doivent pas entrer en ligne

applies to a port outside such country, or conversely; and for this purpose every colony, overseas territory, protectorate or territory under suzerainty or mandate is regarded as a separate country;

- (d) a ship is a passenger ship if it carries more than 12 passengers;
- (e) the expression »Regulations» means the Regulations contained in Annex I.

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

Article 3.

Cases of Force Majeure.

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

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

lämpning, till en hamn utanför samma land eller omvänt; i detta hänseende anses varje koloni, hinsides hav beläget territorium, protectorat eller territorium under överhöghet eller mandat såsom ett särskilt land.

- d) ett fartyg anses såsom passagerarfartyg, därest å detsamma medföres flera än 12 passagerare.
- e) med uttrycket »regler» avses reglerna i det såsom bilaga I betecknade reglementet.

4) Där ej annorlunda uttryckligen stadgas, äger denna konvention icke tillämpning å krigsfartyg.

Artikel 3.

Force majeure.

Fartyg, som vid tiden för påbörjandet av en resa icke är underkastat konventionens bestämmelser, skall icke på grund av avvikelser från den tilltänkta resan bliva skyldigt underkasta sig desamma, där sådan avvikelse är föranledd av hårt väder eller annan form av force majeure.

Personer, vilka befinna sig ombord å ett fartyg på grund av force majeure eller till följd av befälhavaren åliggande förpliktelse att medföra skeppsbrutna eller andra personer, skola icke medräknas vid bedömning av fråga, huruvida någon av

de compte lorsqu'il s'agit de vérifier l'application au navire d'une prescription quelconque de la présente Convention.

ship of any provisions of the present Convention.

konventionens bestämmelser skall äga tillämpning å fartyget.

Chapitre II. — Construction.

Chapter II. — Construction.

Kapitel II. — Konstruktion.

Article 4.

Article 4.

Artikel 4.

Navires auxquels s'applique ce Chapitre.

Application.

Tillämpning.

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

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

1) Där ej annorlunda uttryckligen stadgas, skall detta kapitel äga tillämpning å nya passagerarfartyg, vilka nyttjas å internationella resor.

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

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

2) Med nytt passagerarfartyg förstås passagerarfartyg, vars köl blivit sträckt den 1 juli 1931 eller senare, ävensom annat fartyg, som nämnda dag eller senare förändras till passagerarfartyg. Alla övriga passagerarfartyg benämnas existerande passagerarfartyg.

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

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

3) Varje administration må, om den med hänsyn till routen och de villkor, varunder resa äger rum, finner en tillämpning av bestämmelserna i detta kapitel vara oskäligen eller onödig, från dessa bestämmelser undantaga vissa fartyg eller vissa slag av fartyg, hemmahörande i det egna landet, därest fartygen ifråga under sina resor icke avlägsna sig mera än 20 nautiska mil från närmaste land.

4. Dans le cas où un navire à passagers ne s'éloigne pas, au cours de son voyage, de plus de

4. In the case of a passenger ship which, in the course of its voyage, does not proceed more than

4) Beträffande passagerarfartyg, vilket under sin resa ej avlägsnar sig mer än 200 nautiska

200 milles marins de la terre la plus proche, l'Administration à laquelle appartient le navire peut accorder des atténuations aux prescriptions des Règles IX, X, XV et XIX si la prévue peut être faite à la satisfaction de l'Administration que l'application de ces prescriptions n'est ni raisonnable ni pratiquement réalisable.

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

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

(a) On doit appliquer dans la plus large mesure compatible avec les cir-

200 miles from the nearest land, the Administration of the country to which the ship belongs may allow relaxations from such of the requirements of Regulations IX, X, XV and XIX as may be proved to the satisfaction of the Administration to be neither reasonable nor practicable.

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

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

(a) That the fullest provision which the circumstances of the trade will

mil från närmaste land, må administrationen i det land, där fartyget är hemmahörande, medgiva lättnader i de bestämmelser, som innehållas i reglementets regler IX, X, XV och XIX, i den mån tillämpningen av desamma visas vara varken skälig eller lämplig.

5) Beträffande å internationella resor nyttjade existerande passagerarfartyg, vilka icke redan uppfylla de bestämmelser, som enligt detta kapitel äro tillämpliga å nya passagerarfartyg, skall administrationen i det land, där fartyget är hemmahörande, beträffande varje särskilt fartyg överväga i vad mån vidtagande av åtgärder till ökande av säkerheten kan anses skäligt och lämpligt.

6) Beträffande å internationella resor nyttjade passagerarfartyg, vilka föra stort antal däckspassagerare i särskild trafik, såsom t. ex. i pilgrims-trafiken, må vederbörande administration, där det befinnes olämpligt att påfordra uppfyllandet av bestämmelserna i detta kapitel, därifrån undantaga i det egna landet hemmahörande fartyg, under villkor:

a) att de föreskrifter, som avse fartygets konstruktion, tillämpas i så

constances du trafic, les prescriptions relatives à la construction.

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

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

Article 5.

Compartimentage étanche des Navires.

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

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

3. Les Règles I à V indiquent la méthode à

permit shall be made in the matter of construction.

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

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

Article 5.

Watertight Subdivision of Ships.

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

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

3. Regulations I to V indicate the method to be

stor utsträckning som förhållandena medgiva; samt

b) att åtgärder vidtagas för fastställande av allmänna föreskrifter, gällande för de särskilda förhållandena i denna trafik. Sådana föreskrifter skola fastställas i samråd med andra fördragsslutande regeringar, som må vara direkt intresserade av ifrågavarande passagerartrafik.

7) Detta kapitel äger icke tillämpning å fartyg, vilka icke framdrivas medelst maskinkraft, och ej heller å träfartyg av primitiv konstruktion såsom dhows, djunker etc.

Artikel 5.

Fartygs indelning i vattentäta rum.

1) Fartyg skall indelas i vattentäta rum så effektivt som möjligt med hänsyn till den användning, för vilken fartyget är avsett. Bestämmelserna härom innehållas i följande artiklar och i reglementet.

2) Den indelningsgrad, som erhålles genom tillämpning av dessa bestämmelser, varierar med fartygets längd och den trafik, för vilken det samma är avsett, på så sätt, att den högsta indelningsgraden gäller för fartyg med största längd, som huvudsakligen äro avsedda för befordran av passagerare.

3) Reglerna I—V angiva den metod, som skall

suivre pour déterminer le degré de compartimentage applicable à un navire.

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

Article 6.

**Cloisons des Extrémités,
Cloisons de la Tranche des
Machines, Tunnels des Lig-
nes d'arbres, &c.**

Il doit exister dans tous les navires des cloisons étanches aux extrémités avant et arrière et

followed in order to determine the degree of subdivision applicable to a ship.

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

Article 6.

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

All ships shall be fitted with watertight forward and after peak bulkheads and with watertight bulk-

tillämpas vid bestämmande av ett fartygs indelningsgrad.

4) För att säkerställa upprätthållandet av den för fartyget gällande indelningsgraden skall en mot det för indelningen godkända djupgåendet svarande vattenlinje bestämmas och utmärkas å fartygets sidor. Ett fartyg, vari finnas rum, så inrättade, att de omväxlande kunna användas till befördran av passagerare och last, kan, på redarens begäran, förses med ytterligare en eller flera indelningsvattenlinjer, vilka bestämmas och utmärkas på fartygets sidor på så sätt, att de svara mot de av administrationen för de olika användningssätten godkända djupgåenden. Det fribord, som svarar mot en var godkänd indelningsvattenlinje, och det användningssätt, för vilket vattenlinjen är godkänd, skola tydligt angivas i säkerhetscertifikatet. Indelningsvattenlinjerna skola utmärkas och antecknas på sätt föreskrives i regel VII.

Artikel 6.

**Pik- och maskinerirums-
skott, axeltunnlar m. m.**

Alla fartyg skola vara försedda med vattentätt för- och akterpikskott samt vattentätt skott

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

Article 7.

Construction, Epreuves, &c.

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

(a) à la construction et aux épreuves des cloisons de compartimentage, doublefonds, ponts étanches, panneaux de descente, conduits de ventilation, cloisons d'incendie, &c.;

(b) aux ouvertures dans les cloisons, dans la muraille des navires et dans le pont exposé à la mer, le type des moyens de fermetures qui doit être employé pour les clore et l'emploi qui doit en être fait;

(c) aux épreuves, aux inspections périodiques et aux manœuvres périodiques des moyens de fermeture des ouvertures dans les cloisons étanches et dans la muraille du navire;

(d) aux moyens de sortie des compartiments étanches;

(e) aux dispositifs de pompage; et

(f) à la puissance disponible pour la marche arrière et à l'appareil à gouverner auxiliaire.

heads at the extremities of the machinery space, and, in screw ships, with watertight shaft tunnels or equivalent subdivision in accordance with the provisions of Regulation VI.

Article 7.

Construction, Testing, &c.

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

(a) the construction and testing of subdivision bulkheads, inner bottoms, watertight decks, trunks, ventilators, fire-resisting bulkheads, &c.;

(b) the conditions governing openings in bulkheads, in the ship's sides and in the weather deck, and the character and use of means which shall be provided for closing these openings;

(c) the tests and the periodical inspections and operation of the means of closing openings in bulkheads and in the ship's side;

(d) exits from watertight compartments;

(e) pumping arrangements; and

(f) power for going astern and auxiliary steering apparatus.

omedelbart för och akter om maskinerirummet samt propellerfartyg dessutom med vattentäta axeltunnlar eller annan likvärdig rumsindelning, allt i enlighet med bestämmelserna i regel VI.

Artikel 7.

Konstruktion, provning m. m.

Reglerna VIII—XIII och XV—XXI innehålla bestämmelser rörande:

a) konstruktion och provning av vattentäta skott, dubbelbottnar, vattentäta däck, trunkar, lufrör, brandsäkra skott m. m.;

b) öppningar i skott, fartygssidor och väderdäck samt beskaffenhet och användning av anordningar för tillslutning av dessa öppningar;

c) provning samt periodisk tillsyn och manövrering av tillslutningsanordningar för öppningar i skott och fartygssidor;

d) utgångar från vattentäta rum;

e) länsanordningar; och

f) backningsförmåga samt reservstyrinrättning.

*Article 8.***Essai de Stabilité.**

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

*Article 9.***Mentions au Journal de bord.**

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

*Article 10.***Inspections initiales et subséquentes des Navires.**

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

(1) à édicter des règlements détaillés en conformité de ces principes généraux, ou à modifier sa réglementation existante de façon à la mettre d'accord avec ces principes;

*Article 8.***Stability Test.**

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

*Article 9.***Entries in the Official Log Book.**

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

*Article 10.***Initial and Subsequent Surveys of Ships.**

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

(1) to draw up detailed regulations in accordance with these general principles, or to bring its existing regulations into agreement with these principles;

*Artikel 8.***Stabilitetsundersökning.**

Varje nytt passagerarfartyg skall, när det är färdigbyggt, underkastas krängningsförsök och dess grundläggande stabilitetsförhållanden fastställas. Beträffande dessa förhållanden skola alla upplysningar, som kunna vara av betydelse för ett rätt handhavande av fartyget, tillhandahållas vederbörande befälspersonal.

*Artikel 9.***Anteckningar i skeppsdagboken.**

Om vattentäta dörrars stängande och öppnande m. m. ävensom angående övningar och inspektioner skall anteckning göras i skeppsdagboken på sätt närmare föreskrives i regel XIV.

*Artikel 10.***Första och följande fartygsbesiktningar.**

De allmänna grunder, enligt vilka besiktningar av fartyg, nya eller existerande, skola äga rum med avseende på skrov, maskineri (huvud- och hjälpmaskiner med ångpannor) samt utrustning, innehållas i regel XXII. Var och en av de fördragsslutande regeringarna åtager sig:

1) att utfärda detaljföreskrifter i överensstämmelse med dessa allmänna grunder eller att ändra befintliga föreskrifter, så att de komma i överensstämmelse med dessa grunder;

(2) à assurer l'application de ces réglemens.

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

Chapitre III. — Engins de sauvetage, &c.

Article 11.

Définitions.

Dans ce chapitre:

(a) l'expression «navire neuf» désigne un navire dont la quille a été posée le 1^{er} juillet 1931 ou après cette date; tous les autres navires sont qualifiés «navires existants»;

(b) l'expression «voyage international court» désigne un voyage international au cours duquel le navire ne s'éloigne pas de plus de 200 milles de la terre la plus proche;

(c) l'expression «engin flottant» désigne les sièges de pont flottants, chaises de pont flottantes ou tout autre engin flottant à l'exception des embarcations, brassières de sauvetage et bouées de sauvetage.

Article 12.

Application.

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

(2) to secure that these regulations shall be enforced.

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

Chapter III. — Life-Saving Appliances, &c.

Article 11.

Interpretation.

For the purposes of this Chapter—

(a) the expression «new ship» means a ship the keel of which is laid on or after the 1st July, 1931, all other ships being described as existing ships;

(b) the expression «short international voyage» means an international voyage in the course of which a ship is not more than 200 miles from the nearest land;

(c) the expression «buoyant apparatus» means buoyant deck seats, or buoyant deck chairs, or any other buoyant apparatus excepting boats, life-buoys and life-jackets.

Article 12.

Application.

1. This Chapter, except where it is otherwise expressly provided, applies to new passenger ships which are mechanically

2) att betrygga dessa föreskrifters tillämpning.

Såsom allmän regel skall gälla, att de i det föregående åsyftade detaljföreskrifterna skola vara så avfattade, att, i vad angår säkerheten för människoliv, fartyget blir lämpat för den användning, för vilken det är avsett.

Kapitel III. — Bärgningsredskap m. m.

Artikel 11.

Definitioner.

I detta kapitel förstås med:

a) uttrycket «nytt fartyg»: fartyg, vars köl sträcker den 1 juli 1931 eller senare. Alla övriga fartyg anses såsom existerande fartyg;

b) uttrycket «kort internationell resa»: internationell resa, under vilken fartyget icke avlägsnar sig mera än 200 nautiska mil från närmaste land;

c) uttrycket «flytredskap»: såsom bärgningsredskap avsedda däck-säten eller däckstolar eller andra flytredskap med undantag av båtar, livbojar och livbälten.

Artikel 12.

Tillämpning.

1) Där ej annorlunda stadgas, skall detta kapitel äga tillämpning å nya passagerarfartyg, vilka framdrivas medelst ma-

sion mécanique effectuant des voyages internationaux.

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

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

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

propelled and engaged on international voyages.

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

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

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

skinkraft och nyttjas å internationella resor.

2) Beträffande nya passagerarfartyg, som nyttjas å korta internationella resor, stadgas särskilt i artiklarna 13, 14, 19 och 25.

3) Varje administration må, i den mån en tillämpning av bestämmelserna i detta kapitel med hänsyn till routen och de villkor, varunder resa äger rum, befinnes oskäligen eller onödigen, från dessa bestämmelser undantaga fartyg eller vissa slag av fartyg, hemmahörande i det egna landet, därest fartygen ifråga under sina resor icke avlägsna sig mera än 20 nautiska mil från närmaste land.

4) Beträffande existerande passagerarfartyg, vilka framdrivas medelst maskinkraft och nyttjas å internationella resor och vilka icke redan uppfylla bestämmelserna i detta kapitel rörande nya passagerarfartyg, skall administrationen i det land, där fartyget är hemmahörande, för varje särskilt fartyg överväga vidtagande av åtgärder för tillämpning senast den 1 juli 1931 av de allmänna bestämmelserna i artikel 13, i den mån så kan anses skäligen och lämpligen, ävensom, i lämpligen mån, övriga bestämmelser i detta kapitel.

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

(a) On doit appliquer, dans la plus large mesure compatible avec les circonstances du trafic, les prescriptions relatives aux embarcations de sauvetage et aux autres engins de sauvetage ainsi qu'à la protection contre l'incendie.

(b) Toutes ces embarcations et tous ces engins de sauvetage doivent être rapidement disponibles dans le sens de l'Article 13.

(c) Il doit y avoir une brassière de sauvetage pour chaque personne présente à bord.

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

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

(a) That the fullest provision which the circumstances of the trade will permit shall be made in the matter of lifeboats and other life-saving appliances and fire protection.

(b) That all such boats and apparatus shall be readily available within the meaning of Article 13.

(c) That a life-jacket shall be provided for every person on board.

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

5) Beträffande å internationella resor nyttjade, medelst maskinkraft framdrivna passagerarfartyg, vilka föra stort antal däckspassagerare i särskild trafik, såsom t. ex. i pilgrimstrafiken, må vederbörande administration, där det befinnes olämpligt att påfordra uppfyllandet av bestämmelserna i detta kapitel, därifrån undantaga i det egna landet hemmanhörande fartyg, under villkor:

a) att de föreskrifter, som avse båtar och andra bärgningsredskap samt brandsäkerhet, tillämpas i så stor utsträckning som förhållandena medgiva;

b) att alla båtar och andra bärgningsredskap skola vara lätt tillgängliga i enlighet med föreskrifterna i artikel 13;

c) att för varje person ombord skall finnas ett livbälte;

d) att åtgärder vidtagas för fastställande av allmänna föreskrifter, gällande för de särskilda förhållandena i denna trafik. Sådana föreskrifter skola fastställas i samråd med andra fördragsslutande regeringar, som må vara direkt intresserade av ifrågavarande passagerartrafik.

*Article 13.***Embarcations de Sauvetage et Engins flottants.**

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

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

(a) On doit pouvoir les mettre à l'eau sûrement et rapidement, même dans des conditions défavorables de bande et d'assiette.

(b) Il doit être possible d'embarquer les passagers dans les embarcations rapidement et en bon ordre.

(c) L'installation de chaque embarcation et de chaque engin flottant doit être telle qu'elle ne gêne pas la manœuvre des autres embarcations ou engins flottants.

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

(a) Sous réserve des prescriptions de l'alinéa (b) du présent paragraphe, il doit y avoir dans les embarcations une place pour chaque personne présente à bord, et, en outre, des engins flottants pour 25 pour cent des personnes présentes à bord.

*Article 13.***Lifeboats and Buoyant Apparatus.**

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

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

(a) They must be capable of being got into the water safely and rapidly even under unfavourable conditions of list and trim.

(b) It must be possible to embark the passengers in the boats rapidly and in good order.

(c) The arrangement of each boat and article of buoyant apparatus must be such that it will not interfere with the operation of other boats and buoyant apparatus.

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

(a) Subject to the provisions of sub-paragraph (b) of this paragraph there must be accommodation in boats for all persons on board, and there must, in addition, be buoyant apparatus for 25 per cent. of the persons on board.

*Artikel 13.***Båtar och flytredskap.**

Såsom allmänna fordringar med avseende å sådana båtar och flytredskap ombord å fartyg, å vilket detta kapitel äger tillämpning, gäller, att de skola vara lätt åtkomliga i händelse av fara samt tillräckliga.

1. För att anses lätt åtkomliga skola båtarna och flytredskapen uppfylla följande villkor:

a) de skola kunna snabbt och säkert sjösättas även under ogynnsamma förhållanden med avseende å slagsida och fartygets djupläge för och akter;

b) passagerarna skola kunna snabbt och i god ordning överföras i båtarna;

c) båt resp. flytredskap skall vara anbragt på sådant sätt, att hantelandet av övriga båtar och flytredskap ej försvåras.

2. För att anses tillräcklig skall fartygets utrustning med båtar och flytredskap uppfylla följande villkor:

a) med undantag, varom nedan under b) sägs, skall plats i båtar finnas för alla ombordvarande personer; och skall därutöver finnas flytredskap för 25 procent av de ombordvarande personerna;

(b) Dans le cas de navires à passagers effectu-ant des voyages internationaux courts, des embarcations doivent être installées de façon à satisfaire aux prescriptions insérées au tableau qui figure à la Règle XXXIX; en outre, il doit y avoir des engins flottants en quantité telle que l'ensemble des embarcations et des engins flottants puisse recevoir le total des personnes présentes à bord, ainsi qu'il est dit à la Règle XXXVIII. Enfin, il doit y avoir, en plus, des engins flottants pour 10 pour cent des personnes présentes à bord.

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

Article 14.

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

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

Article 15.

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

Toutes les embarcations de sauvetage, les radeaux de sauvetage et les engins flottants doivent satisfaire aux conditions fixées par la présen-

(b) In the case of passenger ships engaged on short international voyages, the boats must be provided in accordance with the requirements set out in the table in Regulation XXXIX, and there must be, in addition, buoyant apparatus so that the boats and buoyant apparatus together provide accommodation for all on board as set out in Regulation XXXVIII. There must, in addition, be buoyant apparatus for 10 per cent. of the persons on board.

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

Article 14.

Ready Availability and Adequacy.

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

Article 15.

Standard types of Boats. Life Rafts. Buoyant Apparatus.

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

b) passagerarfartyg, som nyttjas å korta internationella resor, skall vara försett med båtar i enlighet med regel XXXIX och därjämte flytredskap i sådan utsträckning, att båtarna och flytredskapen tillsammans erbjuda utrymme för alla ombordvarande på sätt i regel XXXVIII sägs. Härutöver skola finnas flytredskap för 10 procent av de ombordvarande;

c) ifråga om passagerarfartyg må icke påfordras förande av flera båtar än som tillsammans rymma samtliga ombordvarande personer.

Artikel 14.

Åtkomlighet och tillräcklighet.

För tillgodoseende av de i artikel 13 uppställda krav beträffande åtkomlighet och tillräcklighet skola anordningar vidtagas i enlighet med bestämmelser, som stadgas i reglerna XXXVII, XXXVIII och XXXIX.

Artikel 15.

Normaltyper för båtar. Flottar. Flytredskap.

Alla båtar, flottar och flytredskap skola uppfylla bestämmelserna i konventionen och i reglerna XXIV—XXIX.

te Convention, ainsi que par les Règles XXIV à XXIX inclus.

Article 16.

Construction des Embarcations.

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

Chaque embarcation doit présenter une solidité suffisante pour pouvoir sans danger être mise à l'eau avec son plein chargement en personnes et en armement.

Article 17.

Accès des Passagers aux Embarcations.

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

Article 18.

Capacité des Embarcations et Radeaux de Sauvetage.

Le nombre de personnes qu'une embarcation d'un des types réglementaires ou un radeau de sauvetage approuvé ou un engin flottant peut recevoir et les conditions auxquelles un radeau de sauvetage ou un engin

Article 16.

Construction of Boats.

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

Each boat must be of sufficient strength to enable it to be safely lowered into the water when loaded with its full complement of persons and equipment.

Article 17.

Embarkation of the Passengers in the Boats.

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

Article 18.

Capacity of Boats and Life Rafts.

The number of persons that a boat of one of the standard types or an approved life raft or buoyant apparatus can accommodate and the conditions of approval of life rafts and buoyant apparatus shall be ascertained in

Artikel 16.

Båtars konstruktion.

Alla båtar skola vara av tillfredsställande konstruktion och hava sådan form och sådana proportioner, att de äga god stabilitet i sjö samt hava tillräckligt fribord med fullt personantal och full utrustning ombord.

Varje båt skall hava tillräcklig styrka för att kunna utan fara sjösättas med fullt personantal och full utrustning ombord.

Artikel 17.

Passagerares överförande i båtarna.

Lämpliga åtgärder skola vara vidtagna för passagerarnas överförande från embarkeringsdäck till båtarna. Vid varje däckpar skall dessutom finnas en lämplig stormlejdare.

Artikel 18.

Båtars och flottars rymd.

Det antal personer, som båt av normalt typ eller godkänd flotta eller flytredskap kan rymma, och fordringarna för godkännande av flottor och flytredskap fastställas i enlighet med reglerna XXX—XXXV.

flottant peut être approuvé sont déterminés conformément aux prescriptions des Règles XXX à XXXV inclus.

Article 19.

Armement des embarcations et radeaux de sauvetage.

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

Article 20.

Brassières de Sauvetage et Bouées de Sauvetage.

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

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

3. Une brassière de sauvetage ou une bouée de sauvetage ne peut être approuvée par une Administration si elle ne satisfait aux prescriptions de la Règle XL applicables aux brassières de sauvetage ou aux bouées de sauvetage suivant le cas.

4. Dans le présent article l'expression »brassière de sauvetage» s'étend de tout dispositif capable

accordance with the provisions of Regulations XXX to XXXV inclusive.

Article 19.

Equipment of Boats and Life Rafts.

Regulation XXXVI prescribes the equipment for boats and life rafts.

Article 20.

Life-jackets and Life-buoys.

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

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

3. A life-jacket or life-buoy shall not be approved by an Administration unless it satisfies the requirements of Regulation XL applicable to life-jackets and life-buoys respectively.

4. In this Article the expression »life-jacket» includes any appliance capable of being fitted on

Artikel 19.

Båtars och flottars utrustning.

Regel XXXVI innehåller föreskrifter rörande båtars och flottars utrustning.

Artikel 20.

Livbälten och livbojar.

1) Å varje fartyg, på vilket detta kapitel äger tillämpning, skall för varje person ombord finnas ett livbälte av typ, som godkänts av administrationen, och därjämte, för det fall att dessa bälten icke kunna användas även av barn, ett tillräckligt antal för barn passande livbälten.

2) Varje sådant fartyg skall vidare vara försett med livbojar av på enahanda sätt godkänd typ till det antal, som föreskrives i regel XL.

3) Livbälte eller livboj må icke godkännas av vederbörande administration, med mindre de fordringar, vilka föreskrivas i regel XL beträffande livbälten resp. livbojar, äro uppfyllda.

4) I denna artikel avser uttrycket »livbälte» envar anordning, som kan fästas på kroppen och

de s'appliquer au corps et ayant la flottabilité d'une brassière de sauvetage réglementaire.

the body, having the same buoyancy as a life-jacket.

som har samma flytförmåga som ett livbälte.

Article 21.

**Circulation des Personnes.
Eclairage de Secours.**

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

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

3. La sortie de chaque compartiment occupé par les passagers ou l'équipage doit être éclairée en permanence par un fanal de secours. Ces fanaux de secours doivent pou-

Article 21.

**Means of Ingress and Egress.
Emergency Lighting.**

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

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

3. The exit from every main compartment occupied by passengers or crew shall be continuously lighted by an emergency lamp. The power for these emergency lamps

Artikel 21.

In- och utgångar. Belysning.

1) Lämpliga in- och utgångar skola vara anordnade till och från olika avdelningar, däck o. s. v.

2) Elektrisk eller annan belysning, tillräcklig att uppfylla alla säkerhetens fordringar, skall finnas i fartygets olika delar och i synnerhet på de däck, där båtarna äro anbragta. Å fartyg, där båtdeckat befinner sig mer än 9.15 meter (30 eng. fot) över vattenlinjen vid minsta djupgående till sjöss, skola åtgärder vara vidtagna för belysning av båtarna från fartyget, medan de under sjösättningen och strax efter densamma befinna sig längs fartygssidan. Härjämte skall finnas en självständig reservbelysningsanläggning av beskaffenhet att, om så erfordras, kunna lämna ljus för ifrågavarande säkerhetsbelysning. Denna anläggning skall vara belägen i fartygets övre delar ovanför skottdeckat.

3) Utgång från varje avdelning, som användes av passagerare eller besättning, skall ständigt vara belyst av en nödlampa. Ljuset till dessa nödlampor skall kunna erhållas

voir être alimentés par la source autonome visée au précédent paragraphe, en cas d'arrêt de la source normale d'éclairage du navire.

shall be so arranged that they will be supplied from the independent installation referred to in the preceding paragraph in the event of failure of the main generating plant.

från den i föregående punkt omnämnda reservbelysningsanläggningen i händelse av fel å huvudbelysningsanläggningen.

Article 22.

Canotiers brevetés. Personnel des Embarcations.

1. Sur tout navire auquel s'applique le présent chapitre il doit y avoir, pour chaque embarcation ou radeau de sauvetage installé en exécution des prescriptions du dit chapitre, un nombre de canotiers brevetés déterminé par les prescriptions de la Règle XLI qui concernent cette embarcation ou ce radeau de sauvetage.

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

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

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

Article 23.

Appareil porte-amarre.

Chaque navire auquel s'applique ce Chapitre doit être muni d'un ap-

Article 22.

Certificated Lifeboatmen. Manning of the Boats.

1. In every ship to which this Chapter applies there must be, for any boat or life raft carried in order to comply with this Chapter, such number of certificated lifeboatmen as is required by Regulation XLI for that boat.

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

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

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

Article 23.

Line-Throwing Appliances.

Every ship to which this Chapter applies shall carry a linethrowing app-

Artikel 22.

Godkända båtmän. Båtars bemanning.

1) Å varje fartyg, på vilket detta kapitel äger tillämpning, skall för varje båt eller flotte, som enligt bestämmelserna i detta kapitel skall medföras ombord, finnas ett så stort antal godkända båtmän, som i regel XLI är föreskrivet för båten eller flottan ifråga.

2) Fördelningen av båtmännen på varje båt eller flotte ankommer på befälhavaren att bestämma med hänsyn till föreliggande omständigheter.

3) Med »godkänd båtmän» förstås man av besättningen, som innehar intyg, utfärdat av vederbörande myndighet i överensstämmelse med de i ovannämnda regel fastställda villkor.

4) Angående båtarnas bemanning gäller i regel XLII föreskrivits.

Artikel 23.

Linkastningsapparat.

Varje fartyg, på vilket detta kapitel äger tillämpning, skall vara för-

pareil porte-amarre d'un modèle approuvé par l'Administration.

Article 24.

Marchandises dangereuses. Mesures contre l'Incendie.

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

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

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

2. La Règle XLIII indique les dispositions à prendre pour la découverte et l'extinction de l'incendie.

Article 25.

Rôle d'Alarme et Exercices.

Une consigne particulière d'alarme sera donnée

liance of a type approved by the Administration.

Article 24.

Dangerous Goods. Fire Protection.

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

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

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

2. The arrangements to be made for the detection and extinction of fire shall be as prescribed in Regulation XLIII.

Article 25.

Muster Roll and Drills.

Special duties for the event of an emergency

sett med en linkastningsapparat av typ, som godkännts av administrationen.

Artikel 24.

Farligt gods. Skydd mot eldfara.

1) Det är förbjudet att såsom last eller barlast medföra sådant gods, som på grund av sina egenskaper, sin mängd eller sin stuvning ensamt eller i förening med annat är ägnat att sätta passagerarnas liv eller fartygets säkerhet i fara.

Detta förbud gäller icke fartygets nödsignalmateriel och ej heller transport av förråd för flottans eller arméns räkning, som företages i enlighet med därför av administrationen givna föreskrifter.

Bestämmandet av det gods, som skall anses såsom farligt, och angivandet av försiktighetsåtgärder, som skola vidtagas vid dess förpackning och stuvning, skall tid efter annan ske genom officiella meddelanden från administrationen.

2) Angående åtgärder, som skola vidtagas för upptäckande och släckande av eldsvåda, gäller vad i regel XLIII föreskrivits.

Artikel 25.

Alarmfördelning och övningar.

Särskild uppgift vid alarm skall vara tilldelad

à chaque homme de l'équipage.

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

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

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

Chapitre IV. — Radiotélégraphie.

Article 26.

Application et Définition.

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

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

Article 27.

Installation d'Appareils radiotélégraphiques.

1. Tous les navires auxquels s'applique le présent Chapitre devront, s'ils n'en sont pas dispensés en ver-

shall be allotted to each member of the crew.

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

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

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

Chapter IV. — Radiotelegraphy.

Article 26.

Application and Definition.

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

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

Article 27.

Fitting of Radio Installation.

1. All ships to which this Chapter applies shall, unless exempted under Article 28, be fitted with

varje man av besättningen.

Alarmlistan skall upptaga samtliga dessa uppgifter och särskilt för varje man angiva till vilken post han skall begiva sig och vad han har att utföra.

Före fartygets avgång skall alarmlistan fastställas och anslås och vederbörande myndighet skall sättas i tillfälle att övertyga sig om dess befintlighet. Den skall anslås på flera synliga ställen i fartyget och särskilt i för besättningen avsedda rum.

Angående alarmering och övningar med besättningen gäller vad i reglerna XLIV och XLV är föreskrivet.

Kapitel IV. — Radiotelegrafi.

Artikel 26.

Tillämpning och definition.

1) Detta kapitel äger tillämpning på alla fartyg, som nyttjas å internationella resor, med undantag av lastfartyg med en bruttodräktighet understigande 1,600 registerton.

2) I detta kapitel förstås med lastfartyg fartyg, som icke är passagerarfartyg.

Artikel 27.

Utrustning med radiotelegrafinstallation.

1) Med undantag, varom i artikel 28 sägs, skall radiotelegrafinstallation, så beskaffad som i arti-

tu de l'Article 28, être munis d'une installation radiotélégraphique conforme aux dispositions de l'Article 31, ainsi qu'il est dit ci-après:

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

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

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

Article 28.

Dispenses aux Prescriptions de l'Article 27.

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

I.—Navires à passagers.

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

a radiotelegraph installation complying with the provisions of Article 31, as follows:—

(a) All passenger ships, irrespective of size.

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

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

Article 28.

Exemptions from the Requirements of Article 27.

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

I.—Passenger ships.

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

kel 31 stadgas, finnas å alla fartyg, på vilka detta kapitel äger tillämpning, nämligen:

a) alla passagerarfartyg utan avseende på storleken.

b) alla lastfartyg med en bruttodräktighet av 1,600 registerton eller mera.

2) Varje administration må beträffande i det egna landet hemmahörande lastfartyg med en bruttodräktighet understigande 2,000 registerton uppskjuta ikraftträdandet av bestämmelsen i punkt 1 b) ovan, dock högst fem år, räknat från den dag, då denna konvention träder i kraft.

Artikel 28.

Undantag från de i artikel 27 meddelade bestämmelserna.

1) Varje administration må, om den med hänsyn till routen och de villkor, varunder resa äger rum, finner föreskrift om utrustning med radiotelegrafinstallation vara oskälig eller onödigt, beträffande i det egna landet hemmahörande fartyg medgiva undantag från bestämmelserna i artikel 27 i följande utsträckning:

I. Passagerarfartyg:

A. Vissa passagerarfartyg eller vissa slag av passagerarfartyg, vilka under resa:

- (i) ils ne s'éloignent pas pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche,
ou
(ii) ils n'effectuent pas une traversée de plus de 200 milles en pleine mer, entre deux ports consécutifs.
- (i) 20 miles from the nearest land;
or
(ii) 200 miles in the open sea between two consecutive ports.
- a) icke avlägsna sig mera än 20 nautiska mil från närmaste land eller
b) icke tillryggalägga mera än 200 nautiska mil i öppen sjö mellan två efter varandra angjorda hamnar.

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

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

B. Passagerarfartyg, vilka företaga resor uteslutande inom de i nedanstående tillägg till denna artikel närmare angivna begränsade områden.

II.—Navires de charge.

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

II.—Cargo Ships.

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

II. Lastfartyg:

Vissa lastfartyg eller vissa slag av lastfartyg, vilka under sina resor icke avlägsna sig mera än 150 nautiska mil från närmaste land.

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

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

2) Varje administration må dessutom medgiva undantag för följande klasser av i det egna landet hemmahörande fartyg, nämligen:

- I. Les chalands remorqués et les navires à voiles existants.
Par navire à voiles existant, il faut entendre un navire à voiles dont la quille a été posée avant la date du 1^{er} juillet 1931.
- I. Barges in tow and existing sailing ships.
An existing sailing ship is one the keel of which is laid before the 1st July, 1931.
- a) Prämefartyg, som bogseras, och existerande segelfartyg.
Med existerande segelfartyg förstås segelfartyg, vars köl är sträckt före den 1 juli 1931.
- II. Les navires de construction primitive, tels que les dhows, les jonques, &c., s'il est pratiquement impossible de les munir d'une installation radiotélégraphique.
- II. Ships of primitive build, such as dhows, junks, &c., if it is practically impossible to fit them with a radiotelegraph installation.
- b) Fartyg av primitiv konstruktion såsom dhows, djunker etc., därest det är praktiskt omöjligt att å dem anordna radiotelegrafinstallation.
- III. Les navires qui n'effectuent pas normalement des voyages internationaux, mais qui, dans des circon-
- III. Ships which are not normally engaged on international voyages, but which in exceptional circum-
- c) Fartyg, som icke vanligen nyttjas å internationella resor men som under särskilda omständighe-

stances exceptionnelles, sont obligés d'entreprendre un seul voyage de cette nature.

stances are required to undertake a single voyage of that kind.

ter skola företaga en enstaka sådan resa.

Annexe à l'Article 28.

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

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

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

4. La Mer Jaune au nord du 37^{ème} degré de latitude nord.

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

6. La zone comprise dans les limites suivantes:

La parallèle du 10^{ème} degré Nord à partir du 94^{ème} degré de longitude Est jusqu'à la Côte d'Asie, la côte d'Asie jusqu'à

Annex to Article 28.

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

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

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

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

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

6. The area within the following limits:—

Parallel 10° N. from long. 94° E. to the coast of Asia, coast of Asia to Saigon (Cape Tiwan), straight lines between Ca-

Tillägg till artikel 28.

1) Östersjön och angränsande farvatten öster om en linje från Utsire (Norge) i norr till Texel (Nederländerna) i söder, utanför de Socialistiska Rådsrepublikernas Unions territoriella jurisdiktion.

2) De delar av Tartarybukten och Okotska havet, som befaras på resor mellan hamnar i Hokkaido och hamnar i japanska Sakhalin.

3) Chosen- (Tyosen-) sundet mellan en linje i norr från Kawajiri Misaki (Kap Natsungu) till Fusan och en linje i söder från Nagasaki till Giffardön (utanför den sydvästra spetsen av Quelpartön) och därifrån till Tin To (Amherstön).

4) Gula havet norr om 37° nordlig latitud.

5) Formosasundet mellan en linje i norr från Fuki Kaku (udden Syaui) till Foochow och en linje i söder från Syd-Kap (den södra spetsen av Formosa) till Hongkong.

6) Ett område inom följande gränslinjer:

Parallellen 10° nord från 94° östlig longitud till Asiens kust, Asiens kust till Saigon (Kap Tiwan), räta linjer mellan

Saïgon (Cap Tiwan), les lignes droites tracées entre le Cap Tiwan, 4^{ème} degré 30 minutes de latitude Nord, 110^{ème} degré de longitude Est, pointe sud de l'île Palawan, île Palmas (Miangas) l'équateur entre le 140^{ème} et le 148^{ème} degré de longitude Est, 10^{ème} degré de latitude Sud, 148^{ème} degré de longitude Est, le Cap York, la côte nord de l'Australie du Cap York jusqu'à Port Darwin (Cap Charles), les lignes droites tracées entre le Cap Charles, Ashmore Reef (East Island), 10^{ème} degré de latitude Sud, 109^{ème} degré de longitude Est, Christmas Island, 2^{ème} degré de latitude Nord, 94^{ème} degré de longitude Est, 10^{ème} degré de latitude Nord, 94^{ème} degré de longitude Est en dehors de la juridiction territoriale de l'Australie et des Etats-Unis d'Amérique.

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

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

9. Le golfe du Tonkin et la partie de la Mer de Chine qui se trouve à l'Ouest d'une ligne tracée de Hong-Kong jusqu'au point situé par 17 degrés de latitude Nord et 110

pe Tiwan, lat. 4° 30' N. long. 110° E., south point of Palawan Island, Palmas (Miangas) Island, lat. 0° long. 140° E., lat. 0° long. 148° E., lat. 10° S. long. 148° E., Cape York, north coast of Australia from Cape York to Port Darwin (Cape Charles), straight lines between Cape Charles, Ashmore Reef (East Island), lat. 10° S. long. 109° E., Christmas Island, lat. 2° N. long. 94° E., lat. 10° N. long. 94° E., outside the territorial jurisdiction of Australia and of the United States of America.

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

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

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

Kap Tiwan, 4° 30' nordlig latitud 110° ostlig longitud, södra spetsen av ön Palawan, ön Palmas (Miangas), ekvatorn från 140° till 148° ostlig longitud, 10° sydlig latitud 148° ostlig longitud, Kap York, Australiens nordkust från Kap York till Port Darwin (Kap Charles), räta linjer mellan Kap Charles, Ashmore Reef (East Island), 10° sydlig latitud 109° ostlig longitud, Christmas Island, 2° nordlig latitud 94° ostlig longitud, 10° nordlig latitud 94° ostlig longitud, utanför Australiens och Amerikas Förenta Staters territoriella jurisdiktion.

7) Karibiska havet utanför Amerikas Förenta Staters territoriella jurisdiktion vad angår resor med segelfartyg.

8) Ett område av södra delen av Stilla havet, begränsat av ekvatorn, meridianen 130° väst, parallellen 34° syd och Australiens kust, utanför Australiens territoriella jurisdiktion.

9) Tonkingbukten och delar av Kinesiska havet väster om en linje dragen från Hongkong till 17° nordlig latitud 110° ostlig longitud, därifrån rätt sydvart till 10° nordlig lati-

degrés de longitude Est, puis de là au Sud jusqu'à la rencontre du 10^{me} degré de latitude Nord, et de là, à l'Ouest jusqu'à Saïgon.

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

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

Article 29.

Services d'Écoute.

1. *Navires à passagers.*

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

- (a) À bord de tous les navires à passagers d'une jauge brute inférieure à 3000 tonneaux, ce service d'écoute sera déterminé par l'Administration intéressée;
- (b) À bord de tous les navires à passagers d'une jauge brute de 3000 tonneaux et au-dessus, ce service d'écoute sera permanent.

10° N., and thence West to Saigon.

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

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

Article 29.

Watches.

1. *Passenger Ships.*

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

- (a) All passenger ships under 3,000 tons gross tonnage, as determined by the Administration concerned;
- (b) All passenger ships of 3,000 tons gross tonnage and over, continuous watch.

tud och därifrån västvärt till Saïgon.

10) De delar av Indiska havet, vilka befaras på resor mellan hamnar på öarna Madagaskar, Réunion och Mauritius.

11) De delar av norra Atlanten och Medelhavet, vilka befaras på resor mellan Casablanca (Marocco) och Oran (Algier) och mellanliggande hamnar.

Artikel 29.

Vakthållning.

1) *Passagerarfartyg.*

Varje passagerarfartyg, som enligt artikel 27 skall vara försett med radiotelegrafinstallation, skall, med hänsyn till säkerheten, hava en kompetent radiotelegrafist ombord; och skall, för så vitt fartyget icke är försett med automatisk alarmapparat, till sjöss hållas vakt av kompetent radiotelegrafist eller godkänd radiovakt enligt följande bestämmelser:

- a) Å alla passagerarfartyg med en bruttodräktighet understigande 3,000 register-ton: enligt bestämmande av vederbörande administration.
- b) Å alla passagerarfartyg med en bruttodräktighet om 3,000 registerton eller mera: oavbruten vakt.

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

2. *Navires de charge.*

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

- (a) A bord des navires de charge d'une jauge brute de moins de 3000 tonneaux, ce service d'écoute sera déterminé par l'Administration intéressée;
- (b) A bord des navires de charge d'une jauge brute de 3000 à 5500 tonneaux inclus, ce service d'écoute sera d'au moins huit heures par jour;
- (c) Pour les navires de charge d'une jauge brute de plus de 5500 tonneaux, ce service d'écoute sera permanent.

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

2. *Cargo Ships.*

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

- (a) All cargo ships under 3,000 tons gross tonnage, as determined by the Administration concerned;
- (b) Cargo ships from 3,000 to 5,500 tons gross tonnage, both included, at least 8 hours' watch per day;
- (c) Cargo ships over 5,500 tons gross tonnage, continuous watch.

Varje administration äger rätt att under högst ett år, räknat från den dag, då denna konvention träder i kraft, undantaga i det egna landet hemmahörande passagerarfartyg med en bruttodräktighet från och med 3,000 till och med 5,500 registerton, från skyldigheten att uppehålla oavbruten vakt, dock under villkor, att å fartyget ifråga under sådan undantagsperiod hålles vakt minst 8 timmar per dygn.

2) *Lastfartyg.*

Varje lastfartyg, som enligt artikel 27 skall vara försett med radiotelegrafinstallation, skall, med hänsyn till säkerheten, hava en kompetent radiotelegrafist ombord; och skall, för så vitt fartyget icke är försett med automatisk alarmapparat, under resa hållas vakt av kompetent radiotelegrafist eller godkänd radiovakt enligt följande bestämmelser:

- a) Å alla lastfartyg med en bruttodräktighet understigande 3,000 registerton: enligt bestämmande av vederbörande administration.
- b) Å lastfartyg med en bruttodräktighet från och med 3,000 till och med 5,500 registerton: minst 8 timmars vakt per dygn.
- c) Å lastfartyg med en bruttodräktighet överstigande 5,500 registerton: oavbruten vakt.

Toute Administration d'un pays est autorisée à dispenser les navires appartenant à ce pays et visés à l'alinéa (c) de l'obligation de l'écoute permanente pendant une période ne dépassant pas un an à partir de la date de mise en vigueur de la présente Convention, sous réserve que, pendant cette période de dispense, ils assureront une écoute d'au moins huit heures par jour.

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

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

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

A bord des navires tenus d'effectuer une écoute de huit heures ou de seize

Each Administration is authorised to exempt ships belonging to its country included in (c) above from the requirement of a continuous watch for a period not exceeding one year from the date of the coming into force of the present Convention, provided that during the period of such exemption they shall maintain a watch of at least 8 hours per day.

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

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

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

On ships which are required to keep 8 hours' or 16 hours' watch per

Varje administration äger rätt att, under en tid av högst ett år, räknat från den dag, då denna konvention träder i kraft, undantaga i det egna landet hemmahörande fartyg, vilka omförmålas under punkt c), från skyldigheten att uppehålla oavbruten vakt, dock under villkor, att å fartyget ifråga under sådan undantagsperiod hålles vakt minst 8 timmar per dygn.

Varje administration äger dessutom rätt, att under en tid av ytterligare ett år undantaga i det egna landet hemmahörande fartyg med en bruttodräktighet överstigande 5,500 och uppgående till högst 8,000 registerton från skyldigheten att uppehålla oavbruten vakt, dock under villkor, att å fartyget ifråga under sålunda utsträckt undantagsperiod hålles vakt minst 16 timmar per dygn.

3) Å alla fartyg, vilka äro försedda med automatisk alarmapparat, skall denna apparat, då fartyget befinner sig till sjöss, alltid vara inkopplad, när telegrafist eller radiovakt icke håller vakt.

Å fartyg, för vilka vakttiderna fastställas av vederbörande administration, skall denna vakttjänst företrädesvis hållas på de tider, som i gällande Internationella Radiotelegrafkonvention äro föreskrivna för radiotelegraf-tjänsten.

Å fartyg, å vilka vakt skall hållas 8 eller 16 timmar per dygn, skall den-

heures par jour, cette écoute sera assurée aux heures prescrites pour le service radiotélégraphique par la Convention Radiotélégraphique Internationale en vigueur.

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

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

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

Article 30.

Écouteurs.

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

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

(b) d'assurer la réception auditive correcte de groupes de code (mélange de lettres, de chiffres et de signes de ponctuation) à la vitesse de 16 groupes

day, such watch shall be maintained at the hours prescribed for radiotelegraph service by the International Radiotelegraph Convention in force.

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

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

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

Article 30.

Watchers.

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

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

(b) of correct reception by ear of code groups (mixed letters, figures and punctuation marks) at a speed of sixteen groups per minute, each group

na vakt förläggas till de tider, som i gällande Internationella Radiotelegrafkonventionen äro föreskrivna för radiotelegraf-tjänsten.

4) Med *automatisk alarmpapparat* förstås en automatisk alarmmottagare, som uppfyller villkoren i artikel 19 § 21 i det Allmänna Reglementet tillhörande den Internationella Radiotelegrafkonventionen av år 1927.

5) Med *kompetent radiotelegrafist* förstås person, som innehar certifikat, utfärdat i enlighet med bestämmelserna i det Allmänna Reglementet tillhörande gällande Internationella Radiotelegrafkonvention.

6) Med *godkänd radiovakt* förstås person, som innehar av vederbörande administration utfärdat certifikat för radiovakt.

Artikel 30.

Radiovakter.

1) Fördragsslutande regering må icke medgiva utfärdande av certifikat för radiovakt med mindre sökanden styrker sig vara i stånd att:

a) mottaga och förstå alarm-, nöd-, varnings- och ilsignalerna, när dessa signaler förekomma bland en serie andra signaler;

b) medelst hörseln felfritt mottaga codegrupper (blandning av bokstäver, siffror och skiljetecken) med en hastighet av sexton grupper per mi-

par minute. Chaque groupe de code doit comprendre cinq caractères, chaque chiffre ou signe de punctuation comptant pour deux caractères;

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

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

Article 31.

Conditions techniques requises.

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

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

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

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

being composed of five characters and each figure or punctuation mark counting as two characters;

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

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

Article 31.

Technical Requirements.

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

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

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

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

nut, varje grupp bestående av fem tecken, därvid varje siffra eller skiljetecken räknas såsom två tecken;

c) att reglera för radiotelegrafinstallation å fartyg använda mottagareapparater.

2) De fördragsslutande regeringarna förbinda sig att vidtaga åtgärder i syfte att korrespondensens hemlighållande må iakttagas av godkänd radiovakt.

Artikel 31.

Tekniska bestämmelser.

I artikel 27 föreskriven radiotelegrafinstallation och i artikel 47 föreskriven radiopejlapparat skola uppfylla följande fordringar:

1) Fartygsstationen skall, på sätt närmare bestämmas av regeringen i det land, där fartyget är hemmahörande, vara placerad i övre delen av fartyget på plats, erbjudande största möjliga säkerhet och belägen så högt som möjligt över den översta lastvattenlinjen.

2) Förbindelse mellan fartygets kommandobrygga och radiohytten skall vara anordnad genom talrör eller telefon eller på annat likvärdigt sätt.

3) Radiohytten skall vara försedd med ett tillförlitligt ur med sekundvisare.

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

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

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

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

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

* Jusqu'à ce que l'on dispose d'une méthode plus exacte ou

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

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

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

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

8. The main transmitter shall have a *normal range* of 100 nautical miles, that is to say, it must be capable of transmitting clearly perceptible signals from ship to ship over a range of at least 100 nautical miles by day under normal conditions and circumstances, the receiver being assumed to be one employing a rectifier of the crystal type without amplification.¹

¹ Unless a more precise and practical method is available

4) Tillförlitlig nödbelysning skall vara anordnad i radiohytten.

5) Installationen skall omfatta en huvudinstallation och en nödinstallation (reservinstallation). Därest emellertid huvudinstallationen uppfyller alla fordringarna på en nödinstallation (reservinstallation) är denna sistnämnda icke erforderlig.

6) Huvudinstallationen och nödinstallationen (reservinstallationen) skola kunna mottaga och avsända på de frekvenser (våglängder) och vågtyper, som i gällande Internationella Radiotelegrafkonvention äro för nödkorrespondens och meddelanden rörande navigeringssäkerheten tilldelade fartyg, vilka i enlighet med den förevarande konventionen skola vara försedda med radiotelegrafinstallation.

7) Huvudsändaren och nödsändaren (reservsändaren) skola hava en tonfrekvens av minst 100.

8) Huvudsändaren skall hava en *normal räckvidd* av 100 nautiska mil, d. v. s. den bör om dagen och under normala förhållanden och omständigheter kunna sända klara och tydliga signaler från fartyg till fartyg över en distans av minst 100 nautiska mil, därvid mottagaren förutsättes vara försedd med en kristalldetektor utan förstärkning.¹

¹ Där ej en mera tillförlitlig och praktisk metod att be-

9. La station de bord doit pouvoir disposer, en tout temps, d'une source d'énergie suffisante pour faire fonctionner efficacement le poste radiotélégraphique principal dans des conditions normales, à la distance indiquée ci-dessus.

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

La portée normale de l'installation de secours

plus pratique pour déterminer la portée des transmetteurs, il est recommandé de prendre comme guide les relations suivantes entre la portée en milles marins (de navire à navire dans les conditions normales et de jour) et la puissance du transmetteur du navire en mètres-ampères pour 500 kilocycles à la seconde (600 mètres).

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

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

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

9. Sufficient power must be available in a ship station at all times to operate the main radiotelegraph installation efficiently under normal conditions over the above range.

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

For the emergency (reserve) installation, the

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

100 nautical miles	60 M A
80	45
50	25

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

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

9) Fartygsstation skall ständigt vara försedd med tillräcklig energi för effektiv användning av huvudinstallationen under normala förhållanden på ovan nämnda avstånd.

10) Alla delar av nödinstallationen (reservinstallationen) skola vara anbragta i övre delen av fartyget på plats, erbjudande största möjliga säkerhet och belägen så högt som möjligt över den översta lastvattenlinjen. Nödinstallationen (reservinstallationen) skall hava särskild kraftkälla, oberoende såväl av fartygets framdrivningsmaskineri som av den elektriska huvudinstallationens kraftkälla; den skall kunna hastigt igångsättas och kunna arbeta oavbrutet under minst 6 timmar.

För nödinstallationen (reservinstallationen) skall

stämman sändares räckvidd föreligger, anbefalles att till vägledning använda följande förhållande mellan räckvidden i naut. mil (från fartyg till fartyg under normala förhållanden och under dagen) och styrkan av fartygets sändare i meterampère för 500 kilocycles pr sekund (600 m.).

100 naut. mil	60 M. A.
80	45
50	25

M är antennens verkliga höjd i meter från dess högsta punkt till lastvattenlinjen.

A är strömmen i ampère, mätt vid antennens bas, vid användning av sändare av typ A2 med fullständigt modulerad våg eller av typ B.

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

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

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

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

14. A bord des navires visés au paragraphe précédent, l'opérateur, en quittant l'écoute, doit reconnecter le récepteur au

normal range as defined in paragraph 8 above must be at least 80 nautical miles for ships required to maintain a continuous watch and at least 50 nautical miles for all other ships.¹

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

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

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

14. In such ships the wireless operator, when going off watch, shall connect the automatic alarm receiver to the aerial

den normala räckvidden, sådan denna angivits i punkt 8 här ovan, vara minst 80 nautiska mil för fartyg, för vilka oavbruten vakt är föreskriven, och minst 50 nautiska mil för alla övriga fartyg.¹

11) Mottagaren skall kunna mottaga vågor, vilka användas vid utsändandet av tidssignaler och meteorologiska underläggningar, i den utsträckning vederbörande administration finner nödigt.

12) Mottagaren skall vara så inrättad, att mottagning kan ske med användning av kristalldetektor.

13) Å fartyg, där vakt hålles medelst automatisk alarmapparat, skall i radiohytten, i telegrafistens sovrum och på kommandobryggan finnas anordning, som giver hörbar signal och som, efter det mottagaren blivit påverkad av alarmsignal eller nödanrop till dess den avstänges, förbliver i oavbruten verksamhet. För avstängning av alarmapparatens må icke finnas flera än en strömbrytare, och denna skall vara anbragt i radiohytten.

14) Å fartyg, varom i nästföregående stycke sägs, skall radiotelegrafisten, då han lämnar vakten, koppla den

* Voir note à la page 31.

¹ See note on p. 31.

¹ Se not sid. 31.

tomatique d'alarme à l'antenne et éprouver son efficacité. Il doit rendre compte de son bon état de fonctionnement au capitaine ou à l'officier de quart sur la passerelle de navigation.

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

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

17. L'appareil radiogoniomètre, rendu obligatoire en vertu de l'Article 47, doit être d'un fonctionnement efficace, susceptible de recevoir des signaux clairement perceptibles et de prendre des relèvements dont il sera possible de détermi-

and test its efficiency. He shall report to the master or the officer on watch on the bridge whether it is in working order.

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

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

17. The direction-finding apparatus required by Article 47 shall be efficient and capable of receiving clearly perceptible signals and of taking bearings from which the true bearing and direction may be determined. It shall be capable of receiving

automatiska alarmapparaten till antennen och prova densamma. Han skall rapportera till befälhavaren eller vakthavande befäl, huruvida apparaten är i ordning.

15) Så länge fartyget är till sjöss, skall reservkraftkällan hållas i fullgott skick och den automatiska alarmapparaten undersökas minst en gång om dygnet. Anteckning om att dessa bestämmelser äro uppfyllda skall varje dag göras i skeppsdagboken.

16) Å varje fartyg, som enligt gällande bestämmelser är skyldigt hava sändare, skall föras radiodagbok. Denna skall förvaras i radiohytten och i densamma skall införas namnen på radiotelegrafisterna och radiovakterna tillika med alla inträffande omständigheter, som beröra radiotjänsten och som kunna anses vara av betydelse för säkerheten för människoliv till sjöss; särskilt skola alla nödmeddelanden och all nödkorrespondens införas i sin helhet.

17) I artikel 47 föreskriven radiopejlapparat skall vara driftsäker och i stånd att fullt fattbart mottaga signaler samt att taga pejlingar, efter vilka den rätta riktningen kan bestämmas. Den skall kunna mottaga signaler på de frekvenser, som i

ner le sens et de déduire le gisement vrai. Il doit pouvoir recevoir des signaux sur les fréquences prescrites, pour le cas de détresse, pour les radiogoniomètres et pour les radiophares, par la Convention Radiotélégraphique Internationale en vigueur.

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

signals on the frequencies prescribed for distress, direction finding and wireless telegraph beacons by the International Radiotelegraph Convention in force.

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

gällande Internationella Radiotelegrafkonvention äro föreskrivna för nödmeddelanden, radiopejlingar och radiofyrrar.

Betryggande förbindelse skall finnas mellan apparaten och kommandobryggan.

Article 32.

Compétence.

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

(1) de cette Convention et des Règlements y annexés et des autres Conventions et Règlements qui pourraient y être substitués dans l'avenir;

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

Chapitre V. — Sécurité de la navigation.

Article 33.

Application.

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

Article 32.

Competence.

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

(1) Of that Convention and of the Regulations annexed thereto, and of any Convention and Regulations which may in the future be substituted therefor;

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

Chapter V. — Safety of navigation.

Article 33.

Application.

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

Artikel 32.

Kompetens.

De ämnen, som reglerats genom Internationella Radiotelegrafkonventionen, Washington 1927, och därtill hörande reglementen, skola vara och förbliva underkastade bestämmelserna i:

1) nämnda konvention och därtill hörande reglementen ävensom varje konvention eller reglemente, som framdeles må komma att ersätta de förstnämnda,

2) denna konvention i vad angår alla de punkter, där densamma fullständigar ovannämnda aktstycken.

Kapitel V. — Sjötraffiksäkerheten.

Artikel 33.

Tillämpning.

Där ej annorlunda uttryckligen stadgas, äga bestämmelserna i detta kapitel tillämpning å alla fartyg och å alla resor.

*Article 34.***Avis de dangers.**

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

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

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

*Article 35.***Services météorologiques.**

Les Gouvernements contractants s'engagent à encourager la centralisation de renseignements d'ordre météorologique par les navires en mer, de les faire examiner, propager et de se les communiquer de la manière

*Article 34.***Danger Messages.**

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

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

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

*Article 35.***Meteorological Services.**

The Contracting Governments undertake to encourage the collection of meteorological data by ships at sea, and to arrange for their examination, dissemination and exchange in the manner most suitable for the pur-

*Artikel 34.***Meddelande om faror.**

Varje fartygs befälhavare, som träffar på is eller farligt vrak eller svår tropisk storm eller annan överhängande fara för sjötrafiken, är skyldig att med alla till buds stående medel därom underrätta i närheten varande fartyg ävensom vederbörande myndigheter å den första plats av kusten, med vilken han kan komma i förbindelse. Det är önskvärt, att sådana meddelanden utsändas på sätt i regel XLVI angivnes.

Varje administration skall vidtaga alla de åtgärder, som den finner nödvändiga för säkerställande av att under rättelse, varom i nästföregående stycke sägs, skyndsamt må bringas till vederbörandes kännedom ävensom meddelas till andra intresserade administrationer.

Överbringande av meddelanden beträffande faror, som ovan nämnts, sker utan kostnad för de därav berörda fartygen.

*Artikel 35.***Väderlekstjänst.**

De fördragsslutande regeringarna förplikta sig till att främja samlandet av meteorologiska meddelanden från fartyg till sjöss ävensom att sörja för att dessa meddelanden undersökas, spridas och utväxlas på lämpli-

la plus efficace dans le but de venir en aide à la navigation.

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

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

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

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

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

Les informations prévues aux paragraphes (a)

pose of aiding navigation.

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

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

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

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

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

The information provided for in paragraphs (a)

gaste sätt för att tjäna till hjälp vid navigeringen.

De fördragsslutande regeringarna förbinda sig i synnerhet att samarbeta för genomförande så långt möjligt av följande meteorologiska åtgärder:

a) att varsko fartyg angående hård vind, stormar och tropiska oväder såväl genom utsändning av radiomeddelanden som genom lämpliga signaler från kusterna;

b) att dagligen medelst radio utsända väderleksmeddelanden av betydelse för sjöfarten, innehållande upplysningar om rådande väderlek och väderleksutsikter;

c) att sörja för, att meteorologiska observationer från vissa, särskilt utsedda fartyg på bestämda tider verkställas och utsändas medelst radiotelegrafi till nytta för andra fartyg och för de olika officiella meteorologiska institutionerna, ävensom utse vissa kuststationer för mottagande av sålunda utsända meddelanden;

d) att anbefalla alla fartygsbefälhavare att, när de råka ut för vind av styrka 10 eller däröver enligt Beauforts skala (styrka 8 eller däröver enligt decimalskalan), där om underrätta i närheten varande fartyg.

De i punkterna a) och b) i denna artikel nämnda

et (b) du présent Article seront transmises dans la forme indiquée aux Articles 31 (paragraphe 1, 3 et 5) et l'Article 19 (paragraphe 25) du Règlement général annexé à la Convention Radiotélégraphique Internationale de Washington, 1927, et pendant la durée des transmissions de renseignements météorologiques, avertissements et prévisions «à tous», toutes les stations de bord doivent se conformer aux dispositions de l'Article 31 (paragraphe 2) de ce Règlement.

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

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

Tous les efforts tendront à obtenir une procédure internationale uniforme en ce qui concerne les services météorologiques internationaux spécifiés au présent Article et à se conformer, dans la mesure du possible aux

and (b) of this article will be furnished in form for transmission in accordance with Article 31, §§ 1, 3 and 5, and Article 19, § 25, of the General Regulations annexed to the International Radiotelegraph Convention, Washington, 1927, and during transmission «to all stations» of meteorological information, forecasts and warnings, all ship stations must conform to the provisions of Article 31, § 2, of those General Regulations.

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

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

Every endeavour will be made to obtain a uniform procedure in regard to the international meteorological services specified in this Article, and, as far as is practicable, to conform to the recommendations made by the

meddelanden skola överbringas i den form, som föreskrives i artikel 31 §§ 1, 3 och 5 samt i artikel 19 § 25 i det Allmänna Reglementet tillhörande den Internationella Radiotelegrafkonventionen, Washington 1927. Under pågående utsändning »till alla» av meteorologiska meddelanden, väderleksförutsägelser samt varningar skola alla fartygsstationer efterkomma föreskrifterna i artikel 31 § 2 av förenämnda Allmänna Reglemente.

Väderleksobservationer, som sändas från fartyg till meteorologiska institutioner, skola befordras med den företrädesrätt, som är angiven i artikel 3 i Tilläggsreglementet till den Internationella Radiotelegrafkonventionen, Washington 1927.

För fartyg avsedda väderleksförutsägelser, varningar, synoptiska och andra meteorologiska meddelanden, skola, i överensstämmelse med överenskommelser mellan ifrågakommande länder, ut-sändas och spridas av de meteorologiska institutioner, som genom sitt läge äro bäst skickade att betjäna de olika zonerna och områdena.

Det bör på allt sätt eftersträvas att uppnå likformighet beträffande den i denna artikel avhandlade internationella väderlekstjänsten och att, så långt möjligt, efterkomma de rekommendationer, som göras av Internatio-

recommandations de l'Institution météorologique internationale, à qui les Gouvernements contractants pourront se référer pour étude et avis sur tous les sujets d'ordre météorologique pouvant se présenter dans l'application de la présente Convention.

International Meteorological Organization, to which organization the Contracting Governments may refer for study and advice any meteorological questions which may arise in carrying out the present Convention.

nella Meteorologiska Organisationen, till vilken de fördragsslutande regeringarna för utredning och råd må hänskjuta vilket meteorologiskt spörsmål som helst, som kan uppkomma vid tillämpningen av denna konvention.

Article 36.

**Recherche des glaces.
Epaves.**

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

Les Gouvernements contractants s'engagent à fournir trois navires au plus pour le fonctionnement de ces trois services. Pendant toute la saison des glaces, ces navires doivent être affectés à la surveillance des limites sud-est, sud et sud-ouest des régions des icebergs dans le voisinage du grand banc de Terre-Neuve, pour informer de l'étendue de la région dangereuse les navires transat-

Article 36.

Ice Patrol. Derelicts.

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

The contracting Governments undertake to provide not more than three vessels for these three services. During the whole of the ice season they shall be employed in guarding the south-eastern, southern and south-western limits of the regions of icebergs in the vicinity of the Great Bank of Newfoundland for the purpose of informing trans-Atlantic and other passing ves-

Artikel 36.

Ispatrullering. Vrak.

De fördragsslutande regeringarna förbinda sig att alltfört upprätthålla en ispatrulleringstjänst samt en undersöknings- och observationsstjänst beträffande isförhållandena i norra Atlanten. Dessutom förbinda de sig att vidtaga alla praktiskt möjliga åtgärder för att i den mån så finnes nödigt förstöra eller undanröja vrak i norra delen av Atlanten, öster om en linje dragen från Kap Sable till en punkt 34° nordlig latitud 70° västlig longitud.

De fördragsslutande regeringarna förbinda sig att hålla högst tre fartyg i och för fullgörande av ovannämnda tre uppgifter. Under hela den tid av året, då is förekommer, skola dessa fartyg användas till patrulltjänst vid sydöstra, södra och sydvästra gränserna för isbergens områden i närheten av de stora Newfoundlandsbankarna med uppgift att underrätta transatlantiska och andra

lantiques et autres qui passent; pour étudier et observer le régime des glaces; pour détruire et enlever les épaves; et pour prêter assistance aux navires et équipages qui ont besoin d'aide dans la zone d'action des navires patrouilleurs.

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

Article 37.

**Recherche des glaces.
Gestion et Dépenses.**

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

Allemagne.	10 %
Belgique	2 »
Canada	3 »
Danemark	2 »
Espagne.	1 »
Etats-Unis d'Amérique	18 »
France	6 »

sels of the extent of this dangerous region; for the observation and study of ice conditions in general; for the destruction or removal of derelicts; and for the purpose of affording assistance to vessels and crews requiring aid within the limits of operation of the patrol vessels.

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

Article 37.

Ice Patrol. Management and Cost.

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

Belgium	2 %
Canada	3 »
Denmark.	2 »
France	6 »
Germany	10 »
Great Britain and Northern Ireland	40 »

förbipasserande fartyg om utsträckningen av detta farliga område, att observera och närmare undersöka de allmänna isförhållandena, att förstöra eller avlägsna vrak samt att inom gränserna för patrulleringsfartygens verksamhetsområde bistå nödställda fartyg och besättningar.

Under återstoden av året skall undersökningen och observationerna beträffande isförhållandena fortsättas i den mån så befinnes lämpligt och ett fartyg skall alltid vara tillgängligt för att eftersöka samt förstöra eller avlägsna förekommande vrak.

Artikel 37.

Ispatrullering. Verkställande och kostnader.

Det hemställs till Amerikas Förenta Stater att fortfara med verkställandet av ispatrulltjänsten, undersöknings- och observationstjänsten beträffande isförhållandenasamt förstörandet och avlägsnandet av vrak. De av de fördragsslutande regeringarna, som särskilt äro intresserade av dessa företag och vilkas namn här nedan anföras, förbinda sig att bidra till utgifterna för upprätthållandet och driften av desamma enligt följande fördelning:

Amerikas Förenta Stater.	18 %
Belgien.	2 »
Canada	3 »
Danmark	2 »
De Socialistiska Rådsrepublikernas Union.	1 »

Grande-Bretagne et Irlande du Nord 40 %	Italy 6 %	Frankrike. 6 %
Italie 6 »	Japan. 1 »	Italien 6 »
Japon 1 »	Netherlands 5 »	Japan. 1 »
Norvège 3 »	Norway. 3 »	Nederländerna. 5 »
Pays-Bays 5 »	Spain. 1 »	Norge. 3 »
Suède 2 »	Sweden 2 »	Spanien. 1 »
Union des Républi- ques Soviétistes Socialistes. 1 »	Union of Socialist Soviet Repub- lics. 1 »	Stora Britannien och Norra Irland 40 »
	United States of America. 18 »	Sverige. 2 »
		Tyskland. 10 »

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

Au cas où, à un moment quelconque, le Gouvernement des Etats-Unis ne désirerait plus gérer ces services ou que l'un des Gouvernements contractants exprimerait le désir de ne plus assumer la charge de la contribution pécuniaire ci-dessus définie ou de voir modifier son pourcentage, les Gouvernements contrac-

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

If, at any time, the United States Government should not desire to continue these services, or if one of the Contracting Governments should express a wish to relinquish responsibility for the pecuniary contribution defined above, or to have its percentage of obligation altered, the Contracting Governments

Envar av de fördragslutande regeringarna äger rätt att upphöra med bidragen till utgifterna för upprättandet och driften av ifrågavarande företag efter den 1 september 1932. Dock förbliver den regering, som begagnar sig av denna rätt, skyldig att delta i utgifterna intill den 1 september, som följer efter den dag, då meddelande lämnats om avsikten att upphöra med bidraget. För att komma i åtnjutande av sagda rätt skall vederbörande härom lämna meddelande till övriga fördragslutande regeringar minst sex månader före samma 1 september. För att bli fria från ifrågavarande förpliktelse den 1 september 1932 bör alltså vederbörande meddela sin avsikt senast den 1 mars 1932 och på samma sätt varje efterföljande år.

Därest Amerikas För-
enta Staters regering fram-
deles icke längre skulle
vilja ombesörja verkstäl-
landet av ifrågavarande
företag eller någon av
de fördragslutande rege-
ringarna skulle uttrycka
en önskan att fritaga sig
från ovan angivna ekono-
miska ansvar eller att få
sin andel däri förändrad,
skola de fördragslutande

tants régleront la question au mieux de leurs intérêts réciproques.

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

Article 38.

Vitesse dans le voisinage des Glaces.

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

Article 39.

Routes de l'Atlantique Nord.

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

Le choix des routes et l'initiative des mesures à prendre à leur égard sont

shall settle the question in accordance with their mutual interests.

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

Article 38.

Speed near Ice.

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

Article 39.

North Atlantic Routes.

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

The selection of the routes and the initiation of action with regard to

regeringarna ordna denna fråga på bästa sätt i överensstämmelse med sina ömsesidiga intressen.

De fördragsslutande regeringar, som bidraga till kostnaderna för ovan nämnda företag, äga rätt att genom gemensam överenskommelse företaga sådana förändringar i denna artikel ävensom i artikel 36, som må anses önskvärda.

Artikel 38.

Fart i närheten av is.

Då is rapporteras i eller i närheten av fartygs väg, är befälhavaren skyldig att efter mörkrets inbrott gå med måttlig fart eller ändra sin kurs tillräckligt för att med säkerhet undvika det farliga området.

Artikel 39.

Router över norra Atlanten.

Förfarandet att följa bestämda router över norra Atlanten i båda riktningarna har bidragit till att öka säkerheten för människoliv till sjöss, men bör göras till föremål för ytterligare utredning och undersökning med ändamål att genomföra sådana förändringar, som erfarenheten kan visa vara nödvändiga.

Valet av olika router och initiativet till åtgärder rörande dessa över-

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

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

L'Administration qui dirige le service de surveillance des glaces est invitée à signaler à l'Administration intéressée tout navire dont on constate la présence en dehors d'une route régulière re-

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

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

The Administration managing the ice patrol service is requested to report to the Administration concerned any ship which is observed not to be on any regular, recognised or advertised route,

låtes åt vederbörande redares ansvar. De fördragsslutande regeringarna förklara sig villiga att på anmodan ställa till redarnas förfogande alla de upplysningar beträffande dessa router, som må vara för regeringarna tillgängliga.

De fördragsslutande regeringarna förbinda sig att ålägga redarna skyldighet att offentligt tillkännagiva de reguljära router, som de ämna låta sina fartyg följa, såväl som förändringar däri, ävensom att använda sitt inflytande för att förmå alla de redare, vilkas fartyg korsa Atlanten att såvitt omständigheterna det medgiva, följa sålunda bestämda router samt alla de redare, vilkas fartyg befara Atlanten på resor till eller från hamnar i Förenta Staterna, att under tiden för fisket såvitt möjligt undvika Newfoundland's fiskebankar norr om 43° nordlig latitud samt att gå utanför sådana områden, som vederligen eller antagligen äro farliga på grund av isförekomst.

Den administration, som handhaver ispatrulltjänsten, anmodas att till vederbörande administration rapportera varje fartyg, som iakttages utanför känd eller tillkännagiven reguljär route eller

connue ou annoncée, ou qui traverse les bancs de pêche susmentionnés pendant la saison de pêche, ou qui, faisant route à destination ou en provenance d'un port des États-Unis, traverse des régions où des glaces dangereuses existent ou sont supposées exister.

or which crosses the above-mentioned fishing banks during the fishing season, or which, when proceeding to or from ports of the United States, passes through regions known or believed to be endangered by ice.

som under tiden för fisket överfar de ovan nämnda fiskebankarna eller som på väg till eller från hamnar i Förenta Staterna överfar områden, som vederligen eller antagligen äro farliga på grund av isförekomst.

Article 40.

Règles d'abordage.

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

Article 40.

Collision Regulations.

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

Artikel 40.

Ombordläggningsregler.

De fördragsslutande regeringarna äro eniga om att de ändringar i de internationella reglerna angående åtgärder till undvikande av ombordläggning, som återfinnas i bilaga II, äro önskvärda och böra genomföras. Det hemställs till regeringen i det Förenade Konungariket Stora Britannien och Norra Irland att meddela fullständiga upplysningar rörande dessa ändringar till de andra regeringar, som hava antagit de internationella reglerna angående åtgärder till undvikande av ombordläggning; att låta uttröna, huruvida dessa regeringar vilja antaga ändringarna; att meddela resultatet till de vid denna konferens representerade regeringarna; samt att eftersträva att åstadkomma att dessa ändrade regler kunna träda i kraft den 1 juli 1931.

Article 41.

Commandements à la Barre.

Les Gouvernements contractants conviennent qu'à la date du 30 juin 1931 à partir de minuit

Article 41.

Helm Orders.

The Contracting Governments agree that after midnight on the 30th June, 1931, helm or steer-

Artikel 41.

Roderkommandon.

De fördragsslutande regeringarna äro eniga om att efter midnatt den 30 juni 1931 varje roder el-

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

ing orders, i.e., orders to the steersman, shall on all their ships be given in the direct sense, e.g., when the ship is going ahead an order containing the word »starboard» or »right» or any equivalent of »starboard» or »right» shall only be used when it is intended, on ships as at present generally constructed and arranged, that the wheel, the rudder-blade and the head of the ship, shall all move to the right.

ler styrningskommando, d. v. s. order till rorsmannen, skall på alla deras fartyg givas i sin direkta betydelse; t. ex. så, att när fartyget går framåt, en order, som innehåller ordet »styrbord» eller »höger» eller ett mot »styrbord» eller »höger» svarande ord, skall användas endast när avsikten är att — såsom fartyg för närvarande vanligen äro konstruerade och inrättade — både ratten, rodet och fartygets förstäv skola röra sig åt höger.

Article 42.

Emploi injustifié des signaux de détresse.

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

Article 42.

Misuse of Distress Signals.

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

Artikel 42.

Missbruk av nödsignaler.

Användandet av en internationell nödsignal i annan avsikt än att angiva, att ett fartyg är i nöd, liksom ock användandet av annan signal, som kan förväxlas med en internationell nödsignal, är förbjudet för ett vart fartyg.

Article 43.

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

Les signaux d'alarme et de détresse peuvent seulement être employés par les navires en danger sérieux et imminent qui ont besoin d'une assistance immédiate. Dans tous les autres cas où on a besoin d'assistance ou dans lesquels un navire désire émettre un avertissement indiquant qu'il pourra être

Article 43.

Alarm, Distress and Urgency Signals.

The alarm signal and the distress signal may only be used by ships in serious and imminent danger which require immediate assistance. In all other cases in which assistance is required, or in which a vessel desires to issue a warning that it may become necessary to send out the alarm signal

Artikel 43.

Alarm-, nöd- och ilsignaler.

Alarmsignalen och nödsignalen må användas endast av fartyg, vilka befinna sig i allvarlig och överhängande fara och som behöva omedelbar hjälp. Vid alla andra tillfällen, när hjälp behöves eller när ett fartyg önskar sända ett förebud om att det senare kan bliva nödvändigt att ut-

nécessaire de faire ultérieurement le signal d'alarme ou de détresse, il doit être fait usage du signal urgent (XXX) prévu par la Convention Radiotélégraphique Internationale de Washington, 1927.

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

Article 44.

Vitesse de transmission des messages de détresse.

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

Article 45.

Messages de détresse. Procédure.

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

2. Le capitaine d'un navire en détresse, après

or the distress signal at a later stage, use must be made of the urgency signal (XXX) established by the International Radiotelegraph Convention, Washington, 1927.

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

Article 44.

Speed of Distress Messages.

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

Article 45.

Distress Messages. Procedure.

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

2. The master of a ship in distress, after consul-

sända alarm- eller nödsignalen, skall bruk göras av ilsignalen (XXX), fastställd genom Internationella Radiotelegrafkonventionen, Washington 1927.

Därest, sedan från ett fartyg utsänts alarm- eller nödsignal, befinnes, att hjälp icke längre erfordras, skall detta från fartyget omedelbart meddelas till alla vederbörande stationer i enlighet med bestämmelserna i gällande Radiotelegrafkonvention.

Artikel 44.

Hastighet vid utsändande av meddelanden om nöd.

Hastigheten vid utsändandet av meddelanden rörande förhållanden, som föranleda bruk av nöd-, il- eller varningssignal, må icke överstiga 16 ord per minut.

Artikel 45.

Meddelanden om nöd. Förfarande.

1) Befälhavare på fartyg, som emottager nödsignal från annat fartyg, är förpliktigad att med all möjlig skyndsamhet begiva sig de nödställda till hjälp, såvida han icke är ur stånd därtill eller på grund av särskilda omständigheter anser det orimligt eller onödigt att så förfara eller ock enligt punkterna 3) och 4) i denna artikel är fritagen från sådan förpliktelse.

2) Befälhavaren på ett nödställt fartyg äger efter

avoir consulté, autant que cela peut être possible, les capitaines des navires qui ont répondu à son appel de secours, a le droit de réquisitionner tel ou tels de ces navires qu'il considère les plus capables de porter secours, et le capitaine ou les capitaines réquisitionnés ont l'obligation de se soumettre à la réquisition en continuant à se rendre à toute vitesse au secours des personnes en détresse.

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

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

5. Si le capitaine d'un navire, au moment où il reçoit un appel de détresse d'un autre navire, est dans l'impossibilité, ou, dans les circonstances spéciales où il se trouve, n'estime ni raisonnable ni utile d'aller au secours de l'autre navire il doit im-

tation, so far as may be possible, with the masters of the ships which answer his call for assistance, has the right to requisition such one or more of those ships as he considers best able to render assistance, and it shall be the duty of the master or masters of the ship or ships requisitioned to comply with the requisition by continuing to proceed with all speed to the assistance of the persons in distress.

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

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

5. If a master of a ship, on receiving a wireless distress call from another ship, is unable, or in the special circumstances of the case considers it unreasonable or unnecessary to go to the assistance of that other ship, he must immediately inform

att, såvitt möjligt, hava samrått med befälhavarna på de fartyg, som svarat på hans anrop om hjälp, rätt att fordra bistånd av ett eller flera av de fartyg, som han anser bäst i stånd därtill, och befälhavare på fartyg, som sålunda tillkallats, är skyldig efterkomma anmaningen genom att med all möjlig skyndsamhet begiva sig de nödställda till hjälp.

3) Befälhavare är fritagen från förpliktelse enligt punkt 1) i denna artikel, därest han av befälhavaren på ett tillkallat fartyg eller, ifall flera än ett fartyg blivit tillkallade, från befälhavarna på dessa fartyg får meddelande därom, att denne eller dessa efterkomma anmaningen.

4) Befälhavare är fritagen från förpliktelse enligt punkt 1) i denna artikel och, i fall hans fartyg har blivit tillkallat, likaledes från förpliktelse enligt punkt 2) i denna artikel, därest han från ett fartyg, som nått fram till de nödställda, får meddelande om att hjälp ej längre påfordras.

5) Om en befälhavare, som från ett annat fartyg mottager nödsignal, är ur stånd att lämna hjälp eller på grund av särskilda omständigheter anser det orimligt eller onödigt att lämna hjälp, skall han omedelbart underrätta befälhavaren på det andra

médiatement informer de ce fait le capitaine de l'autre navire et indiquer sur son journal de bord les raisons pour lesquelles il s'est abstenu de se rendre au secours des personnes en détresse.

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

the master of that other ship accordingly, and enter in his log-book his reasons for failing to proceed to the assistance of the persons in distress.

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

fartyget härom samt i skeppsdagboken anteckna orsaken till att han icke begivit sig de nödställda till hjälp.

6) Bestämmelserna i denna artikel skola icke utgöra hinder för tillämpningen av den Internationella Konventionen rörande enhetliga regler för assistans och bärgning till sjöss, undertecknad i Bryssel den 23 september 1910, särskilt i vad angår skyldighet att lämna hjälp enligt artikeln 11 av nämnda konvention.

Article 46.

Fanal à Signaux.

Tous les navires d'une jauge brute de plus de 150 tonneaux effectuant des voyages internationaux doivent avoir à bord un fanal à signaux efficace.

Article 47.

Radiogoniomètre.

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

Article 46.

Signalling Lamp.

All ships of over 150 tons gross tonnage, when engaged on international voyages, shall have on board an efficient signalling lamp.

Article 47.

Direction-Finding Apparatus.

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

Artikel 46.

Signallampa.

Alla fartyg med en bruttodräktighet överstigande 150 registerton skola, då de nyttjas å internationella resor, vara försedda med en fullgod signallampa.

Artikel 47.

Radiopejlapparat.

Varje passagerarfartyg med en bruttodräktighet av 5,000 registerton eller mera skall inom två år, räknat från den dag, då denna konvention träder i kraft, vara försett med en godkänd radiopejlapparat (radiokompass), så beskaffad som i artikel 31 (punkt 17) angives.

*Article 48.***Equipage.**

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

*Article 48.***Manning.**

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

*Artikel 48.***Bemanning.**

De fördragsslutande regeringarna förbinda sig att, en var beträffande eget lands fartyg, vidmakthålla eller, om så erfordras, vidtaga anstalter med syfte att säkerställa, det alla fartyg må vara bemannade på ett med hänsyn till säkerheten för människoliv till sjöss betryggande sätt i vad angår besättningens antal och behörighet.

Chapitre VI. — Certificats.*Article 49.***Délivrance des Certificats.**

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

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

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

Chapter VI. — Certificates.*Article 49.***Issue of Certificates.**

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

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

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

Kapitel VI. Certifikat.*Artikel 49.***Utfärdande av certifikat.**

Ett certifikat, kallat *Säkerhetscertifikat*, skall efter verkställd inspektion och besiktning utfärdas för varje passagefartyg, som på ett tillfredsställande sätt uppfyller fordringarna i kapitlen II, III och IV av denna konvention.

Ett certifikat, kallat *Radiosäkerhetscertifikat*, skall efter verkställd inspektion utfärdas för varje fartyg, som icke är passagerarfartyg och som på ett tillfredsställande sätt uppfyller fordringarna i kapitel IV av denna konvention.

Ett certifikat, kallat *Dispenscertifikat*, skall utfärdas för varje fartyg, som av fördragsslutande regering i enlighet med kapitlen II, III och IV meddelats eftergift från föreskrift i denna konvention.

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

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

Article 50.

Délivrance d'un Certificat par un autre Gouvernement.

Tout Gouvernement contractant peut, à la requête du Gouvernement d'un pays dans lequel est immatriculé un navire qui tombe sous le coup de la présente Convention, faire inspecter ce navire et, s'il

The inspection and survey of ships, so far as regards the enforcement of the provisions of the present Convention and the annexed Regulations applicable to such ships and the granting of exemptions therefrom, shall be carried out by officers of the country in which the ship is registered, provided that the Government of each country may entrust the inspection and survey of its ships either to Surveyors nominated for this purpose or to organisations recognised by it. In every case the Government concerned fully guarantees the completeness and efficiency of the inspection and survey.

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

Article 50.

Issue of Certificate by Another Government.

A Contracting Government may, at the request of the Government of a country in which a ship coming under the present Convention is registered, cause that ship to be surveyed, and, if

Inspektion och besiktning av fartyg, avseende iakttagandet av de föreskrifter i denna konvention och det därtill fogade reglementet, som äga tillämpning å fartyget, eller beviljande av undantag från sådana föreskrifter, skall utföras av förrättningsmän i det land, där fartyget är registrerat, därvid regeringen i vederbörande land må uppdraga utförandet av inspektion och besiktning å dess fartyg åt antingen för sådant ändamål tillsatta inspektörer eller av regeringen godkända organisationer. I vart fall ansvarar vederbörande regering i full utsträckning för inspektionens och besiktningens fullständighet och effektivitet.

Säkerhetscertifikat, radiosäkerhetscertifikat och dispenscertifikat utfärdas antingen av regeringen i det land, där fartyget är registrerat, eller av person eller organisation, som härtill erhållit vederbörligt bemyndigande av regeringen. I vart fall påtager sig regeringen fullt ansvar för certifikatet.

Artikel 50.

Utfärdande av certifikat av annan regering.

Fördragsslutande regering må på begäran av regeringen i ett land, i vilket ett under konventionens bestämmelser fallande fartyg är hemmahörande, låta detta fartyg undergå besiktning

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

Article 51.

Type des Certificats.

Tous les certificats doivent être rédigés dans la langue ou les langues officielles du pays dans lequel ils sont délivrés.

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

Les Gouvernements contractants s'engagent à se communiquer mutuellement un nombre suffisant d'exemplaires de leurs certificats pour renseigner leurs fonctionnaires. Cet échange devra se faire,

satisfied that the requirements of the present Convention are complied with, issue a Safety Certificate or Safety Radiotelegraphy Certificate to such ship, under its own responsibility. Any certificate so issued must contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Government of the country in which the ship is registered, and it shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued under Article 49 of the present Convention.

Article 51.

Form of Certificates.

All certificates shall be drawn up in the official language or languages of the country by which they are issued.

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

The Contracting Governments undertake to communicate one to another a sufficient number of specimens of their certificates for the information of their officers. This exchange shall be made,

och, om därvid finnes, att konventionens bestämmelser äro uppfyllda, på eget ansvar utfärda säkerhetscertifikat eller radiosäkerhetscertifikat för sådant fartyg. Varje sålunda utfärdat certifikat skall innehålla förklaring, att certifikatet är utfärdat på begäran av regeringen i det land, där fartyget är registrerat, och skall sådant certifikat äga samma kraft och verkan som ett i enlighet med artikel 49 i konventionen utfärdat certifikat.

Artikel 51.

Form för certifikat.

Alla certifikat skola avfattas på det eller de officiella språken i det land, där desamma utfärdas.

Certifikatens form skall vara i överensstämmelse med formulären i regel XLVII. Formulärens typografiska anordning skall vara noggrant återgiven i utfärdade certifikat eller i bestyrkta avskrifter av sådana. I certifikaten eller bestyrkta avskrifter av desamma medelst skrift införda uppgifter skola vara utförda i latinska bokstäver och arabiska siffror.

De fördragsslutande regeringarna förplikta sig att med varandra utbyta ett tillräckligt stort antal certifikatsblanketter för vederbörandetjänstemäns upplysning. Detta utbyte skall, så vitt möjligt,

autant que possible, avant le 1^{er} janvier 1932.

Article 52.

Durée de la validité des Certificats.

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

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

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

Article 53.

Acceptation des Certificats.

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

so far as possible, before the 1st January, 1932.

Article 52.

Duration of Certificates.

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

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

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

Article 53.

Acceptance of Certificates.

Certificates issued under the authority of a Contracting Government shall be accepted by the other Contracting Governments for all purposes covered by the present

ske före den 1 januari 1932.

Artikel 52.

Giltighetstid för certifikat.

Certifikaten må icke utfärdas att gälla för längre tid än tolv månader.

Därest ett fartyg vid den tidpunkt, då giltigheten för dess certifikat upphör, icke befinner sig i hamn i det land, där fartyget är registrerat, må tiden för certifikatets giltighet utsträckas genom medgivande av en härtill behörig tjänsteman i fartygets hemland. Sådan förlängning må dock medgivas allenast för att fartyget må kunna fullborda sin återresa till hemlandet och endast i fall, där sådan åtgärd är lämplig och skälig.

Giltighetstiden för ett certifikat må icke sålunda utsträckas för längre tid än fem månader, och fartyg, för vilket sådan utsträckning medgivits, äger icke på grund härav rätt att efteråterkomsten till hemlandet ånyo lämna det samma utan att hava erhållit nytt certifikat.

Artikel 53.

Godkännande av certifikat.

De certifikat, som utfärdas på föranstaltande av någon av de fördragslutande regeringarna, skola godkännas av övriga fördragsslutande regeringar för alla i denna

Convention. Ils doivent être considérés par les autres Gouvernemens contractants comme ayant la même valeur que les certificats délivrés par ceux-ci à leurs propres navires.

Convention. They shall be regarded by the other Contracting Governments as having the same force as the certificates issued by them to their own ships.

konvention avsedda ändamål. De skola av övriga fördragsslutande regeringar anses hava samma giltighet som av dem själva för egna fartyg utfärdade certifikat.

Articles 54.

Contrôle.

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

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

Article 55.

Bénéfice de la Convention.

On ne peut réclamer le bénéfice de la présente Convention au profit d'un navire s'il ne possède un

Article 54.

Control.

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

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

Article 55.

Privileges.

The privileges of the present Convention may not be claimed in favour of any ship unless it

Artikel 54.

Tillsyn.

Varje fartyg, som är försett med certifikat utfärdat i kraft av artikel 49 eller 50, är i de övriga fördragsslutande staternas hamnar underkastat tillsyn av därtill utav vederbörande regering bemyndigade förrättningsmän, i den mån sådan tillsyn avser att fastställa att gällande certifikat finnes ombord samt, om så erfordras, att fartygets säkerhetsförhållanden i huvudsak överensstämmer med certifikatets innehåll, d. v. s. att fartyget kan gå till sjöss utan fara för passagerare och besättning.

För den händelse sådan tillsyn giver anledning till inskridande av något slag, skall förrättningsmannen omedelbart underrätta konsuln för det land, där fartyget är registrerat, om alla omständigheter, vilka hava ansetts göra inskridandet nödvändigt.

Artikel 55.

Förmåner.

De förmåner, vilka denna konvention medför, kunna icke åberopas för ett fartyg, med mindre

certificat régulier et non périmé.

holds a proper valid certificate.

detsamma är försett med gällande certifikat.

Article 56.

Avenant au Certificat.

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

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

Chapitre VII. — Dispositions générales.

Article 57.

Équivalence.

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

Article 56.

Qualification of Certificate.

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

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

Chapter VII. — General provisions.

Article 57.

Equivalents.

Where in the present Convention it is provided that a particular fitting,

Artikel 56.

Tillägg till certifikat.

Om ett fartyg under särskild resa har ombord ett mindre antal personer (besättning och passagerare) än det största antal, som fartyget har rätt att medföra, och fartyget följaktligen, i enlighet med bestämmelserna i denna konvention, må vara försett med ett mindre antal båtar och andra bärgningsredskap än som angives i certifikatet, må ett tilläggsbevis utfärdas av sådan förrättningsman, som omnämnes i artiklarna 49 och 52.

Detta tilläggsbevis skall angiva, att det under förhandenvarande omständigheter icke föreligger något brott mot konventionens bestämmelser. Beviset skall vidfästas certifikatet och ersätta detta, dock allenast i vad angår bärgningsredskapen. Det är giltigt endast för den särskilda resa, för vilken det är utfärdat.

Kapitel VII. Allmänna bestämmelser.

Artikel 57.

Likvärdiga anordningar.

Där i denna konvention är föreskrivet, att viss inrättning, redskap

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

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

Article 58.

Lois, Règlements, Rapports.

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

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

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

Article 58.

Laws, Regulations, Reports.

The Contracting Governments undertake to communicate to each other—

eller apparat eller viss typ därav, skall anbringas å fartyg eller finnas ombord eller att någon särskild anordning skall vidtagas, må varje administration i stället godkänna annan inrättning, redskap eller apparat eller typ därav eller annan särskild anordning, under förutsättning att administrationen efter verkställande av, lämpliga prov, funnit sådan inrättning, redskap, apparat eller typ därav eller sådan anordning vara minst lika effektiv som dess i konventionen angivna motsvarighet.

Varje administration, som sålunda godkänner ny inrättning, redskap eller apparat eller typ därav eller annan anordning, skall härom underrätta de andra administrationerna och på anmodan lämna närmare uppgifter därom jämte redogörelse för verkställda prov.

Artikel 58.

Lagar, reglementen, betänkanden.

De fördragsslutande regeringarna förbinda sig att meddela varandra:

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

(2) tous les rapports officiels ou résumés officiels de rapports dont ils pourraient disposer, dans la mesure où ces documents montrent les résultats des dispositions de la présente Convention et à la condition, bien entendu, que ces rapports ou résumés de rapports n'aient pas un caractère confidentiel.

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

Article 59.

Mesures prises après accords.

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

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

(2) all available official reports or official summaries of reports in so far as they show the results of the provisions of the present Convention, provided always that such reports or summaries are not of a confidential nature.

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

Article 59.

Measures taken after Agreement.

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

1) texten till lagar, kungörelser och reglementen, vilka utfärdats rörande olika ämnen inom området för denna konvention;

2) alla tillgängliga officiella betänkanden eller officiella sammandrag av sådana, i den mån dessa innehålla upplysning om resultaten av tillämpningen av denna konvention, allt för så vitt sådana betänkanden eller sammandrag icke äro av konfidentiell natur.

Regeringen i det Förenade Konungariket Stora Britannien och Norra Irland anmodas att tjäna som mellanhand för insamlandet av alla dessa upplysningar och att bringa dem till de övriga fördragsslutande regeringarnas kännedom.

Artikel 59.

Åtgärder, som vidtagas efter överenskommelse.

I de fall, där konventionen förutsätter, att någon åtgärd skall vidtagas efter överenskommelse mellan alla eller några av de fördragsslutande regeringarna, hemställs till regeringen i det Förenade Konungariket Stora Britannien och Norra Irland att träda i förbindelse med de andra fördragsslutande regeringarna för uttönande av huruvida de vilja biträda förslag, som må hava framlagts av någon av de fördragsslutande regeringarna, avseende vidtagande av sådan

tants, en vue de la réalisation de semblables mesures et, en outre, d'informer les autres Gouvernements contractants du résultat de la consultation à laquelle il sera ainsi procédé.

of the results of the enquiries thus made.

åtgärd, och därefter meddela de andra fördragsslutande regeringarna resultatet av sålunda gjorda förfrågningar.

Article 60.

Traités et Conventions antérieurs.

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

2. Tous les autres traités, conventions ou accords qui concernent la sauvegarde de la vie humaine en mer ou les questions qui s'y rapportent et qui sont actuellement en vigueur entre les Gouvernements parties à la présente Convention, conservent leur plein et complet effet pendant la durée qui leur est assignée en ce qui concerne:

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

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

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

3. Tous les points qui

Article 60.

Prior Treaties and Conventions.

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

2. All other treaties, conventions and arrangements relating to safety of life at sea, or matters appertaining thereto, at present in force between Governments parties to the present Convention, shall continue to have full and complete effect during the terms thereof as regards--

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

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

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

3. All subjects which

Artikel 60.

Föregående fördrag och konventioner.

1) Denna konvention ersätter och upphäver den konvention rörande betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss, som undertecknades i London den 20 januari 1914.

2) Alla andra fördrag, konventioner och avtal rörande betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss eller därmed sammanhängande ämnen, vilka vid denna tid kunna vara i kraft mellan de regeringar, vilka undertecknat denna konvention, skola fortfarande hava full kraft och verkan beträffande:

a) fartyg, på vilka denna konvention icke äger tillämpning;

b) fartyg, på vilka denna konvention äger tillämpning, i avseenden, för vilka densamma icke innehåller uttrycklig föreskrift.

I den mån sådana fördrag, konventioner och avtal strida mot bestämmelserna i denna konvention, skola de senare gälla.

3) Alla frågor, som

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

Article 61.

Modifications, Conférences futures.

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

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

Une telle Conférence doit être convoquée par le Gouvernement du Royaume Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord chaque fois que, la présente Convention

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

Article 61.

Modifications. Future Conferences.

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

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

A Conference for this purpose shall be convoked by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland whenever, after the present Convention has

icke uttryckligen gjorts till föremål för bestämmelser i denna konvention, förbli underkastade de olika fördragsslutande staternas egen lagstiftning.

Artikel 61.

Ändringar. Blivande konferenser.

1) Förslag till ändringar i denna konvention, som må anses såsom ändamålsenliga eller nödvändiga förbättringar, kunna när som helst framläggas av vilken som helst av de fördragsslutande regeringarna för regeringen i det Förenade Konungariket Stora Britannien och Norra Irland och skola av sistnämnda regering delgivas de andra fördragsslutande regeringarna. I fall sådan ändring godkännes av alla de fördragsslutande regeringarna (de regeringar inberäknade, vilka hava deponerat instrument angående ratifikationer eller anslutningar, som ännu icke erhållit gällande kraft), skall konventionen ändras i överensstämmelse härmed.

2) Konferenser för revision av denna konvention skola hållas på tider och platser, som bestämmas genom överenskomelse mellan de fördragsslutande regeringarna.

En konferens för detta ändamål skall sammankallas av regeringen i det Förenade Konungariket Stora Britannien och Norra Irland, därest, sedan konventionen varit i kraft

ayant été en vigueur pendant cinq ans, un tiers des Gouvernements contractants en exprime le désir.

been in force for five years, one-third of the Contracting Governments express a desire to that effect.

under fem år, framställning härom göres av en tredjedel av de fördragslutande regeringarna.

Chapitre VIII. — Dispositions finales.

Chapter VIII. — Final provisions.

Kapitel VIII. Slutbestämmelser.

Article 62.

Article 62.

Artikel 62.

Application aux Colonies, &c.

Application to Colonies, &c.

Tillämpning beträffande kolonier.

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

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

1) Fördragsslutande regering må, samtidigt med undertecknande, ratificering eller anslutning eller senare, genom en skriftlig förklaring, ställd till regeringen i det Förenade Konungariket Stora Britannien och Norra Irland, tillkännagiva sin avsikt att tillämpa denna konvention med avseende å alla eller vissa av dess kolonier, hinsides hav belägna territorier, protektorat eller områden under dess överhöghet eller mandat; och skall konventionen erhålla tillämpning beträffande alla i sådan förklaring nämnda områden två månader efter dagen för mottagandet härav. I händelse sådan förklaring icke avges, skall konventionen icke äga tillämpning med avseende å något av här omförmälda områden.

2. Un Gouvernement contractant peut, à toute époque, par déclaration écrite, adressée au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord, faire connaître son intention de faire cesser l'application de la présente Convention dans toutes ses colonies, terri-

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

2) Fördragsslutande regering må när som helst genom skriftlig förklaring, ställd till regeringen i det Förenade Konungariket Stora Britannien och Norra Irland, tillkännagiva sin avsikt att låta konventionen upphöra att gälla beträffande alla eller vissa av dess kolonier, hinsides hav belägna territo-

toires d'outre-mer, protectorats ou territoires sous suzeraineté ou mandat, ou dans certains d'entre eux, auxquels la présente Convention aura dû être appliquée pour une période de cinq ans au moins conformément aux dispositions du paragraphe précédent. Dans ce cas, la présente Convention doit cesser de s'appliquer dans tous les territoires mentionnés un an après la date de la réception de cette déclaration par le Gouvernement du Royaume Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord.

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

Article 63.

Textes authentiques. Ratification.

La présente Convention dont les textes en anglais et en français sont

rates or territories under suzerainty or mandate to which the present Convention shall have, under the provisions of the preceding paragraph, been applicable for a period of not less than five years, and in such case the present Convention shall cease to apply one year after the date of the receipt of such notification by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to all territories mentioned therein.

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

Article 63.

Authentic Texts. Ratification.

The present Convention of which both the English and French texts

rier, protektorat eller områden under dess överhöghet eller mandat, med avseende å vilka konventionen jämlikt bestämmelserna i föregående punkt har varit gällande under en period av minst fem år. I sådant fall skall konventionen upphöra att gälla för alla i förklaringen nämnda områden ett år efter den dag, då regeringen i det Förenade Konungariket Stora Britannien och Norra Irland mottagit densamma.

3) Regeringen i det Förenade Konungariket Stora Britannien och Norra Irland skall underrätta övriga fördragsslutande regeringar om konventionens tillämplighet enligt punkt 1) i denna artikel beträffande koloni, hinders hav beläget område, protektorat eller område under en fördragsslutande regerings överhöghet eller mandat liksom ock om upphörandet av konventionens tillämplighet enligt punkt 2), i varje särskilt fall med angivande av den dag, då konventionen erhållit tillämplighet eller dess tillämplighet upphört.

Artikel 63.

Autentiska texter. Ratifikation.

Förevarande konvention, vars engelska och franska texter båda äro

l'un et l'autre authentiques porte la date de ce jour.

La présente Convention doit être ratifiée.

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

Article 64.

Adhésion.

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

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

Un Gouvernement qui se propose d'adhérer à la

shall be authentic shall bear this day's date.

The present Convention shall be ratified.

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

Article 64.

Accession.

A Government (other than the Government of a territory to which Article 62 applies) on behalf of which the present Convention has not been signed shall be allowed to accede thereto at any time after the Convention has come into force. Accessions may be effected by means of notifications in writing addressed to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and shall take effect three months after their receipt.

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

A Government which intends to accede to the

autentiska, skall dagtecknas denna dag.

Konventionen skall ratificeras.

Ratifikationsinstrumenten skola deponeras i regeringens i det Förenade Konungariket Stora Britannien och Norra Irland arkiv, vilken regering skall underrätta övriga regeringar, som undertecknat konventionen eller anslutit sig till densamma, om skedda depositioner av ratifikationsinstrument och dagen för depositionerna.

Artikel 64.

Anslutning.

Regering (dock ej regering för territorium, varå artikel 62 äger tillämpning), på vars vägnar den förevarande konventionen icke blivit undertecknad, skall vara berättigad att när som helst efter konventionens ikraftträdande ansluta sig till densamma. Anslutning skall ske genom skriftlig förklaring, ställd till regeringen i det Förenade Konungariket Stora Britannien och Norra Irland, och skall erhålla gällande kraft tre månader efter den dag förklaringen mottagits.

Regeringen i det Förenade Konungariket Stora Britannien och Norra Irland skall underrätta alla regeringar, som undertecknat konventionen eller anslutit sig till densamma, om skedda anslutningar samt dagen för mottagandet av meddelande härom.

Regering, som ärnar ansluta sig till konventionen

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

Article 65.

Date d'entrée en vigueur.

La présente Convention entrera en vigueur le 1^{er} juillet 1931, entre les Gouvernements qui auront, à cette date, déposé leur ratification et à la condition qu'au moins cinq ratifications aient été déposées au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord. Au cas où cinq ratifications n'auraient pas été déposées à cette date, la présente Convention entrera en vigueur trois mois après la date à laquelle la cinquième ratification aura été déposée. Les ratifications déposées postérieurement à la date à laquelle la présente Convention sera entrée en vigueur prendront effet trois mois après la date de leur dépôt.

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

Article 65.

Date of coming in force.

The present Convention shall come into force on the 1st July, 1931, as between the Governments which have deposited their ratifications by that date, and provided that at least five ratifications have been deposited with the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland. Should five ratifications not have been deposited on that date, the present Convention shall come into force three months after the date on which the fifth ratification is deposited. Ratifications deposited after the date on which the present Convention has come into force shall take effect three months after the date of their deposit.

men önskar att i tillägget till artikel 28 ytterligare upptaga något område, skall, innan den avgiver sin anslutningsförklaring, meddela detta till regeringen i det Förenade Konungariket Stora Britannien och Norra Irland i och för vidare meddelande härom till övriga fördragsslutande regeringar. Därest alla de fördragsslutande regeringarna giva sitt samtycke därtill, skall området fogas till de i det berörda tillägget upptagna områden, när regeringen i fråga avgiver sin anslutningsförklaring.

Artikel 65.

Dag för ikraftträdande.

Denna konvention träder i kraft den 1 juli 1931 mellan de regeringar, vilka senast den dagen hava deponerat sina ratifikationer, under villkor att minst fem ratifikationer blivit deponerade hos regeringen i det Förenade Konungariket Stora Britannien och Norra Irland. Därest å nämnda dag icke minst fem ratifikationer blivit deponerade, skall konventionen träda i kraft tre månader efter den dag, då den femte ratifikationen deponerats. Ratifikation, som deponeras efter den dag, då konventionen trätt i kraft, skall erhålla gällande kraft tre månader efter den dag deposition skett.

*Article 66.***Dénonciation.**

La présente Convention peut être dénoncée au nom de l'un quelconque des Gouvernements contractants à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans, comptée à partir de la date à laquelle la Convention est entrée en vigueur pour le Gouvernement en question. La dénonciation sera effectuée par une notification écrite adressée au Gouvernement du Royaume Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord; celui-ci notifiera à tous les autres Gouvernements contractants toutes les dénonciations reçues et la date de leur réception.

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

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

Fait à Londres ce trente et unième jour du mois de mai, 1929, en un seul exemplaire qui doit être déposé dans les Archives du Gouvernement du Royaume Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord, lequel doit en transmettre des copies certifiées conformes à tous les Gouvernements signataires.

*Article 66.***Denunciation.**

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

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

In faith whereof, the Plenipotentiaries have signed hereafter.

Done at London this thirty-first day of May, 1929, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, which shall transmit certified true copies thereof to all signatory Governments.

(Underskrifter.)

*Artikel 66.***Uppsägning.**

Denna konvention kan uppsägas på vilken som helst av de fördragsslutande regeringarnas vägnar när som helst efter utgången av fem år från den dag, då konventionen trätt i kraft för vederbörande regering. Uppsägning skall verkställas genom skriftlig förklaring, ställd till regeringen i det Förenade Konungariket Stora Britannien och Norra Irland, som underrättar övriga fördragsslutande regeringar om alla skedda uppsägningar och dagen för mottagandet av densamma.

Uppsägning skall träda i kraft tolv månader efter den dag, då förklaring om densamma mottagits av regeringen i det Förenade Konungariket Stora Britannien och Norra Irland.

Till bekräftelse härav hava de befullmäktigade ombuden här nedan tecknat sina namn.

Som skedde i London den trettioförsta dagen i maj 1929 i ett enda exemplar, som skall förvaras i regeringens i det Förenade Konungariket Stora Britannien och Norra Irland arkiv, vilken regering skall tillställa alla signatärstaterna bestyrkta avskrifter därav.

ANNEXE I.

Règlement.

Construction.

Règle I.

Définitions.

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

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

(2) La *longueur du navire* est la longueur mesurée entre les perpendiculaires menées aux extrémités de la ligne de charge maximum de compartimentage.

(3) La *largeur du navire* est la largeur extrême hors membres mesurée à la ligne de charge maximum de compartimentage ou au-dessous de cette ligne de charge.

(4) Le *pont de cloisonnement* est le pont le plus élevé jusqu'auquel s'élèvent les cloisons étanches transversales.

(5) La *ligne de surimersion* est une ligne tracée sur le bordé, à 76 millimètres (3 pouces), au-dessous de l'intersection de la surface extérieure du bordé avec la surface supérieure du pont de cloisonnement, en abord, parallèlement à ce pont.

ANNEX I.

Regulations.

Construction.

Regulation I.

Definitions.

(1) The *subdivision loadline* is the waterline used in determining the subdivision of the ship.

The *deepest subdivision loadline* is that which corresponds to the greatest draught.

(2) The *length of the ship* is the length measured between perpendiculars taken at the extremities of the deepest subdivision loadline.

(3) The *breadth of the ship* is the extreme width from outside of frame to outside of frame at or below the deepest subdivision loadline.

(4) The *bulkhead deck* is the uppermost deck up to which the transverse watertight bulkheads are carried.

(5) The *margin line* is a line drawn parallel to the bulkhead deck at side and 3 inches (76 millimetres) below the upper surface of that deck at side.

BILAGA I.

Reglemente.

Konstruktion.

Regel I.

Definitioner.

1) *Indelningsvattenlinjen* är en vattenlinje, som användes vid bestämmandet av fartygets indelning i vattentäta rum.

Djupaste indelningsvattenlinjen är den vattenlinje, som svarar mot fartygets största djupgående.

2) *Fartygets längd* är längden mellan perpendiklarna genom ytterpunkterna av den djupaste indelningsvattenlinjen.

3) *Fartygets bredd* är största bredden på ytterkant av spant, mätt i eller under den djupaste indelningsvattenlinjen.

4) *Skottdäcket* är det översta däck, till vilket de vattentäta tvärskeppskotten äro uppdragna.

5) *Marginallinjen* är en linje, dragen parallellt med bordvartslinjen av skottdäcket och 76 mm. (3 eng. tum) under detta däck's övre yta bordvarts.

(6) Le *tirant d'eau* est la distance verticale du dessus de la quille au milieu, à la ligne de charge de compartimentage considérée.

(7) La *perméabilité* d'un espace s'exprime par le pourcentage du volume de cet espace que l'eau peut occuper.

Le volume d'un espace qui s'étend au-dessus de la ligne de surimmersion sera mesuré seulement jusqu'à la hauteur de cette ligne.

(8) La *tranche des machines* s'étend entre le dessus de la quille et la ligne de surimmersion, d'une part, et, d'autre part, entre les cloisons étanches transversales principales qui limitent l'espace occupé par les machines principales, les machines auxiliaires relatives à la propulsion, les chaudières, s'il y en a, et toutes les soutes à charbon permanentes.

(9) Les *espaces à passagers* sont ceux qui sont prévus pour le logement et l'usage des passagers à l'exclusion des soutes à bagages, des magasins, des soutes à provisions, et à colis postaux et à dépêches.

Pour l'application des prescriptions des Règles III et IV, les espaces prévus en dessous de la ligne de surimmersion pour le logement et l'usage de l'équipage, seront considérés comme espaces à passagers.

(10) Dans tous les cas, les *volumes* doivent être les volumes hors membres.

(6) The *draught* is the vertical distance from the top of keel amidships to the subdivision loadline in question.

(7) The *permeability* of a space is the percentage of that space which can be occupied by water.

The volume of a space which extends above the margin line shall be measured only to the height of that line.

(8) The *machinery space* is to be taken as extending from the top of keel to the margin line and between the extreme main transverse watertight bulkheads bounding the spaces devoted to the main and auxiliary propelling machinery, boilers when installed, and all permanent coal bunkers.

(9) *Passenger spaces* are those which are provided for the accommodation and use of passengers, excluding baggage, store, provision and mail rooms.

For the purposes of Regulations III and IV, spaces provided below the margin line for the accommodation and use of the crew shall be regarded as passenger spaces.

(10) In all cases *volumes* shall be calculated to moulded lines.

6) *Djupgåendet* är det lodräta avståndet midskepps från kölens överkant till ifrågakommande indelningsvattenlinje.

7) *Fyllbarheten* för ett rum är den del, i procent räknat, av rummets rymd, som kan fyllas med vatten.

Rymden av ett rum, som når ovan marginalinjen, beräknas endast upp till denna linje.

8) *Maskineriavdelningen* skall beräknas såsom om den nådde från överkant av köl till marginalinjen samt sträckte sig mellan de vattentäta huvudtvärskeppsskott, vilka ytterst begränsa de rum, som inrymma framdrivningsmaskineri, hjälpmaskineri och ångpannor, om sådana finnas, samt permanenta kolrum.

9) *Passagerarrum* äro rum, inrättade för passagerares bruk och bekvämlighet; dock med undantag för resgods-, förråds-, proviant- och postrum.

Vid tillämpning av reglerna III och IV skola alla rum, vilka äro belägna under marginalinjen och avsedda för besättningens bruk och bekvämlighet, anses såsom passagerarrum.

10) *Rymden* skall i varje fall beräknas till målade linjer).

*Règle II.***Longueur envahissable.**

(1) Pour chaque point de la longueur du navire la longueur envahissable doit être déterminée par une méthode de calcul tenant compte des formes, du tirant d'eau et des autres caractéristiques du navire considéré.

(2) Pour un navire dont les cloisons transversales étanches sont limitées par un pont de cloisonnement continu, la longueur envahissable en un point donné est la portion maximum de la longueur du navire, ayant pour centre le point considéré et qui peut être envahie par l'eau dans les conditions hypothétiques définies par la Règle III, sans que le navire s'immerge au delà de la ligne de surimmersion.

(3) Pour un navire n'ayant pas de pont de cloisonnement continu, la longueur envahissable en chaque point peut être déterminée en considérant une ligne de surimmersion continue, jusqu'à laquelle, compte tenu de l'immersion et du changement d'assiette qui peuvent résulter d'une avarie, la muraille du navire et les cloisons correspondantes sont maintenues étanches.

*Règle III.***Perméabilité.**

(1.) Les hypothèses visées à la Règle II sont relatives aux perméabilités

*Regulation II.***Floodable Length.**

(1) The floodable length at any point of the length of a ship shall be determined by a method of calculation which takes into consideration the form, draught and other characteristics of the ship in question.

(2) In a ship with a continuous bulkhead deck, the floodable length at a given point is the maximum portion of the length of the ship, having its centre at the point in question, which can be flooded under the definite assumptions hereafter set forth in Regulation III without the ship being submerged beyond the margin line.

(3) In the case of a ship not having a continuous bulkhead deck, the floodable length at any point may be determined to an assumed continuous margin line, up to which, having regard to sinkage and trim after damage, the sides of the ship and the bulkheads concerned are carried watertight.

*Regulation III.***Permeability.**

(1) The definite assumptions referred to in Regulation II relate to the

*Regel II.***Fyllningslängd.**

1) Fyllningslängden i varje punkt av fartygets längd skall bestämmas medelst ett beräknings-sätt, som tager hänsyn till fartygets form, djupgående och övriga egen-skaper.

2) I fråga om ett fartyg, som är försett med ett genomgående skott-däck, är fyllningslängden i en given punkt lika med längden av den största del av fartyget, som har sin mittpunkt i den givna punkten och som kan vattenfyllas under de i regel III gjorda antaganden, utan att marginal-linjen i någon punkt kommer under vatten-ytan.

3) I fråga om ett fartyg, som icke är försett med genomgående skott-däck, må fyllningslängden i varje punkt bestämmas i förhållande till en tänkt marginallinje, upp till vilken — med hänsyn tagen till fartygets olika lägen vid nedsänkning och trimning efter liden skada — bordläggningen och tvärskeppsskotten äro vattentäta.

*Regel III.***Fyllbarhet.**

1) De i regel II omförmälda antaganden avse fyllbarheten för de

des volumes, limités supérieurement à la ligne de surimmersion.

Dans la détermination des longueurs envahissables, on adopte une perméabilité moyenne uniforme pour l'ensemble de chacune des trois parties suivantes du navire, limitées supérieurement à la ligne de surimmersion:

(a) la tranche des machines, comme définie par la Règle I (8);

(b) la partie du navire à l'avant de la tranche des machines, et

(c) la partie du navire à l'arrière de la tranche des machines.

(2.) (a) Pour les navires à vapeur, la perméabilité uniforme moyenne de la tranche des machines sera calculée par la formule

$$80 + 12.5 \left(\frac{a-c}{v} \right)$$

dans laquelle:

a = volume des espaces à passagers suivant la définition de la Règle I (9), qui sont situés au-dessous de la ligne de surimmersion et compris dans la tranche des machines;

c = volume des entreponts, affectés aux marchandises, au charbon ou aux provisions de bord, qui sont situés au-dessous de la ligne de surimmersion et compris dans la tranche des machines;

v = volume total de la tranche des machines au-dessous de la ligne de surimmersion.

permeabilities of the spaces below the margin line.

In determining the floodable length, a uniform average permeability shall be used throughout the whole length of each of the following portions of the ship below the margin line: —

(a) the machinery space as defined in Regulation I (8);

(b) the portion forward of the machinery space; and

(c) the portion abaft the machinery space.

(2)—(a) For steamships the uniform average permeability throughout the machinery space shall be determined from the formula—

$$80 + 12.5 \left(\frac{a-c}{v} \right), \text{ where}$$

a = volume of the passenger spaces, as defined in Regulation I (9), which are situated below the margin line within the limits of the machinery space.

c = volume of between deck spaces below the margin line within the limits of the machinery space which are appropriated to cargo, coal or stores.

v = whole volume of the machinery space below the margin line.

under marginallinjen belägna rummen.

Vid bestämmandet av fyllningslängderna skall en och samma medelfyllbarhet användas för hela längden av en var av följande, upptill av marginallinjen begränsade avdelningar av fartyget, nämligen:

a) maskineriavdelningen, sådan denna är definierad i regel I 8);

b) den för om maskineriavdelningen belägna avdelningen; och

c) den akter om maskineriavdelningen belägna avdelningen.

2) a) I fråga om ångfartyg skall medelfyllbarheten för hela maskineriavdelningen beräknas enligt följande formel:

$$80 + 12,5 \left(\frac{a-c}{v} \right),$$

i vilken

a = rummen av passagerarrum, sådana dessa äro definierade i regel I 9), vilka äro belägna under marginallinjen och inom maskineriavdelningens begränsningar;

c = rummen av mellandäcksrums, vilka äro belägna under marginallinjen och inom maskineriavdelningens begränsningar samt avsedda för last, kol eller förråd;

v = totala rummen av maskineriavdelningen under marginallinjen.

(b) Pour les navires qui ont des moteurs à combustion interne, la perméabilité moyenne uniforme sera égale à la valeur donnée par la formule précédente augmentée de 5.

(c) Lorsqu'on pourra établir, à la satisfaction de l'Administration que la perméabilité moyenne déterminée par un calcul direct est moindre que celle qui résulte de la formule, on pourra substituer à cette dernière la perméabilité calculée directement. Pour ce calcul direct, la perméabilité des espaces affectés aux passagers définis par la Règle I (9) sera prise égale à 95, celle des espaces affectés aux marchandises, au charbon et aux provisions de bord, égale à 60, et celle du doublefond, des soutes à combustible liquide et autres réservoirs sera fixée aux valeurs approuvées dans chaque cas par l'Administration.

(3.) La perméabilité moyenne uniforme sur toute la longueur du navire en avant (ou en arrière) de la tranche des machines, sera déterminée par la formule

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

dans laquelle:

a = volume des espaces à passagers, suivant la définition de la Règle I (9), qui sont situés sous la ligne de surimmersion, en avant (ou en arrière) de la tranche des machines, et

(b) For ships propelled by internal combustion engines, the uniform average permeability shall be taken as 5 greater than that given by the above formula.

(c) Where it is shown to the satisfaction of the Administration that the average permeability, as determined by detail calculation, is less than that given by the formula, the calculated value may be substituted. For the purposes of such calculation, the permeabilities of passenger spaces, as defined in Regulation I (9), shall be taken as 95, that of all cargo, coal and store spaces as 60, and that of double bottom, oil fuel and other tanks at such values as may be approved in each case by the Administration.

(3) The uniform average permeability throughout the portion of the ship before (or abaft) the machinery space shall be determined from the formula—

$$63 + 35 \frac{a}{v}, \text{ where}$$

a = volume of the passenger spaces, as defined in Regulation I (9), which are situated below the margin line, before (or abaft) the machinery space, and

b) I fråga om fartyg, som framdrivas medelst förbränningsmotorer, är medelfyllbarheten 5 enheter större än det tal, som erhålles enligt ovan angivna formel.

c) Där för administrationen tillfredsställande styrkes, att den genom en i detalj utförd beräkning erhållna medelfyllbarheten är mindre än den, som erhålles enligt ovannämnda formel, må det sålunda beräknade värdet användas i stället för det enligt formeln erhållna. Vid dylik beräkning skall fyllbarheten för passagerarrummen, sådana dessa äro definierade i regel I 9), sättas till 95, fyllbarheten för alla last-, kol- och förrådsrum till 60 och fyllbarheten för dubbelbotten, oljebränsle- och andra tankar till ett tal, som i varje särskilt fall skall bestämmas av administrationen.

3) Medelfyllbarheten för hela den avdelning av fartyget, som ligger för om (eller akter om) maskineriavdelningen, skall beräknas enligt följande formel:

$$63 + 35 \frac{a}{v}, \text{ i vilken}$$

a = rymden av passagerarrum, sådana dessa äro definierade i regel I 9), vilka äro belägna under marginallinjen och för (eller akter) om maskineriavdelningen, och

v = volume total de la partie du navire au-dessous de la ligne de surimmersion et en avant (ou en arrière) de la tranche des machines.

(4.) Si un compartiment, dans un entrepont, entre deux cloisons étanches transversales, renferme un espace affecté aux passagers ou à l'équipage, on considérera comme espace à passagers l'ensemble de ce compartiment, en déduisant, toutefois, tout espace affecté à un autre service qui serait complètement entouré de cloisons métalliques permanentes. Si, cependant, l'espace en question affecté aux passagers ou à l'équipage est lui-même complètement entouré de cloisons métalliques permanentes, on ne comptera que cet espace comme espace à passagers.

Règle IV.

Longueur admissible des Compartiments.

(1) *Facteur de cloisonnement.* La longueur maximum admissible pour le compartiment ayant son centre en un point quelconque de la longueur d'un navire, se déduit de la longueur envahissable en multipliant celle-ci par un facteur approprié dit *facteur de cloisonnement*.

Le facteur de cloisonnement doit dépendre de la longueur du navire et, pour une longueur donnée, varie selon la nature du service pour lequel le navire est prévu. Ce facteur

v = whole volume of the portion of the ship below the margin line before (or abaft) the machinery space.

(4) If a between deck compartment between two watertight transverse bulkheads contains any passenger or crew space, the whole of that compartment, less any space completely enclosed within permanent steel bulkheads and appropriated to other purposes, shall be regarded as passenger space. If, however, the passenger or crew space in question is completely enclosed within permanent steel bulkheads, only the space so enclosed need be considered as passenger space.

Regulation IV.

Permissible Length of Compartments.

(1) *Factor of Subdivision.* — The maximum permissible length of a compartment having its centre at any point in the ship's length is obtained from the floodable length by multiplying the latter by an appropriate factor called the *factor of subdivision*.

The factor of subdivision shall depend on the length of the ship, and for a given length shall vary according to the nature of the service for which the ship is intended. It

v = totala rumden av den avdelning av fartyget, som ligger under marginallinjen och för (eller akter) om maskineriavdelningen.

4) Där i ett av två vattentäta tvärskeppsskott begränsat mellandäcksrum äro inrymda passagerar- eller besättningsrum, skall hela mellandäcksrummet, med undantag för vart och ett rum, som är fullständigt begränsat av permanenta skott av järn och som användes till annat ändamål, anses såsom passagerar-rum. Därest emellertid det ifrågakommande passagerar- eller besättningsrummet är fullständigt begränsat av permanenta skott av järn, behöves endast det sålunda begränsade rummet anses såsom passagerarrum.

Regel IV.

Tillåten rumslängd.

1) *Indelningsfaktor.* Den största tillåtna längden av ett rum, vars mitt är belägen i vilken som helst punkt av fartygets längd, erhålles genom att multiplicera fyllningslängden i samma punkt med en konstant, kallad *indelningsfaktor*.

Indelningsfaktorn är beroende av fartygets längd och varierar för en given längd av fartyget allt efter karaktären av den trafik, för vilken fartyget är avsett. Denna faktor

doit décroître d'une façon régulière et continue:

(a) à mesure que la longueur du navire augmente, et

(b) depuis un facteur A applicable aux navires essentiellement affectés au transport des marchandises, jusqu'à un facteur B applicable aux navires essentiellement affectés au transport des passagers.

Les variations des facteurs A et B sont données par les formules (i) et (ii) suivantes, dans lesquelles L est la longueur du navire définie par la Règle I (2):

$$A = \frac{58,2}{L-60} + 0,18$$

(L = 131 et au-dessus).

$$A = \frac{190}{L-198} + 0,18$$

(L = 430 et au-dessus). (i)

$$B = \frac{30,3}{L-42} + 0,18$$

(L = 79 et au-dessus).

$$B = \frac{100}{L-138} + 0,18$$

(L = 260 et au-dessus). (ii)

(2) *Critérium de Service.* Pour un navire de longueur donnée, le facteur de cloisonnement approprié est déterminé à l'aide de la valeur du Critérium de Service (appelé ci-après Critérium) donné par les formules (iii) et (iv) ci-après, dans lesquelles:

shall decrease in a regular and continuous manner—

(a) as the length of the ship increases, and

(b) from a factor A, applicable to ships primarily engaged in the carriage of cargo, to a factor B, applicable to ships primarily engaged in the carriage of passengers.

The variations of the factors A and B shall be expressed by the following formulæ (i) and (ii) where L is the length of the ship as defined in Regulation I (2): —

$$A = \frac{190}{L-198} + .18$$

(L = 430 and upwards).

$$A = \frac{58.2}{L-60} + .18$$

(L = 131 and upwards). (i)

$$B = \frac{100}{L-138} + .18$$

(L = 260 and upwards).

$$B = \frac{30.3}{L-42} + .18$$

(L = 79 and upwards). (ii)

(2) *Criterion of Service.* —For a ship of given length the appropriate factor of subdivision shall be determined by the Criterion of Service Numeral (hereinafter called the Criterion Numeral) as given by the following formulæ (iii) and (iv) where: —

minskas på ett regelbundet och kontinuerligt sätt:

a) i mån, som fartygets längd ökas, och

b) från en faktor A, som gäller för fartyg, vilka huvudsakligen äro avsedda för förande av last, till en faktor B, som gäller för fartyg, vilka huvudsakligen äro avsedda för befordran av passagerare.

Variationerna i avseende å faktorerna A och B erhållas enligt följande formler I) och II), i vilka L är fartygets längd, sådan denna är definierad i regel I 2):

$$A = \frac{58,2}{L-60} + 0,18$$

(L = 131 eller mera).

$$A = \frac{190}{L-198} + 0,18$$

(L = 430 eller mera). I)

$$B = \frac{30,3}{L-42} + 0,18$$

(L = 79 eller mera).

$$B = \frac{100}{L-138} + 0,18$$

(L = 260 eller mera). II)

2) *Trafikkarakter.* För ett fartyg med en given längd bestämmes den tillämpliga indelningsfaktorn av ett tal (i det efterföljande kallat karaktärs-talet), vilket är karaktäristiskt för den trafik, vari fartyget nyttjas, och vilket erhålles ur form-lerna III) och IV), i vilka:

C_s = le Critérium;	C_s = the Criterion Numerical;	C_s = karaktärstalet;
L = la longueur du navire, définie par la Règle I (2);	L = length of the ship, as defined in Regulation I (2);	L = fartygets längd, sådan denna är definierad i regel II 2);
M = le volume de la tranche des machines, défini par la Règle I (8), mais en y ajoutant le volume de toutes les soutes permanentes à combustible liquide, situées hors du double-fond et en avant ou en arrière de la tranche des machines;	M = the volume of the machinery space, as defined in Regulation I (8); with the addition thereto of the volume of any permanent oil fuel bunkers which may be situated above the inner bottom and before or abaft the machinery space;	M = maskineriavdelningens rymd, sådan denna är definierad i regel I 8), ökad med rymden av alla permanenta brännoljetankar, vilka äro belägna över dubbelbotten och för eller akter om maskineriavdelningen;
P = le volume total des espaces à passagers au-dessous de la ligne de surimmersion d'après la définition de la Règle I (9);	P = the whole volume of the passenger spaces below the margin line, as defined in Regulation I (9);	P = totala rymden av passagerarrummen under marginallinjen, sådana dessa äro definierade i regel I 9);
V = le volume total du navire au-dessous de la ligne de surimmersion;	V = the whole volume of the ship below the margin line;	V = fartygets totala rymd under marginallinjen;
P_1 = le produit KN ;	P_1 = KN where:	P_1 = KN , där
N = le nombre de passagers pour lequel le navire est destiné à être autorisé; et	N = number of passengers for which the ship is to be certified, and	N är det antal passagerare, som fartyget är avsett att tillåtas föra, och
K = 0.056 L , si L et V sont mesurés en mètres et mètres cubes respectivement (0.6 L , si L et V sont mesurés en pieds et pieds cubes respectivement).	K has the following values:	K har ettdera av följande värden:
	Value of K .	Värde av K
	Length in feet and volumes in cubic feet .6 L .	Längden i meter och rymden i kubikmeter . . . 0.056 L
	Length in metres and volumes in cubic metres .056 L .	Längden i eng. fot och rymden i eng. kubikfot . 0.6 L

Si la valeur du produit KN est plus grande que la valeur de la somme de P et du volume total réel affecté aux passagers, au-

Where the value of KN is greater than the sum of P and the whole volume of the actual passenger spaces above the margin

Där värdet av KN är större än summan av P och totala rymden av de verkliga passagerarrummen över marginallinjen,

dessus de la ligne de sur-immersion, on peut prendre pour P_1 la valeur la plus faible des deux, sous réserve que cette valeur ne soit pas inférieure aux deux tiers de KN.

Si P_1 est plus grand que P on aura

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

et dans les autres cas

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

Dans le cas des navires n'ayant pas de pont de cloisonnement continu, on calculera les volumes jusqu'à la ligne de surimmersion effectivement considérée dans le calcul de la longueur envahissable.

3.) *Prescriptions pour le Compartimentage.* (a) *Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage* des navires ayant une longueur de 131 mètres (430 pieds) et au-dessus et dont le critérium est au plus égal à 23, doit être déterminé par le facteur A donné par la formule (i); de ceux qui ont un critérium au moins égal à 123, par le facteur B donné par la formule (ii); enfin, de ceux qui ont un critérium compris entre 23 et 123, par un facteur F obtenu par interpolation linéaire, à l'aide de la formule:

$$F = A - \frac{(A-B)(C_s-23)}{100} \quad (\text{v})$$

Si le facteur F est inférieur à 0.40 et s'il est établi, à la satisfaction de

line the lower figure may be taken provided that the value of P_1 used is not less than $\frac{2}{3}$ KN.

When P_1 is greater than P

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

and in other cases

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

For ships not having a continuous bulkhead deck the volumes are to be taken up to the actual margin lines used in determining the floodable lengths.

(3) *Rules for Subdivision.* (a) *The subdivision abaft the fore peak* of ships 430 feet (131 metres) in length and upwards having a criterion numeral of 23 or less shall be governed by the factor A given by formula (i); of those having a criterion numeral of 123 or more by the factor B given by formula (ii); and of those having a criterion numeral between 23 and 123 by the factor F obtained by linear interpolation between the factors A and B, using the formula: —

$$F = A - \frac{(A-B)(C_s-23)}{100} \quad (\text{v})$$

Where the factor F is less than .40 and it is shown to the satisfaction

må P_1 sättas lika med det mindre värdet; dock må detta värde icke vara mindre än $\frac{2}{3}$ KN.

Där P_1 är större än P , är:

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

samt eljest

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

I fråga om ett fartyg, som icke är försett med genomgående skottdäck, skola rymderna beräknas upp till den tänkta marginallinje, som användes vid bestämmandet av fyllningslängderna.

3) *Bestämmelser rörande rumsindelningen.*

a) *Rumsindelningen akter om förpikskottet* i fartyg, vilkas längd är 131 meter (430 eng. fot) eller mera och vilkas karaktärstal är 23 eller därunder, bestämmas genom faktorn A, som erhålles enligt formeln i); i fartyg, vilkas karaktärstal är 123 eller däröver genom faktorn B, som erhålles enligt formeln ii); och i fartyg, vilkas karaktärstal ligger mellan 23 och 123 genom faktorn F, som erhålles genom linjär interpolation mellan faktorerna A och B medelst användning av formeln:

$$F = A - \frac{(A-B)(C_s-23)}{100} \quad (\text{v})$$

Där faktorn F är mindre än 0.40 och det för administrationen till-

l'Administration, qu'il est pratiquement impossible d'adopter ce facteur pour un compartiment de la tranche des machines du navire considéré, le cloisonnement de ce compartiment peut être déterminé avec un facteur plus élevé, pourvu, toutefois, que ce facteur ne soit pas supérieur à 0.40.

(b) *Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage* des navires ayant moins de 131 mètres (430 pieds), mais pas moins de 79 mètres (260 pieds) de longueur, dont le critérium aura la valeur S donnée par la formule:

$$S = \frac{3574 - 25L}{13}$$

(L en mètres) =

$$= \frac{9382 - 20L}{34}$$

(L en pieds)

doit être déterminé par un facteur égal à l'unité, de ceux dont le critérium est égal ou supérieur à 123, par le facteur B donné par la formule (ii), enfin, de ceux dont le critérium est compris entre S et 123, par un facteur obtenu par interpolation linéaire entre l'unité et le facteur B, au moyen de la formule:

$$F = 1 - \frac{(1-B)(C_s - S)}{123 - S} \quad (\text{vi})$$

(c) *Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage* des navires ayant moins de 131 mètres (430 pieds) de longueur, mais pas moins de 79 mètres (260 pieds) dont le critérium est moindre que S, et de tous les navi-

of the Administration to be impracticable to comply with the factor F in a machinery compartment of the ship, the subdivision of such compartment may be governed by an increased factor, which, however, shall not exceed 0.40.

(b) *The subdivision abaft the fore peak* of ships less than 430 feet (131 metres) but not less than 260 feet (79 metres) in length having a criterion numeral equal to S, where

$$S = \frac{9382 - 20L}{34}$$

(L in feet) =

$$= \frac{3574 - 25L}{13}$$

(L i metres)

shall be governed by the factor unity; of those having a criterion numeral of 123 or more by the factor B given by the formula (ii); of those having a criterion numeral between S and 123 by the factor F obtained by linear interpolation between unity and the factor B, using the formula: —

$$F = 1 - \frac{(1-B)(C_s - S)}{123 - S} \quad (\text{vi})$$

(c) *The subdivision abaft the fore peak* of ships less than 430 feet (131 metres) but not less than 260 feet (79 metres) in length and having a criterion numeral less than S, and of all ships less than 260 feet (79 metres) in

fredsställande styrkes, att det är olämpligt att använda denna faktor F i fråga om ett fartygs maskinerirum, må rumsindelningen för maskinerirummet bestämmas genom användande av en större faktor, dock icke överstigande 0.40.

b) *Rumsindelningen akter om förpikskottet* i fartyg, vilkas längd är mindre än 131 meter (430 eng. fot) men icke mindre än 79 meter (260 eng. fot) och vilkas karaktärstal är lika med S, där

$$S = \frac{3574 - 25L}{13}$$

(L i meter)

$$S = \frac{9382 - 20L}{34}$$

(L i eng. fot),

bestämmas genom en faktor lika med ett; i fartyg, vilkas karaktärstal är 123 eller däröver genom faktorn B, som erhålles av formeln II); i fartyg, vilkas karaktärstal ligger mellan S och 123 genom faktorn F, som erhålles genom linjär interpolation mellan talet ett och faktorn B enligt formeln:

$$F = 1 - \frac{(1-B)(C_s - S)}{123 - S} \quad (\text{vi})$$

c) *Rumsindelningen akter om förpikskottet* i fartyg, vilkas längd är mindre än 131 meter (430 eng. fot) men icke mindre än 79 meter (260 eng. fot) och vilkas karaktärstal är mindre än S, ävensom i alla fartyg, vilkas längd

res ayant moins de 79 mètres (260 pieds) de longueur, doit être déterminé par un facteur égal à l'unité, à moins qu'il ne soit établi à la satisfaction de l'Administration qu'il est pratiquement impossible de maintenir ce facteur dans tout ou partie du navire; dans ce cas, l'Administration pourra accorder des tolérances dans la mesure qui lui paraîtra justifiée par les circonstances.

(d) Les prescriptions de l'alinéa (c) s'appliqueront également, quelle qu'en soit la longueur, aux navires qui seront prévus pour porter un nombre de passagers dépassant douze (12), mais ne dépassant pas le plus petit des deux nombres

$$\frac{L^2 \text{ (L en mètres)}}{650}$$

$$\left(\frac{L^2 \text{ (L en pieds)}}{7000} \right)$$

ou 50.

Règle V.

Prescriptions spéciales relatives au Compartimentage.

(1.) Un compartiment peut dépasser la longueur admissible fixée par les prescriptions de la Règle IV, pourvu que la longueur de chacune des deux paires de compartiments adjacents, comprenant chacune le compartiment en question ne dépasse ni la longueur envahissable, ni deux fois la longueur admissible.

Si l'un des deux com-

length shall be governed by the factor unity, unless it is shown to the satisfaction of the Administration to be impracticable to comply with this factor in any part of the ship, in which case, the Administration may allow such relaxation as may appear to be justified, having regard to all the circumstances.

(d) The provisions of sub-paragraph (c) shall apply also to ships of whatever length, which are to be certified to carry a number of passengers exceeding 12 but not exceeding

$$\frac{L^2 \text{ (in feet)}}{7000}$$

$$\left(\frac{L^2 \text{ (in metres)}}{650} \right)$$

or 50, whichever is the less.

Regulation V.

Special Rules concerning Subdivision.

(1) A compartment may exceed the permissible length determined by the rules of Regulation IV provided the combined length of each pair of adjacent compartments to which the compartment in question is common does not exceed either the floodable length or twice the permissible length, whichever is the less.

If one of the two adja-

är mindre än 79 meter (260 eng. fot), bestämmas genom en faktor lika med ett, för så vitt ej för administrationen tillfredsställande styrkes, att det beträffande fartyget eller någon del därav är olämpligt att använda denna faktor, i vilket fall administrationen må medgiva sådana lättnader, som kunna finnas befogade med hänsyn tagen till alla föreliggande omständigheter.

d) Bestämmelserna i punkt c) skola likaledes gälla för sådana fartyg av vilken längd som helst, vilka avsetts att tillåtas föra passagerare till ett antal överstigande 12, men icke större än det minsta av följande tal:

$$\frac{L^2 \text{ (L i meter)}}{650}$$

$$\left(\frac{L^2 \text{ (L i eng. fot)}}{7000} \right)$$

eller 50.

Regel V.

Särskilda bestämmelser rörande rumsindelningen.

1) Längden av ett rum må överstiga den tillåtna rumslängden, sådan denna är bestämd enligt regel IV, under villkor att den sammanlagda längden av det ifrågavarande rummet och vilket som helst av de båda angränsande rummen icke överstiger vare sig fyllningslängden eller två gånger den tillåtna rumslängden.

Där det ena av de två

partiments adjacents est situé dans la tranche des machines et le second en dehors de la tranche des machines, et si la perméabilité moyenne de la portion du navire où le second est situé n'est pas la même que celle de la tranche des machines, la longueur combinée des deux compartiments doit être corrigée en prenant pour base la moyenne des perméabilités des deux portions du navire auquel les compartiments en question appartiennent.

Lorsque les deux compartiments adjacents ont des facteurs de cloisonnement différents, la longueur combinée de ces deux compartiments doit être déterminée proportionnellement.

(2.) Pour les navires d'au moins 131 mètres (430 pieds) de longueur, une des cloisons principales transversales en arrière de la cloison d'abordage doit être placée à une distance de la perpendiculaire avant au plus égale à la longueur admissible.

(3.) Une cloison transversale principale peut présenter une niche, pourvu qu'aucun point de la niche ne dépasse vers l'extérieur du navire deux surfaces verticales menées de chaque bord à une distance du bord égale à $\frac{1}{6}$ de la largeur du navire définie par la Règle I (3), cette distance étant mesurée normalement au plan diamétral du navire et dans le plan de la ligne de charge maximum de compartimentage.

cent compartments is situated inside the machinery space, and the second is situated outside the machinery space, and the average permeability of the portion of the ship in which the second is situated differs from that of the machinery space, the combined length of the two compartments shall be adjusted to the mean average permeability of the two portions of the ship in which the compartments are situated.

Where the two adjacent compartments have different factors of subdivision, the combined length of the two compartments shall be determined proportionately.

(2) In ships 430 feet (131 metres) in length and upwards, one of the main transverse bulkheads abaft the fore peak shall be fitted at a distance from the forward perpendicular which is not greater than the permissible length.

(3) A main transverse bulkhead may be recessed provided that all parts of the recess lie inboard of the vertical surfaces on both sides of the ship, situated at a distance from the shell plating equal to one-fifth the breadth of the ship, as defined in Regulation I (3), and measured at right angles to the centreline at the level of the deepest subdivision loadline.

angränsande rummen är beläget inom maskineriavdelningen och det andra utanför densamma samt medelfyllbarheten för den avdelning av fartyget, i vilken det senare rummet är beläget, avviker från fyllbarheten för maskineriavdelningen, skall den sammanlagda längden av de två rummen korrigeras genom användande av medelfyllbarheten för de två avdelningar av fartyget, i vilka de två rummen äro belägna.

Där de två angränsande rummen hava olika indelningsfaktorer, skall den sammanlagda längden av de två rummen bestämmas i förhållande härtill.

2) I fartyg, vilkas längd är 131 meter (430 eng. fot) eller mera, skall ett av huvudtvärskeppsskotten akter om förpikskottet anbringas på ett avstånd från den förliga perpendikeln, som icke må vara större än den tillåtna rumslängden.

3) Ett huvudtvärskeppsskott må vara försett med recess under villkor, att recessen helt och hållet ligger innanför vertikalplan på vardera sidan av fartyget, belägna på ett avstånd från bordläggningen lika med en femtedel av fartygets bredd, sådan denna är definierad i regel I 3), samt mätt i rät vinkel mot mittelinjen i höjd med den djupaste indelningsvattenlinjen.

Si une partie d'une niche dépasse les limites ainsi fixées, cette partie sera considérée comme une baïonnette et on lui appliquera les règles du paragraphe suivant.

(4.) Une cloison transversale principale peut être à baïonnette, pourvu:

(a) que la longueur combinée des deux compartiments séparés par la cloison en question n'exécède pas 90 pour cent de la longueur envahissable; ou bien

(b) que par le travers de la baïonnette, un compartimentage supplémentaire soit prévu pour maintenir le même degré de sécurité que si la cloison était plane.

(5.) Lorsqu'une cloison transversale principale présente une niche ou une baïonnette, on la remplacera dans la détermination du cloisonnement par une cloison plane équivalente.

(6.) Si la distance entre deux cloisons transversales principales adjacentes, ou entre les cloisons planes équivalentes, ou enfin la distance entre deux plans verticaux passant par les points les plus rapprochés des baïonnettes, s'il y en a, est inférieure à 3 mètres 05 (10 pieds) plus 2 pour cent de la longueur du navire, une seule de ces cloisons sera acceptée comme faisant partie du cloisonnement du navire tel qu'il est prescrit par la Règle IV.

(7.) Lorsqu'un compartiment principal étanche

Any part of a recess which lies outside these limits shall be dealt with as a step in accordance with the following paragraph.

(4.) A main transverse bulkhead may be stepped provided that —

(a) the combined length of the two compartments, separated by the bulkhead in question, does not exceed 90 per cent. of the floodable length, or

(b) additional subdivision is provided in way of the step to maintain the same measure of safety as that secured by a plane bulkhead.

(5.) Where a main transverse bulkhead is recessed or stepped, an equivalent plane bulkhead shall be used in determining the subdivision.

(6.) If the distance between two adjacent main transverse bulkheads, or their equivalent plane bulkheads, or the distance between the transverse planes passing through the nearest stepped portions of the bulkheads, is less than 10 feet (3.05 metres) plus 2 per cent. of the length of the ship, only one of these bulkheads shall be regarded as forming part of the subdivision of the ship in accordance with the provisions of Regulation IV.

(7.) Where a main transverse watertight

Varje del av en recess, som ligger utanför denna begränsning, skall behandlas som en avsats å ett skott i enlighet med nästföljande moment.

4) Ett huvudtvärskeppsskott må förses med avsats, under villkor:

a) att den sammanlagda längden av de två genom det ifrågakommande skottet avskilda rummen icke överstiger 90 procent av fyllningslängden; eller

b) att sådan ytterligare rumsindelning invid avsatsen utföres, att samma grad av säkerhet ernås, som skulle erhållas genom plant skott.

5) Där ett huvudtvärskeppsskott är försett med recess eller avsats, skall detsamma vid bestämmandet av rumsindelningen tänkas vara ersatt med ett motsvarande plant skott.

6) Där avståndet mellan två närliggande huvudtvärskeppsskott eller mellan mot dessa svarande tänkta plana skott, eller avståndet mellan de tvärskeppsplan, som sammanfalla med de närmaste avsatserna å skotten, är mindre än 3.05 meter (10 eng. fot) plus 2 procent av fartygets längd, skall endast ett av dessa skott tagas i betraktande vid bestämmandet av fartygets rumsindelning enligt regel IV.

7) Där ett vattentätt huvudtvärskeppsrum är

transversal est lui-même compartimenté, s'il peut être établi à la satisfaction de l'Administration que, dans l'hypothèse d'une avarie s'étendant sur une longueur de 3 m. 05 (10 pieds) plus 2 pour cent de la longueur du navire, le volume total du compartiment principal ne peut être rempli, une augmentation proportionnée peut être accordée sur la longueur admissible déterminée sans tenir compte de ce compartimentage supplémentaire.

Dans ce cas, le volume de la réserve de flottabilité supposé intact du côté opposé à l'avarie ne devra pas être supérieur à celui qui est supposé intact du côté de l'avarie.

(8.) Lorsqu'on proposera de construire des ponts étanches, des double-coques ou des cloisons longitudinales étanches ou non, l'Administration s'assurera que la sécurité du navire n'est diminuée sous aucun rapport, en tenant spécialement compte de la bande qui peut se produire en cas d'invasion de ces parties de la coque.

Règle VI.

Cloisons d'extrémité, Cloisons limitant la Tranche des Machines, Tunnels des Lignes d'arbres, &c.

(1.) Tout navire doit être pourvu d'une cloison de coqueron avant ou d'abordage qui doit être étanche jusqu'au pont de cloisonnement. Cette cloison doit être placée à une distance de la perpendi-

compartiment contains local subdivision and it can be shown to the satisfaction of the Administration that, after any assumed side damage extending over a length of 10 feet (3.05 metres) plus 2 per cent. of the length of the ship, the whole volume of the main compartment will not be flooded, a proportionate allowance may be made in the permissible length otherwise required for such compartment.

In such a case the volume of effective buoyancy assumed on the undamaged side shall not be greater than that assumed on the damaged side.

(8.) Where it is proposed to fit watertight decks, inner skins or longitudinal bulkheads, watertight or non-watertight, the Administration shall be satisfied that the safety of the ship will not be diminished in any respect, particularly having in view the possible listing effect of flooding in way of such structural arrangements.

Regulation VI.

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

(1.) Every ship shall have a forepeak or collision bulkhead, which shall be watertight up to the bulkhead deck. This bulkhead shall be fitted not less than 5 per cent. of the length of the ship,

uppdelat i mindre rum och det för administrationen tillfredsställande styrkes, att i händelse av skada å endera fartygsidan över en längd av 3.05 meter (10 eng. fot) plus 2 procent av fartygets längd, vatten icke kan intränga i huvudrummets hela rymd, må en i förhållande därtill skälig ökning medgivnas beträffande den tillättna rumslängd, som eljest är föreskriven för sådant vattentätt rum.

I sådant fall må dock för den oskadade sidan ej antagas större effektiv flytkraft än som antagits för den skadade sidan.

8) Där det är avsett att anbringe vattentäta däck, inre bordläggning eller längskeppsskott, vare sig vattentäta eller icke, skall administrationen förvissa sig om, att fartygets säkerhet därigenom icke i något avseende minskas, därvid särskilt avseende skall tagas till slagsida, som kan uppkomma genom inströmande vatten i sälunda avdelade fartygsrum.

Regel VI.

Pik- och maskinerirumskott, axeltunnlar m. m.

1) Varje fartyg skall vara försett med ett förpik- eller kollisionsskott, vilket skall vara vattentätt upp till skottdäcket. Detta skott skall vara anbragt på ett avstånd från den förliga perpendikeln

culaire avant égale au moins à 5 pour cent de la longueur du navire et au plus à 3m. 05 (10 pieds) plus 5 pour cent de la longueur du navire.

S'il existe à l'avant une longue superstructure, une cloison étanche aux intempéries doit être établie au-dessus de la cloison d'abordage entre le pont de cloisonnement et le pont situé immédiatement au-dessus. Le prolongement de la cloison d'abordage peut ne pas être placé directement au-dessus de celle-ci, pourvu que ce prolongement soit à une distance de la perpendiculaire avant au moins égale à 5 pour cent de la longueur du navire et que la partie du pont de cloisonnement qui forme baïonnette soit effectivement étanche aux embruns.

(2.) Il y aura également une cloison de coqueron arrière et des cloisons séparant la tranche des machines, telle qu'elle est définie par la Règle I (8), des espaces à passagers et marchandises situés à l'avant et à l'arrière; ces cloisons doivent être étanches jusqu'au pont de cloisonnement. Toutefois, la cloison du coqueron arrière peut être arrêtée au-dessus de ce pont, pourvu que le degré de sécurité du navire en ce qui concerne le compartimentage ne soit pas diminué de ce fait.

(3.) Dans tous les cas, les tubes de sortie d'arbres arrière doivent être enfermés dans des espaces étanches. Le presse étoupe

and not more than 10 feet (3.05 metres) plus 5 per cent. of the length of the ship from the forward perpendicular.

If the ship has a long forward superstructure, the forepeak bulkhead shall be extended weathertight to the deck next above the bulkhead deck. The extension need not be fitted directly over the bulkhead below, provided it is at least 5 per cent. of the length of the ship from the forward perpendicular, and the part of the bulkhead deck which forms the step is made effectively weathertight.

(2.) An afterpeak bulkhead, and bulkheads dividing the machinery space, as defined in Regulation I (8), from the cargo and passenger spaces forward and aft, shall also be fitted and made watertight up to the bulkhead deck. The afterpeak bulkhead may, however, be stopped below the bulkhead deck, provided the degree of safety of the ship as regards subdivision is not thereby diminished.

(3.) In all cases stern tubes shall be enclosed in watertight spaces. The stern gland shall be situated within a watertight

av minst 5 procent av fartygets längd och av högst 3.05 meter (10 eng. fot) plus 5 procent av fartygets längd.

Om fartyget är försett med en lång back, skall förpikskottet vädertätt uppdragas till det däck, som ligger omedelbart över skottdäcket. Den sålunda uppdragna delen behöver icke anbringas i direkt fortsättning med den undre delen av skottet, för så vitt den övre delen är anbragt på ett avstånd från den förliga perpendikeln av minst 5 procent av fartygets längd och den del av skottdäcket, som bildar avsatsen, är fullt vädertät.

2) Därjämte skola akterpikskott ävensom skott, avskiljande maskineriavdelningen, sådan denna är definierad i regel I 8), från för och akter därom belägna last- och passagerarrum, vara anbragta och vattentätt uppdragna till skottdäcket. Akterpikskottet behöver dock icke uppdragas till skottdäcket, såvida icke fartygets säkerhet med hänsyn till rumsindelningen eljest förminskas.

3) Propellerhylsor skola under varje förhållande vara inneslutna i vattentäta rum. Packningsboxen skall anbringas i en

arrière doit être placé à l'intérieur d'un tunnel étanche ou dans un autre espace d'un volume assez réduit pour qu'il puisse être rempli par une fuite du presse-étoupe sans que la ligne de surimmersion soit immergée.

shaft tunnel or other space of such volume that if flooded by leakage through the stern gland the margin line will not be submerged.

vattentät axeltunnel eller annat rum av sådan rymd, att, därest rummet till följd av läckning genom boxen fylls med vatten, marginallinjen icke kommer under vattenytan.

Règle VII.

Détermination, Marquage et Inscription des Lignes de charge de Compartimentage.

(1.) Les lignes de charge de compartimentage déterminées et tracées conformément aux prescriptions de l'Article 5 de la Convention doivent être mentionnées sur le Certificat de Sécurité en désignant par la notation C.1 celle qui se rapporte au cas où le navire est employé principalement au service des passagers, et par les notations C.2, C.3, &c., celles qui se rapportent aux autres cas d'utilisation de navire.

(2.) Le franc-bord correspondant à chacune de ces lignes de charge, inscrit au Certificat de Sécurité doit être mesuré au même emplacement et à partir de la même ligne de pont que les francs-bords déterminés conformément aux Règles nationales de franc-bord reconnues.

(3.) Dans aucun cas, une marque de ligne de charge de compartimentage ne peut être placée au-dessus de la ligne de charge maximum en eau salée déterminée par la solidité du navire et (ou) par les tables nationales de franc-bord reconnues.

Regulation VII.

Assigning, Marking and Recording of Subdivision Loadlines.

(1.) The subdivision loadlines assigned and marked under the provisions of Article 5 of the Convention shall be recorded in the Safety Certificate, and shall be distinguished by the notation C.1 for the principal passenger condition, and C.2, C.3, &c., for the alternative conditions.

(2.) The freeboard corresponding to each of these loadlines inserted in the Safety Certificate shall be measured at the same position and from the same deck line as the freeboards determined by recognised national Freeboard Regulations.

(3.) In no case shall any subdivision loadline mark be placed above the deepest loadline in salt water as determined by the strength of the ship and/or recognised national Freeboard Regulations.

Regel VII.

Fastställande och anbringande av märken samt anteckning om indelningsvattenlinjer.

1) De i enlighet med artikel 5 i konventionen bestämda och utmärkta indelningsvattenlinjerna skola antecknas i säkerhetscertifikatet samt betecknas med C.1 för det fall, att fartyget huvudsakligen nyttjas för befordran av passagerare, och med C.2, C.3 o. s. v. för fall, då fartyget nyttjas för annan trafik.

2) I säkerhetscertifikatet antecknat fribord, svarande mot en var av dessa indelningsvattenlinjer, skall uppmätas på samma plats och från samma däckslinje som de fribord, vilka fastställas enligt av vederbörande land antagna fribordsregler.

3) Märke för indelningsvattenlinje må i intet fall anbringas ovanför den djupaste lastvattenlinjen i salt vatten, sådan denna är bestämd med hänsyn till fartygets styrka och (eller) enligt av vederbörande land antagna fribordsregler.

(4.) Quelle que soit la position des marques de lignes de charge de compartimentage, un navire ne doit jamais être chargé de façon à immerger la ligne de charge correspondant à la saison et à la région du globe, tracée conformément aux Règles nationales de franc-bord reconnues.

Règle VIII.

Construction et Épreuves initiales des Cloisons étanches, Doubles-fonds, &c.

(1.) Les cloisons étanches de compartimentage, qu'elles soient transversales ou longitudinales, doivent être construites de manière à pouvoir supporter, avec une marge de résistance convenable, la pression due à une colonne d'eau s'élevant, jusqu'à la ligne de surimmersion par le travers de chacune d'elles. La construction de ces cloisons doit donner satisfaction à l'Administration.

(2.) Les baïonnettes et niches pratiquées dans les cloisons doivent être étanches et présenter la même résistance que les parties avoisinantes de la cloison.

Quand des membrures ou des barrots traversent un pont étanche ou une cloison étanche, ce pont et cette cloison doivent être rendus étanches par leur construction même, sans l'emploi de bois ou de ciment.

(3.) L'essai par remplissage des compartiments principaux n'est pas obligatoire. Un examen complet des cloisons

(4.) Whatever may be the position of the subdivision loadline marks, a ship shall in no case be loaded so as to submerge the loadline mark appropriate to the season and locality as determined by the recognised national Freeboard Regulations.

Regulation VIII.

Construction and Initial Testing of Watertight Bulkheads, &c.

(1.) Watertight subdivision bulkheads, whether transverse or longitudinal, shall be constructed in such a manner that they shall be capable of supporting with a proper margin of resistance, the pressure due to a head of water up to the margin line in way of each bulkhead. The construction of these bulkheads shall be to the satisfaction of the Administration.

(2.) Steps and recesses in bulkheads shall be watertight and as strong as the bulkhead at the place where each occurs.

Where frames or beams pass through a watertight deck or bulkhead, such deck or bulkhead shall be made structurally watertight without the use of wood or cement.

(3.) Testing main compartments by filling them with water is not compulsory. A complete examination of the bulkheads

4) Oavsett läget av märkena för indelningsvattenlinjerna, må ett fartyg i intet fall nedlastas så djupt, att det för årstiden och farvattnet gällande fribordsmärket, sådant detta är fastställt enligt av vederbörande land antagna fribordsregler, kommer under vattenytan.

Regel VIII.

Konstruktion och första provning av vattentäta skott m. m.

1) Vattentäta tvärskepps- och längskeppsskott skola vara så konstruerade, att de med tillräcklig grad av säkerhet kunna motstå trycket av en vattenpelare, som når upp till marginallinjen invid ifrågakommande skott. Dessa skott skola vara så konstruerade, att de uppfylla administrationens fordringar.

2) Avsatser och recesser i skotten skola vara vattentäta och av samma styrka som angränsande delar av skotten.

Där spant eller balkar gå genom vattentätt däck eller vattentätt skott, skall vattentäthet åstadkommas utan användande av trä eller cement.

3) Provning av huvudrummen medelst vattenfyllning är icke ovillkorligen erforderlig. En fullständig undersökning av

doit être fait par un inspecteur agréé; cet examen doit être complété dans tous les cas par un essai à la lance.

(4.) Le coqueron avant doit être soumis à un essai par remplissage, le niveau de l'eau s'élevant jusqu'à la ligne de charge maximum de compartimentage.

(5.) Les doubles-fonds y compris les quilles tubulaires et les parois internes des doubles coques doivent être essayés sous une charge d'eau montant jusqu'à la ligne de surimmersion.

(6.) Les citernes qui doivent contenir des liquides et qui forment une partie du compartimentage du navire doivent être éprouvées pour vérification de l'étanchéité sous une charge d'eau correspondant soit à la ligne de charge maximum de compartimentage, soit aux deux tiers du creux mesuré depuis le dessus de la quille jusqu'à la ligne de surimmersion, par le travers de la citerne en prenant la plus grande de ces charges, toutefois la hauteur de charge au-dessus du plafond ne doit être en aucun cas inférieure à 0m. 92 (3 pieds).

Règle IX.

Ouvertures dans les Cloisons étanches.

(1.) Le nombre des ouvertures pratiquées dans les cloisons étanches doit être réduit au minimum compatible avec les dispositions générales et la

shall be made by a surveyor; and, in addition, a hose test shall be made in all cases.

(4.) The forepeak shall be tested with water to a head up to the deepest subdivision loadline.

(5.) Double bottoms, including duct keels, and inner skins are to be subjected to a head of water up to the margin line.

(6.) Tanks which are intended to hold liquids, and which form part of the subdivision of the ship, shall be tested for tightness with water to a head up to the deepest subdivision loadline or to a head corresponding to two-thirds of the depth from the top of keel to the margin line in way of the tanks, whichever is the greater; provided that in no case shall the test head be less than 3 feet (0.92 metre) above the top of the tank.

Regulation IX.

Openings in Watertight Bulkheads.

(1.) The number of openings in watertight bulkheads shall be reduced to the minimum compatible with the design and proper working of the

skotten skall verkställas av besiktningsman, och i varje fall skall därvid prov företagas genom vattenpåsprutning medelst slang.

4) Förpiken skall provas med trycket av en vattenpelare, som räcker upp till den djupaste indelningsvattenlinjen.

5) Dubbelbottnar, tunnäckölar inbegripna, och innerbordläggning skola provas med trycket av en vattenpelare, som räcker upp till marginallinjen.

6) Tankar, som äro avsedda för flytande ämnen och som ingå i fartygets rumsindelning, skola underkastas täthetsprov med trycket av den största av de vattenpelare, som räcka upp till djupaste indelningsvattenlinjen resp. till två tredjedelar av höjden till marginallinjen, räknat från kölens överkant vid ifrågakommande tank, dock må i intet fall höjden av vattenpelaren understiga 0.92 meter (3 eng. fot) över tanktaket.

Regel IX.

Öppningar i vattentäta skott.

1) Öppningar i vattentäta skott skola inskränkas till det antal, som oundgängligen betingas av fartygets allmänna inredning och lämpliga utnytt-

bonne exploitation du navire; ces ouvertures doivent être pourvues de dispositifs de fermeture satisfaisants.

(2.) (a) Si des tuyautages, dalots, câbles électriques, &c., traversent des cloisons étanches de compartimentage, des dispositions doivent être prises pour maintenir l'intégrité de l'étanchéité de ces cloisons.

(b) Il n'est pas permis de munir les cloisons étanches de compartimentage de vannes à glissières.

(3.) (a) Il ne peut exister ni porte, ni trou d'homme, ni aucun orifice d'accès:

(i) dans la cloison étanche d'abordage, au-dessous de la ligne de surimmersion;

(ii) dans les cloisons transversales étanches séparant un local à marchandises d'un local à marchandises contigu ou d'une soute à charbon permanente ou de réserve, sauf exceptions spécifiées au paragraphe (7) ci-après.

(b) On peut faire traverser la cloison d'abordage au-dessous de la ligne de surimmersion par un tuyau au plus pour le service du liquide contenu dans le coqueron avant, pourvu que ce tuyau soit muni d'une vanne à fermeture à vis, commandée d'un point au-dessus du pont de compartimentage et dont le corps sera fixé à la cloison d'abordage à l'intérieur du coqueron avant.

(4.) (a) Les portes étanches dans les cloisons

ship; satisfactory means shall be provided for closing these openings.

(2.) (a) Where pipes, scuppers, electric-light cables, &c., are carried through watertight subdivision bulkheads, arrangements shall be made to ensure the integrity of the watertightness of the bulkheads.

(b) Sluice valves shall not be permitted in the watertight subdivision bulkheads.

(3.) (a) No doors, manholes, or access openings are permitted

(i) in the collision bulkhead below the margin line;

(ii) in watertight transverse bulkheads dividing a cargo space from an adjoining cargo space or from a permanent or reserve bunker, except as provided in paragraph (7).

(b) The collision bulkhead may be pierced below the margin line by not more than one pipe for dealing with fluid in the fore peak tank, provided that the pipe is fitted with a screwdown valve capable of being operated from above the bulkhead deck, the valve chest being secured inside the fore peak to the collision bulkhead.

(4.) (a) Watertight doors fitted in bulkheads

jande. Dessa öppningar skola vara försedda med tillfredsställande stängningsanordningar.

2) a) Där rörledningar, spygatt eller elektriska belysningsledningar e. d. dragas genom vattentäta skott, skola anordningar vidtagas för bibehållande av skottens vattentäthet.

b) Slussventiler må icke anbringas i de för rumsindelningen anbragta vattentäta skotten.

3) a) Dörröppning, manhål eller annan genomgångsöppning må icke anbringas i:

1) kollisionsskottet under marginallinjen;

2) vattentäta tvärskeppsskott, som avskilja ett lastrum från ett angränsande sådant, eller från ett permanent kolrum eller reservkolrum; dock med i mom. 7 nämnda undantag.

b) Genom kollisionsskottet må under marginallinjen dragas högst ett rör för fyllning eller läsnings av förpiken, och detta under villkor, att röret är försett med en skruvventil, som kan manövreras från plats ovan skottdäcket och vars ventilhus skall vara anbragt på kollisionsskottet inuti förpiken.

4) a) Vattentäta dörrar i skott mellan permanenta

séparant les soutes permanentes des soutes de réserve doivent être toujours accessibles, sauf toutefois l'exception prévue à l'alinéa 9 (b) pour les portes des soutes d'entrepont.

(b) Des dispositions satisfaisantes, au moyen d'écrans ou autrement, doivent être prises pour éviter que le charbon n'empêche la fermeture des portes étanches des soutes à charbon.

(5.) Dans la tranche des machines, exclusion faite des portes des soutes à charbon et des tunnels de lignes d'arbres, il ne peut exister qu'une porte de communication dans chaque cloison transversale principale. Ces portes doivent être placées de manière que leurs seuils soient pratiquement aussi hauts que possible.

(6.) (a) Ne sont admises comme portes étanches que les portes à charnières et les portes à glissières ou toutes autres d'un type équivalent, à l'exclusion des portes montées simplement sur boulons.

(b) Les portes à charnières doivent être pourvues de loquets commandés par des leviers manœuvrables de chaque côté de la cloison.

(c) Les portes à glissières peuvent être à déplacement vertical ou horizontal. Si elles doivent être seulement commandées à bras, le mécanisme doit pouvoir être actionné sur place et en outre d'un point accessible situé au-dessus du pont de cloisonnement.

between permanent and reserve bunkers, shall be always accessible, except as provided in sub-paragraph 9 (b) for between deck bunker doors.

(b) Satisfactory arrangements shall be made by means of screens or otherwise, to prevent the coal from interfering with the closing of watertight bunker doors.

(5.) Within the machinery space and apart from bunker and shaft tunnel doors, not more than one door may be fitted in each main transverse bulkhead for intercommunication. These doors shall be located so as to have the sills as high as practicable.

(6.) (a) The only types of watertight doors permissible are hinged doors, sliding doors, and doors of other equivalent patterns, excluding plate doors secured only by bolts.

(b) A hinged door shall be fitted with catches workable from each side of the bulkhead.

(c) A sliding door may have a horizontal or vertical motion. If required to be hand operated only, the gearing shall be capable of being worked at the door itself and also at an accessible position above the bulkhead deck.

kolrum och reservkolrum skola alltid vara tillgängliga, dock med undantag för dylika dörrar till kolrum på mellandäck enligt mom. 9 b).

b) Betyggande åtgärder, såsom anbringande av skärmar eller dylikt, skola vidtagas till förebyggande av att kol hindrar stängningen av vattentäta dörrar till kolrum.

5) I maskineriavdelningen må icke, med undantag för dörröppningar till kolrum och axeltunnlar, anbringas mer än en genomgångsöppning i varje huvudtvärskeppsskott. Dessa dörröppningar skola anbringas så, att höjden av tröskeln blir den största praktiskt möjliga.

6) a) Såsom vattentäta dörrar godkännas gångjärnsdörrar, skjutdörrar och andra dörrar av likvärdiga typer, men icke dörrar, som endast äro fästa med bultar.

b) Gångjärnsdörr skall vara försedd med vred, som skola kunna hantaras å bägge sidor om skottet.

c) Skjutdörr må vara skjutbar i vågrät eller lodrät led. Om sådan dörr må manövreras enbart med handkraft, skall den kunna öppnas och stängas såväl vid dörren som från en tillgänglig plats ovan skottdäcket.

(d) Les portes, qui doivent être fermées par leur poids ou par la chute d'un poids, doivent être pourvues d'un dispositif convenable pour régulariser leur fermeture; le mécanisme doit permettre de libérer la porte sur place et en outre d'un point accessible situé au-dessus du pont de cloisonnement. Une commande à main doit être également installée pour permettre de manœuvrer la porte sur place et d'un point situé au-dessus du pont de cloisonnement; enfin le mécanisme de la porte doit, quand il a été débrayé pour libérer cette porte, pouvoir être embrayé rapidement de l'un ou de l'autre des postes de manœuvre.

(e) Lorsqu'il est prévu qu'une porte doit être fermée au moyen d'une source d'énergie, d'un poste central de manœuvre, le mécanisme doit être disposé de manière à permettre la commande de la porte sur place au moyen de la même source d'énergie. La porte devra se refermer automatiquement si, après avoir été fermée du poste de commande central, elle est ouverte sur place. De même, il doit exister sur place un moyen de la maintenir fermée sans qu'elle puisse être ouverte par le poste de commande central. Enfin, toute porte manœuvrée au moyen d'une source d'énergie doit être pourvue d'une commande à main, manœuvrable sur place et d'un point accessible au-

(d) If a door is required to be closed by dropping or by the action of a dropping weight, it shall be fitted with a suitable arrangement to regulate the closing movement, and the gearing shall be so arranged that the door can be released both at the door itself and at an accessible position above the bulkhead deck. Hand gear shall also be provided, so arranged as to operate at the door itself and above the bulkhead deck, and also, so that after being disengaged for dropping, it can be quickly re-engaged from either the upper or the lower position.

(e) If a door is required to be power operated from a central control, the gearing shall be so arranged that the door can be operated by power also at the door itself. The arrangement shall be such that the door will close automatically if opened by the local control after being closed from the central control, and also such that any door can be kept closed by local arrangements, which will prevent that door from being opened from the central control. Such power operated doors shall be provided with hand gear, workable both at the door itself and from an accessible position above the bulkhead deck.

d) Dörr, som skall kunna stängas genom egen tyngd eller med hjälp av fallvikt, skall förses med en lämplig anordning för reglerande av stängningen, och stängningsanordningen skall utföras på så sätt, att dörren kan frigöras såväl vid dörren som från en åtkomlig plats ovan skottdäcket. Härjämte skall finnas en anordning, så beskaffad, att dörren kan manövreras för hand såväl vid dörren som ovan skottdäcket; denna anordning skall, sedan den fränkopplats för dörrens frigörande, kunna åter hastigt tillkopplas från såväl den övre som den undre platsen.

e) Dörr, som skall kunna manövreras medelst maskinkraft från en central manöverplats, skall vara försedd med sådan anordning, att den kan manövreras medelst maskinkraft jämväl från plats vid dörren. Denna anordning skall vara så beskaffad, att dörren dels stänges automatiskt, om densamma, sedan den stängts från den centrala manöverplatsen, öppnats från platsen vid dörren och dels kan hållas stängd medelst en vid densamma anbragt anordning, som hindrar dörren att åter öppnas från den centrala manöverplatsen. Dörrar, som manövreras medelst maskinkraft på dyligt sätt, skola vara försedda med en anordning, som kan manövreras för hand såväl vid dörren som från

dessus du pont de cloisonnement.

(f) Les portes de toutes catégories doivent être munies d'indicateurs d'ouverture, permettant de vérifier de tous les postes de commande, autres que sur place, si la porte est ouverte ou fermée.

(7.) (a) Des portes étanches à charnières peuvent être admises dans les parties du navire effectuées aux passagers et à l'équipage, ainsi que dans les locaux de service, à condition qu'elles soient établies au-dessus d'un pont dont la surface inférieure à son point le plus bas en abord, se trouve au moins à 2.13 mètres (7 pieds) au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage; ces portes ne sont pas autorisées dans ces parties et locaux du navire au-dessous d'un tel pont.

(b) Des portes étanches à charnières de construction satisfaisante peuvent être admises dans les cloisons d'entrepont séparant deux locaux à marchandises, à la hauteur qui est permise pour les portes de charge sur le bordé conformément aux prescriptions de la Règle X (11). Ces portes doivent être fermées avant le départ et tenues fermées pendant tout le voyage; l'heure de leur ouverture à l'arrivée au port et de leur fermeture avant le départ du port doivent être inscrites dans le journal de bord réglementaire. Lorsqu'il est proposé d'in-

(f) In all classes of doors indicators shall be fitted at all operating stations other than at the door itself, showing whether the door is opened or closed.

(7) (a) Hinged watertight doors in passenger, crew, and working spaces are only permitted above a deck, the underside of which, at its lowest point at side, is at least 7 feet (2.13 metres) above the deepest subdivision loadline, and they are not permitted in those spaces below such deck.

(b) Hinged watertight doors of satisfactory construction may be fitted in bulkheads dividing cargo between deck spaces, in levels in which side cargo doors would be permitted under the provisions of Regulation X (11). These doors shall be closed before the voyage commences and shall be kept closed during the voyage, and the time of opening such doors in port and of closing them before the ship leaves port shall be entered in the official log book. Where it is proposed to fit such doors, the number and arrangements shall receive the special

tillgänglig plats ovan skottdäcket.

f) I fråga om alla typer av dörrar skola indikatorer, angivande om dörren är öppen eller stängd, anbringas på alla de platser, från vilka dörren kan manövreras, med undantag av platsen vid dörren.

7) a) I rum, som äro avsedda för passagerare, besättning eller för tjänsten ombord, må vattentäta gångjärnsdörrar anbringas allenast ovan däck, vars undre yta på sin lägsta punkt bordvarts ligger minst 2.13 meter (7 eng. fot) över den djupaste indelningsvattenlinjen; under nämnda däck må dylika dörrar icke anbringas i sågda rum.

b) Vattentäta gångjärnsdörrar av betryggande konstruktion må tillåtas i mellandäcksskott, som avskilja lastrum, på sådan höjd, som enligt regel X: 11 kan medgivas beträffande sidolastportar. Sådana dörrar skola stängas före anträdandet av resa samt hållas stängda under hela resan, varjämte tiden för dörrarnas öppnande i hamn och stängande före avgången skall antecknas i skeppsdagboken. Där anbringande av dylika dörrar ifrågasättes, skall deras antal och anordnande underkastas administrationens särskilda pröv-

staller des portes de cette nature, leur nombre et le détail de leurs dispositions font l'objet d'un examen spécial par l'Administration. Celle-ci exige des armateurs une attestation que cette installation est une nécessité de service absolue.

(8.) Toutes les autres portes étanches doivent être à glissières.

(9.) (a) Lorsqu'il existe des portes étanches devant être à certains moments ouvertes à la mer, exception faite de celles des entrées des tunnels et que ces portes sont placées dans les cloisons étanches transversales principales de façon que leur seuil soit au-dessous de la ligne de charge maximum de compartimentage, les règles suivantes sont appliquées:

(I) Si le nombre de ces portes excède 5, toutes les portes étanches à glissières doivent être manœuvrées au moyen d'une source d'énergie et pouvoir être fermées simultanément d'un poste de manœuvre situé sur la passerelle, la fermeture simultanée de ces portes étant précédée d'un signal sonore.

(II) Si le nombre de ces portes n'excède pas 5:

(i) si le critérium n'excède pas 30, toutes les portes étanches à glissières peuvent être manœuvrées à la main seulement;

(ii) si le critérium excède 30, sans dépasser 60, toutes les portes étanches à glissières

consideration of the Administration, and a statement shall be required from the owners certifying as to the absolute necessity of such doors.

(8.) All other watertight doors shall be sliding doors.

(9.) (a) When any watertight doors which may be sometimes opened at sea, excluding those at the entrances of tunnels, are fitted in the main transverse watertight bulkheads at such a height that their sills are below the deepest subdivision loadline, the following rules shall apply:

(I.) When the number of such doors exceeds 5 all the watertight sliding doors shall be power operated and shall be capable of being simultaneously closed from a station situated on the bridge, simultaneous closing of these doors being preceded by a warning sound signal.

(II.) When the number of such doors does not exceed 5

(i) if the criterion numeral does not exceed 30, all the watertight sliding doors may be operated by hand only;

(ii) if the criterion numeral exceeds 30, but does not exceed 60, all the watertight sliding

ning, varjämte redaren skall avfordras förklaring, bestyrkande den obetingade nödvändigheten av att anbringa dylika dörrar.

8) Alla övriga vattentäta dörrar skola vara skjutdörrar.

9) a) När vattentäta dörrar, som emellanåt måste hållas öppna till sjöss — dörrar för tillträde till tunnlar undantagna — äro anbragta i huvudtvärskeppsskott på sådan höjd, att tröskeln befinner sig under den djupaste indelningsvattenlinjen, skola följande bestämmelser tillämpas:

I) Där antalet dylika dörrar överstiger 5, skola alla vattentäta skjutdörrar kunna manövreras medelst maskinkraft och kunna stängas samtidigt från en plats på kommandobryggan; sådan stängning av dörrarna skall föregås av en varnande ljudsignal.

II) Där antalet dylika dörrar icke överstiger 5:

1) om karaktärstalet icke överstiger 30, må alla vattentäta skjutdörrar manövreras med enbart handkraft;

2) om karaktärstalet överstiger 30 men icke 60, skola alla vattentäta skjutdörrar antingen

peuvent être soit des portes se fermant par gravité munies d'un déclic et d'une manœuvre à bras pouvant être actionnées aussi bien sur place que d'un point au-dessus du pont de cloisonnement, soit des portes manœuvrées au moyen d'une source d'énergie;

(iii) si le critérium numérique excède 60, toutes les portes étanches à glissières doivent être manœuvrées au moyen d'une source d'énergie.

(b) S'il existe, entre des soutes à charbon dans les entreponts au-dessous du pont de cloisonnement des portes étanches qui doivent, à la mer, être occasionnellement ouvertes pour la manipulation du charbon, l'emploi d'une source d'énergie est exigé pour la manœuvre de ces portes. L'ouverture et la fermeture doivent être mentionnées au journal de bord.

(c) L'emploi d'une source d'énergie est également exigé pour la manœuvre des portes établies au passage des conduits des cales frigorifiques, si ces conduits traversent plus d'une cloison transversale principale étanche, et si les seuils de ces portes sont situés à moins de 2,13 mètres (7 pieds) au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage.

(10.) L'emploi de panneaux démontables en tôle n'est toléré que dans le tranche des machines. Ces panneaux doivent tou-

doors may be either dropping doors fitted with releasing and hand gear operated at the door and from above the bulkhead deck or doors operated by power.

(iii) if the criterion numeral exceeds 60, all the watertight sliding doors shall be operated by power.

(b) If watertight doors which have sometimes to be open at sea for the purpose of trimming coal are fitted between bunkers in the between-decks below the bulkhead deck, these doors shall be operated by power. The opening and closing of these doors shall be recorded in the official log book.

(c) When trunkways in connection with refrigerated cargo are carried through more than one main transverse watertight bulkhead, and the sills of the openings are less than 7 feet (2.13 metres) above the deepest subdivision loadline, the watertight doors at such openings shall be operated by power.

(10) Portable plates on bulkheads shall not be permitted except in machinery spaces. Such plates shall always be in place

vara falldörrar med frigörings- och handmekanism, manövrerbara såväl vid dörren som ovan skottdäcket, eller dörrar, manövrerade medelst maskinkraft;

3) om karaktärstalet överstiger 60, skola alla de vattentäta skjutdörrarna kunna manövreras medelst maskinkraft.

(b) Där vattentäta dörrar äro anbragta mellan kolrum på mellandäck under skottdäcket, och dessa dörrar emellanåt måste hållas öppna till sjöss för lämpning av kol, skola dessa kunna manövreras medelst maskinkraft. Tiden för dörrarnas öppnande och stängande skall antecknas i skeppsdagboken.

(c) Därest trummor till kylrum för last dragas genom flera än ett vattentätt huvudtvärskeppsskott och öppningarnas trösklar ligga mindre än 2.13 meter (7 eng. fot) över den djupaste indelningsvattenlinjen, skola de vattentäta dörrarna till sådana öppningar kunna manövreras medelst maskinkraft.

(10) Löstagbara plåtar i skott må endast användas i maskinerirum. Dylika plåtar skola alltid vara fastsatta på sina

jours être en place avant l'appareillage; ils ne peuvent être enlevés à la mer, si ce n'est en cas d'impérieuse nécessité. Les précautions nécessaires doivent être prises au remontage pour rétablir la parfaite étanchéité du joint.

(11.) Toutes les portes étanches doivent être fermées en cours de navigation ou n'être ouvertes que lorsque le service du navire l'exige. Dans ce cas, elles doivent toujours être prêtes à être immédiatement fermées.

(12.) Si des tambours ou tunnels reliant les logements du personnel aux chaufferies ou disposés pour renfermer des tuyautages ou pour tout autre but sont ménagés à travers les cloisons transversales étanches principales, ces tambours ou tunnels doivent être étanches et satisfaire aux prescriptions de la Règle XII. L'accès à l'une au moins des extrémités de ces tunnels ou tambours, si on s'en sert comme passage à la mer, doit être réalisé par un puits étanche d'une hauteur suffisante pour que son débouché soit au-dessus de la ligne de surimmersion. L'accès à l'autre extrémité peut se faire par une porte étanche du type exigé par son emplacement dans le navire. Aucun de ces tunnels ou tambours ne doit traverser la cloison de compartimentage immédiatement en arrière de la cloison

before the ship leaves port, and shall not be removed at sea except in case of urgent necessity. The necessary precautions shall be taken in replacing them to ensure that the joints shall be watertight.

(11) All watertight doors shall be kept closed during navigation except when necessarily opened for the working of the ship, and shall always be ready to be immediately closed.

(12) Where trunkways or tunnels for access from crew's accommodation to the stokehold, for piping, or for any other purpose are carried through main transverse watertight bulkheads, they shall be watertight and in accordance with the requirements of Regulation XII. The access to at least one end of each such tunnel or trunkway, if used as a passage at sea, shall be through a trunk extending watertight to a height sufficient to permit access above the margin line. The access to the other end of the trunkway or tunnel may be through a watertight door of the type required by its location in the ship. Such trunkways or tunnels shall not extend through the first subdivision bulkhead abaft the collision bulkhead.

platser, innan fartyget lämnar hamn och må under resa endast borttagas i händelse av yttersta nödfall. Vid plåtarnas fastsättande på sina platser, skola nödiga åtgärder vidtagas för åstadkommande av full vattentätet i anläggningen.

(11) Alla vattentäta dörrar skola hållas stängda under resa med undantag för de tillfällen, då deras öppnande nödvändigtvis erfordras för skeppstjänsten; de skola ständigt vara i ordning för omedelbart stängande.

(12) Där trummor eller tunnlar, anordnade såsom förbindelse mellan rum för besättningen och eldningsrum eller för framdragande av rörledningar eller för annat ändamål äro dragna genom vattentäta huvudtvärskeppsskott, skola dessa trummor eller tunnlar vara vattentäta samt uppfylla de bestämmelser, som äro fastställda i regel XII. Tillträde till minst en ända av varje sådan trumma eller tunnel skall, om trumman eller tunneln användes som genomgång till sjöss, beredas genom en trunk, som vattentät sträcker sig så högt upp, att utgången är belägen över marginallinjen. Tillträde till den andra ändan av sådan trumma eller tunnel må beredas genom en vattentät dörr av den typ, som erfordras med hänsyn till dörrens läge i fartyget. Sådana trummor eller tunnlar må icke dragas genom det vattentäta skottet närmast akter om kollisionsskottet.

Lorsqu'il est prévu des tunnels ou tambours pour tirage forcé, traversant les cloisons étanches transversales principales, le cas doit être spécialement examiné par l'Administration.

Where it is proposed to fit tunnels or trunkways for forced draft, piercing main transverse watertight bulkheads, these shall receive the special consideration of the Administration.

När det ifrågasättes att draga tunnlar eller trummor för konstgjort drag genom vattentäta huvudtvärskeppsskott, skall sådan anordning underkastas administrationens särskilda prövning.

Règle X.

Ouvertures dans la Muraille extérieure au-dessous de la Ligne de surimmersion.

(1) La disposition et l'efficacité des moyens de fermeture de toutes les ouvertures pratiquées dans la muraille extérieure du navire doivent correspondre au but à réaliser et à l'emplacement où ils sont fixés; ils doivent d'une manière générale être à la satisfaction de l'Administration.

(2) (a) Si, dans un entrepont, le bord inférieur de l'ouverture d'un hublot quelconque est au-dessous d'une ligne tracée sur la muraille parallèlement au livet du pont de cloisonnement et ayant son point le plus bas à 2 1/2 pour cent de la largeur du navire au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage, tous les hublots de cet entrepont doivent être des hublots fixes.

(b) Si, dans un entrepont, le bord inférieur de l'ouverture d'un hublot quelconque autre que ceux qui doivent être fixes, aux termes de l'alinéa (a) ci-dessus, est au-dessous d'une ligne tracée parallèlement au livet du pont

Regulation X.

Openings in Ship's Sides below the Margin Line.

(1) The arrangement and efficiency of the means for closing any opening in the ship's sides shall be consistent with its intended purpose and the position in which it is fitted and generally to the satisfaction of the Administration.

(2) (a) If in a between decks, the sills of any sidescuttles are below a line drawn parallel to the bulkhead deck at side and having its lowest point 2½ per cent. of the breadth of the ship above the deepest subdivision loadline, all sidescuttles in that between deck shall be of a non-opening type.

(b) If in a between decks, the sills of any sidescuttles other than those required to be of a non-opening type by subparagraph (a) are below a line drawn parallel to the bulkhead deck at side and having its lowest

Regel X.

Öppningar i fartygssidan under marginallinjen.

1) Anordning och beskaffenhet av stängningsanordningarna för varje öppning i fartygssidorna skola motsvara det avsedda ändamålet och den plats, varest de äro anbragta, samt överhuvud taget uppfylla administrationens fordringar.

2) a) Där i ett mellandäck finnas fönsterventiler, vilkas öppningars underkanter ligga under en parallellt med skottdäcket bordvarts dragen linje, vars lägsta punkt ligger på ett avstånd av 2½ procent av fartygets bredd över den djupaste indelningsvattenlinjen, skola alla fönsterventiler i detta mellandäck vara fasta.

b) Där i ett mellandäck finnas fönsterventiler, andra än sådana som enligt mom. a) skola vara fasta, vilkas öppningars underkanter ligga under en parallellt med skottdäcket bordvarts dragen linje, vars lägsta punkt ligger på

de cloisonnement et ayant son point le plus bas à 3 mètres 66 (12 pieds) plus $2\frac{1}{2}$ pour cent de la largeur du navire, au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage, tous les hublots de cet entrepont seront construits de telle sorte que personne ne puisse les ouvrir sans l'autorisation du Capitaine du navire.

(c) Tous les autres hublots peuvent être du type ouvrant ordinaire.

(d) Si, dans un entrepont, le bord inférieur de l'ouverture d'un quelconque des hublots visés au alinéa (b) ci-dessus, est au-dessous d'une ligne tracée parallèlement au livet du pont de cloisonnement et ayant son point le plus bas à 1 mètre 37 ($4\frac{1}{2}$ pieds) plus $2\frac{1}{2}$ pour cent de la largeur du navire au-dessus de la flottaison du navire, à son départ du port, tous les hublots de cet entrepont sont fermés d'une façon étanche et à clef avant que le navire ne sorte du port, et ne doivent pas être ouverts en cours de navigation.

Les heures d'ouverture de ces hublots dans le port et de leur fermeture à clef avant le départ seront inscrites au journal de bord réglementaire.

L'Administration peut préciser le tirant d'eau milieu maximum auquel les hublots en question ont le bord inférieur de leur ouverture au-dessus de la ligne définie dans le présent paragraphe et au

point at a height of 12 feet (3.66 metres) plus $2\frac{1}{2}$ per cent. of the breadth of the ship above the deepest subdivision loadline, all sidescuttles in that between decks shall be of such construction as will effectively prevent any person opening them without the consent of the master of the ship.

(c) Other sidescuttles may be of any ordinary opening type.

(d) If in a between decks, the sills of any of the sidescuttles referred to in sub-paragraph (b) are below a line drawn parallel to the bulkhead deck at side and having its lowest point $4\frac{1}{2}$ feet (1.37 metres), plus $2\frac{1}{2}$ per cent. of the breadth of the ship above the loadline at which the ship is floating on her departure from any port, all the sidescuttles in that between decks shall be closed watertight and locked before the ship leaves port and they shall not be opened during navigation.

The time of opening such sidescuttles in port and of closing and locking them before the ship leaves port shall be entered in the official log book.

The Administration may indicate the limiting mean draught at which these sidescuttles will have their sills above the line defined in this paragraph and at which it will be permissible to open

ett avstånd av 3.66 meter (12 eng. fot) plus $2\frac{1}{2}$ procent av fartygets bredd över den djupaste indelningsvattenlinjen, skola alla fönsterventiler i detta mellandäck vara så konstruerade, att de icke kunna öppnas utan medgivande av befälhavaren.

c) Övriga fönsterventiler må vara av vanlig öppningsbar typ.

d) Där i ett mellandäck underkanten av öppningen av något av de i mom. b) omförmälda fönsterventiler ligger under en parallellt med skottdäcket bordvarts dragen linje, vars lägsta punkt ligger på ett avstånd av 1,37 meter ($4\frac{1}{2}$ eng. fot) plus $2\frac{1}{2}$ procent av fartygets bredd över den vattenlinje, på vilken fartyget ligger vid avgång från hamn, skola alla fönsterventiler i detta mellandäck stängas vattentätt samt säkras, innan fartyget avgår från hamnen, och må de icke öppnas under resan.

Tiden för fönsterventilernas öppnande i hamn samt för deras stängande och säkring före fartygets avgång från hamn, skall antecknas i skeppsdagboken.

Administrationen må fastställa det största medeldjupgående, vid vilket dessa fönsterventiler skolas hava öppningarnas underkanter över den i detta moment bestämda linjen och vid vilket de

quel, par suite, il sera permis de les ouvrir à la mer sous la responsabilité du Capitaine. Dans les mers tropicales, par beau temps, ce tirant d'eau peut être augmenté de 305 millimètres (1 pied).

(3) Des tapes à charnières, d'un modèle efficace et disposées de manière à pouvoir être réellement fermées et rendues étanches, doivent être installées sur tous les hublots:

(a) qui doivent réglementairement être fixes;

(b) qui sont situés sur un huitième de la longueur du navire à partir de la perpendiculaire avant;

(c) qui occupent les positions définies à l'alinéa (2) (b) ci-dessus;

(d) qui ne sont pas accessibles en cours de navigation;

(e) qui sont situés dans des locaux destinés au logement des matelots ou des chauffeurs;

(f) qui sont situés dans des espaces destinés au logement des passagers d'entrepont.

(4) Les hublots placés sous le pont de cloisonnement, autres que ceux visés au paragraphe précédent, doivent être pourvus de tapes intérieures efficaces; celles-ci peuvent être amovibles et être déposées à proximité des hublots.

(5) Les hublots et leurs tapes qui ne sont pas accessibles en cours de navigation doivent être fermés et condamnés avant l'appareillage.

them at sea on the responsibility of the master. In tropical waters in fair weather this limiting draught may be increased by 1 foot (.305 metres).

(3) Efficient hinged inside deadlights arranged so that they can be easily and effectively closed and secured watertight shall be fitted to all side-scuttles —

(a) which are required to be of a non-opening type;

(b) which are to be fitted within one-eighth of the ship's length of the forward perpendicular;

(c) which are to be fitted in positions defined in subparagraph (2) (b);

(d) which will not be accessible during navigation;

(e) which are to be fitted in spaces intended for the accommodation of sailors and firemen;

(f) which are to be fitted in spaces intended for the accommodation of steerage passengers.

(4) Sidescuttles fitted below the bulkhead deck, other than those referred to in the preceding paragraph, shall be fitted with efficient inside deadlights which may be portable and stowed adjacent to the sidescuttles.

(5) Sidescuttles and their deadlights, which will not be accessible during navigation, shall be closed and secured before the ship proceeds to sea.

må kunna öppnas till sjöss på befälhavarens ansvar. I tropiska farvatten må vid gott väder detta djupgående ökas med 0.305 meter (1 eng. fot).

3) Tillförlitliga stormluckor på gångjärn så anordnade, att de kunna lätt och effektivt stängas samt säkras vattentätt, skola anbringas på insidan av alla fönsterventiler, vilka

a) enligt bestämmelserna skola vara fasta;

b) äro anbragta inom en åttendedel av fartygets längd från den förliga perpendikeln;

c) äro anbragta på i mom. 2 b) omförmälda ställen;

d) icke äro åtkomliga under resa;

e) äro anbragta i rum, avsedda som bostäder för däck- och maskinman-skap;

f) äro anbragta i rum, avsedda som bostäder för mellandäckspassagerare.

4) Under skottdäcket anbragta fönsterventiler, med undantag av de i nästföregående moment omförmälda, skola på insidan förses med tillförlitliga stormluckor, vilka må vara löstagbara och förvaras i närheten av fönsterventilerna.

5) Fönsterventilerna och tillhörande stormluckor, som icke äro åtkomliga under resa, skola stängas och säkras, innan fartyget går till sjöss.

(6) Aucun hublot ne peut être établi dans les locaux affectés exclusivement au transport de marchandises ou de charbon.

(7) Aucun hublot à ventilation automatique ne peut être établi dans la muraille du navire au-dessous de la ligne de surimmersion, sans une autorisation spéciale de l'Administration.

(8) Toutes les prises d'eau et décharges dans la muraille doivent être disposées de façon à empêcher toute introduction accidentelle d'eau dans le navire.

(9) Le nombre des dauts, tuyaux de décharge sanitaires et autres ouvertures similaires dans la muraille, doit être réduit au minimum, soit en utilisant chaque orifice de décharge, pour le plus grand nombre possible de tuyaux sanitaires ou autres, soit de toute autre manière satisfaisante.

(10) Les décharges à la coque, dont l'orifice inférieur se trouve au-dessous de la ligne de surimmersion, doivent être munies de dispositifs efficaces et accessibles empêchant l'eau de s'introduire dans le navire. On peut, pour chaque décharge séparée, employer soit une soupape automatique de non-retour, pourvu d'un moyen de fermeture direct, manœuvrable d'un point situé au-dessus du pont de cloisonnement, soit, à volonté, deux soupapes automatiques de non-retour

(6) No sidescuttles shall be fitted in any spaces which are appropriated exclusively to the carriage of cargo or coal.

(7) Automatic ventilating sidescuttles shall not be fitted in the ship's sides below the margin line without the special sanction of the Administration.

(8) All machinery and other inlets and discharges in the ship's sides shall be arranged so as to prevent the accidental admission of water into the ship.

(9) The number of scuppers, sanitary discharges and other similar openings in the ship's sides shall be reduced to the minimum either by making each discharge serve for as many as possible of the sanitary and other pipes, or in any other satisfactory manner.

(10) Discharges led through the ship's sides from spaces below the margin line shall be fitted with efficient and accessible means for preventing water from passing inboard. It is permissible to have for each separate discharge either one automatic non-return valve fitted with a positive means of closing it from above the bulkhead deck, or, alternatively, two automatic non-return valves without such means, the upper of which valves is so situated above the deepest subdivision loadline

6) Fönsterventiler må icke anbringas i rum, vilka uteslutande äro avsedda för förande av last eller kol.

7) Sidoventiler för automatisk luftväxling må icke utan särskilt medgivande av administrationen anbringas i fartygssidan under marginallinjen.

8) I fartygssidan utmynnande vattentillopp och avlopp skola vara så anordnade, att oavsiktligt inträngande av vatten i fartyget förhindras.

9) Antalet spygatt, sanitära avlopp och andra liknande öppningar i fartygssidan skall inskränkas till det minsta möjliga antingen däri-genom, att en och samma öppning tages i anspråk för så många dylika ledningar som möjligt, eller ock på annat tillfredsställande sätt.

10) Genom fartygssidan dragna avlopp, som leda från rum under marginallinjen, skola vara försedda med tillförlitliga och åtkomliga anordningar till förhindrande av vattnets inträngande i fartyget. Sådant avlopp må vara försett antingen med en automatisk backventil med anordning för avstängning från plats ovan skottdäcket, eller med två dylika ventiler utan sådan avstängningsanordning, varvid dock den översta ventilen skall vara så belägen över den

sans moyen de fermeture direct, pourvu que la plus élevée soit placée de telle sorte au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage qu'elle soit toujours accessible pour être visitée dans les circonstances normales du service.

Lorsqu'on emploie des valves à commande de fermeture directe, les postes de manœuvre au-dessus du pont de cloisonnement doivent toujours être facilement accessibles et ils doivent comporter des indicateurs d'ouverture et de fermeture.

(11) Les coupées, portes de chargement et sabords à charbon situés au-dessous de la ligne de surimmersion doivent être de résistance suffisante. Ils doivent être efficacement fermés et assujettis avant l'appareillage et rester fermés pendant la navigation.

Les portes de chargement et sabords à charbon qui sont situés partiellement ou entièrement au-dessous de la ligne de charge maximum de compartimentage doivent faire l'objet d'un examen spécial de l'Administration.

(12) Les ouvertures intérieures des manches à escarbilles, manches à saletés, &c., doivent être pourvues d'un couvercle efficace.

Si ces ouvertures sont situées au-dessous de la ligne de surimmersion, le couvercle doit être étanche et on doit, en outre, installer dans la manche un clapet de non-retour,

as to be always accessible for examination under service conditions.

Where a positive action valve is fitted, the operating position above the bulkhead deck shall always be readily accessible and means shall be provided for indicating whether the valve is open or closed.

(11) Gangway, cargo and coaling ports fitted below the margin line shall be of sufficient strength. They shall be effectively closed and secured watertight before the ship leaves port, and shall be kept closed during navigation.

Cargo and coaling ports which are to be fitted partly or entirely below the deepest subdivision loadline shall receive the special consideration of the Administration.

(12) The inboard opening of each ash-shoot, rubbish-shoot, &c., shall be fitted with an efficient cover.

If the inboard opening is situated below the margin line, the cover shall be watertight, and in addition an automatic non-return valve shall be fitted in the shoot in an easily

djupaste indelningsvattenlinjen, att densamma alltid är åtkomlig för undersökning under vanliga förhållanden vid fartygets nyttjande.

Där ventil med avstängningsanordning finnes anbragt, skall manöverplattsen ovan skottdäcket alltid vara lätt åtkomlig, varjämte därstädes skall finnas inrättning, angivande om ventilen är öppen eller stängd.

11) Landgångs-, last- och kolportar, som äro anbragta under marginalinjen, skola vara av betryggande styrka. De skola vara effektivt och vattentätt stängda och säkrade, innan fartyget avgår från hamn, samt skola hållas tillslutna, medan fartyget är till sjöss.

Last- och kolportar, som äro anbragta helt eller delvis under den djupaste indelningsvattenlinjen, skola ägnas särskild uppmärksamhet av administrationen.

12) Inombordsöppning för ask-, avfalls- och liknande trummor skall vara försedd med effektivt lock.

Där inombordsöppningen är belägen under marginalinjen, skall locket kunna vattentätt tillslutas och därjämte skall åtrumman, på lätt åtkomlig plats över den dju-

placé dans un endroit accessible, au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage. Quand on ne se servira pas de la manche, le couvercle et le clapet doivent être fermés et assujettis en place.

accessible position above the deepest subdivision loadline. When the shoot is not in use both the cover and the valve shall be kept closed and secured.

paste indelningsvattenlinjen, anbringas en automatisk backventil. När trumman icke är i bruk, skola både locket och ventilen hållas stängda och säkrade.

Règle XI.

Construction et Épreuves initiales des Portes étanches, Hublots, &c.

(1) Le tracé, les matériaux utilisés et la construction des portes étanches, hublots, coupées, sabords à charbon, portes de chargement, soupapes, tuyaux, manches à escarbilles et à saletés visés dans le présent Règlement doivent être à la satisfaction de l'Administration.

(2) Toute porte étanche doit être soumise à un essai à l'eau sous une pression correspondant à la hauteur d'eau jusqu'à la ligne de surimmersion. Cet essai doit être fait avant l'entrée en service du navire, soit avant, soit après mise en place de la porte à bord.

Regulation XI.

Construction and Initial Tests of Watertight Doors, Sidescuttles, &c.

(1) The design, materials and construction of all watertight doors, side-scuttles, gangway, cargo and coaling ports, valves, pipes, ash-shoots and rubbish-shoots referred to in these Regulations shall be to the satisfaction of the Administration.

(2) Each watertight door shall be tested by water pressure to a head up to the margin line. The test shall be made before the ship is put in service, either before or after the door is fitted.

Regel XI.

Konstruktion och första provning av vattentäta dörrar, fönsterventiler m. m.

1) I fråga om konstruktion, material och utförande skola alla vattentäta dörrar, fönsterventiler, landgångs-, last- och kolportar, ventiler, rör samt trummor för aska och avfall, omförmälda i dessa regler, uppfylla administrationens fordringar.

2) Varje vattentät dörr skall provas medelst trycket av en vattenpelare, som räcker upp till marginallinjen. Provet skall verkställas, innan fartyget tages i bruk, antingen före eller efter det dörren blivit insatt på sin plats ombord.

Règle XII.

Construction et Épreuves initiales des Ponts étanches, Tambours, &c.

(1) Lorsqu'ils sont étanches, les ponts, tambours, tunnels, quilles tubulaires, et conduits d'air doivent présenter une résistance égale à celle des parties correspondantes des cloisons étanches. Les

Regulation XII.

Construction and Initial Tests of Watertight Decks, Trunks, &c.

(1) Watertight decks, trunks, tunnels, duct keels and ventilators shall be of the same strength as watertight bulkheads at corresponding levels. The means used for making them watertight, and the

Regel XII.

Konstruktion och första provning av vattentäta däck, trunkar m. m.

1) Vattentäta däck, trunkar, tunnlar, tunnelkölar och luftrör skola hava samma styrka som vattentäta skott i motsvarande höjdläge. Anordningar för åstadkommande av vattentäthet

procédés employés pour assurer l'étanchéité de ces élémens, ainsi que les dispositifs adoptés pour la fermeture des ouvertures, doivent être à la satisfaction de l'Administration. Les conduits d'air et les tambours étanches doivent s'élever au moins jusqu'au niveau de la ligne de surimmersion.

(2) Lorsqu'ils sont étanches, les ponts, tambours, tunnels et conduits d'air doivent être soumis à une épreuve d'étanchéité à la lance après leur construction; l'essai des ponts peut être effectué en les couvrant d'eau.

Règle XIII.

Manœuvres et Inspections périodiques des Portes étanches, &c.

Sur tout navire neuf ou existant, il doit être procédé hebdomadairement, à des exercices de manœuvre des organes de fermeture étanche des portes, hublots, dalots, soupapes, manches à escarbilles et à saletés. Sur les navires effectuant des voyages dont la durée excède une semaine, un exercice complet doit avoir lieu avant l'appareillage, et d'autres ensuite pendant la navigation, à raison d'un au moins par semaine; toutefois, les portes dont la manœuvre comporte l'emploi d'une source d'énergie et les portes à charnières des cloisons transversales principales doivent être manœuvrées quotidiennement, lorsqu'

arrangements adopted for closing openings in them, shall be to the satisfaction of the Administration. Watertight ventilators and trunks shall be carried at least up to the margin line.

(2) After completion a hose or flooding test shall be applied to watertight decks and a hose test to watertight trunks, tunnels and ventilators.

Regulation XIII.

Periodical Operation and Inspection of Watertight Doors, &c.

In all new and existing ships drills for the operating of watertight doors, sidescuttles, valves, and closing mechanisms of scuppers, ash-shoots and rubbish-shoots, shall take place weekly. In ships in which the voyage exceeds one week in duration a complete drill shall be held before leaving port, and others thereafter at least once a week during the voyage, provided that all watertight power doors and hinged doors, in main transverse bulkheads, in use at sea shall be operated daily.

ävensom stängningsanordningar till förefintliga öppningar skola uppfylla administrationens fördringar. Vattentäta ventilatorer och trunkar skola uppdragas åtminstone till marginallinjen.

2) Efter färdigställandet skola vattentäta däck, trunkar, tunnlar och luft-rör underkastas täthetsprov genom besprutning medelst slang; beträffande däck må provet verkställas genom överspolning.

Regel XIII.

Periodiska övningar med och undersökning av vattentäta dörrar m. m.

Å alla nya och existerande fartyg skola en gång i veckan företagas övningar i manövrerandet av vattentäta dörrar, fönsterventiler, ventiler och stängningsanordningar för spygatt, ask- och avfallstrummor. Å fartyg, vilka utföra resor med en varaktighet av mer än en vecka, skall en fullständig övning företagas, innan fartyget avgår från hamn, och därefter under resan minst en gång i veckan; dock skall daglig övning företagas med alla vattentäta, medelst maskinkraft manövrerbara dörrar ävensom med gängjärnsdörrar i huvudtvärskeppsskott, såvida dessa dörrar användas under resan.

elles sont utilisées à la mer.

Les portes étanches, y compris les mécanismes et les indicateurs qui s'y rapportent, ainsi que les soupapes dont la fermeture est nécessaire pour assurer l'étanchéité d'un compartiment, doivent être périodiquement inspectées à la mer, à raison d'une fois au moins par semaine.

Règle XIV.

Mentions au Journal de bord réglementaire.

Sur tout navire neuf ou existant, les portes à charnières, panneaux démontables, hublots, coupées, portes de chargement, sables à charbon et autres ouvertures, qui doivent rester fermées pendant la navigation, en application des prescriptions précédentes, doivent être fermés avant l'appareillage. Mention doit être faite au journal de bord réglementaire des heures de fermeture de tous ces organes et des heures auxquelles auront été ouverts ceux dont le présent Règlement permet l'ouverture.

Mention de tous les exercices et toutes les inspections prescrits par la Règle XIII ci-dessus doit être faite au journal de bord réglementaire; toute défectuosité constatée y est explicitement notée.

Règle XV.

Doubles-fonds.

(1) Les navires dont la longueur est au moins

The watertight doors and all mechanisms and indicators connected therewith, and all valves the closing of which is necessary to make a compartment watertight, shall be periodically inspected at sea, at least once a week.

Regulation XIV.

Entries in the Official Log Book.

In all new and existing ships hinged doors, portable plates, sidescuttles, gangway, cargo and coaling ports and other openings, which are required by these Regulations to be kept closed during navigation, shall be closed before the ship leaves port. The time of closing, and the time of opening (if permissible under these Regulations), shall be recorded in the official log book.

A record of all drills and inspections required by Regulation XIII shall be entered in the official log book with an explicit record of any defects which may be disclosed.

Regulation XV.

Double Bottoms.

(1) In ships 200 feet (61 metres) and under 249

Vattentäta dörrar och alla därtill hörande stängningsanordningar och visarinrättningar ävensom de ventiler, vilkas stängande är nödvändigt för att göra ett rum vattentätt, skola under resan undersökas periodisk undersökning minst en gång i veckan.

Regel XIV.

Anteckningar i skeppsdagboken.

Gångjärnsdörrar, lösstagbara plåtar, fönsterventiler, landgångs-, last- och kolportar samt andra öppningar, vilka enligt dessa regler skola hållas stängda till sjöss, skola i alla nya och existerande fartyg stängas före avgång från hamn. Tiderna för stängningen och öppnandet (för så vitt sådant är tillåtet enligt reglementet) skola antecknas i skeppsdagboken.

I skeppsdagboken skall antecknas, när i enlighet med regel XIII föreskrivna övningar och undersökningar företagits, och skola därvid iakttagna bristfälligheter tydligt anmärkas.

Regel XV.

Dubbelbottnar.

1) Fartyg, vilkas längd är minst 61 meter (200

égale à 61 mètres (200 pieds) et inférieure à 76 mètres (249 pieds) doivent être pourvus d'un double-fond s'étendant au moins depuis l'avant de la tranche des machines jusqu'à la cloison du coqueron avant ou aussi près que possible pratiquement de cette cloison.

(2) Les navires dont la longueur est au moins égale à 76 mètres (249 pieds) et inférieure à 100 mètres (330 pieds) doivent être pourvus de doubles-fonds au moins en dehors de la tranche des machines. Ces doubles-fonds doivent s'étendre jusqu'aux cloisons des coquerons avant et arrière aussi près que possible pratiquement de ces cloisons.

(3) Les navires dont la longueur est égale ou supérieure à 100 mètres (330 pieds) doivent être pourvus au milieu d'un double-fond s'étendant jusqu'aux cloisons des coquerons avant et arrière ou aussi près que possible pratiquement de ces cloisons.

(4) Là où un double-fond est exigé, il doit se prolonger en abord vers la muraille de manière à protéger efficacement les bouchains.

Cette protection sera considérée comme satisfaisante si aucun point de la ligne d'intersection de l'arête extérieure de la tôle de côté avec le bordé extérieur ne vient au-dessous d'un plan horizontal passant par le point du tracé hors membres où le couple milieu est

feet (76 metres) in length a double bottom shall be fitted at least from the machinery space to the fore peak bulkhead, or as near thereto as practicable.

(2) In ships 249 feet (76 metres) and under 330 feet (100 metres) in length a double bottom shall be fitted at least outside the machinery space, and shall extend to the fore and after peak bulkheads, or as near thereto as practicable.

(3) In ships 330 feet (100 metres) in length and upwards a double bottom shall be fitted amidships, and shall extend to the fore and after peak bulkheads, or as near thereto as practicable.

(4) Where a double bottom is required to be fitted the inner bottom shall be continued out to the ship's sides in such a manner as to protect the bottom to the turn of bilge.

Such protection will be deemed satisfactory if the line of intersection of the outer edge of the margin plate with the bilge plating is not lower at any part than a horizontal plane passing through the point of intersection with the frame line amidships of a transverse diagonal

eng. fot) men mindre än 76 meter (249 eng. fot) skola vara försedda med dubbelbotten, som skall sträcka sig åtminstone från förliga ändan av maskineriavdelningen till förpikskottet eller så nära detta skott som är praktiskt möjligt.

2) Fartyg, vilkas längd är minst 76 meter (249 eng. fot), men mindre än 100 meter (330 eng. fot) skola vara försedda med dubbelbotten åtminstone utanför maskineriavdelningen, sträckande sig till för- och akterpikskotten eller så nära dessa skott som är praktiskt möjligt.

3) Fartyg, vilkas längd är 100 meter (330 eng. fot) eller mera skola midskepps vara försedda med dubbelbotten, som skall sträcka sig till för- och akterpikskotten eller så nära dessa skott som är praktiskt möjligt.

4) Å fartyg, som skola vara försedda med dubbelbotten, skall denna utdragas mot fartygssidorna på sådant sätt, att den skyddar bottnen till slagets rundning.

Detta skydd skall anses tillfredsställande, då skärningslinjen mellan marginalplåten och bordläggningen i slaget ingeständes kommer under ett horisontalplan genom den punkt, där nollspantet skär en diagonal, som bildar 25° vinkel med baslinjen och som skär

coupé par une diagonale inclinée à 25° sur l'horizontale et manée par le sommet inférieur externe du rectangle circonscrit à la maîtresse section.

(5) Les puisards établis dans les doubles-fonds pour recevoir les aspirations des pompes ne doivent pas être plus profonds qu'il n'est nécessaire et, en tous les cas, ils ne doivent pas être à moins de 457 millimètres (18 pouces) du bordé extérieur ou du bord intérieur de la tôle de côté. Des puisards allant jusqu'au bordé peuvent cependant être admis à l'extrémité arrière des tunnels d'arbres des navires à hélice.

Règle XVI.

Cloisons contre l'Incendie.

Les navires doivent avoir, au-dessus du pont de cloisonnement, des cloisons contre l'incendie, s'étendant sans discontinuité d'un bord à l'autre et disposées à la satisfaction de l'Administration.

Elles doivent être construites en métal ou toute autre substance résistant au feu, et efficaces pour empêcher pendant une heure, dans les conditions pour lesquelles l'installation de ces cloisons est prévue, la propagation d'un incendie développant au voisinage de la cloison une température de 815° C (1,500° F.).

Les niches, baïonnettes et tous les dispositifs fer-

line inclined at 25 degrees to the base line and cutting it at a point one-half the ship's moulded breadth from the middle line.

(5) Wells constructed in the double bottom in connection with the drainage arrangements shall not extend downwards more than necessary, nor shall they be less than 18 inches (457 millimetres) from the outer bottom or from the inner edge of the margin plate. A well extending to the outer bottom is, however, permitted at the after end of the shaft tunnel of screw ships.

Regulation XVI.

Fire-resisting Bulkheads.

Ships shall be fitted above the bulkhead deck with fire-resisting bulkheads which shall be continuous from side to side of the ship and arranged to the satisfaction of the Administration.

They shall be constructed of metal or other fire-resisting material, effective to prevent for one hour, under the conditions for which the bulkheads are to be fitted in the ship, the spread of fire generating a temperature of 1,500° F. (815° C.) at the bulkhead.

Steps and recesses and the means for closing all

denna på ett avstånd av fartygets halva bredd från fartygets mittlinje.

5) I dubbelbotten inbyggda brunnar för länsning må icke vara djupare än nödvändigt och må icke ligga närmare bottenbordläggningen eller marginalplåtens innerkant än 457 mm. (18 eng. tum). En länsbrunn, sträckande sig till bottenbordläggningen, medgives dock i aktra ändan av axeltunneln å propellerfartyg.

Regel XVI.

Brandsäkra skott.

Fartyg skola ovan skottdäcket vara försedda med brandsäkra skott, sträckande sig utan avbrott från den ena sidan av fartyget till den andra och så anordnade, att de uppfylla administrationens fordringar.

De skola utföras av metall eller annat brandsäkert material och vara av beskaffenhet att under de omständigheter, som betinga skottens anordnande i fartyget, under en timme förhindra spridande av eld, som invid skottet utvecklar en temperatur av 815° C (1,500° F.).

Avsatser och recesser ävensom alla anordningar,

mant les ouvertures pratiquées dans ces cloisons seront à l'épreuve du feu et étanches aux flammes.

La distance moyenne de deux cloisons contre l'incendie adjacentes, dans une superstructure quelconque, doit être en général au plus égale à 40 mètres (131 pieds).

Règle XVII.

Hublots et autres Ouvertures, &c., au-dessus de la Ligne de surimmersion.

(1) Les hublots, les portes des coupées, les portes de chargement, les sabords à charbon, et autres dispositifs fermant les ouvertures pratiquées dans la muraille du navire au-dessus de la ligne de surimmersion doivent être convenablement dessinés et construits et présenter une résistance suffisante, eu égard au compartiment dans lequel elles sont placées et à leur position par rapport à la ligne de charge maximum de compartimentage.

(2) Le pont de cloisonnement ou un autre pont situé au-dessus doit être étanche en ce sens que, dans des circonstances de mer ordinaires, il ne laisse pas l'eau pénétrer de haut en bas. Toutes les ouvertures pratiquées dans le pont exposé à la mer doivent être pourvues d'hiloires de hauteur et de résistance suffisantes et munies de moyens de fermeture efficaces permettant de les fermer rapidement et de les rendre étanches à la mer.

(3) Des sabords de dé-

openings in these bulkheads shall be fire-resisting and flametight.

The mean distance between any two adjacent fire-resisting bulkheads in any superstructure shall in general not exceed 131 feet (40 metres).

Regulation XVII.

Side and other Openings, &c., above the Margin Line.

(1) Sidescuttles, gangway, cargo and coaling ports, and other means for closing openings in the ship's sides above the margin line shall be of efficient design and construction and of sufficient strength having regard to the spaces in which they are fitted and their positions relative to the deepest subdivision loadline.

(2) The bulkhead deck or a deck above it shall be weathertight in the sense that in ordinary sea conditions water will not penetrate in a downward direction. All openings in the exposed weather deck shall have coamings of ample height and strength and shall be provided with efficient means for expeditiously closing them weathertight.

(3) Freeing ports and/

avsedda för tillslutandet av öppningar i dylika skott, skola vara brandsäkra och flamtäta.

Medelavståndet mellan två angränsande brandsäkra skott i en överbyggnad må i allmänhet icke överstiga 40 meter (131 eng. fot).

Regel XVII.

Sido- och andra öppningar m. m. över marginallinjen.

1) Fönsterventiler, landgångs-, last- och kolportar samt andra anordningar för tillslutandet av öppningar i fartygssidorna över marginallinjen, skola vara lämpligt konstruerade och utförda samt av betryggande styrka med hänsyn till de rum, i vilka de äro anbragta ävensom till deras läge i förhållande till den djupaste indelningsvattenlinjen.

2) Skottdäcket eller ovan detta beläget däck skall vara vädertätt i den bemärkelsen, att vatten under vanliga förhållanden till sjöss icke kan nedtränga genom detsamma. Alla öppningar i det för sjö utsatta väderdäcket skola hava karmar av betryggande höjd och styrka samt vara försedda med tillförlitliga anordningar, varmed de hastigt kunna tillslutas vädertätt.

3) Länsportöppningar

charge à la mer et (ou) des dalots doivent être installés pour évacuer rapidement l'eau des ponts exposés à la mer en toutes circonstances de mer.

or scuppers shall be fitted as necessary for rapidly clearing the weather deck of water under all weather conditions.

och (eller) spygatt skola anbringas i sådan utsträckning, att väderdäcket under alla väderleksförhållanden hastigt kan befrias från vatten.

Règle XVIII.

Évacuation des Compartiments étanches.

(1) Dans les parties du navire affectées aux passagers et à l'équipage, tout compartiment étanche doit être pourvu d'une échappée praticable offrant aux personnes qui l'occupent un moyen de gagner le pont découvert.

(2) Toute chambre de machine, tout tunnel d'arbre, toute chaufferie et tout autre local de service doit être pourvu d'une échappée praticable offrant au personnel un moyen de retraite qui n'exige pas la traversée de portes étanches.

Regulation XVIII.

Exits from Watertight Compartments.

(1) In passenger and crew spaces, practicable means of exit to the open deck shall be provided for the occupants from each watertight compartment.

(2) Practicable means of escape for the crew shall be provided from each engine room, shaft tunnel, stokehold compartment, and other working spaces, independent of watertight doors.

Regel XVIII.

Utgångar från vattentäta rum.

1) I de för passagerare och besättning avsedda avdelningarna av fartyget skola lämpliga utgångar till öppet däck vara anordnade för utrymmandet av varje vattentät avdelning.

2) Varje maskinerirum, axeltunnel, eldningsrum och annat för skeppstjänsten avsett rum skall vara försett med lämplig utgång, varigenom personalen kan avlägsna sig utan att behöva passera genom vattentät dörr.

Règle XIX.

Moyens de Pompage.

Navires à vapeur.

(1) Tout navire doit être pourvu d'une installation de pompage efficace permettant d'épuiser et d'assécher, dans la mesure pratiquement possible, à la suite d'une avarie, un compartiment étanche quelconque, que le navire soit droit ou incliné. A cet effet des aspirations latérales sont en général nécessaires, sauf dans les parties resserrées aux extrémités du navire. Lorsque le vaigrage aux bouchains est jointif, on doit ménager un accès de l'eau aux tuyaux

Regulations XIX.

Pumping Arrangements.

Steamships.

(1) Ships shall be provided with an efficient pumping plant capable of pumping from and draining any watertight compartment under all practicable conditions after a casualty whether the ship is upright or listed. For this purpose wing suction will generally be necessary except in narrow compartments at the ends of the ship. Where close ceiling is fitted over the bilges, arrangements shall be made whereby water in the compartment may find its way to the

Regel XIX.

Länsanordningar.

Ångfartyg.

1) Fartyg skola vara försedda med tillförlitlig länsanordning, som kan pumpa vatten från och länsa varje vattentätt rum under alla förekommande förhållanden efter timad skada och oavsett om fartyget ligger på rät köl eller har slagsida. För sådant ändamål erfordras i regel anordnande av länsning från slagen med undantag för smalare rum i fartygets ändar. Där tät garnering är anbragt i slagen, skola sådana anordningar vidtagas, att

d'aspiration. Des moyens efficaces doivent être prévus pour l'épuisement de l'eau des cales frigorifiques.

(2) En plus de la pompe de cale ordinaire conduite par la machine principale ou de la pompe indépendante qui la remplace, il y aura deux pompes de cale indépendantes actionnées par une source d'énergie. Toutefois, dans les navires de moins de 91 m. 50 (300 pieds) de longueur ayant un critérium numérique inférieur à 30, une des pompes indépendantes peut être remplacée soit par deux pompes à bras efficaces, placées une à l'avant, l'autre à l'arrière, soit par une pompe transportable actionnée par une source d'énergie.

Les pompes sanitaires, les pompes de ballast ou de service peuvent être considérées comme des pompes de cale indépendantes si elles sont disposées pour être reliées au réseau de tuyautage de cale.

(3) Lorsqu'il est exigé deux pompes indépendantes au moins actionnées par une source d'énergie, leur disposition doit être telle qu'une au moins puisse servir, dans les circonstances ordinaires où le navire peut être envahi à la mer. Une de ces pompes indépendantes doit en conséquence être une pompe de secours d'un type submersible éprouvé. Une source d'énergie située au-dessus du pont de cloisonnement doit être disponible pour actionner

suction pipes. Efficient means shall be provided for draining water from insulated holds.

(2) In addition to the ordinary bilge pump, worked by the main engines, or its equivalent engine room pump, two independent power bilge pumps shall be provided, except that in ships less than 300 feet (91.5 metres) in length, having a criterion numeral less than 30, either two efficient hand pumps of the crank type fitted one forward and one aft, or a portable power pump, may be substituted for one of the additional independent power bilge pumps.

Sanitary, ballast and general service pumps may be accepted as independent power bilge pumps if fitted with the necessary connections to the bilge pumping system.

(3) Where two or more independent power pumps are required, the arrangement shall be such that at least one power pump will be available for use in all ordinary circumstances in which a vessel may be flooded at sea. One of the power pumps shall, therefore, be an emergency pump of a reliable submersible type. A source of power situated above the bulkhead deck shall be available for this pump in any case of emergency.

vattnet i rummen kan fritt rinna till länsrören. Betyräggande anordningar skola vidtagas för länsning av isolerade underrum.

2) Jämte den av huvudmaskineriet drivna läns-pumpen eller motsvarande oberoende läns-pump i maskinrummet skola finnas två oberoende maskindrivna läns-pumpar, dock att å fartyg med en längd av mindre än 91,5 meter (300 eng. fot) och ett karaktärstal mindre än 30 en av nämnda oberoende maskindrivna läns-pumpar må ersättas med antingen två driftsäkra handläns-pumpar av vevtyp, den ena anbragt förut och den andra akterut, eller en flyttbar maskindriven läns-pump.

Sanitär-, barlast- och spolvattenpumpar må godkännas såsom oberoende maskindrivna läns-pumpar, därest de äro försedda med nödiga anslutningar till läns-systemet.

3) Där två eller flera, oberoende maskindrivna läns-pumpar äro föreskrivna, skall läns-systemet vara så anordnat, att minst en maskindriven läns-pump kan användas under alla vanliga förhållanden, under vilka fartyget kan vattenfyllas till sjöss. För sådant ändamål skall en av de maskindrivna läns-pumparna vara en tillförlitlig nödläns-pump, som kan arbeta under vatten. För denna läns-pump skall finnas en ovan skottdäcket

cette pompe en toute éventualité.

(4) Si possible, les pompes de cale actionnées par une source d'énergie doivent être placées dans des compartiments étanches séparés et situés de telle sorte que la même avarie ne puisse vraisemblablement pas en amener l'envahissement rapide. Si les machines et les chaudières sont dans deux ou plus de deux compartiments étanches les pompes utilisables comme pompes de cale doivent être réparties autant que possible dans ces divers compartiments.

(5) Chaque pompe de cale, à bras ou mécanique, à l'exception de celles qui sont prévues pour les coquerons seulement, doit être disposée pour aspirer dans une cale quelconque ou un compartiment quelconque de la tranche des machines.

(6) Chaque pompe de cale indépendante mécanique doit être capable d'imprimer à l'eau dans le collecteur principal d'aspiration une vitesse d'au moins 122 mètres (400 pieds) par minute, elle doit avoir une aspiration directe séparée dans le compartiment où elle est située et d'un diamètre au moins égal à celui de ce collecteur. Les aspirations directes de chaque pompe indépendante mécanique doivent être disposées pour aspirer de chaque bord du navire.

(7) Les pompes de circulation principales doi-

(4) Where practicable, the power bilge pumps shall be placed in separate watertight compartments so arranged or situated that these compartments will not readily be flooded by the same damage. If the engines and boilers are in two or more watertight compartments, the pumps available for bilge service shall be distributed through these compartments as far as is possible.

(5) With the exception of pumps which may be provided for peak compartments only, each bilge pump, whether operated by hand or by power, shall be arranged to draw water from any hold or machinery compartment in the ship.

(6) Each independent power bilge pump shall be capable of giving a speed of water through the main bilge pipe of not less than 400 feet (122 metres) per minute, and it shall have a separate direct suction, to the compartment in which it is situated, of a diameter not less than that of the bilge main. The direct suction from each independent power bilge pump shall be arranged to pump from either side of the ship.

(7) Main circulating pumps shall have direct

anbragt kraftkälla, som vid nödtillfälle kan tagas i bruk.

4) Där så är praktiskt möjligt, skola de maskindrivna läns pumparna anbringas i skilda vattentäta rum, så anordnade eller belägna, att sannolikt icke båda lätt bliva vattenfyllda genom en och samma läcka. Där maskiner och ångpannor äro belägna i två eller flera vattentäta rum, skola de för länsning avsedda pumparna så långt möjligt vara fördelade i dessa rum.

5) Med undantag av de pumpar, som uteslutande äro avsedda för pikarna, skall varje läns pump, vare sig den drives för hand eller maskinellt, vara anordnad för länsning från vilket underrum eller maskinerirum som helst i fartyget.

6) Varje oberoende maskindriven läns pump skall vara i stånd att i huvudlänsledningen giva vattnet en hastighet av minst 122 meter (400 eng. fot) pr minut och skall till det rum, i vilket den är uppställd, vara försedd med en särskild, direkt länsledning med en diameter, som skall vara minst lika stor som huvudlänsledningens. Den direkta länsledningen från varje oberoende maskindriven läns pump skall vara så anordnad, att länsning kan ske från fartygets båda sidor.

7) Huvudcirkulationspumpen skall hava med

vent avoir une aspiration directe munie de clapet de non-retour, au point le plus bas de la chambre des machines et d'un diamètre au moins égal aux deux tiers de la prise principale d'eau de circulation. Si le combustible est, ou peut être du charbon, et s'il n'y a pas de cloison étanche entre les machines et les chaudières, une pompe de circulation au moins doit pouvoir refouler directement à la mer ou bien un tuyautage direct doit être installé allant à la décharge principale muni de vanne d'isolement.

(8) (a) Le tuyautage desservant les pompes exigées pour l'épuisement des compartiments des machines ou des cales à marchandises doit être entièrement distinct du tuyautage employé pour le remplissage ou l'épuisement des compartiments à eau ou à combustible liquide.

(b) L'emploi de tuyaux en plomb est interdit dans les soutes à charbon ou dans les soutes à combustible liquide, ou dans les chambres de machines ou de chaudières, y compris les chambres des moteurs renferment des pompes à combustible liquide ou des caisses de décantation.

(9) L'Administration doit établir des règles pour le calcul du diamètre des collecteurs et branchements du tuyautage des cales en tenant compte des dimensions du navire

suction connections, provided with non-return valves, to the lowest drainage level in the machinery space, and of a diameter at least two-thirds that of the main sea inlet. Where the fuel is, or may be, coal, and there is no watertight bulkhead between the engines and boilers, a direct discharge overboard shall be fitted from at least one circulating pump, or, alternatively, a bye-pass may be fitted to the circulating discharge.

(8) (a) All pipes from the pumps which are required for draining, cargo or machinery spaces shall be entirely distinct from pipes which may be used for filling or emptying spaces where water or oil is carried.

(b) Lead pipes shall not be used under coal bunkers or oil fuel storage tanks, nor in boiler or machinery spaces, including motor rooms in which oil settling tanks or oil fuel pump units are situated.

(9) The Administration shall make rules relating to the diameters of the bilge main and branch pipes which shall be proportioned respectively in relation to the size of the

backventiler försedda direkta länsledningar, som skola vara dragna ned till den lägst belägna delen i maskinrummet och som skola hava en diameter av minst två tredjedelar av diametern av huvudtillloppsror för cirkulationsvattnet. Där bränslet utgöres av eller kan utgöras av kol och där vattentätt skott icke finnes mellan maskiner och ångpannor, skall minst en av cirkulationspumparna vara försedd med direkt avloppsror till sjön eller ock skall avlopp vara anordnat genom ett grenrör till cirkulationsvattenavloppet.

8) a) Alla rör från föreskrivna pumpar för länsning av last- eller maskinerum, skola vara helt avskilda från rör, vilka kunna användas till fyllning eller länsning av rum, avsedda för vatten eller olja.

b) Blyrör må icke användas i kolrum eller brännoljetankar eller i pann- eller maskinrum, däri inbegripet motorrum, i vilka dagtankar för olja eller brännoljepumpar äro anbragta.

9) Administrationen skall utfärda bestämmelser angående diametrar av länsledningarnas huvud- och förgreningsrör med hänsyn tagen till fartygets storlek och stor-

et de celles des compartiments à épuiser.

(10) La disposition du tuyautage des cales et du tuyautage des ballasts doit être telle que l'eau ne puisse passer de la mer ou des ballasts dans les compartiments des machines ou les cales à marchandises, ni d'un compartiment dans l'autre. On doit prendre en particulier des mesures pour éviter qu'une cale à eau ayant des aspirations sur le tuyautage de cale et sur celui des ballasts ne puisse, par inadvertence, être remplie d'eau de mer quand elle contient du lest liquide.

(11) Des mesures doivent être prises pour que, si un compartiment desservi par un tuyau d'aspiration de cale, vient à être rempli, il ne se déverse dans un autre compartiment, dans le cas où le tuyau d'aspiration en question serait lui-même brisé ou avarié par collision ou échouage. Pour cela, si en un point de son tracé, le tuyau est situé près du bordé extérieur ou dans une quille tubulaire, on doit placer sur le tuyau dans le compartiment qui contient l'extrémité libre du tuyau soit un clapet de non-retour, soit une vanne à tige filetée qui puisse être manœuvrée d'un point au-dessus du pont de cloisonnement.

(12) Toutes les boîtes de distribution, vannes, robinets, faisant partie du système d'épuisement des

ship and the sizes of the compartments to be drained.

(10) The arrangement of the bilge and ballast pumping system shall be such as to prevent the possibility of water passing from the sea and from water ballast spaces into the cargo and machinery spaces, or from one compartment to another. Special provision shall be made to prevent any deep tank having bilge and ballast connections being inadvertently run up from the sea when containing cargo, or pumped out through a bilge pipe when containing water ballast.

(11) Provision shall be made to prevent the compartment served by any bilge suction pipe being flooded, in the event of the pipe being severed or otherwise damaged, by collision or grounding, in any other compartment. For this purpose, where the pipe is at any part situated near the side of the ship or in a duct keel, there shall be fitted to the pipe in the compartment containing the open end either a non-return valve, or a screw-down valve which can be operated from a position above the bulkhead deck.

(12) All distribution boxes, cocks and valves in connection with the bilge pumping arrange-

leken av de rum, som skola länsas.

10) Läns- och barlastpumpsystemet skall vara så anordnat, att vatten icke kan inkomma från sjön eller från barlasttankar i last- eller maskinerirummen eller från ett rum till ett annat. Särskilda anordningar skola vara vidtagna till förhindrande av att djup-tank, som är försedd med läns- och barlaströrledningar, oavsiktligt fylls med vatten från sjön, när djuptanken användes såsom lastrum, eller tömmes genom länsrör, när den innehåller vattenbarlast.

11) Anordning skall vara vidtagen till förhindrande av att ett vattentätt rum, från vilket länsrör leder, vattenfylls till följd av att länsröret vid kollision eller grundstötning blir i annat rum avslaget eller på annat sätt skadat. För detta ändamål skall, där ett rör är till någon del beläget nära intill fartygs-sida eller i tunnelköl, i det rum, där rörets mynning är belägen, å röret anbringas antingen en backventil eller en skruvventil, manövrerbar från plats ovan skottdäcket.

12) Alla fördelningslådor, kranar och ventiler, som ingå i länsanordningarna, skola anbringas

cales doivent être placés dans des endroits où ils soient toujours accessibles dans les circonstances normales. Ils doivent être disposés de telle sorte qu'en cas de remplissage d'un compartiment, on puisse mettre en marche la pompe de secours sur un compartiment quelconque. S'il n'y a qu'un réseau de tuyaux commun à toutes les pompes, les vannes et robinets qu'il est nécessaire de manœuvrer pour régler les aspirations de cale doivent pouvoir être commandées d'un point au-dessus du pont de cloisonnement. Si, en plus du réseau normal de tuyautage de cale il y a un réseau de secours, il doit être indépendant du réseau principal et disposé de telle sorte que la pompe de secours puisse aspirer dans un compartiment quelconque en cas d'envahissement d'un compartiment.

Navires à moteurs.

(13) Le système de pompage à la cale des navires à moteurs doit, autant que cela est pratiquement possible, et à l'exception de ce qui est relatif aux pompes de circulation, être équivalent à celui que serait exigé pour un navire à vapeur de même dimension.

Règle XX.

Marche arrière.

La puissance de marche arrière doit être suffisante pour assurer au navire des

ment shall be in positions which are accessible at all times under ordinary circumstances. They shall be so arranged that in the event of flooding the emergency bilge pump may be operative on any compartment. If there is only one system of pipes common to all the pumps, the necessary cocks or valves for controlling the bilge suction must be workable from above the bulkhead deck. If in addition to the main bilge pumping system an emergency bilge pumping system is provided, it shall be independent of the main system and so arranged that the emergency pump is capable of operating on any compartment under flooding conditions.

Motor Ships.

(13) The bilge pumping arrangements in motor ships shall, so far as practicable, be equivalent to those required for steamships of similar size, except as regards main circulating pumps.

Regulation XX.

Power for Going Astern.

Ships shall have sufficient power for going astern to secure proper

på ställen, varest de under vanliga förhållanden alltid äro åtkomliga. De skola vara så anbragta, att nödlänsumpen, i händelse av vattnets inträngande i fartyget, kan användas för länsning av vilket som helst av rummen. Där endast ett för alla pumpar gemensamt rörsystem är anordnat, skola kranar och ventiler, som äro nödvändiga för reglering av länsningen, kunna manövreras från plats ovan skottdäcket. Där jämte huvudlänsystemet finnes ett reservlänsystem, skall detta senare vara oberoende av huvudlänsystemet och så anordnat, att länsning genom nödlänsumpen kan ske från varje rum, vari vatten inkommit.

Motorfartyg.

(13) Länsanordningarna å motorfartyg skola så långt möjligt vara likvärdiga med de anordningar, som äro föreskrivna beträffande ångfartyg av samma storlek, dock med undantag av huvudcirkulationspumpar.

Regel XX.

Backningsförmåga.

Backningsförmågan skall vara så stor, att fartygets nödiga manöv-

aptitudes de manœuvre convenables en toutes circonstances.

Règle XXI.

Appareil à gouverner auxiliaire.

Les navires doivent être munis d'un appareil à gouverner auxiliaire, qui peut être d'une puissance inférieure à celle de l'appareil principal; il n'est pas exigé que cet appareil auxiliaire soit actionné par la vapeur ou toute autre source d'énergie, pourvu que des dispositifs appropriés pour une commande à la main soient réalisables. Un moteur identique au moteur de la machine à gouverner principale sera considéré comme un appareil à gouverner auxiliaire dans le sens de la présente Règle.

Règle XXII.

Inspections initiales et subséquentes de Navires.

(1) Tout navire neuf ou existant doit être soumis aux inspections spécifiées ci-après:

(a) une inspection préalable à la mise en service;

(b) une inspection périodique tous les douze mois;

(c) des inspections supplémentaires occasionnelles.

(2) Les inspections visées dans l'Article précédent doivent s'effectuer dans les conditions suivantes:

(a) *L'inspection préalable à la mise en service* comporte un examen com-

control of the ship in all circumstances.

Regulation XXI.

Auxiliary Steering Apparatus.

Ships shall be provided with an auxiliary steering apparatus which, however, may be of less power than the main apparatus, and need not be worked by steam or other mechanical power, provided adequate arrangements for manual operation are practicable. A duplicate main steering power plant shall be considered as an auxiliary steering apparatus within the meaning of this Regulation.

Regulation XXII.

Initial and Subsequent Surveys of Ships.

(1) Every new or existing ship shall be subjected to the surveys specified below: —

(a) A survey before the ship is put in service.

(b) A periodical survey once every twelve months.

(c) Additional surveys, as occasion arises.

(2) The surveys referred to above shall be carried out as follows: —

(a) *The survey before the ship is put in service* shall include a complete

reringsförmåga under alla omständigheter säkerställes.

Regel XXI.

Reservstyrinrättning.

Fartyg skola vara försedda med en reservstyrinrättning, som emellertid må hava mindre styrka än huvudstyrinrättningen och som icke behöver drivas medelst ånga eller annan maskinkraft, därest betryggande handstyning kan anordnas. Dubbel drivanordning till huvudstyrinrättningen skall anses såsom sådan reservstyrinrättning, som avses i denna regel.

Regel XXII.

Första och efterföljande besiktningar å fartyg.

1) Varje nytt eller existerande fartyg skall underkastas nedan nämnda besiktningar:

a) en besiktning, innan fartyget tages i bruk;

b) en periodisk besiktning var tolfte månad;

c) tillfälliga besiktningar.

2) De i föregående moment omnämnda besiktningar skola verkställas enligt följande bestämmelser:

a) *Besiktning, innan fartyget tages i bruk*, skall omfatta fullständig un-

plet de la coque, des appareils mécaniques et de l'armement, notamment une visite à sec de la carène ainsi qu'une visite extérieure et intérieure des chaudières. Cette inspection doit permettre de se rendre compte que le navire répond complètement, au point de vue des dispositions générales, des matériaux et échantillons de la coque, des chaudières et de leurs accessoires, des machines principales et auxiliaires, des engins de sauvetage et de l'armement, aux prescriptions de la présente Convention ainsi qu'à celles des règlements de détail édictés pour l'application par le Gouvernement de l'Etat dont il dépend, pour les navires affectés au service auquel le navire est destiné. L'inspection doit également permettre de se rendre compte que le navire et son armement sont d'une exécution satisfaisante à tous égards.

(b) *L'inspection périodique* comporte un examen d'ensemble de la coque, des chaudières, de la machinerie et de l'armement, notamment une visite à sec de la carène. Cette inspection doit permettre de se rendre compte que le navire est, au point de vue de la coque, des chaudières et accessoires, des machines principales et auxiliaires ainsi que des engins de sauvetage et de l'armement, dans un état satisfaisant et approprié au service auquel il est de-

inspection of the hull, machinery and equipments, including the outside of the ship's bottom and the inside and outside of the boilers. This survey shall be such as to ensure that the arrangements, material, and scantlings of the hull, boilers, and their appurtenances, main and auxiliary machinery, life-saving appliances, and other equipments, fully comply with the requirements of the present Convention and of the detailed regulations promulgated as a result thereof by the Government of the country to which the ship belongs for ships of the service for which it is intended. The survey shall also be such as to ensure that the workmanship of all parts of the ship and its equipments is in all respects satisfactory.

(b) *The periodical survey* shall include an inspection of the whole of the hull, boilers, machinery, and equipments, including the outside of the ship's bottom. The survey shall be such as to ensure that the ship, as regards the hull, boilers, and their appurtenances, main and auxiliary machinery, life-saving appliances, and other equipments, is in satisfactory condition and fit for the service for which it is intended, and that it complies with the require-

dersökning av skrov, maskineri och utrustning, inberäknat yttersidan av fartygets botten samt inner- och yttersidan av ångpannorna. Denna besiktning skall verkställas så, att säkerhet därigenom vinnes för att fartyget med hänsyn till dess anordningar, material och materialdimensioner beträffande skrov, ångpannor med tillbehör, huvud- och hjälpmaskiner, bärgningsredskap och annan utrustning i alla avseenden uppfyller bestämmelserna i denna konvention ävensom de närmare föreskrifter, som regeringen i det land, där fartyget är hemmahörande, må i samband härmed hava utfärdat i avseende å fartyg i den fart, för vilken fartyget är avsett. Besiktningen skall verkställas så att säkerhet därigenom jämväl vinnes för att utförandet av alla delar av fartyget och dess utrustning är i alla avseenden tillfredsställande.

(b) *Periodisk besiktning* skall omfatta undersökning av alla delar av skrov, ångpannor, maskiner och utrustning, inberäknat yttersidan av fartygets botten. Denna besiktning skall verkställas så, att säkerhet därigenom vinnes för att fartyget med hänsyn till skrov, ångpannor med tillbehör, huvud- och hjälpmaskiner, bärgningsredskap och annan utrustning är i tillfredsställande skick och lämpat för den fart, för vilken fartyget är avsett, samt att fartyget

stiné, et qu'il répond, en outre, aux prescriptions de la présente Convention et à celles des règlements de détail édictés pour l'application par le Gouvernement de l'Etat dont relève le navire.

(c) *Une inspection générale ou patrielle*, suivant le cas, doit être faite chaque fois qu'il ce produit un accident ou qu'il se révèle un défaut affectant soit la sécurité du navire, soit l'intégrité ou l'efficacité des engins de sauvetage ou des autres appareils. Il en est de même chaque fois que le navire a subi une réparation ou que des parties importantes en ont été renouvelées. L'inspection doit permettre de se rendre compte que les réparations nécessaires ou les renouvellements ont été effectués dans de bonnes conditions, que les matériaux utilisés, ainsi que les procédés d'exécution employés, donnent toute satisfaction, et que le navire répond à tous égards aux prescriptions de la présente Convention et à celles des règlements de détail édictés pour l'application par le Gouvernement dont relève le navire.

(3) Les règlements de détail, visés au paragraphe (2) ci-dessus, fixent les règles à observer pour les essais hydrostatiques avant et après la mise en service applicables aux chaudières principales et auxiliaires, à leurs accessoires, aux tuyautages de vapeur, réservoirs à haute pression, réservoirs à com-

ments of the present Convention, and of the detailed regulations promulgated as a result thereof by the Government of the country to which the ship belongs.

(c) *A survey either general or partial*, according to the circumstances, shall be made every time an accident occurs or a defect is discovered which affects the safety of the ship or the efficiency or completeness of its life-saving appliances or other equipments, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory, and that the ship complies in all respects with the provisions of the present Convention and of the detailed regulations promulgated as a result thereof by the Government of the country to which the ship belongs.

(3) The detailed regulations referred to in sub-paragraph (2) shall prescribe the requirements to be observed as to the initial and subsequent hydraulic tests, to which the main and auxiliary boilers, connections, steam-pipes, high-pressure receivers, and fuel tanks for oil motors are to be

uppfyller bestämmelserna i denna konvention ävensom de närmare föreskrifter, som regeringen i det land, där fartyget är hemmahörande, må i samband härmed hava utfärdat.

c) *Fullständig eller partiell besiktning* skall efter omständigheterna verkställas varje gång sjöolycka inträffar eller brist upptäckes, som inverkar antingen på fartygets säkerhet eller på användbarheten eller fullständigheten av fartygets bärgningsredskap eller övriga utrustning eller närhelst viktigare reparations- eller förnyelsearbeten utföras. Denna besiktning skall verkställas så, att säkerhet därigenom vinnes för att nödiga reparations- eller förnyelsearbeten blivit fullgjorda på ett tillfredsställande sätt samt att material och utförande äro fullt tillfredsställande ävensom att fartyget i alla avseenden uppfyller bestämmelserna i denna konvention och de närmare föreskrifter, som regeringen i det land, där fartyget är hemmahörande, må i samband härmed hava utfärdat.

3) De i mom. 2 omnämnda närmare föreskrifterna skola angiva vad som skall iakttagas med avseende å sådana första och efterföljande tryckprov med vatten, som skola företagas med huvud- och hjälpanspannor med tillbehör, ångrör, högtryckkärl och brännoljetankar för för-

bustible liquide pour moteurs à combustion interne. Ils doivent indiquer les pressions d'épreuve et l'intervalle entre deux essais consécutifs.

Les chaudières principales et auxiliaires, leurs accessoires, les réservoirs divers et les tuyautages de vapeur de plus de 76 millimètres (3 pouces) de diamètre intérieur doivent subir avec succès une épreuve hydraulique avant leur mise en service. Les tuyaux de vapeur de plus de 76 millimètres (3 pouces) de diamètre intérieur, subiront des épreuves hydrauliques périodiques.

Règle XXIII.

Prescriptions concernant les Modifications faites au Navire dans l'intervalle des Visites.

Après achèvement de l'inspection du navire prévue à la Règle XXII, aucune modification ne devra être apportée sans l'autorisation de l'Administration aux dispositions de la coque, de l'appareil moteur, de l'armement, &c., soumis à la surveillance.

Engins de sauvetage, &c.

Règle XXIV.

Types réglementaires d'Embarcations.

Les types réglementaires d'embarcations sont classés comme suit:

Classe I. Embarcations ouvertes, à bordé rigide avec (a) flotteurs inté-

submitted, including the test pressure to be applied, and the intervals between two consecutive tests.

Main and auxiliary boilers, connections, tanks and receivers, also steam-piping of more than 3 inches (76 millimetres) internal diameter shall be satisfactorily tested by hydraulic pressure when new. Steam pipes of more than 3 inches (76 millimetres) internal diameter shall be tested by hydraulic pressure periodically.

Regulation XXIII.

Maintenance of Conditions after Survey.

After the survey of the ship as provided in Regulation XXII has been completed no change shall be made in the structural arrangements, machinery, equipments, &c., covered by the survey, without the sanction of the Administration.

Life saving appliances, &c.

Regulation XXIV.

Standard Types of Boats.

The standard types of boats are classified as follows: —

Class I. Open boats with rigid sides having either (a) internal buoy-

bränningsmotorer ävensom det provtryck, som skall användas, samt tidsrymden mellan två på varandra följande tryckprov.

Huvud- och hjälpångpannor med tillbehör, tankar och högtryckkärl ävensom ångrör med en invändig diameter av mer än 76 mm (3 eng. tum) skola underkastas tillfredsställande tryckprov med vatten, innan de tagas i bruk. Ångrör med en invändig diameter av mer än 76 mm (3 eng. tum) skola underkastas periodiska tryckprov med vatten.

Regel XXIII.

Fartygets bibehållande i behörigt skick efter verkställd besiktning.

Sedan å fartyg verkstälts sådan besiktning, som är föreskriven i regel XXII, må icke någon förändring i avseende å skrov, maskineri, utrustning e. d., som varit föremål för besiktningen, företagas utan medgivande av administrationen.

Bärgningsredskap m. m.

Regel XXIV.

Reglementsénliga båttyper.

De reglementsénliga båttyperna indelas i följande klasser:

Klass I: Öppna båtar med fast bordläggning och med antingen a) uteslu-

rieurs seulement; (b) flotteurs intérieurs et extérieurs.

Classe II. (a) Embarcations ouvertes, avec flotteurs intérieurs et extérieurs avec la partie supérieure du bordé repliable; (b) embarcations pontées, avec fargues étanches fixes ou repliables.

Une embarcation ne peut être admise si sa flottabilité dépend de l'ajustement préalable d'une des principales parties de la coque, ou si sa capacité cubique est inférieure à 3 mc. 500 (125 pieds cubes).

Une embarcation ne peut être admise si son poids, en pleine charge avec les personnes qu'elle peut recevoir et son armement dépasse 20,300 kilogrammes (20 tonnes anglaises).

Règle XXV.

Embarcations de Sauvetage de la Classe I.

Les embarcations de sauvetage de la Classe I doivent avoir une tonture moyenne au moins égale à quatre pour cent de leur longueur.

Les caissons à air des embarcations de sauvetage de la Classe I doivent être disposés de manière à assurer la stabilité de l'embarcation complètement chargée dans des circonstances de temps défavorables.

Dans les embarcations admises à porter 100 personnes ou plus, le volume des flotteurs doit être

ancy only, or (b) internal and external buoyancy.

Class II. (a) Open boats with internal and external buoyancy—upper parts of sides collapsible, and (b) decked boats with either fixed or collapsible watertight bulwarks.

No boat may be approved the buoyancy of which depends upon the previous adjustment of one of the principal parts of the hull, or which has not a cubic capacity of at least 3.5 cubic metres (equivalent to 125 cubic feet).

No boat may be approved the weight of which when fully laden with persons and equipment exceeds 20,300 kilogrammes (equivalent to 20 tons).

Regulation XXV.

Lifeboats of Class I.

Lifeboats of Class I must have a mean sheer at least equal to four per cent. of their length.

The air cases of lifeboats of Class I shall be so placed as to secure stability when fully laden under adverse weather conditions.

In boats certified to carry 100 or more persons the volume of the buoyancy shall be increased to

tande invändiga flytanordningar eller b) såväl invändiga som utvändiga flytanordningar.

Klass II: a) Öppna båtar med såväl invändiga som utvändiga flytanordningar — övre delen av bordläggningen hoptryckbar — och b) däckade båtar med antingen fast eller hoptryckbar, vattentät brädgång.

Båt må icke godkännas, om dess flytförmåga är beroende på föregående iordningställande av någon av skrovets huvuddelar eller om dess rymd icke uppgår till minst 3.5 kbm (125 eng. kbf).

Båt må ej heller godkännas, om dess vikt med högsta tillåtna antal personer och full utrustning överstiger 20,300 kg. (20 eng. ton).

Regel XXV.

Båtar av klass I.

Båtar av klass I skola hava ett medelsprång, som är minst 4 procent av längden.

Luftlådorna i båtar av klass I skola vara så anbragta, att de, när båterna äro fullt belastade, tillförsäkra desamma stabilitet även under ogynnsamma väderleksförhållanden.

I båtar, som äro godkända att föra 100 personer eller flera, skall rymden av flytanordningarna

augmenté à la satisfaction de l'Administration.

Les embarcations de sauvetage de la Classe I doivent aussi satisfaire aux conditions suivantes:

(a) *Embarcations de Sauvetage avec Flotteurs intérieurs seulement.*

La flottabilité d'une embarcation en bois de ce type doit être assurée par des caissons à air étanches ayant un volume total au moins égal au dixième de la capacité cubique de l'embarcation.

La flottabilité d'une embarcation métallique de ce type ne doit pas être inférieure à celle qui est exigée ci-dessus pour l'embarcation en bois de même capacité cubique; le volume des caissons à air étanches doit être augmenté en conséquence.

(b) *Embarcations de Sauvetage avec Flotteurs intérieurs et extérieurs.*

La flottabilité intérieure d'une embarcation en bois de ce type doit être assurée par des caissons à air étanches ayant un volume total au moins égal à sept et demi pour cent de la capacité cubique le l'embarcation.

Les flotteurs extérieurs peuvent être constitués par du liège ou par toute autre matière au moins équivalente. Ne sont pas admis les flotteurs dont le remplissage est constitué par du jonc, du liège en copeaux ou en grains,

the satisfaction of the Administration.

Lifeboats of Class I must also satisfy the following conditions: —

(a) *Lifeboats with Internal Buoyancy only.*

The buoyancy of a wooden boat of this type shall be provided by watertight air-cases, the total volume of which shall be at least equal to one-tenth of the cubic capacity of the boat.

The buoyancy of a metal boat of this type shall not be less than that required above for a wooden boat of the same cubic capacity, the volume of watertight air-cases being increased accordingly.

(b) *Lifeboats with Internal and External Buoyancy.*

The internal buoyancy of a wooden boat of this type shall be provided by watertight air-cases, the total volume of which is at least equal to seven and a half per cent. of the cubic capacity of the boat.

The external buoyancy may be of cork or of any other equally efficient material, but such buoyancy shall not be obtained by the use of rushes, cork shavings, loose granulated cork or any other loose granulated substance, or

ökas i enlighet med administrationens fordringar.

Båtar av klass I skola vidare uppfylla följande villkor:

a) *Båtar med uteslutande invändiga flytanordningar.*

Flytförmågan hos båt av trä av denna typ skall säkerställas genom vattentäta luftlådor, vilkas sammanlagda rymd skall utgöra minst en tiondedel av båtens rymd.

Flytförmågan hos båt av metall av denna typ må icke vara mindre än den, som ovan föreskrivits för en båt av trä av samma rymd; rymden av de vattentäta luftlådorna skall följaktligen i erforderlig grad ökas.

b) *Båtar med såväl invändiga som utvändiga flytanordningar.*

Den invändiga flytförmågan hos båt av trä av denna typ skall säkerställas genom vattentäta luftlådor, vilkas sammanlagda rymd skall utgöra minst sju och en halv procent av båtens rymd.

De utvändiga flytanordningarna må bestå av kork eller av annat därmed likvärdigt material; flytanordningar, vilkas fyllning består av säv, korkspån, söndersmulad kork eller av annat ämne i form av avfall och utan

ou par toute autre substance à l'état de déchets et sans cohésion propre, non plus que les flotteurs nécessitant une insufflation d'air.

Lorsque les flotteurs sont en liège, leur volume, pour une embarcation en bois, ne doit pas être inférieur aux trente-trois millièmes de la capacité cubique de l'embarcation; s'ils sont en une autre matière que le liège, leur volume et leur installation doivent être tels que la flottabilité et la stabilité de l'embarcation ne soient pas inférieures à celles d'une embarcation similaire pourvue de flotteurs en liège.

La flottabilité d'une embarcation métallique ne doit pas être inférieure à celle qui est exigée ci-dessus pour une embarcation en bois de même capacité cubique; le volume des caissons et celui des flotteurs extérieurs doivent être augmentés en conséquence.

Règle XXVI.

Embarcation de la Classe II.

Les embarcations de la Classe II doivent satisfaire aux conditions suivantes:

(a) *Embarcations ouvertes ayant la partie supérieure du bordé repliable, avec des flotteurs intérieurs et extérieurs.*

Une embarcation de ce type doit comporter à la fois des caissons à air étanches et des flotteurs extérieurs. Leur volume total, pour chacune des

by any means dependent upon inflation by air.

If the buoyancy is of cork, its volume, for a wooden boat, shall not be less than thirty-three thousandths of the cubic capacity of the boat; if of any material other than cork, its volume and distribution shall be such that the buoyancy and stability of the boat are not less than that of a similar boat provided with buoyancy of cork.

The buoyancy of a metal boat shall be not less than that required above for a wooden boat of the same cubic capacity, the volume of the watertight air-cases and that of the external buoyancy being increased accordingly.

Regulation XXVI.

Boats of Class II.

Boats of Class II must satisfy the following conditions:

(a) *Open Boats with Internal and External Buoyancy—Upper Part of Sides collapsible.*

A boat of this type shall be fitted both with watertight aircases and with external buoyancy the aggregate volume of which, for each person which the

egen sammanhållning, må icke användas, ej heller flytanordningar, som måste uppblåsas med luft.

Där flytanordningarna äro av kork, må deras rymd i båtar av trä icke understiga trettio tre tusendelar av båtens rymd; bestå de av annat ämne än kork skola de hava så stor rymd och vara så anbragta, att båtens flytförmåga och stabilitet icke blir mindre än hos en liknande båt, försedd med flytanordningar av kork.

Flytförmågan hos båt av metall må icke understiga den flytförmåga, som ovan föreskrivits för båt av trä av samma rymd; rymden av de vattentäta luftlådorna och de utvändiga flytanordningarna skall följaktligen i erforderlig grad ökas.

Regel XXVI.

Båtar av klass II.

Båtar av klass II skola uppfylla följande villkor:

a) *Öppna båtar med såväl invändiga som utvändiga flytanordningar; den övre delen av bordläggningen hoptryckbar.*

Båt av denna typ skall vara försedd med såväl invändiga som utvändiga flytanordningar, vilkas sammanlagda rymd för varje person, som bå-

personnes que l'embarcation est apte à recevoir, doit avoir au moins les valeurs suivantes:

boat is able to accommodate, shall be at least equal to the following amounts:

ten må föra, skall vara minst:

	Décimètres cubes.	Pieds cubes anglais.		Cubic Decimetres.	Cubic Feet.
Caissons étanches	43	1.5	Air-cases	43	1.5
Flotteurs extérieurs (s'ils sont en liège)	6	0.2	External buoyancy (if of cork)	6	0.2
			Kbdm.	Eng. kbf.	
			Luftlådor	43	1.5
			Utvändiga flytanordningar (om de äro av kork)	6	0.2

Les flotteurs extérieurs peuvent être constitués par du liège ou par toute autre matière au moins équivalente. Ne sont pas admis les flotteurs dont le remplissage est constitué par du jonc, du liège en copeaux ou en grains, ou par toute autre substance à l'état de déchets et sans cohésion propre, non plus que les flotteurs nécessitant une insufflation d'air.

Lorsque les flotteurs ne sont pas en liège, leur volume et leur installation doivent être tels que la flottabilité et la stabilité de l'embarcation ne soient pas inférieures à celles d'une embarcation similaire pourvue de flotteurs en liège.

Une embarcation métallique de ce type doit être munie de flotteurs intérieurs et extérieurs qui lui assurent une flottabilité au moins égale à celle d'une embarcation en bois.

Le franc-bord minimum des embarcations de ce type doit être fixé suivant leur longueur; il se mesure à mi-longueur de l'em-

The external buoyancy may be of cork or of any other equally efficient material, but such buoyancy shall not be obtained by the use of rushes, cork shavings, loose granulated cork, or any other loose granulated substance, or by any means dependent upon inflation by air.

If of any material other than cork, its volume and distribution shall be such that the buoyancy and stability of the boat are not less than that of a similar boat provided with buoyancy of cork.

A metal boat of this type shall be provided with internal and external buoyancy to ensure that the buoyancy of the boat shall be at least equal to that of a wooden boat.

The minimum freeboard of boats of this type shall be fixed in relation to their length; and it shall be measured vertically to

De utvändiga flytanordningarna må bestå av kork eller av annat därmed likvärdigt material; flytanordningar, vilkas fyllning består av säv, korkspån, söndersmulad kork eller av annat ämne i form av avfall och utan egen sammanhållning, må ej användas, ej heller flytanordningar, som måste upplåsas med luft.

Flytanordningar av annat ämne än kork skola hava så stor rymd och vara så anbragta, att bårens flytförmåga och stabilitet icke blir mindre än hos liknande båt, försedd med flytanordningar av kork.

Båt av metall av denna typ skall vara försedd med såväl invändiga som utvändiga flytanordningar, som tillförsäkra densamma en flytförmåga åtminstone likvärdig med den, som en liknande båt av trä äger.

Det minsta fribordet för båtar av denna typ skall bestämmas i förhållande till båtens längd; fribordet mätes vid båtens

barcation, et verticalement sur les flancs, depuis le sommet de la partie fixe ceux-ci jusqu'à la flottaison en charge.

Le franc-bord en eau douce ne doit pas être inférieur aux valeurs ci-après:

Longueur de l'embarcation de sauvetage.		Franc-bord minimum.		Length of Lifeboat.		Minimum Freeboard.	
Mètres.	Pieds anglais.	Millimètres.	Pouces anglais	Metres.	Equivalent in Feet to	Millimetres.	Equivalent in Inches to
7.90	26	200	8	7.90	26	200	8
8.50	28	225	9	8.50	28	225	9
9.15	30	250	10	9.15	30	250	10

Båtens längd.		Minsta fribord.	
meter	eng. fot	mm	eng. tum
7.90	26	200	8
8.50	28	225	9
9.15	30	250	10

the top of the solid hull at the side amidships, from the waterlevel, when the boat is loaded.

The freeboard in fresh water shall not be less than the following amounts:

halva längd på båtens sidor lodrätt från överkant av den fasta bordläggningen till lastvattenlinjen vid full belastning.

Fribordet i sötvatten må icke understiga följande mått:

Le franc-bord des embarcations de longueur intermédiaire s'obtient par interpolation.

Les fargues repliables doivent être étanches.

(b) *Embarcations pontées avec Fargues étanches fixes ou repliables.*

(i) *Embarcations pontées avec pont surélevé en abord.* La partie non surélevée du pont d'une embarcation de ce type doit présenter une surface non inférieure à 30 pour cent de la surface totale du pont. Cette partie non surélevée doit être, au-dessus de la flottaison en charge, d'une hauteur au moins égale en tous points à un demi pour cent de la longueur de l'embarcation; cette limite est portée à un et demi pour cent aux extrémités de cette partie.

The freeboard of boats of intermediate lengths is to be found by interpolation.

The collapsible sides must be watertight.

(b) *Decked Boats with either Fixed or Collapsible Watertight Bulwarks.*

(i) *Decked Boats having a Well Deck.* The area of the well deck of a boat of this type shall be at least 30 per cent. of the total deck area. The height of the well deck above the waterline at all points shall be at least equal to one-half per cent. of the length of the boat, this height being increased to one-and-a-half per cent. of the length of the boat at the ends of the well.

Fribordet för båtar av längd mellan de i tabellen angivna värdena bestäms genom interpolering.

De hoptryckbara sidorna skola vara vattentäta.

b) *Däckade båtar med antingen fast eller hoptryckbar, vattentät brädgång.*

1) *Däckade båtar med brunn i mitten.* Däcket i brunnens botten i båt av denna typ skall hava en yta om minst 30 procent av hela däcksytan. Bottens höjd över vattenlinjen vid full belastning skall överallt vara minst en halv procent av båtens längd och skall densamma vid ändarna av brunnen ökas till minst en och en halv procent.

Le franc-bord d'une embarcation de ce type doit être tel qu'il lui assure une réserve de flottabilité au moins égale à 35 pour cent.

(ii) *Embarcations pontées à pont non surélevé.* Le franc-bord minimum des embarcations de ce type est indépendant de leur longueur et est uniquement fixé d'après leur creux. Les mesures sont prises à mi-longueur de l'embarcation et verticalement, depuis le sommet du pont en abord jusqu'au-dessous du galbord pour le creux et jusqu'à la flottaison en charge pour le franc-bord.

Le franc-bord en eau douce ne doit pas être inférieur aux valeurs ci-après, qui sont applicables sans correction aux embarcations dont la tonnage moyenne est égale aux trois centièmes de leur longueur:

The freeboard of a boat of this type shall be such as to provide for a reserve buoyancy of at least 35 per cent.

(ii) *Decked Boats having a Flush Deck.* The minimum freeboard of boats of this type is independent of their lengths and depends only upon their depths. The depth of the boat is to be measured vertically from the underside of the garboard strake to the top of the deck at the side amidships and the freeboard is to be measured from the top of the deck at the side amidships to the water-level when the boat is loaded.

The freeboard in fresh water shall not be less than the following amounts, which are applicable without correction to boats having a mean sheer equal to three per cent. of their length:

Fribordet för båtar av denna typ skall vara så stort, att det tillförsäkrar båten en reservflytförmåga av minst 35 procent.

2) *Däckade båtar utan brunn.* Det minsta fribordet för båtar av denna typ är oberoende av båtens längd och bestäms uteslutande efter båtens djup. Båtens djup mätes vid båtens halva längd lodrätt från underkant av kölstråket till överkant av däckets i sidan och fribordet mätes vid båtens halva längd från vattenlinjen vid full belastning till överkant av däckets i sidan.

Fribordet i sötvatten må icke understiga följande värden, vilka oförändrade skola gälla för båtar, vilkas medelsprång är lika med tre procent av båtens längd:

Creux de l'embarcation de sauvetage.		Franc-bord minimum.		Depth of Lifeboat.		Minimum Freeboard.	
Milli-mètres.	Pouces anglais.	Milli-mètres.	Pouces anglais.	Milli-mètres.	Equivalent in Inches to	Milli-mètres.	Equivalent in Inches to
310	12	70	2 ³ / ₄	310	12	70	2 ³ / ₄
460	18	95	3 ³ / ₄	460	18	95	3 ³ / ₄
610	24	130	5 ¹ / ₈	610	24	130	5 ¹ / ₈
760	30	165	6 ¹ / ₂	760	30	165	6 ¹ / ₂

<i>Båtens djup.</i>		<i>Minsta fribord.</i>	
mm	eng. tum	mm	eng. tum
310	12	70	2 ³ / ₄
460	18	95	3 ³ / ₄
610	24	130	5 ¹ / ₈
760	30	165	6 ¹ / ₂

Le franc-bord des embarcations de creux intermédiaire s'obtient par interpolation.

For intermediate depths the freeboard is obtained by interpolation.

Fribordet för båtar med ett djup mellan de i tabellen angivna värdena bestäms genom interpolering.

Si la tonture est moindre que la tonture normale définie précédemment, le franc-bord minimum s'obtient en ajoutant aux nombres du tableau la septième partie de la différence entre la tonture normale et la moyenne des tontures réelles à l'étrave et à l'étambot; aucune réduction du franc-bord n'est accordée pour une tonture supérieure à la tonture normale ni pour le bouge du pont.

(iii) Toutes les embarcations de sauvetage pontées doivent être pourvues de dispositifs efficaces pour assurer l'évacuation de l'eau du pont.

Règle XXVII.

Embarcations à moteur.

Pour qu'une embarcation à moteur puisse être admise comme faisant partie des engins de sauvetage d'un navire, que ce soit à titre obligatoire en vertu de la Règle XXXVI (2) ou non, elle doit remplir les conditions ci-après:

(a) Elle doit satisfaire aux prescriptions formulées pour une embarcation de sauvetage de la Classe I et des dispositifs convenables doivent être prévus pour la mettre à l'eau rapidement.

(b) Elle doit contenir un approvisionnement suffisant de combustible et être tenue constamment en état de marche.

(c) Le moteur et ses accessoires doivent être enfermés convenablement pour en assurer le fonc-

If the sheer is less than the standard sheer defined above, the minimum freeboard is obtained by adding to the figures in the table one-seventh of the difference between the standard sheer and the actual mean sheer measured at the stem and stern post; no deduction is to be made from the freeboard on account of the sheer being greater than the standard sheer or on account of the camber of the deck.

(iii) All decked lifeboats shall be fitted with efficient means for clearing the deck of water.

Regulation XXVII.

Motor Boats.

A motor boat carried as part of the lifesaving appliances of a vessel, whether required by Regulation XXXVI (2) or not, shall comply with the following conditions:

(a) It shall comply with the requirements for a lifeboat of Class I, and proper appliances shall be provided for putting it into the water speedily.

(b) It shall be adequately provided with fuel, and kept so as to be at all times ready for use.

(c) The motor and its accessories shall be suitably enclosed to ensure operation under adverse

Där språnget är mindre än ovan angivet normal-språng, erhålles det minsta fribordet genom att till värdet å tabellfribordet lägga en sjundedel av skillnaden mellan normal-språnget och det verkliga medelsprånget, mätt vid för- och akterstäv; ingen minskning i fribordet är medgiven på grund av vare sig ett större språng än normalsprånget eller befintlig däcksbukt.

3) Alla däckade båtar skola vara försedda med betryggande anordningar för däckets befriande från vatten.

Regel XXVII.

Motorbåtar.

Motorbåt, som ingår i fartygs bärgningsredskap, skall, även om densamma icke erfordras enligt regel XXXVI mom. 2, uppfylla följande villkor:

a) Den skall uppfylla för båt av klass I fastställda fordringar, varjämte betryggande anordningar skola vara vidtagna för hastig sjösättning av densamma.

b) Den skall vara försedd med tillräckligt förråd av bränsle och hållas i sådant skick, att den alltid är klar till användning.

c) Motorn och dess tillbehör skola vara på lämpligt sätt inbyggda i syfte att säkerställa mo-

tionnement dans des conditions de temps défavorables, et on devra pouvoir faire marche arrière dans les mêmes conditions.

(d) La vitesse doit être d'au moins six nœuds en pleine charge et en eau calme.

Le volume des flotteurs intérieurs et, le cas échéant, des flotteurs extérieurs, doit être augmenté dans une mesure convenable pour tenir compte de la différence entre le poids du moteur, du projecteur, de l'installation radiotélégraphique et de leurs accessoires et le poids des personnes supplémentaires que l'embarcation pourrait recevoir si le volume occupé par le moteur, le projecteur, l'installation radiotélégraphique et leurs accessoires était rendu disponible.

Règle XXVIII.

Radeaux de Sauvetage.

Un type de radeau de sauvetage ne peut être approuvé s'il ne satisfait aux conditions suivantes:

(a) Il doit être de matière et de construction approuvées.

(b) Il doit être utilisable et stable, quelle que soit la face sur laquelle il flotte.

(c) Il doit être pourvu sur les deux faces de fargues fixes ou repliables en bois, en toile ou en toute autre matière convenable.

(d) Il doit avoir une filière en guirlande solidement attachée tout autour des parois extérieures.

weather conditions, and provision shall be made for going astern.

(d) The speed shall be at least six knots when fully loaded in smooth water.

The volume of the internal buoyancy and, where fitted, the external buoyancy shall be increased in sufficient proportion to compensate for the difference between the weight of the motor, the searchlight, and the wireless telegraph installation and their accessories, and the weight of the additional persons which the boat could accommodate if the motor, the searchlight and the wireless telegraph installation and their accessories were removed.

Regulation XXVIII.

Life Rafts.

No type of life raft may be approved unless it satisfies the following conditions:

(a) It shall be of approved material and construction;

(b) It shall be effective and stable when floating either way up;

(c) It shall be fitted with fixed or collapsible bulwarks of wood, canvas or other suitable material on both sides;

(d) It shall have a line securely becketed round the outside;

torns gång under ogynnsamma väderleksförhållanden, och motorn skall vara så inrättad, att den kan gå back.

d) Farten skall vid full belastning och i smult vatten uppgå till minst 6 knop.

Rymden av de invändiga och, där sådana förekomma, av de utvändiga flytanordningarna skall ökas med hänsyn till skillnaden i vikt mellan å ena sidan motor, strålkastare och radiotelegrafinstallation, allt med tillbehör, och å andra sidan av de personer, som båten ytterligare skulle kunna föra, om motor, strålkastare och radiotelegrafinstallation, allt med tillbehör, icke funnos ombord.

Regel XXVIII.

Flottar.

Typ av räddningsflotte må icke godkännas, med mindre den uppfyller efterföljande villkor:

a) Den skall vara av godkänt material och av godkänd konstruktion.

b) Den skall vara brukbar och stabil, på vilken sida den än flyter.

c) Den skall på bägge sidor vara försedd med fast eller hoptryckbar brädgång av trä, segelduk eller annat lämpligt material.

d) Den skall runt ytterkanten vara försedd med i bukter väl najad livlina.

(e) Il doit avoir résistance suffisante pour pouvoir être lancé ou jeté sans avaries du pont du navire et, s'il est disposé pour être jeté, il doit être de dimensions et de poids tels qu'on puisse le manœuvrer facilement.

(f) Il ne doit pas avoir moins de 85 décimètres cubes (trois pieds cubes) de caissons à air ou de flotteurs équivalents, pour chaque personne qu'il peut porter.

(g) Il doit avoir une surface de pont d'au moins 3,720 centimètres carrés (quatre pieds carrés) pour chaque personne qu'il peut porter et les personnes qu'il porte doivent être effectivement hors de l'eau.

(h) Les caissons à air ou les flotteurs équivalents doivent être disposés le plus possible en abord; aucun flotteur ne peut d'ailleurs être admis qui nécessiterait une insufflation d'air.

Règle XXIX.

Engins flottants.

Un engin flottant, que ce soit un banc de pont flottant, une chaise de pont flottante ou tout autre engin flottant, doit être considéré, pour ce qui concerne le flottabilité, comme correspondant au nombre de personnes obtenu en divisant le nombre de kilogrammes de fer qu'il peut supporter en eau douce par 14.5 (équivalent au poids en livres divisé par 32). Si l'air est em-

(e) It shall be of such strength that it can be launched or thrown from the vessel's deck without being damaged, and if to be thrown it shall be of such size and weight that it can be easily handled;

(f) It shall have not less than 85 cubic decimetres (equivalent to three cubic feet) of air-cases or equivalent buoyancy for each person to be carried thereon;

(g) It shall have a deck area of not less than 3,720 square centimetres (equivalent to four square feet) for each person to be carried thereon, and it shall effectively support the occupants out of the water;

(h) The air-cases or equivalent buoyancy shall be placed as near as possible to the sides of the life raft, and such buoyancy shall not be by any means dependent on inflation by air.

Regulation XXIX.

Buoyant Apparatus.

Buoyant apparatus, whether buoyant deck seats, buoyant deck chairs or other buoyant apparatus, shall be deemed sufficient, so far as buoyancy is concerned, for a person or number of persons to be ascertained by dividing the number of kilogrammes of iron which it is capable of supporting in fresh water by 14.5 (equivalent to the number of pounds divided by

e) Den skall vara av sådan styrka, att den utan att taga skada kan sättas i sjön eller kastas över bord från fartygets däck, och därest den är avsedd att kastas över bord, skall den vara av sådan storlek och vikt, att den kan lätt hanteras.

f) Den skall vara försedd med luftlådor med en rymd av minst 85 kbdm (motsvarande 3 eng. kbf.) eller motsvarande flytanordningar för varje person, som flotten må bära.

g) Den skall hava en däcksyta av minst 3,720 kvcm (4 eng. kvf.) för varje person, som flotten må bära, samt vara i stånd att helt och hållet uppbära samtliga personer, för vilka den är avsedd.

h) Luftlådorna eller motsvarande flytanordningar skola vara anbragta så nära flottens sidor som möjligt; flytanordning, som måste uppblåsas med luft, må icke användas.

Regel XXIX.

Flytredskap.

Flytredskap, såsom flytande däckssäten, flytande däckstolar eller liknande skola vad flytförmågan angår anses tillräckliga att i vattnet uppbära personer till så stort antal, som erhålles genom att dividera den vikt järn i kg, som ifrågakommande flytredskap förmår bära i sötvatten, med 14.5 (motsvarande vikten i eng. pund dividerad med 32). Därest luft användes för

ployé pour obtenir la flottabilité de l'appareil, il ne doit pas être nécessaire de procéder à une insufflation avant d'utiliser cet engin en cas d'urgence.

Le nombre de personnes pour lequel l'engin est considéré comme utilisable est le plus petit des deux nombres obtenus soit par la flottabilité comme il est dit ci-dessus, soit en divisant le périmètre, exprimé en centimètres par 30.5 (1 pied).

Chacun des engins flottants approuvés doit réaliser les conditions suivantes:

1. Il doit être de matière et de construction approuvées;

2. Il doit être utilisable et stable, quelle que soit la face sur laquelle il flotte;

3. Il doit avoir des dimensions, une résistance et un poids tels qu'il puisse être manœuvré sans l'aide d'appareils mécaniques et, si cela est nécessaire, jeté à la mer sans avarie, depuis le pont du navire où il est placé;

4. Les caissons à air ou les flotteurs équivalents doivent être placés aussi près que possible des côtés de l'engin;

5. Il doit avoir une filière en guirlande solidement attachée tout autour des parois extérieures.

32), and if the apparatus depends for its buoyancy on air it shall not require to be inflated before use in an emergency.

The number of persons for whom the apparatus is deemed suitable shall be determined by the least of the numbers ascertained either as above or by the number of 30.5 centimetres (equivalent to one foot) in the perimeter.

Such approved buoyant apparatus shall comply with the following conditions:—

1. It shall be constructed with proper workmanship and materials.

2. It shall be effective and stable when floating either way up.

3. It shall be of such size, strength and weight that it can be handled without mechanical appliances and, if necessary, thrown without damage from the vessel's deck on which it is stowed.

4. The air-cases or equivalent buoyancy shall be placed as near as possible to the sides of the apparatus.

5. It shall have a line securely becketed round the outside of the apparatus.

åstadkommande av flytförmåga hos flytredskap, må detta emellertid icke vara så beskaffat, att det måste uppblåsas för att kunna tagas i bruk.

Största antalet personer, för vilka flytredskap må anses användbart, bestämmas av det minsta tal, som erhålles antingen på ovannämnt sätt eller genom att dividera omkretsen, uttryckt i centimeter, med 30.5 (1 eng. fot).

Godkänt flytredskap skall uppfylla följande villkor:

1) Det skall vara av lämpligt material och utförande.

2) Det skall vara brukbart och stabilt, på vilken sida det än flyter.

3) Det skall vara av sådan storlek, styrka och vikt, att det kan hanteras utan hjälp av mekaniska medel och, om så påfordras, utan att taga skada kunna kastas över bord från det däck, på vilket det är anbragt.

4) Luftlådorna eller motsvarande flytanordningar skola vara anbragta så nära flytredskapets sidor som möjligt.

5) Det skall runt ytterkanten vara försett med i bukter väl najad livlina.

Règle XXX.

Capacité cubique des Embarcations de Sauvetage de la Classe I.

1. La capacité cubique d'une embarcation de

Regulation XXX.

Cubic Capacity of Lifeboats of Class I.

1. The cubic capacity of a lifeboat of Class I

Regel XXX.

Rymd av båtar av klass I.

1) Rymden av båtar av klass I skall beräknas en-

sauvetage de la Classe I doit être déterminée par la règle de Simpson (Stirling), ou par toute autre méthode donnant une précision du même ordre. La capacité d'une embarcation à arrière carré doit être calculée comme si l'embarcation était à arrière pointu.

2. À titre d'indication, la capacité, en mètres (ou pieds anglais) cubes, d'une embarcation, calculée à l'aide de la Règle de Simpson, peut être considérée comme donnée par la formule:

$$\text{Capacité} = \frac{l}{12} \times (4A + 2B + 4C)$$

l désigne la longueur de l'embarcation mesurée en mètres (ou pieds anglais) à l'intérieur du bordé en bois ou tôle, de l'étrave à l'étambot; dans le cas d'une embarcation à arrière carré, la longueur doit être mesurée jusqu'à la face intérieure du tableau.

A, B, C désignent respectivement les aires des sections transversales, milieu avant, milieu et milieu arrière, qui correspondent aux trois points obtenus en divisant l en 4 parties égales. (Les aires correspondant aux deux extrémités de l'embarcation sont considérées comme négligeables.)

Les aires A, B, C doivent être considérées comme données en mètres (ou en pieds anglais) carrés par l'application successive, à chacune des trois sections transversales, de la formule suivante:

shall be determined by Stirling's (Simpson's) Rule or by any other method giving the same degree of accuracy. The capacity of a squaresterned boat shall be calculated as if the boat had a pointed stern.

2. For example, the capacity in cubic metres (or cubic feet) of a boat, calculated by the aid of Stirling's Rule, may be considered as given by the following formula:

$$\text{Capacity} = \frac{l}{12} (4A + 2B + 4C)$$

l being the length of the boat in metres (or feet) from the inside of the planking or plating at the stem to the corresponding point at the stern post; in the case of a boat with a square stern, the length is measured to the inside of the transom.

A, B, C denote respectively the areas of the cross-sections at the quarter length forward, amidships, and the quarter length aft, which correspond to the three points obtained by dividing l into four equal parts (the areas corresponding to the two ends of the boat are considered negligible).

The areas A, B, C shall be deemed to be given in square metres (or square feet) by the successive application of the following formula to each of the three cross-sections:

ligt Stirlings (Simpsons) regel eller enligt vilken annan som helst metod, som giver lika tillförlitligt resultat. Rymden av tvärgattad båt skall beräknas som om båten vore spetsgattad.

2) Rymden i kbm (eller eng. kbf) av en båt, beräknad enligt Stirlings regel, erhålles genom följande formel:

$$\text{Rymden} = \frac{l}{12} \cdot (4A + 2B + 4C),$$

i vilken l är båtens längd i meter (eller eng. fot) mätt från innerkant av bordläggningen invid förstäven till motsvarande punkt invid akterstäv; ifråga om tvärgattad båt mätes längden till innerkant av akterspegeln.

A, B och C beteckna ytorna av en tvärsektion mätt på resp. en fjärdedel av längden förifrån, på halva längden och på en fjärdedel av längden akterifrån, motsvarande de tre punkter, som uppkomma vid en delning av l i fyra lika delar (ytorna vid båtens båda ändrar komma icke i betraktande).

Ytorna A, B och C skola anses givna i kvm (eller eng. kvf.) vid tillämpning av följande formel ifråga om var och en av de tre tvärsektionerna:

$$\text{Aire} = \frac{h}{12} \times (a + 4b + 2c + 4d + e)$$

h désigne le creux mesuré en mètres (ou en pieds anglais), à l'intérieur du bordé en bois ou tôle, depuis la quille jusqu'au niveau du plat-bord, ou, le cas échéant, jusqu'à un niveau inférieur déterminé comme il est dit ci-après.

a , b , c , d , e désignent les largeurs horizontales de l'embarcation mesurées en mètres (ou en pieds anglais) aux deux points extrêmes du creux ainsi qu'aux trois points obtenus en divisant h en quatre parties égales (a et e correspondent aux deux points extrêmes et c au milieu de h).

3. Si la tonture du plat-bord, mesurée en deux points situés au quart de la longueur à partir des extrémités, dépasse un centième de la longueur de l'embarcation, le creux à employer pour le calcul de la section transversale correspondante A ou C doit être pris au plus égal au creux au milieu, augmenté du centième de la longueur de l'embarcation.

4. Si le creux de l'embarcation au milieu dépasse les 45 centièmes de la largeur, le creux à employer pour le calcul de la section transversale milieu B doit être pris égal aux 45 centièmes de la largeur et les creux à employer pour le calcul des sections transversales A et C situées aux quarts avant et arrière s'en déduisent en augmentant le creux

$$\text{Area} = \frac{h}{12} (a + 4b + 2c + 4d + e)$$

h being the depth measured in metres (or in feet) inside the planking or plating from the keel to the level of the gunwale, or, in certain cases, to a lower level, as determined hereafter.

a , b , c , d , e denote the horizontal breadths of the boat measured in metres (or in feet) at the upper and lower points of the depth and at the three points obtained by dividing h into four equal parts (a and e being the breadths at the extreme points, and c at the middle point, of h).

3. If the sheer of the gunwale, measured at the two points situated at a quarter of the length of the boat from the ends, exceeds 1 per cent. of the length of the boat, the depth employed in calculating the area of the cross-sections A or C shall be deemed to be the depth amidships plus 1 per cent. of the length of the boat.

4. If the depth of the boat amidships exceeds 45 per cent. of the breadth, the depth employed in calculating the area of the midship cross-section B shall be deemed to be equal to 45 per cent. of the breadth, and the depth employed in calculating the areas of the quarter length sections A and C is obtained by increasing this last figure

$$\text{Ytan} = \frac{h}{12} \cdot (a + 4b + 2c + 4d + e),$$

i vilken h är båtens djup i meter (eller eng. fot), mätt från innerkant av bordläggningen invid kölén till överkant av reling eller, i vissa fall, till en lägre belägen punkt, bestämd på sätt nedan angives.

a , b , c , d och e beteckna båtens horisontala bredder i meter (eller eng. fot), mätta vid de två ändpunkterna av djupet och vid de tre punkter, som uppkomma vid en delning av h i fyra lika delar (a och e äro bredden av h vid de två ändpunkterna och c bredden av h vid mittpunkten).

3) Där språnget i relingen, mätt vid två punkter, belägna på ett avstånd från båtens ändar motsvarande en fjärdedel av båtens längd, överstiger en procent av båtens längd, skall det djup, som användes vid beräkningen av tvärsektionerna A eller C vara lika med djupet på båtens halva längd plus en procent av båtens längd.

4) Där båtens djup på båtens halva längd överstiger 45 procent av bredden, skall det djup, som användes vid beräkningen av tvärsektionen B, vara lika med 45 procent av bredden, och det djup, som användes vid beräkningen av tvärsektionerna A och C, belägna på ett avstånd från båtens för och akter motsvarande en fjärdedel av längden,

employé pour le calcul de la section B d'un centième de la longueur de l'embarcation, sans pouvoir dépasser toutefois les creux réels en ces points.

5. Si le creux de l'embarcation est supérieur à 122 centimètres (4 pieds) le nombre de personnes que l'application des règles conduit à admettre doit être réduit dans la proportion de cette limite ou creux réel, jusqu'à ce qu'une expérience à flot avec à bord ledit nombre de personnes, toutes munies de leurs brassières de sauvetage, ait permis d'arrêter définitivement ce nombre.

6. Chaque Administration doit fixer par des formules convenables une limitation du nombre des personnes dans les embarcations à extrémités très fines et dans celles qui présentent des formes très pleines.

7. Chaque Administration conserve le droit d'attribuer à une embarcation une capacité égale au produit par 0.6 des trois dimensions, s'il est reconnu que ce mode de calcul ne donne pas un résultat approché par excès; les dimensions s'entendent alors mesurées dans les conditions suivantes:

Longueur: hors bordé, en re intersections de celui-ci avec l'étrave et l'étambot; dans le cas d'une embarcation à arrière

by an amount equal to 1 per cent. of the length of the boat, provided that in no case shall the depths employed in the calculation exceed the actual depths at these points.

5. If the depth of the boat is greater than 122 centimetres (equivalent to 4 feet) the number of persons given by the application of this rule shall be reduced in proportion to the ratio of 122 centimetres to the actual depth until the boat has been satisfactorily tested afloat with that number of persons on board, all wearing life-jackets.

6. Each Administration shall impose, by suitable formulae, a limit for the number of persons allowed in boats with very fine ends and in boats very full in form.

7. Each Administration reserves the right to assign to a boat a capacity equal to the product of the length, the breadth and the depth multiplied by 0.6 if it is evident that this formula does not give a greater capacity than that obtained by the above method. The dimensions shall then be measured in the following manner:

Length. From the intersection of the outside of the planking with the stem to the corresponding point at the stern post or,

erhållas genom att öka det för beräkningen av B använda djupet med 1 procent av båtens längd; dock att det vid beräkningen använda djupet vid dessa två punkter i intet fall må överstiga det verkliga djupet.

5) Därest båtens djup överstiger 122 centimeter (4 eng. fot), skall det antal personer, som erhålles genom tillämpning av denna regel, minskas i proportionen 122 till det verkliga djupet i centimeter, såvitt ej genom prov med båten i sjön och livbälten iklädda personer ombord tillfredsställande visas, att båten rymmer större antal personer.

6) Vederbörande administration skall genom lämpliga formler fastställa en begränsning av det antal personer, som mycket skarpa eller mycket fylliga båtar högst må rymma.

7) Vederbörande administration äger rätt medgiva att rymden av båt må beräknas genom att produkten av längden, bredden och djupet multipliceras med 0.6, därest det är uppenbart, att genom detta beräkningssätt icke erhålles större rymd än den, som erhålles genom ovannämnda formler. I detta fall mätas dimensionerna på följande sätt:

Längden: Från bordläggningens yttre skärningspunkt med förstäv till motsvarande skärningspunkt med akter-

carré, jusqu'à la face extérieure du tableau;

Largeur: hors bordé, au fort de la section milieu;

Creux: au milieu, à l'intérieur du bordé, depuis la quille jusqu'au niveau du plat-bord. Mais le creux à faire intervenir dans le calcul de la capacité cubique ne peut, en aucun cas, dépasser les 45 centièmes de la largeur.

Dans tous les cas, l'armateur est en droit d'exiger que le cubage de l'embarcation soit effectué exactement.

8. La capacité cubique d'une embarcation à moteur se déduit de la capacité brute en retranchant de celle-ci un volume égal à celui qui est occupé par le moteur et ses accessoires, et, le cas échéant, par l'installation radiotélégraphique et le projecteur avec leurs accessoires.

Règle XXXI.

Surface des Embarcations de la Classe II.

1. La surface du pont d'une embarcation pontée doit être déterminée comme il est dit ci-après, ou par toute autre méthode donnant une précision du même ordre; la même règle est applicable à la détermination de la surface comprise à l'intérieur du bordé rigide d'une embarcation de la Classe II (a).

2. A titre d'indication, la surface, en mètres (ou

in the case of a square sterned boat, to the after side of the transom.

Breadth. From the outside of the planking at the point where the breadth of the boat is greatest.

Depth. Amidships inside the planking from the keel to the level of the gunwale, but the depth used in calculating the cubic capacity may not in any case exceed 45 per cent. of the breadth.

In all cases the ship-owner has the right to require that the cubic capacity of the boat shall be determined by exact measurement.

8. The cubic capacity of a motorboat is obtained from the gross capacity by deducting a volume equal to that occupied by the motor and its accessories, and, when carried, the wireless telegraphy installation and the searchlight with their accessories.

Regulation XXXI.

Deck Area of Boats of Class II.

1. The area of the deck of a decked boat shall be determined by the method indicated below or by any other method giving the same degree of accuracy. The same rule is to be applied in determining the area within the fixed bulwarks of a boat of Class II (a).

2. For example, the surface in square metres

stäv eller, då fråga är om tvärgattad båt, till akterspegelns yttre sida.

Bredden: Mellan ytter-sidorna av bordläggningen vid båtens största bredd.

Djupet: Vid båtens halva längd från innerkant av bordläggningen invid kölen till överkant av relingen; dock att det djup, som användes vid beräkningen, i intet fall må överstiga 45 procent av bredden.

Redaren äger i varje fall påfordra, att rymden av båt beräknas genom noggrann uppmätning.

8) Rymden av motorbåt skall beräknas genom att minska den totala rymden med en rymd lika med den, som upptages av motorn med tillbehör ävensom, därest båten är försedd med radiotelegrafinstallation och strålkastare, med en rymd lika med den, som upptages av dessa jämte tillbehör.

Regel XXXI.

Däcksyta i båtar av klass II.

1) Däcksytan i däckad båt skall beräknas på sätt nedan angives eller efter vilken som helst annan metod, som giver lika tillförlitligt resultat. Det samma gäller vid beräkning av den yta, som ligger innanför den fasta brädgången av en båt av klass II a).

2) Exempelvis må sålunda däcksytan i kvm

en pieds anglais) carrés d'une embarcation peut être considérée comme donnée par la formule:

$$\text{Surface} = \frac{l}{12} \times (2a + 1,5b + 4c + 1,5d + 2e)$$

l désigne la longueur, mesurée en mètres (ou en pieds anglais) hors bordé entre intersections de celui-ci avec l'étrave et l'étambot.

a , b , c , d , e désignent les largeurs horizontales, mesurées en mètres (ou en pieds anglais), hors bordé aux points obtenus en divisant l en quatre parties égales et en marquant les milieux des quarts extrêmes (a et e correspondent aux subdivisions extrêmes, c au milieu de la longueur, b et d aux points intermédiaires).

Règle XXXII.

Inscriptions sur les Embarcations, les Radeaux de Sauvetage et les Engins Flottants.

Les dimensions de l'embarcation, ainsi que le nombre de personnes qu'elle est reconnue apte à recevoir doivent être inscrits sur l'embarcation en caractères indélébiles et faciles à lire. Ces inscriptions doivent être spécialement approuvées par les fonctionnaires préposés à l'inspection du navire.

L'inscription du nombre de personnes sur les radeaux de sauvetage et les engins flottants doit être faite dans les mêmes conditions.

(or square feet) of a boat may be deemed to be given by the following formula:

$$\text{Area} = \frac{l}{12} (2a + 1.5b + 4c + 1.5d + 2e)$$

l being the length in metres (or in feet) from the intersection of the outside of the planking with the stem to the corresponding point at the stern post.

a , b , c , d , e denote the horizontal breadths in metres (or in feet) outside the planking at the points obtained by dividing l into four equal parts and sub-dividing the foremost and aftermost parts into two equal parts (a and e being the breadths at the extreme sub-divisions, c at the middle point of the length, and b and d at the intermediate points).

Regulation XXXII.

Marking of Boats, Life Rafts and Buoyant Apparatus.

The dimensions of the boat and the number of persons which it is authorised to carry, shall be marked on it in clear permanent characters. These marks shall be specifically approved by the officers appointed to inspect the ship.

Life rafts and buoyant apparatus shall be marked with the number of persons in the same manner.

(eller eng. kvf.) i en båt anses framgå av följande formel:

$$Ytan = \frac{l}{12} (2a + 1,5b + 4c + 1,5d + 2e),$$

i vilken l är längden i meter (eller eng. fot), mätt från ytterkant av bordläggningen invid förstäven till motsvarande punkt invid akterstäv.

a , b , c , d och e äro de horisontala bredderna i meter (eller i eng. fot), mätta utombords på bordläggningen i de punkter, som fås genom att dela l i fyra lika delar och därpå de yttersta fjärdedelarna i två lika delar (så att a och e äro de yttersta delningspunkterna, c mittpunkten och b och d de mellanliggande delningspunkterna).

Regel XXXII.

Märkning av båtar, flottar och flytredskap.

Dimensionerna av båt samt största tillåtna antal personer, som båten må föra, skola å båten varaktigt utmärkas med tydliga bokstäver och siffror. Desamma skola särskilt godkännas av de förrättningsmän, som äga att utöva tillsyn å fartyg.

Å räddningsflottar och andra flytredskap skall personantalet på enahanda sätt utmärkas.

*Règle XXXIII.**Regulation XXXIII.**Regel XXXIII.***Capacité de Transport des Embarcations.****Carrying Capacity of Boats.****Tillåtet personantal å båtar.**

1. Le nombre de personnes qu'une embarcation de l'un des types réglementaires est apte à recevoir est égal au plus grand nombre entier contenu dans le quotient de la capacité en mètres (ou pieds) cubes, ou de la surface en mètres (ou pieds) carrés de l'embarcation, par la valeur réglementaire de la capacité unitaire, ou de la surface unitaire (suivant le cas) qui est défini ci-après pour chaque type.

2. Les valeurs réglementaires des capacités et surfaces unitaires sont les suivantes:

Capacités unitaires.	En mètres cubes.	En pieds cubes anglais.	Unit of Capacity.	Cubic Metres.	Equivalent in Cubic Feet.
Embarcations ouvertes, Classe I (a)	0.283	10	Open boats, Class I (a)	0.283	10
Embarcations ouvertes, Classe I (b)	0.255	9	Open boats, Class I (b)	0.255	9
Surfaces unitaires.	En mètres carrés.	En pieds carrés anglais.	Unit of Surface.	Square Metres.	Equivalent in Square Feet.
Classe II	0.325	3 1/2	Class II	0.325	3 1/2

Rymddivisor.	kbm	eng. kbf.
Öppna båtar, klass I a)	0.283	10
Öppna båtar, klass I b)	0.255	9

Ytinnehållsdivisor.	kvm	eng. kvf.
Klass II	0.325	3 1/2

3. L'Administration a la faculté d'accepter, au lieu de 0.325 ou 3 1/2 suivant le cas, un diviseur plus faible, si un essai lui a fait reconnaître que le nombre de places assises dans l'embarcation pontée en question est plus élevé que celui qui résulte de l'application du premier

1. The number of persons which a boat of one of the standard types can accommodate is equal to the greatest whole number obtained by dividing the capacity in cubic metres (or cubic feet), or the surface in square metres (or square feet), of the boat by the standard unit of capacity, or unit of surface (according to circumstances), defined below for each type.

2. The standard units of capacity and surface for determining the number of persons are as follows:

1) Det antal personer, som en båt av reglementsenlig typ högst må föra, är lika med det största hela tal, som erhålles genom att dividera båtens rymd i kbm (eller eng. kbf) eller ytinnehållet i kvm (eller eng. kvf) med efterföljande för varje båttyp samt rymd resp. ytinnehåll angiven normaldivisor.

2) Normaldivisorerna i avseende å rymd och ytinnehåll för bestämmande av största tillåtna personantal äro:

3. The Administration may accept, in place of 0.325 or 3 1/2, as the case may be, a smaller divisor if it is satisfied after trial that the number of persons for whom there is seating accommodation in the decked boat in question is greater than the number obtained by ap-

3) Administrationen må i stället för talet 0.325 resp. 3 1/2 medgiva användandet av en mindre divisor, därest det genom försök blivit fastställt, att antalet sittplatser i en däckad båt är större än det tal, som erhålles genom användande av förstnämnda di-

diviseur; toutefois, la valeur adoptée, en remplacement de 0.325 ou $3 \frac{1}{2}$ suivant le cas, ne peut être inférieure à 0.280 ou 3 suivant le cas.

L'Administration qui aura usé de cette faculté doit communiquer aux autres Administrations le compte rendu de l'essai effectué, accompagné des plans de l'embarcation pontée en question.

Règle XXXIV.

Limites de la Capacité.

On ne doit pas inscrire sur une embarcation un nombre de personnes supérieur à celui qu'on obtient par les méthodes indiquées au présent Règlement.

Ce nombre doit être réduit:

(1) lorsqu'il est supérieur au nombre des personnes qui ont une place assise convenable, ce dernier étant déterminé de telle façon que les personnes assises ne gênent en rien le maniement des avirons;

(2) lorsque, dans le cas d'embarcations autres que celles de la Classe I, le franc-bord en pleine charge est inférieur aux francs-bords indiqués respectivement pour les divers types. Dans ce cas, le nombre dont il s'agit doit être réduit dans toute la mesure nécessaire pour que le franc-bord en pleine charge soit au moins égal aux susdits francs-bords réglementaires.

plying the above divisor, provided always that the divisor adopted in place of 0.325 or $3 \frac{1}{2}$, as the case may be, may never be less than 0.280 or 3, as the case may be.

The Administration which accepts a lower divisor in this way shall communicate to the other Administrations particulars of the trial and drawings of the decked boat in question.

Regulation XXXIV.

Capacity Limits.

No boat shall be marked for a greater number of persons than that obtained in the manner specified in these Regulations.

This number shall be reduced —

(1) when it is greater than the number of persons for which there is proper seating accommodation; the latter number shall be determined in such a way that the persons when seated do not interfere in any way with the use of the oars;

(2) when, in the case of boats other than those of Class I, the freeboard when the boat is fully loaded is less than the freeboard laid down for each type respectively; the number shall be reduced until the freeboard when the boat is fully loaded is at least equal to the standard freeboard laid down above.

visor, dock att den divisor, som användes i stället för talet 0.325 eller $3 \frac{1}{2}$ i intet fall må vara mindre än 0.280 resp. 3.

Administration, som medger användandet av en mindre divisor, skall delgiva övriga administrationer närmare uppgifter om utförda försök ävensom ritningar över sålunda ifrågakommen däckad båt.

Regel XXXIV.

Begränsning av personantalet.

Båt må icke förses med märke, angivande större personantal än det, som erhålles genom tillämpning av de i denna regel angivna beräkningssätt.

Detta antal skall begränsas,

1) när det är större än det antal personer, för vilka det finnes lämpliga sittplatser, bestämt med hänsyn till att de sittande personerna icke på något sätt hindra årornas skötsel;

2) när fribordet ifråga om andra båtar än sådana av klass I vid full belastning är mindre än det fribord, som är fastställt för respektive typ; personantalet skall i sådant fall begränsas i tillräcklig mån för att fribordet vid full belastning må bli minst lika med ovannämnda reglementsenliga fribord.

Dans les embarcations de la Classe II (b) (i), la partie surélevée du pont en abord peut être considérée comme offrant des places assises.

Règle XXXV.

Emplacement et poids des personnes.

Dans les expériences ayant pour but d'évaluer le nombre de personnes qu'une embarcation ou qu'un radeau de sauvetage est apte à recevoir, chaque unité correspond à une personne adulte, munie d'une brassière de sauvetage.

Dans les vérifications du franc-bord, les embarcations pontées doivent être chargées d'un poids de 75 kilogrammes (165 livres anglaises) au moins pour chaque personne adulte que l'embarcation pontée est reconnue apte à recevoir.

D'une façon générale, deux enfants âgés de moins de 12 ans sont comptés pour une personne.

Règle XXXVI.

Armement des Embarcations et des Radeaux de Sauvetage.

(1) L'armement normal de chaque embarcation est le suivant:

(a) un nombre suffisant d'avirons pour la nage en pointe, plus deux avirons de rechange, et un aviron de queue; un jeu et demi de dames de nage ou de tolets; une gaffe;

(b) deux tampons pour chaque nable (il n'est pas exigé de tampons pour les

In boats of Class II (b) (i), the raised part of the deck at the sides may be regarded as affording seating accommodation.

Regulation XXXV.

Equivalent for and Weight of the Persons.

In the tests for determining the number of persons which a boat or life raft can accommodate, each person shall be assumed to be an adult person wearing a life-jacket.

In verifications of freeboard the decked boats shall be loaded with a weight of at least 75 kilogrammes (165 lbs.) for each adult person that the decked boat is authorised to carry.

In all cases two children under 12 years of age shall be reckoned as one person.

Regulation XXXVI.

Equipment of Boats and Life Rafts.

1. The normal equipment of every boat shall consist of:—

(a) A single banked complement of oars, two spare oars and a steering oar; one set and a half of thole pins or crutches; a hoat hook.

(b) Two plugs for each plug hole (plugs are not required when proper au-

I båtar av klass II b), 1, må däckets omkring brunnen anses såsom sittplats.

Regel XXXV.

Utrymme och personvikt.

Vid försök, som verkställas för bestämmande av det största antal personer, som båt eller flotte må föra, skall varje person antagas vara vuxen samt iklädd livbälte.

Vid fastställande av fribord för däckade båtar skola desamma belastas med en vikt av minst 75 kg (165 eng. pund) för en var vuxen person, som den däckade båten må föra.

Två barn under 12 år räknas som en vuxen person.

Regel XXXVI.

Båtars och flottars utrustning.

1) Den normala utrustningen för en var båt skall bestå av:

a) Tillräckligt antal åror för entoftig rodd jämte två reservåror och en styråra; en och en halv uppsättning årtullar eller årklykor, en båtshake.

b) Två proppar för varje länshål (propp erfordras dock icke för länshål, som

nables munis de soupapes automatiques convenables); une écope; un seau en fer galvanisé;

(c) un gouvernail muni d'une barre franche ou à tireveilles;

(d) deux hachettes;

(e) un fanal garni;

(f) un ou plusieurs mâts, avec, au moins, une voile solide, et le gréement correspondant;

(g) un compas efficace;

(h) une filiêre extérieure en guirlande;

(i) une ancre flottante;

(j) une bosse;

(k) un récipient contenant quatre litres et demi (un gallon anglais) d'huile végétale ou animale. Le récipient doit être disposé de façon à permettre de répandre aisément l'huile sur l'eau et construit de manière à pouvoir être amarré à l'ancre flottante;

(l) un récipient étanche à l'air contenant des vivres à raison d'un kilogramme (2 livres anglaises) par personne;

(m) un récipient étanche, avec un gobelet fixé par une aiguillette, contenant un litre (un quart anglais) d'eau douce par personne;

(n) au moins une douzaine de signaux rouges automatiques et une boîte d'allumettes, le tout dans des récipients étanches;

(o) 500 grammes (une livre anglaise) de lait condensé par personne;

(p) un coffre con-

tomatic valves are fitted); a bailer and a galvanised iron bucket.

(c) A rudder and a tiller or yoke and yoke lines.

(d) Two hatchets.

(e) A lamp filled with oil and trimmed.

(f) A mast or masts with one good sail at least, and proper gear for each.

(g) An efficient compass.

(h) A life-line becketed round the outside.

(i) A sea-anchor.

(j) A painter.

(k) A vessel containing four and a half litres (equivalent to one gallon) of vegetable or animal oil. The vessel shall be so constructed that the oil can be easily distributed on the water, and so arranged that it can be attached to the sea-anchor.

(l) An airtight receptacle containing one kilogramme (equivalent to two pounds) of provisions for each person.

(m) A watertight receptacle provided with a dipper with lanyard containing one litre (equivalent to one quart) of fresh water for each person.

(n) At least one dozen self-igniting »red lights» and a box of matches in watertight containers.

(o) Half a kilogramme (equivalent to one pound) of condensed milk for each person.

(p) A suitable locker

är försett med lämplig automatisk ventil), ett öskar, en galvaniserad bleckpöts.

c) Ett roder med antingen rorkult eller skädda med styrrep.

d) Två yxor.

e) En med olja fylld lanternna, klar till bruk.

f) En eller flera master med minst ett gott segel och tillhörande rigg.

g) En tillförlitlig kompass.

h) En livlina, najad i bukter utombords runt båten.

i) Ett drivankare.

j) En fånglina.

k) En behållare med 4 ½ liter (en eng. gallon) vegetabilisk eller animalisk olja. Behållaren skall vara så anordnad, att oljan lätt kan spridas över vattnet, samt så inrättad, att den kan fästas vid drivankaret.

l) En lufttät behållare, innehållande ett kg (2 eng. pund) livsmedel för varje person.

m) En vattentät behållare, försedd med en medelst smäcker lina fastgjord vattenhämtare, innehållande en liter (en eng. quart) färskt vatten för varje person.

n) Minst tolv självtändande röda signalljus och en tändsticksask, allt i vattentät behållare.

o) ½ kg (1 eng. pund) kondenserad mjölk för varje person.

p) Ett lämpligt skåp för

venable pour recevoir le petit matériel d'armement;

(q) une embarcation admise à recevoir cent personnes ou plus doit être pourvue d'un moteur et satisfaire aux prescriptions de la Règle XXVII.

Les embarcations de sauvetage à moteur sont dispensées de porter un mât et des voiles et n'ont besoin que de la moitié de l'armement normal d'avirons, mais elles doivent avoir deux gaffes.

Les embarcations de sauvetage pontées ne doivent pas avoir de nable, mais elles doivent avoir au moins deux pompes de cale.

Dans le cas d'un navire à passagers affecté à l'Atlantique Nord (au nord du parallèle 35 degrés de latitude Nord), une partie seulement des embarcations doit être pourvue de mâts et voiles et la quantité de lait condensé doit être réduite de moitié.

(2) Lorsque le nombre d'embarcations est supérieur à 13, une d'elles sera à moteur, et si le nombre est supérieur à 19 il doit y avoir deux embarcations à moteur. Ces embarcations à moteur doivent être munies d'une installation radiotélégraphique et d'un projecteur.

Les conditions de portée et de puissance auxquelles doit satisfaire l'installation radiotélégraphique doivent être déterminées par chaque Administration.

for the stowage of the small items of the equipment.

(q) Any boat which is certified to carry 100 or more persons shall be fitted with a motor and shall comply with the requirements of Regulation XXVII.

A motor lifeboat need not carry a mast or sails or more than half the complement of oars, but it shall carry two boat-hooks.

Decked lifeboats shall have no plug-hole, but shall be provided with at least two bilge-pumps.

In the case of a ship which carries passengers in the North Atlantic north of 35° North Latitude, only a proportion of the boats, to be fixed by the Administration, need be equipped with masts and sails, and only one-half the quantity of condensed milk need be carried.

2. Where the number of lifeboats carried on a ship is more than 13, one shall be a motor boat, and where the number is more than 19, two shall be motor boats. These motor lifeboats shall be fitted with a wireless telegraph installation and a searchlight.

The wireless telegraph installation shall comply with conditions as to range and efficiency to be decided by each Administration.

stuvning av mindre utrustningsföremål.

q) Varje båt, som må föra 100 personer eller mera, skall vara försedd med motor samt uppfylla i regel XXVII fastställda bestämmelser.

För motorbåt erfordras icke mast eller segel eller mer än hälften av ovanomnämnt antal åror, men dylik båt skall vara försedd med minst två båts-hakar.

I däckad båt må icke finnas länshål, men dylik båt skall vara försedd med minst två läns-pumpar.

Å passagerarfartyg, som nyttjas i fart i norra Atlanten norr om latitudsparallellen 35° nord, erfordras mast och segel allenast i det antal båtar, som bestämmas av administrationen, varjämte ovannämnda myckenhet kondenserad mjölk må minskas till hälften.

2) Där fartyg är försett med fler än 13 båtar, skall en av dessa vara försedd med motor och där antalet båtar överstiger 19, skola två av dem vara försedda med motor. Motorbåtarna skola vara försedda med radiotelegrafinstallation och strålkastare.

Radiotelegrafinstallationen skall uppfylla de bestämmelser i avseende å räckvidd och styrka, som må meddelas av varje administration.

Le projecteur doit être constitué par une lampe d'au moins 80 watts, un réflecteur efficace et une source d'électricité permettant d'éclairer effectivement un objet de couleur claire sur une zone d'environ 18 mètres (60 pieds) de largeur, à une distance de 180 mètres (200 yards) pendant une durée totale de six heures, et en fonctionnant sans interruption pendant au moins trois heures.

Lorsque l'installation radiotélégraphique et le projecteur sont alimentés par la même source, celle-ci doit être assez puissante pour assurer le fonctionnement simultané des deux appareils.

(3) L'armement normal de tout radeau de sauvetage approuvé contient:

- (a) quatre avirons;
- (b) cinq tolets;
- (c) un signal pyrotechnique de bouée de sauvetage;
- (d) une ancre flottante;
- (e) une bosse;
- (f) un récipient contenant: quatre litres et demi (1 gallon anglais) d'huile végétale ou animale; le récipient doit être disposé de façon à permettre de répandre aisément l'huile sur l'eau et construit de manière à pouvoir être amarré à l'ancre flottante;
- (g) un récipient étanche à l'air contenant des vivres à raison d'un kilogramme (2 livres anglaises) de vivres par personne;
- (h) un récipient étanche, avec un gobelet fixé par une aiguillette, contenant un litre (un quart

The searchlight shall include a lamp of at least 80 watts, an efficient reflector and a source of power which will give effective illumination of a light coloured object over a width of about 18 metres (60 feet) at a distance of 180 metres (200 yards) for a total period of six hours, and it shall be capable of working for three hours continuously.

Where the power for the wireless equipment and the searchlight are derived from the same source, this shall be sufficient to provide for the adequate working of both appliances.

3. The normal equipment of every approved life raft shall consist of

- (a) Four oars.
- (b) Five rowlocks.
- (c) A self-igniting life-buoy light.
- (d) A sea-anchor.
- (e) A painter.
- (f) A vessel containing four and a half litres (equivalent to one gallon) of vegetable or animal oil. The vessel shall be so constructed that the oil can be easily distributed on the water, and so arranged that it can be attached to the seaanchor.
- (g) An airtight receptacle containing one kilogramme (equivalent to two pounds) of provisions for each person.
- (h) A watertight receptacle provided with a dipper with lanyard containing one litre (equivalent to

Strålkastaren skall innehålla en lampa å minst 80 watt, en tillförlitlig reflektor och en kraftkälla, som skall vara i stånd att under en sammanlagd tid av sex timmar och på ett avstånd av 180 meter (200 yards) tillräckligt starkt belysa ett ljust föremål inom ett område med en bredd av omkring 18 meter (60 eng. fot) och som skall kunna arbeta utan avbrott i minst tre timmar.

Där ström till den trådlösa telegrafinstallationen och strålkastaren alstras av samma kraftkälla, skall denna vara tillräckligt kraftig för båda dessa apparaters vederbörliga funktionerande.

3) Den normala utrustningen för en var flotte skall bestå av:

- a) Fyra åror.
- b) Fem årtullar.
- c) Ett självtändande livbojlyse.
- d) Ett drivankare.
- e) En fånglina.
- f) En behållare med 4½ liter (en eng. gallon) vegetabilisk eller animalisk olja. Behållaren skall vara så anordnad, att oljan lätt kan spridas över vattnet, samt så inrättad, att den kan fästas vid drivankaret.
- g) En lufttät behållare, innehållande ett kg (2 eng. pund) livsmedel för varje person.
- h) En vattentät behållare, försedd med en medelst smäcker lina fastgjord vattenhämtare,

anglais) d'eau douce par personne;

(i) au moins une douzaine de signaux rouges automatiques et une boîte d'allumettes, le tout dans des récipients étanches.

(4) Dans le cas d'un navire affecté à des voyages internationaux courts, l'Administration peut dispenser les embarcations de porter l'armement prescrit par les alinéas (f), (l) et (o) du paragraphe 1 et de satisfaire aux prescriptions du paragraphe 2; elle peut aussi dispenser les radeaux de sauvetage de porter l'armement prescrit par l'alinéa (g) du paragraphe 3.

Règle XXXVII.

Installation et Manœuvre des Embarcations et des Radeaux de Sauvetage.

(1) Sous réserve des prescriptions de la Règle XXXVIII, les embarcations de sauvetage peuvent être placées l'une au-dessus de l'autre ou elles peuvent, sous certaines conditions que pourra imposer l'Administration, être placées l'une dans l'autre; toutefois, quand des embarcations ainsi disposées doivent être soulevées avant d'être mises à l'eau, on ne les admettra que s'il est prévu un appareil mécanique à moteur pour les soulever.

2. Les embarcations de sauvetage et les radeaux de sauvetage mis en complément des embarcations placées sous bossoirs peu-

one quart) of fresh water for each person.

(i) At least one dozen self-igniting red lights and a box of matches in watertight containers.

4. In the case of a ship which is engaged in short international voyages, the Administration may exempt the boats from carrying the equipment specified under sub-paragraphs (f), (l) and (o) of paragraph 1 and from the requirements of paragraph 2, and may also exempt the life rafts from carrying the equipment specified in paragraph 3 (g).

Regulation XXXVII.

Stowage and Handling of Boats and Life Rafts.

(1) Subject to the conditions of Regulation XXXVIII, the lifeboats may be stowed one above the other, or they may, subject to such conditions as the Administration may impose, be fitted one within another, but where boats so fitted require lifting before being launched they shall only be permitted if mechanical power appliances for lifting are provided.

(2) The lifeboats and life rafts additional to boats stowed under boats attached to davits may be stowed across a deck,

innehållande en liter (en eng. quart) färskt vatten för varje person.

i) Minst tolv självtändande röda signalljus och en tändsticksask, allt i vattentät behållare.

4) I fråga om fartyg, som endast nyttjas å korta internationella resor, må administrationen medgiva eftergift beträffande båt från bestämmelserna angående utrustning i mom. 1, punkterna f), l) och o) och mom. 2 ävensom beträffande flotte från bestämmelserna i mom. 3, punkt g).

Regel XXXVII.

Båtars och flottars placering och hanterande.

1) Med iakttagande av bestämmelserna i regel XXXVIII må båtar anbringas över varandra eller, på de särskilda villkor, som administrationen må kunna föreskriva, inuti varandra; dock må, där båtarna måste lyftas före sjösättningen, förenämnda anbringningssätt medgivas allenast under förutsättning, att anordningar finnas för lyftningens verkställande med maskinkraft.

2) De båtar och flottar, som icke kunna beredas plats under båtar, vilka äro anbragta under däck, må anbringas på

vent être arrimés par le travers d'un pont, d'un château ou d'une dunette et assujettis de telle sorte qu'ils aient toute chance de flotter en se libérant du navire, si on n'a pas le temps de les mettre à l'eau.

3. Le plus grand nombre possible des embarcations complémentaires auxquelles s'applique le paragraphe 2 doit pouvoir être mis à l'eau d'un bord quelconque du navire, au moyen de dispositifs approuvés permettant de les transporter d'un bord à l'autre du pont.

4. Les embarcations ne peuvent être placées sur plus d'un pont que si des mesures sont prises pour éviter que les embarcations d'un pont inférieur ne soient avariées par les embarcations placées sur le pont au-dessus.

5. On ne doit pas mettre d'embarcations à l'extrême avant ni dans un emplacement où elles viendraient à une distance dangereuse des propulseurs, au moment de leur mise à l'eau.

6. Les bossoirs doivent être de forme approuvée et disposés sur un ou plusieurs ponts, de telle manière que les embarcations placées au-dessous de chacun d'eux puissent être mises à l'eau avec sécurité sans gêner la manœuvre des autres bossoirs.

7. Les bossoirs, poulies, garants et autres accessoires doivent avoir une résistance suffisante pour permettre de mettre à

bridge or poop and so secured that they will have the best chance of floating free of the ship if there is no time to launch them.

(3) As large a number as possible of the additional boats referred to in paragraph 2 shall be capable of being launched on either side of the ship by means of approved appliances for transferring them from one side of the deck to the other.

(4) Boats may only be stowed on more than one deck on condition that proper measures are taken to prevent boats on a lower deck being fouled by those stowed on a deck above.

(5) Boats shall not be placed in the bows of the ship or in any positions in which they would be brought into dangerous proximity to the propellers at the time of launching.

(6) Davits shall be of approved form and so disposed on one or more decks that the boats placed under them can be safely lowered without interference from the operation of any other davits.

(7) The davits, blocks, falls and all other gear shall be of such strength that the boats can be safely lowered with the

däck, brygga eller poop och fastgöras på sådant sätt, att de, därest tiden icke skulle medgiva deras sjösättning, lättast möjligt flyta klara av fartyget.

3) Största möjliga antal av i mom. 2 omförmälda båtar skall kunna sjösättas från båda sidor av fartyget medelst godkända anordningar för båtarnas förflyttning från den ena sidan av däck till den andra.

4) Båtar må vara anbragta på mer än ett däck allenast under villkor, att lämpliga åtgärder äro vidtagna till förhindrande av att båtar på ett underliggande däck oklaras av båtar på ett ovanför beläget däck.

5) Båtar må ej vara anbragta längst förut eller på plats, där de vid sjösättning kunna komma i farlig närhet av propellarna.

6) Dävertar skola vara av godkänd typ och så fördelade på ett eller flera däck, att sjösättning av under dem anbragta båtar kan säkert utföras utan att arbetet vid andra dävertar hindras.

7) Dävertar, block, taljelöpare och annat tillbehör skola vara av sådan styrka, att båtarna utan fara kunna sjösättas med

l'eau, avec sécurité, les embarcations contenant leur complet chargement de personnes et de matériel, même si le navire a une bande de 15 degrés d'un bord quelconque. Les garants doivent être assez longs pour permettre d'atteindre l'eau, le navire étant à son tirant d'eau minimum à la mer et ayant une bande de 15 degrés.

8. Les bossoirs doivent être pourvus d'appareils d'une force suffisante pour permettre de mettre dehors les embarcations, avec leur équipage et leur armement au complet, mais sans passagers, avec la bande contraire la plus forte pour laquelle il sera ensuite possible d'amener l'embarcation à l'eau.

9. Les embarcations attachées aux bossoirs doivent avoir leurs palans prêts à être utilisés et des dispositions doivent être prises pour que les embarcations soient rapidement libérées des palans, sans qu'il soit nécessaire que cette manœuvre soit simultanée pour les deux palans.

10. Lorsque le même jeu de bossoirs sert pour plus d'une embarcation, il doit y avoir des palans distincts pour chaque embarcation si les garants sont en cordage; mais des palans distincts ne sont pas exigés si on emploie des garants métalliques avec un dispositif mécanique pour les rentrer. Les appareils employés doivent permettre de mettre à l'eau les embarcations avec ordre et rapidité.

full complement of persons and equipment, with the ship listed to 15 degrees either way. The falls shall be long enough to reach the water with the vessel at her lightest seagoing draught and with a list of 15 degrees.

(8) The davits shall be fitted with gear of sufficient power to ensure that the boats, fully equipped and manned, but not otherwise loaded with passengers, can be turned out against the maximum list at which the lowering of the boats is possible.

(9) The boats attached to the davits shall have the falls ready for service, and means shall be provided for speedily, but not necessarily simultaneously detaching the boats from the falls.

(10) Where more than one boat is served by the same set of davits, if the falls are of rope, separate falls shall be provided to serve each boat, but where wire falls are used with mechanical appliances for recovering them, separate falls need not be provided. The appliances used must be such as to ensure lowering the boats in turn and rapidly.

största tillåtna personantal och all utrustning ombord, även om fartyget har slagsida av 15 grader åt endera sidan. Taljelöparna skola vara tillräckligt långa att nå ned till vattnet, när fartyget till sjöss har minsta djupgående och en slagsida av 15 grader.

8) Dävertarna skola vara försedda med erforderliga anordningar av tillräcklig styrka för säkerställande av att båtarna kunna med full bemanning och utrustning men utan passagerare utsvängas mot den största slagsida, vid vilken båtarnas sjösättning är möjlig.

9) De under dävertar anbragta båtarna skola hava taljorna klara för användning och vara försedda med sådana anordningar att båtarna kunna hastigt, dock icke nödvändigtvis samtidigt, frigöras från taljornas nedre block.

10) Där ett dävertpar är avsett för sjösättning av mer än en båt och taljelöparna äro av tågvirke, skola särskilda taljor finnas för var båt; där taljelöparna äro av wire samt användas i samband med mekaniska anordningar erfordras icke särskilda taljor. De anordningar, som användas, skola vara så inrättade, att båtarna kunna hastigt sjösättas i följd.

Lorsqu'un dispositif mécanique est employé pour rentrer les garants, il doit être complété par une commande à main efficace.

11. Dans les voyages internationaux courts, si la hauteur du pont des embarcations au-dessus de la flottaison correspondant au plus faible tirant d'eau du navire à la mer ne dépasse pas quatre mètres cinquante (15 pieds), on n'appliquera pas les prescriptions des paragraphes 7, 8 et 10 ci-dessus.

Règle XXXVIII.

Nombre et Capacité des Embarcations et des Radeaux de Sauvetage, &c., ... Bossoirs.

1. Tout navire doit avoir un nombre de jeux de bossoirs déterminé d'après sa longueur, par la Colonne A du tableau inséré à la Règle XXXIX, sous réserve qu'il ne sera pas exigé un nombre de jeux de bossoirs supérieur à celui des embarcations nécessaires pour recevoir toutes les personnes présentes à bord.

Sous chaque jeu de bossoirs doit être attachée une embarcation de la Classe I. Si les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs ne fournissent pas une place suffisante pour recevoir toutes les personnes présentes à bord, on doit installer des embarcations additionnelles de l'un des types réglementaires.

Where mechanical appliances are fitted for the recovery of the falls efficient hand gear shall also be provided.

(11) On short international voyages where the height of the boat deck above the water line when the vessel is at her lightest sea-going draught does not exceed 4.5 metres (15 feet), the requirements as to strength of davits and turning-out gear in subparagraphs 7, 8 and 10 shall not apply.

Regulation XXXVIII.

Number and Capacity of Boats, Life Rafts, &c., and Davits.

(1) A ship shall be provided with sets of davits in accordance with its length as provided in Column A of the Table in Regulation XXXIX, provided that a number of sets of davits greater than the number of boats necessary for the accommodation of all the persons on board shall not be required.

Each set of davits shall have a boat of Class I attached to it. If the lifeboats attached to davits do not provide sufficient accommodation for all the persons on board, additional lifeboats of one of the standard types shall be provided. One additional lifeboat shall, in the first place, be stowed under each of the boats

Där mekanisk anordning användes för taljornas hemtagande, skall densamma kunna manövreras jämväl för hand.

11) Där å fartyg, som nyttjas å korta internationella resor, båtdäckets höjd över den vattenlinje, som motsvarar fartygets minsta djupgående till sjöss, icke överstiger 4.5 meter (15 eng. fot), äro bestämmelserna i mom. 7), 8) och 10) icke tillämpliga.

Regel XXXVIII.

Antal och rymd av båtar, flottar m. m. samt dävartar.

1) Fartyg skall allt efter sin längd vara försett med dävartar till antal, som angives i kolumn A i tabellen i regel XXXIX; dock erfordras icke större antal dävartar än som behöves för båtar, tillräckliga att rymma alla personer ombord.

Under varje par dävartar skall vara anbragt en båt av klass I. Därest de under dävartar anbragta båtarna icke äro tillräckliga att rymma alla personer ombord, skola å fartyget ytterligare anbringas båtar av reglementsenslig typ. En sådan båt skall i första hand anbringas under var och en av de under dä-

Tout d'abord une embarcation additionnelle doit être placée sous chacune des embarcations attachées aux bossoirs. Lorsque celles-ci auront été installées, le reste des embarcations sera placé en retrait. Toutefois les diverses Administrations, si elles estiment que les radeaux de sauvetage sont plus rapidement utilisables et par ailleurs plus efficaces que les embarcations de sauvetage, en cas d'urgence, peuvent permettre d'installer des radeaux de sauvetage, pourvu que la capacité totale des embarcations du navire soit au moins égale au minimum fixé par la Colonne C du tableau inséré à la Règle XXXIX.

Lorsque, dans l'opinion d'une Administration, il n'est ni pratiquement possible, ni raisonnable de mettre sur un navire le nombre de jeux de bossoirs exigé par la Colonne A du tableau inséré à la Règle XXXIX, cette Administration peut, dans certains cas exceptionnels, autoriser une réduction du nombre de jeux de bossoirs, pourvu, toutefois, que ce nombre ne soit pas inférieur au nombre réduit fixé par la Colonne B et aussi que la capacité totale des embarcations du navire soit au moins égale au minimum exigé par la Colonne C.

2. Un navire affecté à des voyages internationaux courts doit avoir un nombre de jeux de bos-

soirs attached to davits. After these have been fitted other boats shall be carried inboard, but an Administration may, if it is of opinion that life rafts will be more readily available and otherwise more satisfactory than these lifeboats in a case of emergency, allow life rafts to be carried provided that the total capacity of the boats on the ship will be at least up to the minimum capacity required by Column C of the Table in Regulation XXXIX.

When in the opinion of the Administration it is neither practicable nor reasonable to place on a ship the number of sets of davits required by Column A of the Table in Regulation XXXIX, the Administration may authorise, under exceptional conditions, a smaller number of sets of davits, provided always that this number shall never be less than the minimum number fixed by Column B of the Table and that the total capacity of the boats on the ship will be at least up to the minimum capacity required by Column C.

2. A ship engaged on short international voyages shall be provided with sets of davits in

vertar anbragta båtarna. Sedan dessa båt ar anbragts, skola övriga båt ar anbringas innanför; dock må administrationen, där flott ar befinnas vid behov kunna lättare göras tillgängliga samt vara ändamålsenligare än på sistnämnda sätt anbragta båt ar, medgiva förändret av flott ar under förutsättning, att den sammanlagda rymden av båt arna ombord uppgår till åtminstone den i kolumn C i tabellen i regel XXXIX angivna minsta rymd.

Där administrationen finner det vara varken praktiskt möjligt eller lämpligt att å ett fartyg anbringa i kolumn A i tabellen i regel XXXIX angivna antal dævert ar, må administrationen i särskilda undantagsfall medgiva anbringandet av ett mindre antal dævert ar, förutsatt dock, att antalet icke må understiga det i kolumn B i tabellen i regel XXXIX angivna mindre antal samt att sammanlagda rymden av båt arna å fartyget skall vara minst lika stor som den minsta rymd, som är angiven i kolumn C.

2) Varje fartyg, som nyttjas å korta internationella resor, skall allt efter sin längd vara försett

soirs d'après sa longueur, fixé par Colonne A du tableau inséré à la Règle XXXIX. Sous chaque jeu de bossoirs doit être attachée une embarcation de la Classe I. Si les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs n'ont pas la capacité minimum exigée par la Colonne D du tableau de la Règle XXXIX, et si elles ne contiennent pas une place pour chaque personne présente à bord, on installera des embarcations de sauvetage complémentaires d'un des types réglementaires, des radeaux de sauvetage approuvés ou d'autres engins flottants approuvés, de façon à ce qu'il y ait ainsi une place suffisante pour toutes les personnes présentes à bord.

Lorsque, dans l'opinion d'une Administration, il n'est ni pratiquement possible, ni raisonnable de mettre sur un navire effectuant des voyages internationaux courts, le nombre de jeux de bossoirs exigé par la Colonne A du tableau inséré à la Règle XXXIX, l'Administration peut, dans certains cas exceptionnels, autoriser une réduction dans le nombre de jeux de bossoirs, pourvu, toutefois, que ce nombre ne soit pas inférieur au nombre réduit exigé par la Colonne B et aussi que la capacité totale des embarcations du navire soit au moins égale au minimum exigé par la Colonne D.

accordance with its length as provided in Column A of the Table in Regulation XXXIX. Each set of davits shall have a boat of Class I attached to it. If the lifeboats attached to davits do not provide the minimum cubic capacity specified in Column D of the Table in Regulation XXXIX or provide accommodation for all persons on board, additional lifeboats of one of the standard types, approved life rafts or other approved buoyant apparatus shall be provided, and the accommodation thus provided shall be sufficient for all on board.

When in the opinion of the Administration it is neither practicable nor reasonable to place on a ship engaged in short international voyages, the number of sets of davits required by Column A of the Table in Regulation XXXIX, the Administration may authorize, under exceptional conditions, a smaller number of sets of davits, provided always that this number shall never be less than the minimum number fixed by Column B of the Table, and that the total capacity of the boats on the ship will be at least up to the minimum capacity required by Column D.

med dävertar till antal, som angives i kolumn A i tabellen i regel XXXIX. Under varje par dävertar skall en båt av klass I vara anbragt. Om de under dävertar anbragta båtarna icke hava den i kolumn D i tabellen i regel XXXIX angivna rymd eller icke kunna rymma alla personer ombord, skola ytterligare anbringas båtar av reglementsenlig typ eller ock godkända flottar eller andra godkända flytredskap, så att bärgningsredskapen tillsammans erbjuda tillräckligt utrymme för alla personer ombord.

Där administrationen finner det vara varken praktiskt möjligt eller lämpligt att å ett fartyg, som nyttjas å korta internationella resor, anbringa det antal dävertar, som angives i kolumn A i tabellen i regel XXXIX, må administrationen i särskilda undantagsfall medgiva anbringandet av ett mindre antal dävertar, förutsatt dock att antalet icke må understiga det i kolumn B i tabellen i regel XXXIX angivna antal samt att sammanlagda rymden av båtarna å fartyget skall vara minst lika stor som den minsta rymd, som angives i kolumn D.

*Règle XXXIX.***Tableau relatif aux Bossoirs et à la Capacité des Embarcations de sauvetage.**

Le Tableau ci-après fixe, d'après la longueur du navire:

(A) *le nombre minimum de jeux de bossoirs* à installer et sous chacun desquels doit être attachée une embarcation de la Classe I conformément à la Règle XXXVIII ci-dessus;

(B) *le nombre réduit de jeux de bossoirs qui peut être admis exceptionnellement*, conformément à la Règle XXXVIII;

(C) *la capacité minimum* requise pour les embarcations de sauvetage comprenant les embarcations sous bossoirs et les embarcations additionnelles, conformément à la Règle XXXVIII;

(D) *la capacité minimum* requise pour les embarcations de sauvetage sur un navire effectuant des voyages internationaux courts.

*Règle XL.***Brassières de Sauvetage et Bouées de Sauvetage.**

1. Une brassière de sauvetage doit remplir les conditions suivantes:

(a) être de matière et de construction approuvées;

(b) être capable de soutenir en eau douce, pendant vingt-quatre heures, sans couler, un poids de fer de 7 kilogrammes 500 (16.5 livres anglaises);

(c) être réversible.

*Regulation XXXIX.***Table relating to davits and lifeboat capacity.**

The following table fixes, according to the length of the ship —

(A) *The minimum number of sets of davits* to be provided to each of which must be attached a boat of Class I in accordance with Regulation XXXVIII above.

(B) *The smaller number of sets of davits which may be authorised exceptionally* under Regulation XXXVIII.

(C) *The minimum lifeboat capacity required*, including the life-boats attached to davits and the additional boats, in accordance with Regulation XXXVIII.

(D) *The minimum lifeboat capacity* required for a ship engaged in short international voyages.

*Regulation XL.***Life-Jackets and Life-Buoys.**

1. A life-jacket shall satisfy the following requirements:—

(a) It shall be constructed with proper workmanship and materials.

(b) It shall be capable of supporting in fresh water for 24 hours 7.5 kilogrammes of iron (equivalent to 16½ pounds);

(c) It shall be reversible.

*Regel XXXIX.***Tabell över däckertar och båtrymd.**

I efterföljande tabell anges i förhållande till fartygets längd följande:

(A) *Det minsta antal par däckertar*, som skall finnas och under vilka båtar av klass I skola vara anbragta enligt regel XXXVIII.

(B) *Det mindre antal par däckertar*, som undantagsvis må medgivas enligt regel XXXVIII.

(C) *Den minsta sammanlagda rymden* av de under däckertar anbragta båtar jämte övriga båtar, som skola finnas enligt regel XXXVIII.

(D) *Den minsta sammanlagda rymd* av båtar, som erfordras å fartyg, nyttjat å korta internationella resor.

*Regel XL.***Livbälten och livbojar.**

1) Livbälte skall fylla följande fordringar:

a) Det skall vara av lämpligt material och utförande.

b) Det skall vara i stånd att i sötvatten under 24 timmar uppbära järnbelastning om 7.5 kg (16½ eng. pund) utan att sjunka.

c) Det skall vara vänderbart.

Longueur enregistrée du Navire.		(A.) Nombre mini- mum de Jeux de Bossoirs.	(B.) Nombre réduit de Jeux de Bossoirs qui peut être admis excep- tionnellement	(C.) Capacité mini- mum des Embarcations de Sauvetage.		(D.) Capacité mini- mum des Embarcations de Sauvetage.	
Mètres	Pieds anglais.			Mètres Cubes.	Pieds cubes anglais.	Mètres Cubes.	Pieds cubes anglais.
31 [{] et au-des- _{ 37	100 [{] et au-des- _{ 120	2	2	28	980	11	400
37 » 43	120 » 140	2	2	35	1,220	17	600
43 » 49	140 » 160	2	2	44	1,550	24	850
49 » 53	160 » 175	3	3	53	1,880	33	1,150
53 » 58	175 » 190	3	3	68	2,390	37	1,300
58 » 63	190 » 205	4	4	78	2,740	41	1,450
63 » 67	205 » 220	4	4	94	3,330	45	1,600
67 » 70	220 » 230	5	4	110	3,900	48	1,700
70 » 75	230 » 245	5	4	129	4,560	52	1,850
75 » 78	245 » 255	6	5	144	5,100	60	2,100
78 » 82	255 » 270	6	5	160	5,640	68	2,400
82 » 87	270 » 285	7	5	175	6,190	76	2,700
87 » 91	285 » 300	7	5	196	6,930	85	3,000
91 » 96	300 » 315	8	6	214	7,550	94	3,300
96 » 101	315 » 330	8	6	235	8,290	105	3,700
101 » 107	330 » 350	9	7	255	9,000	116	4,100
107 » 113	350 » 370	9	7	273	9,630	125	4,400
113 » 119	370 » 390	10	7	301	10,650	133	4,700
119 » 125	390 » 410	10	7	331	11,700	144	5,100
125 » 133	410 » 435	12	9	370	13,060	156	5,500
133 » 140	435 » 460	12	9	408	14,430	170	6,000
140 » 149	460 » 490	14	10	451	15,920	185	6,550
149 » 159	490 » 520	14	10	490	17,310	201	7,100
159 » 168	520 » 550	16	12	530	18,720	217	7,650
168 » 177	550 » 580	16	12	576	20,350		
177 » 186	580 » 610	18	13	620	21,900		
186 » 195	610 » 640	18	13	671	23,700		
195 » 204	640 » 670	20	14	717	25,350		
204 » 213	670 » 700	20	14	766	27,050		
213 » 223	700 » 730	22	15	808	28,560		
223 » 232	730 » 760	22	15	854	30,180		
232 » 241	760 » 790	24	17	908	32,100		
241 » 250	790 » 820	24	17	972	34,350		
250 » 261	820 » 855	26	18	1,031	36,450		
261 » 271	855 » 890	26	18	1,097	38,750		
271 » 282	890 » 925	28	19	1,160	41,000		
282 » 293	925 » 960	28	19	1,242	43,880		
293 » 303	960 » 995	30	20	1,312	46,350		
303 » 314	995 » 1,030	30	20	1,380	48,750		

Note sur (A) et (B). Lorsque la longueur du navire dépasse 314 mètres (équivalent à 1,030 pieds anglais) l'Administration doit déterminer le nombre de jeux de bossoirs que ledit navire doit recevoir. Copie de la décision doit être donnée aux autres Administrations.

Note sur (C) et (D). Pour l'application de ce Tableau la capacité d'une embarcation de la Classe II s'obtient en multipliant le nombre de personnes pour lequel l'embarcation est certifiée par 0.283 pour obtenir la capacité en mètres cubes et par 10 pour obtenir la capacité en pied cubes.

Note sur (D). Lorsque la longueur du navire est au-dessous de 31 mètres (équivalent à 100 pieds) ou qu'elle dépasse 168 mètres (équivalent à 550 pieds) la capacité cubique des embarcations de sauvetage doit être déterminée par l'Administration.

Registered Length of the Ship.		(A.) Minimum Number of Sets of Davits.	(B.) Smaller Number of Sets of Davits authorised exceptionally.	(C.) Minimum Capacity of Lifeboats.		(D.) Minimum Capacity of Lifeboats.				
Metres.	Feet.			Cubic Metres.	Cubic Feet.	Cubic Metres.	Cubic Feet.			
31 and under	37	100 and under	120	2	2	28	980	11	400	
37	»	43	120	»	140	2	35	1,220	17	600
43	»	49	140	»	160	2	44	1,550	24	850
49	»	53	160	»	175	3	53	1,880	33	1,150
53	»	58	175	»	190	3	68	2,390	37	1,300
58	»	63	190	»	205	4	78	2,740	41	1,450
63	»	67	205	»	220	4	94	3,330	45	1,600
67	»	70	220	»	230	5	110	3,900	48	1,700
70	»	75	230	»	245	5	129	4,560	52	1,850
75	»	78	245	»	255	6	144	5,100	60	2,100
78	»	82	255	»	270	6	160	5,640	68	2,400
82	»	87	270	»	285	7	175	6,190	76	2,700
87	»	91	285	»	300	7	196	6,930	85	3,000
91	»	96	300	»	315	8	214	7,550	94	3,300
96	»	101	315	»	330	8	235	8,290	105	3,700
101	»	107	330	»	350	9	255	9,000	116	4,100
107	»	113	350	»	370	9	273	9,630	125	4,400
113	»	119	370	»	390	10	301	10,650	133	4,700
119	»	125	390	»	410	10	331	11,700	144	5,100
125	»	133	410	»	435	12	370	13,060	156	5,500
133	»	140	435	»	460	12	408	14,430	170	6,000
140	»	149	460	»	490	14	451	15,920	185	6,550
149	»	159	490	»	520	14	490	17,310	201	7,100
159	»	168	520	»	550	16	530	18,720	217	7,650
168	»	177	550	»	580	16	576	20,350		
177	»	186	580	»	610	18	620	21,900		
186	»	195	610	»	640	18	671	23,700		
195	»	204	640	»	670	20	717	25,350		
204	»	213	670	»	700	20	766	27,050		
213	»	223	700	»	730	22	808	28,560		
223	»	232	730	»	760	22	854	30,180		
232	»	241	760	»	790	24	908	32,100		
241	»	250	790	»	820	24	972	34,350		
250	»	261	820	»	855	26	1,031	36,450		
261	»	271	855	»	890	26	1,097	38,750		
271	»	282	890	»	925	28	1,160	41,000		
282	»	293	925	»	960	28	1,242	43,880		
293	»	303	960	»	995	30	1,312	46,350		
303	»	314	995	»	1,030	30	1,380	48,750		

Note on (A) and (B). When the length of the ship exceeds 314 metres (equivalent to 1,030 feet) the Administration shall determine the minimum number of sets of davits for that ship; full particulars of its decision shall be communicated to the other Administrations.

Note on (C) and (D). For the purposes of this table the capacity of a boat of Class II is obtained by multiplying the number of persons for which the boat is certified by 0.283 to obtain the capacity in cubic metres and by 10 to obtain the capacity in cubic feet.

Note on (D). When the length of a ship is under 31 metres (equivalent to 100 feet) or over 168 metres (equivalent to 550 feet) the cubic capacity of the lifeboats shall be prescribed by the Administration.

Fartygets registrerade längd		A). Minsta antal par dä- vertar	B). Mindre antal par dävertar, som undan- tagsvis må medgivas	C). Minsta rymd av båtar		D). Minsta rymd av båtar				
Meter	Eng. fot			Kubik- meter	Eng. kubik- fot	Kubik- meter	Eng. kubik- fot			
31 och under	37	100 och under	120	2	2	28	980	11	400	
37	»	43	120	»	140	2	35	1,220	17	600
43	»	49	140	»	160	2	44	1,550	24	850
49	»	53	160	»	175	3	53	1,880	33	1,150
53	»	58	175	»	190	3	68	2,390	37	1,300
58	»	63	190	»	205	4	78	2,740	41	1,450
63	»	67	205	»	220	4	94	3,330	45	1,600
67	»	70	220	»	230	5	110	3,900	48	1,700
70	»	75	230	»	245	5	129	4,560	52	1,850
75	»	78	245	»	255	6	144	5,100	60	2,100
78	»	82	255	»	270	6	160	5,640	68	2,400
82	»	87	270	»	285	7	175	6,190	76	2,700
87	»	91	285	»	300	7	196	6,930	85	3,000
91	»	96	300	»	315	8	214	7,550	94	3,300
96	»	101	315	»	330	8	235	8,290	105	3,700
101	»	107	330	»	350	9	255	9,000	116	4,100
107	»	113	350	»	370	9	273	9,630	125	4,400
113	»	119	370	»	390	10	301	10,650	133	4,700
119	»	125	390	»	410	10	331	11,700	144	5,100
125	»	133	410	»	435	12	370	13,060	156	5,500
133	»	140	435	»	460	12	408	14,430	170	6,000
140	»	149	460	»	490	14	451	15,920	185	6,550
149	»	159	490	»	520	14	490	17,310	201	7,100
159	»	168	520	»	550	16	530	18,720	217	7,650
168	»	177	550	»	580	16	576	20,350		
177	»	186	580	»	610	18	620	21,900		
186	»	195	610	»	640	18	671	23,700		
195	»	204	640	»	670	20	717	25,350		
204	»	213	670	»	700	20	766	27,050		
213	»	223	700	»	730	22	808	28,560		
223	»	232	730	»	760	22	854	30,180		
232	»	241	760	»	790	24	908	32,100		
241	»	250	790	»	820	24	972	34,350		
250	»	261	820	»	855	26	1,031	36,450		
261	»	271	855	»	890	26	1,097	38,750		
271	»	282	890	»	925	28	1,160	41,000		
282	»	293	925	»	960	28	1,242	43,880		
293	»	303	960	»	995	30	1,312	46,350		
303	»	314	995	»	1,030	30	1,380	48,750		

Anmärkning till A) och B). Där fartygets längd överstiger 314 m. (motsvarande 1.030 eng. fot) skall administrationen bestämma minsta antalet par dävertar för ifrågakommande fartyg. Fullständiga upplysningar om beslut i sådant hänseende skola meddelas övriga administrationer.

Anmärkning till C) och D). Vid användning av denna tabell erhålles rymden av båt av klass II genom att multiplicera det antal personer, som ifrågakommande båt må bära med 0.283, då rymden erhålles i kubikmeter och med 10, då rymden erhålles i eng. kubikfot.

Anmärkning till D). Där fartygets längd understiger 31 m. (motsvarande 100 eng. fot) eller överstiger 168 m (motsvarande 550 eng. fot) skall rymden hos båtarna fastställas av administrationen.

Sont prohibées les brassières dont la flottabilité est assurée au moyen de compartiments à air.

2. Une bouée de sauvetage doit remplir les conditions suivantes:

(a) être, soit en liège massif, soit en toute autre matière équivalente;

(b) être capable de soutenir en eau douce, pendant vingt-quatre heures, sans couler, un poids de fer d'au moins 14.5 kilogrammes (32 livres anglaises).

Sont prohibées les bouées de sauvetage dont le remplissage est constitué par du jonc, du liège en copeaux ou en grains, ou par toute autre substance à l'état de déchets et sans cohésion propre ainsi que les bouées dont la flottabilité est assurée au moyen de compartiments à air nécessitant une insufflation préalable.

3. Le nombre minimum de bouées de sauvetage dont doivent être munis les navires est fixé par le tableau suivant:

Life-jackets the buoyancy of which depends on air compartments are prohibited.

2. A lifebuoy shall satisfy the following requirements:

(a) It shall be of solid cork or any other equivalent material;

(b) It shall be capable of supporting in fresh water for 24 hours at least 14.5 kilogrammes (equivalent to 32 pounds) of iron.

Life-buoys filled with rushes, cork shavings or granulated cork, or any other loose granulated material, or whose buoyancy depends upon air compartments which require to be inflated, are prohibited.

3. The minimum number of life-buoys with which ships are to be provided is fixed by the following table:

Livbälte, vars flytförmåga är beroende av lufttrum, må icke användas.

2) Livboj skall fylla följande fordringar:

a) Den skall vara av massiv kork eller annat likvärdigt material.

b) Den skall kunna i sötvatten under 24 timmar uppbära en järnbelastning om minst 14.5 kg (32 eng. pund) utan att sjunka.

Livboj, vars fyllning utgöres av säv, korkspån, söndersmulad kork eller annat ämne i avfallsform och utan egen sammanhållning, eller sådan boj, vars flytförmåga är beroende av lufttrum och som före begagnandet måste uppblåsas med luft, må icke användas.

3) Minsta antal livbojar, varmed ett fartyg skall vara försett, angives i följande tabell:

Mètres.	Longueur du navire.	Pieds anglais.	Nombre minimum de bouées.
Au-dessous de 61		Au-dessous de 200	8
61 et au-dessous de 122		200 et au-dessous de 400	12
122 et au-dessous de 183		400 et au-dessous de 600	18
183 et au-dessous de 244		600 et au-dessous de 800	24
244 et au-dessus		800 et au-dessus	30

Metres.	Length of the Ship.	Equivalent in Feet.	Minimum Number of Buoy.
Under 61		Under 200	8
61 and under 122		200 and under 400	12
122 and under 183		400 and under 600	18
183 and under 244		600 and under 800	24
244 and over		800 and over	30

Fartygets längd i		Minsta antal livbojar.
meter	eng. fot	
Under 61	under 200	8
61 intill 122	200 intill 400	12
122 intill 183	400 intill 600	18
183 intill 244	600 intill 800	24
244 eller mera	800 eller mera	30

4. Toutes les bouées doivent être pourvues de guirlandes solidement amarrées. Il doit y avoir une bouée au moins, de chaque bord, qui soit pourvue d'une ligne de sauvetage longue de 27 m. 50 (15 brasses) au moins. Le nombre des bouées de sauvetage lumineuses ne doit pas être inférieur à la moitié du nombre total des bouées de sauvetage et ne doit en aucun cas descendre au-dessous de six. Les fusées correspondantes doivent être automatiques, efficaces, et ne doivent pas s'éteindre dans l'eau; elles doivent être disposées au voisinage de leurs bouées, avec les organes de fixation nécessaires.

5. Toutes les brassières et bouées de sauvetage doivent être installées à bord de façon à être à portée immédiate de toutes les personnes embarquées; leur position doit être nettement indiquée de manière à être connue des intéressés.

Les bouées de sauvetage doivent pouvoir toujours être larguées instantanément et ne comporter aucun dispositif de fixation permanente.

Règle XLI.

Canotiers brevetés.

Pour obtenir le brevet spécial de canotier prévu

4. All the buoys shall be fitted with beackets securely seized. At least one buoy on each side shall be fitted with a life-line of at least 27.5 metres (15 fathoms) in length. Not less than one-half of the total number of life-buoys, and in no case less than six, shall be provided with efficient self-igniting lights which cannot be extinguished in water, and these shall be kept near the buoys to which they belong, with the necessary means of attachment.

5. All the life-buoys and life-jackets shall be so placed as to be readily accessible to the persons on board; their position shall be plainly indicated so as to be known to the persons concerned.

The life-buoys shall always be capable of being rapidly cast loose and shall not be permanently secured in any way.

Regulation XLI.

Certificated Lifeboatmen.

In order to obtain the special lifeboatman's cer-

4) Livboj skall runt ytterkanten vara försedd med en i bukter säkert med en livlina. Minst en livboj på var sida av fartyget skall vara försedd med fånglina med en längd av minst 27.5 m (15 eng. famnar). Minst halva antalet av samtliga livbojar, dock minst sex, skola vara försedda med tillförlitligt självtändande lyse, som icke kan släckas av vatten; lyset skall tillika med nödig fastsättningsanordning vara anbragt i närheten av de bojar, till vilka de höra.

5) Alla livbojar och livbälten skola vara så anbragta, att de äro lätt åtkomliga; deras plats skall tydligt angivas för de ombordvarandes kännedom.

Livboj skall kunna hastigt lösgöras och må icke på något sätt vara fast anbragt.

Regel XLI.

Godkända båtmän.

För att erhålla certifikat för båtman, varom

à l'Article 22 de la présente Convention, le postulant doit justifier qu'il est exercé dans la manœuvre complète de mise à l'eau des embarcations de sauvetage et dans le maniement des avirons; qu'il possède la connaissance et la pratique de la manœuvre des embarcations elles-mêmes; et qu'il est, en outre, capable de comprendre les ordres relatifs au service de ces divers engins et de répondre à ces ordres.

Il doit y avoir pour chaque embarcation ou radeau de sauvetage un nombre de canotiers au moins égal à celui qui est prévu au tableau ci-dessous:

Si le nombre de personnes est:	Le nombre minimum de canotiers brevetés doit être de:	If the Prescribed Complement is:	The Minimum Number of Certificated Life-boatmen shall be:
Moins de 41 personnes	2	Less than 41 persons	2
De 41 à 61 personnes	3	From 41 to 61 persons	3
De 62 à 85 personnes	4	From 62 to 85 persons	4
Au-dessus de 85 personnes	5	Above 85 persons	5

Båtens eller flottens tillåtna personantal:	Minsta antal godkända båtmän:
Under 41 personer	2
41 t. o. m. 61 personer	3
62 t. o. m. 85 personer	4
Mer än 85 personer	5

tificate provided for in Article 22 of the present Convention, the applicant must prove that he has been trained in all the operations connected with launching lifeboats and the use of oars; that he is acquainted with the practical handling of the boats themselves; and, further, that he is capable of understanding and answering the orders relative to lifeboat service.

There shall be for each boat or life-raft a number of lifeboatmen at least equal to that specified in the following table:

förmåles i artikel 22 av denna konvention, skall sökande styrka, att han är övad i allt med båtars sjösättning och med årors bruk förbundet arbete; att han äger kännedom om och färdighet i båtars praktiska handhavande; och att han är i stånd att uppfatta och besvara order rörande båttjänsten.

För varje båt eller flotte skall finnas minst det antal båtmän, som angives i följande tabell:

Règle XLII.

Personnel des Embarcations de Sauvetage.

Un officier de pont ou un canotier breveté doit être chargé de chaque embarcation ou radeau de sauvetage et il lui sera également désigné un suppléant. Celui qui est chargé d'une embarcation doit avoir la liste de son personnel et s'assurer que les hommes placés sous ses ordres connaissent respec-

Regulation XLII.

Manning of Boats.

A deck officer or certificated lifeboatman shall be placed in charge of each boat or life-raft and a second in command shall also be nominated. The person in charge shall have a list of its crew, and shall see that the men placed under his orders are acquainted with their several duties.

Regel XLII.

Båtars bemanning.

För varje båt och flotte skall utses en person av däcksbefälet eller en godkänd båtman såsom befälhavare ävensom en ställföreträdare för denne. Den, som för befälet, skall innehava en lista över besättningen samt tillse, att de båtmän, som äro underställda honom,

tivement leurs postes et leurs fonctions.

A toute embarcation à moteur doit être affecté un homme sachant conduire le moteur.

Un homme sachant se servir d'une installation radiotélégraphique et d'un projecteur doit être affecté à chaque embarcation comportant ces appareils.

Un ou plusieurs officiers doivent être chargés de veiller à ce que les embarcations, radeaux de sauvetage, engins flottants et autres engins de sauvetage soient toujours prêts à être utilisés.

Règle XLIII.

Découverte et Extinction de l'Incendie.

(1) Un service effectif de ronde doit être organisé de telle manière que tout commencement d'incendie soit promptement découvert. En outre, un système d'avertisseurs d'incendie ou de détecteurs d'incendie doit être installé, pour indiquer ou enregistrer automatiquement dans un ou plusieurs points ou stations où ces indications peuvent être rapidement observées par les officiers et l'équipage, l'existence ou l'indication d'un incendie dans toutes les parties du navire inaccessibles au service de ronde.

(2) Chaque navire doit disposer de pompes à incendie puissantes mues par la vapeur ou par toute autre énergie. Ces pompes sont au nombre de deux pour les navires

A man capable of working the motor shall be assigned to each motor boat.

A man capable of working the wireless and searchlight installations shall be assigned to boats carrying this equipment.

The duty of seeing that the boats, life-rafts and buoyant apparatus and other lifesaving apparatus are at all times ready for use shall be assigned to one or more officers.

Regulation XLIII.

Fire Detection and Extinction.

1. An efficient patrol system shall be maintained, so that any outbreak of fire may be promptly detected. In addition, a fire alarm or fire detecting system shall be provided, which will automatically indicate or register at one or more points or stations, where it can be most quickly observed by officers and crew, the presence or indication of fire in any part of the ship not accessible to the patrol system.

2. Every ship shall be provided with powerful pumps, operated by steam or other means. On ships of less than 4,000 tons gross there shall be two, and on larger ships three

äga kännedom om sina poster och åligganden.

För varje motorbåt skall vara utsedd en person, som kan sköta motorn.

För varje motorbåt, som är försedd med radiotelegrafinstallation och strålkastare, skall vara utsedd en person, som kan sköta dessa apparater.

En eller flera av befälet skola hava till uppgift att övervaka, att båtar, flottar, flytredskap och andra bärgningsredskap alltid äro färdiga till användning.

Regel XLIII.

Upptäckande och släckning av eldsvåda.

1) En betryggande patrulleringstjänst skall upprätthållas i ändamål att hastigt upptäcka begynnande eldsvåda. Härjämte skall finnas ett system för brandalarm eller för upptäckande av eldsvåda, varigenom på en eller flera platser, där det lättast kan uppmärksammas av befäl eller besättning, automatiskt utvisas eller registreras utbrott av eller tillbud till eldsvåda i varje del av fartyget, som icke är tillgängligt för brandpatrull.

2) Varje fartyg skall vara försett med kraftiga brandpumpar, som skola drivas medelst ånga eller annan kraft. Fartyg med en bruttodräktighet understigande 4,000 register-

de moins de quatre mille tonneaux de jauge brute, et de trois pour les navires plus grands. Elles doivent être assez puissantes pour débiter chacune une quantité d'eau suffisante par deux jets énergiques simultanés en un point quelconque du navire. Elles doivent être mises, avant l'appareillage, en état de fonctionner sans délai.

(3) Les tuyautages d'incendie doivent permettre de diriger rapidement deux jets d'eau énergiques simultanés dans une région quelconque d'un entrepont habité dont les portes étanches et les portes contre l'incendie sont fermées. Les manches à incendie et les tuyautages doivent être largement proportionnés et faits de matières convenables. Les raccords de tuyautages doivent être dans chaque entrepont installés de telle manière que les manches puissent s'y adapter facilement.

(4) Dans tout espace occupé par le chargement, on doit pouvoir diriger rapidement et simultanément au moins deux jets d'eau puissants. En outre, des dispositions doivent être prises pour amener rapidement par un tuyautage fixe, dans chaque compartiment occupé par des marchandises, un gaz extincteur en quantité telle que le volume de gaz libre soit au moins égal à trente pour cent du volume de la plus grande cale du navire. Sur les navires à vapeur, on peut

of these pumps. Each of the pumps shall be capable of delivering a sufficient quantity of water in two powerful jets simultaneously in any given part of the ship, and shall be available for immediate use before the ship leaves port.

3. The service pipes shall permit of two powerful jets of water being simultaneously directed on any given part of a deck occupied by passengers and crew, when the watertight and fire-resisting doors are closed. The service pipes and hoses shall be of ample size and made of suitable material. The branches of the pipes shall be so placed on each deck that the fire hose can be easily coupled to them.

4. Provision shall be made whereby at least two powerful jets of water can be rapidly and simultaneously directed into any space containing cargo. In addition, arrangements shall be made whereby smothering gas sufficient to give a minimum volume of free gas equal to 30 per cent. of the gross volume of the largest hold in the ship can be promptly conveyed by a permanent piping system into each compartment in which cargo is carried. Steam in adequately equi-

ton skall vara försett med två och fartyg med större bruttodräktighet med tre sådana pumpar. Varje pump skall kunna med två kraftiga strålar samtidigt bespruta vilken som helst del av fartyget och skall, innan fartyget avgår från hamn, vara färdig för omedelbar användning.

3) Rörledningarna för eldsläckning skola vara så anordnade, att två kraftiga strålar samtidigt kunna riktas till vilken som helst del av ett däck, avsett för passagerare och besättning, när de vattentäta och brandsäkra dörarna äro stängda. Rörledningar och slangar skola vara av tillräckliga dimensioner och av lämpligt material. Rörledningarnas slangkopplingar skola på varje däck vara så anbragta, att vattenslangarna lätt kunna tillkopplas.

4) Minst två kraftiga vattenstrålar skola kunna hastigt och samtidigt riktas in i vilket som helst rum, rymmande last. Härjämte skola anordningar vara vidtagna, så att genom ett fast rör-system till varje lastrum kan hastigt inledas eldsläckande gas, tillräcklig att giva en fri gasmängd, motsvarande 30 procent av den totala rymden av det största lastrummet i fartyget. I ångfartyg må motsvarande mängd ånga användas i stället för eldsläckande gas. Anordnin-

accepter de la vapeur en quantité équivalente. L'installation pour l'extinction par le gaz ou la vapeur n'est pas obligatoire sur les navires de moins de 1,000 tonneaux de jauge brute.

(5) Des extincteurs d'incendie portatifs d'un type à fluide doivent être prévus en nombre convenable. Chaque compartiment de la tranche des machines doit en recevoir au moins deux.

(6) Il doit y avoir à bord deux équipements composés chacun d'un casque ou d'un appareil respiratoire et d'un fanal de sûreté. Ils doivent être déposés en deux endroits différents.

(7) Sur les navires à vapeur dans lesquels les chaudières principales sont chauffées au combustible liquide, en outre de dispositifs permettant d'amener rapidement et simultanément deux jets d'eau puissants en tout point de la tranche des machines, on doit installer:

(a) des distributeurs convenables pour projeter de l'eau en pluie sur le combustible liquide sans agitation anormale de la surface;

(b) dans chaque rue de chauffe, un récipient contenant 283 décimètres cubes (10 pieds cubes) de sable, de sciure de bois imprégnée de soude, de toute autre matière sèche approuvée et des écopés pour la répandre;

(c) dans chaque chaufferie et dans tout local

valent proportion may be accepted in place of smothering gas on steam-driven ships. Provision for the supply of smothering gas or steam need not be required in ships of less than 1,000 tons gross.

5. A sufficient number of portable fluid fire extinguishers shall be provided, at least two being carried in each machinery space.

6. Two equipments, consisting of a smoke helmet or breathing apparatus and a safety lamp, shall be carried on board, and kept in two widely separated places.

7. In steamships in which the main boilers are oil fired, there shall be provided in addition to means whereby two powerful jets of water may be rapidly and simultaneously directed into any part of the machinery spaces.

(a) Suitable conductors for spraying water on oil without undue disturbance of the surface.

(b) In each firing space, a receptacle containing 283 cubic decimetres (10 cubic feet) of sand, sawdust impregnated with soda, or other approved dry materials, and scoops for distributing the same.

(c) In each boiler room, and in each of the machin-

gar för eldsläckning med gas eller ånga erfordras dock icke i fråga om farttyg med en bruttodräktighet understigande 1,000 registerton.

5) Flyttbara eldsläckningsapparater med flytande eldsläckningsmedel skola finnas ombord i tillräckligt antal. Varje maskinerirum skall vara försett med minst två sådana apparater.

6) Två utrustningar, vardera bestående av en rökhjälm eller gasmask samt en säkerhetslampa, skola finnas ombord. De skola förvaras på två vitt skilda platser.

7) Å ångfartyg, vilkas huvudångpannor äro inrättade för oljeeldning, skall jämte anordningar, varigenom två kraftiga vattenstrålar kunna hastigt och samtidigt riktas till vilken del som helst av maskinerirummet, finnas följande:

a) Lämpliga munstycken för spridande av vatten såsom dusch över olja utan att ytan onödigt uppröres.

b) Å varje eldningsplats en behållare, innehållande 283 kubdm (10 eng. kubft) sand, med soda behandlad sågspån eller annat godkänt torrt ämne, tillika med skopor för spridning därav.

c) I varje pannrum och i varje maskinrum, i

de machines où se trouve une partie de l'installation de combustible liquide, deux extincteurs portatifs d'un type distributeur de mousse ou d'un autre agent approuvé efficace pour éteindre un incendie de combustible liquide;

(d) des dispositifs pour produire et distribuer rapidement de la mousse sur toute la surface inférieure de la chaufferie ou de chacune des chaufferies, s'il y en a plusieurs, et de toute partie des machines qui renferme des pompes à combustible ou des caisses de décantation. La quantité de mousse à produire doit être suffisante pour couvrir sur une épaisseur de 15.24 centimètres (6 pouces) la surface totale des tôles formant dans un compartiment quelconque le plafond du waterballast, ou de celles du bordé extérieur là où il n'y a pas de waterballast. Si le compartiment des machines et celui des chaudières ne sont pas complètement séparés et si le combustible liquide peut passer de la cale de la chaufferie dans celle des machines, le compartiment des machines et la chaufferie seront considérés comme formant un seul compartiment. L'appareil doit pouvoir être mis en marche et contrôlé de l'extérieur du compartiment où l'incendie peut éclater;

(e) en outre de ce qui précède, il doit y avoir sur les navires à vapeur

ery spaces in which a part of the oil fuel installation is situated, two approved portable extinguishers of a type discharging froth or other approved medium suitable for quenching oil fires.

(d) Means whereby froth may be rapidly discharged and distributed over the whole of the lower part of the boiler room or of any one boiler room, if there are more than one, or of any machinery space in which oil fuel units or settling tanks are situated. The quantity of froth which can be discharged shall be ample to cover to a depth of 15.24 centimetres (6 inches) the whole area of the plating formed in any one compartment by the inner bottom plating, or by the shell plating of the vessel, if there is no double-bottom tank. If the engine and boiler rooms are not entirely separate, and fuel can drain from the boiler room bilges into the engine room, the combined engine and boiler rooms shall be considered as one compartment. The apparatus shall be operated and controlled from outside the compartment in which the fire may occur.

(e) In addition to the foregoing, one extinguisher of the froth type of at

vilket del av oljeeldningsinstallationen är belägen, två godkända flyttbara eldsläckningsapparater för alstrande av skum eller annat för släckning av brinnande olja godkänt ämne.

d) Anordningar, medelst vilka skum hastigt kan alstras och utspridas över hela nedre delen av pannrummet eller av varje pannrum, därest flera sådana finnas, eller av ett maskinrum, i vilket brännolja-pumpar eller dagtankar finnas. Den mängd skum, som skall kunna alstras, skall vara tillräcklig för att kunna med ett 15.24 cm (6 eng. tum) tjockt lager täcka hela ytan av innerbotten eller, där dubbelbotten ej finnes, av bordläggningen i ett vart ifrågakommande rum. Äro maskin- och pannrummen icke fullständigt åtskilda och kan olja intränga från pannrummet till maskinrummet, skola maskin- och pannrummen anses som ett enda rum. Anordningarna skola kunna sättas i verksamhet och kontrolleras från plats utanför det rum, i vilket eld kan uppstå.

e) Förutom ovan nämnda anordningar, skall å ångfartyg med ett pann-

n'ayant qu'une chaufferie, un extincteur à mousse et sur les navires ayant plus d'une chaufferie, deux extincteurs à mousse d'au moins 136 litres (30 gallons) de capacité. Ces extincteurs doivent être pourvus de tuyaux sur dévidoirs permettant d'atteindre toutes les parties des chaufferies et des locaux contenant les pompes à combustible. Des appareils d'une efficacité équivalente peuvent être acceptés au lieu d'extincteurs de 136 litres (30 gallons);

(f) tous les récipients et les valves qui servent à les mettre en œuvre doivent être aisément accessibles et placés de telle sorte qu'ils ne soient pas facilement rendus inutilisables par un commencement d'incendie.

8. Dans les navires à moteurs à combustion interne, en outre des dispositifs permettant d'amener rapidement et simultanément deux jets d'eau puissants sur tous les points de la tranche des machines et également des distributeurs d'eau en pluie, on doit installer, dans chaque local des machines, les extincteurs à mousse suivants:

(a) au moins un extincteur approuvé de 45 litres (10 gallons), et, en outre, par 1,000 CV de puissance au frein des machines, un extincteur approuvé de 9 litres (2 gallons), sans que le nombre total d'extincteurs de 9 litres puisse être inférieur à

least 136 litres (30 gallons) capacity in steamships having one boiler room and two such extinguishers in steamships with more than one boiler room. These extinguishers shall be provided with hoses on reels suitable for reaching any part of the boiler rooms and spaces containing oil-fuel pumping units. Equally efficient apparatus may be accepted in place of the 136 litres (30-gallons) extinguishers.

(f) All containers and valves by which they are operated shall be easily accessible and so placed that they will not readily be cut off from use by an outbreak of fire.

(8) In vessels propelled by internal combustion engines there shall be provided in each of the machinery spaces, in addition to means whereby two powerful jets of water may be rapidly and simultaneously directed into any part of the machinery spaces, together with suitable spraying conductors, froth extinguishers as follows:

(a) At least one approved 45 litres (10-gallons) extinguisher with an addition of one approved 9 litres (2-gallons) extinguisher for each 1,000 B.H.P. of the engines, but the total number of 9 litres (2-gallons) extinguishers so supplied

rum finnas en skumbildande eldsläckningsapparat med en rymd av minst 136 liter (30 eng. gallons), och å ångfartyg med mer än ett pannrum två sådana apparater. Apparaterna skola vara försedda med på rullar anbragta slangar av tillräcklig längd för att nå till varje del av pannrummen och rum, som innehålla brännoljepumpar. I stället för de förenämnda eldsläckningsapparaterna om 136 liter (30 eng. gallons) må andra, likvärdiga apparater godkännas.

f) Behållare och ventiler, medelst vilka dessa apparater sätts i verksamhet, skola vara lätt åtkomliga och så anbragta, att de icke lätt kunna göras obrukbara i händelse av utbrott av eldsvåda.

8) Å fartyg, som framdrivas medelst förbränningsmotorer, skola, förutom anordningar, varigenom två kraftiga vattenstrålar kunna hastigt och samtidigt riktas till vilken som helst del av maskinrummet, jämte lämpliga duschmunstycken, i varje maskinrum finnas följande skumbildningsapparater:

a) Minst en godkänd apparat med en rymd av 45 liter (10 eng. gallons) tillika med en godkänd apparat av 9 liters rymd (2 eng. gallons) för varje 1 000-tal B.H.K. hos maskineriet; dock att hela antalet apparater om 9 liter (2

deux, ni qu'il en soit exigé plus de six;

(b) lorsqu'il y a dans la tranche des machines, une chaudière auxiliaire au lieu de l'extincteur de 45 litres (10 gallons) mentionné ci-dessus, il doit en être installé un de 136 litres (30 gallons) avec son tuyautage approprié ou tout autre dispositif approuvé de distribution de mousse.

9. Sur les navires à vapeur utilisant le combustible liquide, si la chambre des machines et la chaufferie ne sont pas complètement séparées par une cloison métallique et si le combustible liquide peut passer de la cale de la chaufferie dans celle de la machine, une des pompes à incendie doit être placée dans le tunnel ou dans un autre espace hors de la tranche des machines. S'il est exigé plus de deux pompes à incendie, elles ne doivent pas être placées toutes dans le même local.

10. Lorsqu'il est spécifié un type spécial d'appareil, d'agent extincteur ou d'installation, tout autre type peut être accepté s'il n'est pas moins efficace que le type spécifié. Par exemple, un appareil à acide carbonique peut être admis au lieu d'une installation à mousse (paragraphe 7, alinéas (d) et (e)), pourvu que la quantité d'acide carbonique transportée soit suffisante pour fournir une saturation de 25 pour cent de gaz pour le

shall be not less than two and need not exceed six.

(b) When a donkey boiler is situated in the machinery space there shall be provided, in place of the 45 litres (10-gallons) extinguisher mentioned above, one of 136 litres (30 gallons) capacity, fitted with suitable hose attachments or other approved methods for distributing the froth.

(9) In steamships using oil fuel, if the engine and boiler rooms are not entirely separated by a steel bulkhead, and if fuel oil can drain from the boiler-room bilges into the engine room, one of the fire pumps shall be situated in the tunnel or other space outside the machinery compartment. When more than two pumps are required they shall not all be fitted in the same space.

(10) Where any special type of appliance, extinguishing medium or arrangement is specified, any other type of appliance, &c., may be allowed, provided that it is not less effective than the specified one. For example—a Carbon Dioxide system may be accepted in place of a froth installation (paragraph (7), subparagraphs (d) and (e)), provided that the quantity of carbon dioxide carried is sufficient to give a gas saturation of about

eng. gallons) icke må understiga två eller behöver överstiga sex.

b) Är hjälpångpanna anbragt i maskinrummet, skall i stället för ovannämnda apparat med en rymd av 45 liter (10 gallons) finnas en apparat med en rymd av 136 liter (30 gallons), försedd med tillräckliga slanganordningar eller annan godkänd anordning för spridande av skum.

9) Äro maskin- och pannrum å ångfartyg, å vilka brännolja användes som bränsle, icke fullständigt åtskilda med skott av stål och kan brännolja intränga från pannrummet till maskinrummet, skall en av brandpumparna vara anbragt i tunneln eller i annat rum utanför maskinerirummet. Där flera än två brandpumpar erfordras, må icke alla vara anbragta i ett och samma rum.

10) Där särskild typ av apparater, eldsläckningsmedel eller andra anordningar är föreskriven, må vilken som helst annan typ godkännas, såvida den icke är mindre effektiv än den föreskrivna. Exempelvis må en apparat med kolsyra som eldsläckningsmedel godkännas i stället för skumbildningsapparaten (mom. 7, punkt d) och e)), under villkor att kolsyremängden är tillräcklig att giva en gasfyllning av omkring 25 pro-

volume brut de la chaudière mesuré jusqu'au sommet des chaudières environ.

11. Toutes les installations pour l'extinction de l'incendie doivent être entièrement visitées une fois par an par un inspecteur désigné par l'Administration.

25 per cent. for the gross volume of the stokehold to about the top of the boilers.

(11) All the fire-extinguishing appliances shall be thoroughly examined at least once each year by a surveyor appointed by the Administration.

cent av eldningsrummets rymd, räknad ungefär till överkanten av ångpannorna.

11) Alla eldsläckningsanordningar skola minst en gång varje år underkastas fullständig besiktning av en utav administrationen utsedd besiktningsman.

Règle XLIV.

Rôle d'Appel.

Le rôle d'appel fixe les fonctions des divers membres de l'équipage en ce qui concerne:

(a) la fermeture des portes étanches, vannes, &c.;

(b) l'armement des embarcations, des radeaux de sauvetage et des engins flottants en général;

(c) la mise à l'eau des embarcations sous bossoirs;

(d) la préparation générale des autres embarcations, des radeaux de sauvetage et des engins flottants;

(e) le rassemblement des passagers;

(f) l'extinction de l'incendie.

Le rôle d'appel fixe les fonctions que les agents du service général ont à remplir au regard des passagers, en cas d'alarme. Ces fonctions comprennent notamment:

(a) l'alerte à donner aux passagers;

(b) le soin de leur faire revêtir et ajuster convenablement les brassières de sauvetage;

Regulation XLIV.

Muster List.

The muster list shall assign duties to the different members of the crew in connexion with—

(a) The closing of the watertight doors, valves, &c.

(b) The equipment of the boats, life rafts and buoyant apparatus generally.

(c) The launching of the boats attached to davits.

(d) The general preparation of the other boats, the life rafts and buoyant apparatus.

(e) The muster of the passengers.

(f) The extinction of fire.

The muster list shall assign to the members of the stewards' department their several duties in relation to the passengers at a time of emergency. These duties shall include:

(a) Warning the passengers.

(b) Seeing that they are dressed and have put on their life-jackets in a proper manner.

Regel XLIV.

Alarmlista.

Alarmlistan skall ange de uppgifter, som äligga en var av besättningen ifråga om:

a) Stängning av vattentäta dörrar, ventiler m. m.

b) Utrustning av båtar, flottar och flytredskap i allmänhet.

c) Sjösättning av båtar, anbragta under däckvertar.

d) Klargöring av övriga båtar, flottar och flytredskap.

e) Passagerarnas samling.

f) Eldsläckning.

Alarmlistan skall ange de plikter, som upp-passarpersonalen i fall av alarm har att fullgöra gentemot passagerarna. Dessa plikter omfatta särskilt:

a) Att varsko passagerarna.

b) Att tillse att de äro påklädda och hava ordentligt påtagit livbälten.

(c) leur rassemblement aux postes d'appel;

(d) le service d'ordre aux passages et aux échelles et, d'une façon générale, tout ce qui concerne la circulation des passagers.

Le rôle d'appel prévoit les signaux spéciaux pour l'appel de tout l'équipage aux postes d'embarcations ou d'incendie. Il doit, en outre, contenir une description complète de ces signaux.

Règle XLV.

Appels et Exercices.

Un appel de l'équipage pour exercice d'embarcations doit être fait, autant que possible, chaque semaine et, sur les navires où le voyage dure plus d'une semaine, avant de prendre la mer. Les dates où auront lieu ces exercices seront inscrites au journal de bord réglementaire et si, au cours d'une semaine, aucun exercice n'a eu lieu, les raisons pour lesquelles cet exercice n'était pas possible devront être mentionnées dans ce journal.

Lorsque le voyage doit durer plus d'une semaine, il devrait être fait un exercice pratique par les passagers, au début du voyage.

Les exercices d'embarcations doivent se faire en employant à tour de rôle les différents groupes d'embarcations. Les inspections et exercices doivent être conduits de manière que l'équipage

(c) Assembling the passengers at muster stations.

(d) Keeping order in the passages and on the stairways, and, generally, controlling the movements of the passengers.

The muster list shall specify definite signals for calling all the crew to their boat and fire stations, and shall give full particulars of these signals.

Regulation XLV.

Musters and Drills.

Musters of the crew for boat drill shall take place weekly when practicable, and in vessels in which the voyage exceeds one week, before leaving port. The dates upon which musters are held shall be recorded in the Official Log Book and, if in any week a muster is not held, an entry shall be made stating why a muster was not practicable.

In ships in which the voyage exceeds one week practice musters of passengers should be held at an early period of each voyage.

Different groups of boats shall be used in turn at successive boat drills. The drills and inspections shall be so arranged that the crew thoroughly understand and are practised in the

c) Att samla passagerarna på mönstringsplatserna.

d) Att upprätthålla ordning i gångar och trappor och att i allmänhet vägleda passagerarna.

Alarmlistan skall ange särskilda alarmsignaler för kallande av besättningen till dess poster vid båtar eller vid eldsläckning. Den skall dessutom innehålla en fullständig beskrivning av dessa signaler.

Regel XLV.

Alarmering och övningar.

Alarmering för båtövning med besättningen skall, där så är lämpligt, företagas minst en gång i veckan och å fartyg, vilkas resa varar längre än en vecka, innan fartyget avgår från hamn. Tiden för sådana övningar skall antecknas i skeppsdagboken, så ock, där övning någon vecka icke företagits, anledningen härtill.

Varar resan längre än en vecka, skall praktisk övning företagas med passagerarna i början av varje resa.

De olika båtgrupperna skola i tur och ordning användas för båtövningarna. Inspektioner och övningar skola ske på sådant sätt, att besättningen får fullständig kännedom om och övning i de åliggan-

possède la connaissance complète et la pratique des fonctions qu'il a à remplir et que toutes les embarcations et tous les engins de sauvetage du navire, ainsi que leurs appareils, soient toujours prêts à être utilisés immédiatement.

Le signal d'appel pour appeler les passagers aux postes d'appel consistera en une succession d'au moins six coups courts, suivis d'un coup long, de la sirène ou du sifflet. En outre, sur tous les navires autres que ceux qui effectuent des voyages internationaux courts, on doit faire dans tout le navire des signaux commandés électriquement de la passerelle. La signification de tous les signaux intéressant les passagers doit être clairement indiquée en plusieurs langues sur des pancartes affichées dans les cabines et autres locaux pour passagers.

duties they have to perform, and that all life-saving appliances with the gear appertaining to them are always ready for immediate use.

The emergency signal for summoning passengers to muster stations shall be a succession of more than six short blasts followed by one long blast on the whistle or syren. This shall be supplemented on all ships except those engaged in short international voyages by other electrically operated signals throughout the ship controlled from the bridge. The meaning of all signals affecting passengers shall be clearly stated in different languages on cards posted in their cabins and in other passenger quarters.

den, som den har att fullgöra, samt att alla bärgningsanordningar med tillbehör alltid äro färdiga till omedelbar användning.

Alarmsignal, som användes för att kalla passagerarna till mönstringsplatserna, skall bestå av en serie av mer än sex korta stötar i ångvissla eller siren, åtföljda av en lång sådan stöt. Denna signal skall å alla fartyg med undantag av sådana, som nyttjas å korta internationella resor, följas av elektriska signaler från kommandobryggan till fartygets olika delar. Betydelsen av alla signaler, som angå passagerarna, skall tydligt angivas genom anslag på olika språk, uppsatta i hytter och andra för passagerarna avsedda rum.

Sécurité de la navigation.

Règle XLVI.

Transmission de Renseignements.

La transmission de renseignements concernant les glaces, épaves, tempêtes tropicales ou tout autre danger immédiat pour la navigation est obligatoire. Aucune forme spéciale de transmission n'est imposée. L'information peut être transmise soit en langage clair (de préférence en anglais), soit

Safety of navigation.

Regulation XLVI.

Transmission of Information.

The transmission of information regarding ice, derelicts, tropical storms or any other direct danger to navigation is obligatory. The form in which the information is sent is not obligatory. It may be transmitted either in plain language (preferably English) or by means of the International Code of

Sjötrafiksäkerhet.

Regel XLVI.

Utsändande av meddelanden.

Utsändande av meddelanden om is, vrak, tropiska stormar eller annan överhängande fara för sjötrafiken är obligatoriskt. Särskild form för utsändningen av dessa meddelanden är däremot icke föreskriven. Utsändning kan ske antingen på klart språk (företrädesvis engelska) eller genom an-

au moyen du Code international de Signaux (signaux radiotélégraphiques). Elle devrait être transmise, précédée de CQ à tous les navires et devrait être également envoyée au premier point de la côte où la communication peut se faire avec prière de transmettre à l'autorité compétente.

Tous les messages transmis en vertu de l'Article 34 de la présente Convention seront précédés du signal de sécurité TTT suivi d'une indication sur la nature du danger, par exemple: TTT Glace; TTT Epaves; TTT Tempête; TTT Navigation.

Information requise

Les renseignements à fournir sont les suivants, l'heure, étant, dans tous les cas, l'heure moyenne de Greenwich:

(a) *Glaces, Epaves et autres Dangers immédiats pour la Navigation.*

(1) la nature de la glace, de l'épave ou du danger observés;

(2) la position de la glace, de l'épave ou du danger observés en dernier lieu;

(3) la date et l'heure où l'observation a été faite.

(b) *Tempêtes tropicales.* (Ouragans aux Antilles, typhons dans les mers de Chine, cyclones dans l'Océan Indien et tempêtes de même nature dans les autres régions.)

(1) *Messages signalant qu'une tempête tropicale a été rencontrée.* Cette

Signals (Wireless Telegraphy Section). It should be issued CQ to all ships, and should also be sent to the first point of the coast to which communication can be made with a request that it be transmitted to the appropriate authority.

All messages issued under Article 34 of the present Convention will be preceded by the safety signal TTT followed by an indication of the nature of the danger, thus: TTT Ice; TTT Derelict; TTT Storm; TTT Navigation.

Information Required.

The following information is desired, the time in all cases being Greenwich Mean Time:—

(a) *Ice, Derelicts and other Direct Dangers to Navigation.*

(1) the kind of ice, derelict or danger observed;

(2) the position of the ice, derelict or danger when last observed.

(3) the time and date when the observation was made.

(b) *Tropical Storms.* (Hurricanes in the West Indies, Typhoons in the China Seas, Cyclones in Indian waters, and storms of a similar nature in other regions.)

(1) *A Statement that a Tropical Storm has been Encountered.* This obliga-

vändande av den internationella signalkoden (avd. radiotelegrafi). De utsändas, inledda med CQ, till alla fartyg samt till den första station på kusten, med vilken förbindelse uppnås, med anmodan om vidare befordran till vederbörande myndighet.

Alla i enlighet med artikel 34 i denna konvention utsända meddelanden skola föregås av varningssignalen TTT, åtföljd av ett angivande av farans art, t. ex. TTT is; TTT vrak; TTT storm; TTT sjötrafik.

Önskade meddelanden.

Följande meddelanden önskas, tiden vid varje tillfälle angiven i Greenwich medeltid:

a) *Is, vrak och andra överhängande faror för sjötrafiken.*

1) beskaffenheten av is, vrak eller fara, som iakttagits;

2) isens, vrakets eller farans läge vid senaste iakttagelsen;

3) klockslag och datum för iakttagelsen.

b) *Tropiska stormar.* (Orkaner i Västindien, tyfoner i de kinesiska haven, cykloner i Indiska havet och stormar av liknande natur i andra trakter.)

1) *Meddelande om kännning med tropisk storm.* Denna skyldighet bör

obligation doit être comprise dans un esprit large et l'information devrait être transmise toutes les fois que le capitaine a lieu de croire qu'une tempête tropicale sévit dans son voisinage.

(2) *Renseignements météorologiques.* Vu l'aide précieuse qu'assurent les renseignements météorologiques exacts en déterminant la position et le mouvement des centres de tempête, tout capitaine de navire devrait ajouter à son message d'avertissement le plus de renseignements météorologiques qu'il lui sera possible parmi les suivants:

(a) pression barométrique (millibars, pouces anglais ou millimètres);

(b) changement dans la pression barométrique (le changement survenu pendant la période de deux à quatre heures qui précède);

(c) direction du vent (vraie et non magnétique);

(d) force du vent (échelle Beaufort, ou échelle décimale);

(e) état de la mer (calme, modérée, forte, démontée);

(f) houle (modérée, moyenne, forte) et la direction d'où elle vient.

Lorsque la pression barométrique est indiquée, les mots »millibars, pouces anglais, ou millimètres», suivant le cas, devraient être ajoutés à la lecture faite et *il y aurait lieu de toujours indiquer si la lecture est corrigée ou non.*

Lorsque des variations

tion should be interpreted in a broad spirit, and information transmitted whenever the master has good reason to believe that a tropical storm exists in his neighbourhood.

(2) *Meteorological Information.* In view of the great assistance given by accurate meteorological data in fixing the position and movement of storm centres, each shipmaster should add to his warning message as much of the following meteorological information as he finds practicable:

(a) barometric pressure (millibars, inches or millimetres);

(b) change in barometric pressure (the change during the previous two to four hours);

(c) wind direction (true not magnetic);

(d) wind force (Beaufort or decimal scale);

(e) state of the sea (smooth, moderate, rough, high);

(f) swell (slight, medium, heavy) and the direction from which it comes.

When barometric pressure is given the word »millibars», »inches» or »millimetres», as the case may be, should be added to the reading, and *it should always be stated whether the reading is corrected or uncorrected.*

When changes of the

upfattas i vid bemärkelse och meddelande utsändas, när helst befälhavare anser sig hava grundad anledning antaga, att en tropisk storm förekommer i närheten.

2) *Meteorologiska uppgifter.* Med hänsyn till den stora nytta, som exakta meteorologiska uppgifter innebära vid bestämmandet av läge och rörelseriktning av ett stormcentrum, bör en var befälhavare till utsänt meddelande om varning foga så många av nedanstående meteorologiska uppgifter som möjligt:

a) barometertryck (i millibarar, tum eller millimeter);

b) förändring i barometertryck (förändringen under föregående två—fyra timmar);

c) vindriktning (rättvisande, icke magnetisk);

d) vindstyrka (Beaufort- eller decimalskala);

e) sjö (smul, måttlig, grov, hög);

f) dyning (obetydlig, måttlig, hög) och riktning, varifrån den kommer.

När barometertrycket meddelas bör antingen ordet »millibarar», »tum» eller »millimeter» tilläggas, *varjämte i meddelandet alltid bör angivas, om avläsningen är korrigerad eller icke.*

När förändringar i baro-

barométriques sont signalées, la route et la vitesse du navire devraient toujours être indiquées.

Tous les caps indiqués doivent être vrais et non magnétiques.

(3) *Heure, date et position du navire.* Ces renseignements doivent s'appliquer à l'heure et à la position où les observations météorologiques ont été prises et non à celle où le message a été préparé ou expédié. Dans tous les cas, l'heure doit être l'heure moyenne de Greenwich.

(4) *Observations ultérieures.* Lorsqu'un capitaine a signalé une tempête tropicale, il est souhaitable mais non obligatoire de relever d'autres observations et de les transmettre à des intervalles de trois heures tant que le navire reste sous l'influence de la tempête.

Exemples.

Glace.

TTT Glace. Grand iceberg aperçu à 4605 N., 4410 W., à 0800 GMT. 15 mai.

Epave.

TTT Epave. Epave observée presque submergée à 4006 N., 1243 W., à 1630 GMT. 21 avril.

Danger pour la Navigation.

TTT Navigation. Bateau phare Alpha pas à son poste 1800 GMT. 3 janvier.

Tempête tropicale.

TTT Tempête. Subissons tempête tropicale.

barometer are reported the course and speed of the ship should also be given.

All directions should be true, not magnetic.

(3) *Time and Date and Position of the Ship.* These should be for the time and position when the meteorological observations reported were made and not when the message was prepared or despatched. The time used in all cases should be Greenwich Mean Time.

(4) *Subsequent Observations.* When a master has reported a tropical storm it is desirable, but not obligatory, that other observations be made and transmitted at intervals of three hours, so long as the ship remains under the influence of the storm.

Exemples.

Ice.

TTT Ice. Large berg sighted in 4605 N., 4410 W., at 0800 GMT. May 15.

Derelict.

TTT Derelict. Observed derelict almost submerged in 4006 N., 1243 W., at 1630 GMT. April 21.

Danger to Navigation.

TTT Navigation. Alpha lightship not on station. 1800 GMT. January 3.

Tropical Storm.

TTT Storm. Experiencing tropical storm. Ba-

metertrycket meddelas, böra fartygets kurs och fart jämväl uppgivas.

Alla riktningar böra vara rättvisande, ej magnetiska.

3) *Klockslag och datum samt fartygets position.* Dessa meddelanden böra angiva klockslag och position, då meddelade meteorologiska iakttagelser gjordes och icke då meddelandet uppsattes eller utsändes. Tiden bör vid varje tillfälle angivas i Greenwich medeltid.

4) *Senare iakttagelser.* När befälhavare har utsänt meddelande om en tropisk storm, är det önskvärdt men icke obligatoriskt, att nya iakttagelser göras och utsändas med en mellantid av tre timmar, så länge fartyget har kännning av stormen.

Exempel.

Is.

TTT Is. Stora isberg iakttagna på 4605 N., 4410 V., 0800 GMT. 15 maj.

Vrak.

TTT Vrak. Iakttagit vrak nästan under vatten på 4006 N., 1243 V. 1630 GMT. 21 april.

Fara för sjötrafiken.

TTT Sjötrafik. Alpha fyrskepp icke på plats. 1800 GMT. 3 januari.

Tropiska stormar.

TTT Storm. Kännning med tropisk storm. Baro-

Baromètre corrigé 994 millibars, baisse rapidement. Vent NW, force 9 Beaufort, forts grains. Houle E. Route ENE., 5 nœuds, 2204 N., 11354 E., 0030 GMT. 18 août.

TTT Tempête. Les apparences indiquent l'approche d'un ouragan. Baromètre corrigé; 29.64 pouces en baisse. Vent NE., force 8 Beaufort. Houle moyenne du NE. Grains de pluie fréquents. Route 35 degrés, 9 nœuds. 2200 N., 7236 W. 1300 GMT. 14 septembre.

TTT Tempête. Les conditions indiquent la formation d'un cyclone intense. Vent S. $\frac{1}{4}$ SW., force 5 Beaufort, Baromètre non corrigé 753 m/m a baissé de 5 m/m pendant les trois dernières heures. Route N. 60 W., 8 nœuds. 1620 N., 9302 E. 0200 GMT. 4 mai.

TTT Tempête. Typhon dans le SE. Le vent augmente du nord et le baromètre baisse rapidement. Position 1812 N., 12605 E., 0300 GMT. 12 juin.

rometer corrected 994 millibars, falling rapidly. Wind NW., force 9, heavy squalls. Swell E. Course ENE., 5 knots. 2204 N., 11354 E. 0030 GMT. August 18.

TTT Storm. Appearances indicate approach of hurricane. Barometer corrected 29.64 inches falling. Wind NE., force 8. Swell medium from NE. Frequent rain squalls. Course 35°, 9 knots. 2200 N., 7236 W. 1300 GMT. September 14.

TTT Storm. Conditions indicate intense cyclone has formed. Wind S. by W. force 5. Barometer uncorrected 753 millimetres, fell 5 millimetres last three hours. Course N. 60 W., 8 knots. 1620 N., 9302 E. 0200 GMT. May 4.

TTT Storm. Typhoon to south-east. Wind increasing from N. and barometer falling rapidly. Position 1812 N., 12605 E. 0300 GMT. June 12.

metern korrigerad 994 millibarer, faller hastigt. Vind NW, styrka 9, hårda byar, dyning ostlig. Kurs ONO, 5 knop, 2204 N, 11354 O. 0030 GMT. 18 augusti.

TTT Storm. Förhållanden tyda på en orkans närmande. Barometern korrigerad 29,64 tum, fallande. Vind NO, styrka 8. Dyning måttlig från NO. Tätta regnbyar. Kurs 35°, 9 knop. 2200 N, 7236 V. 1300 GMT. 14 september.

TTT Storm. Förhållanden tyda på uppkomsten av en svår cyklon. Vind S t V. Styrka 5. Barometer icke korrigerad 753 millimeter, fallit 5 millimeter senaste 3 timmar. Kurs N 60 V, 8 knop, 1620 N, 9302 O. 0200 GMT. 4 maj.

TTT Storm. Tyfon i SO. Vinden tilltagande från N och barometern faller hastigt. Position 1812 N, 12605 O. 0300 GMT. 12 juni.

Certificats.

Règle XLVII.

Modèle de Certificat de Sécurité pour Navire à Passagers.

Certificat de sécurité.

(*Cachet officiel.*)

(*Nationalité.*)

pour $\frac{\text{un}}{\text{un court}}$ voyage international.

Délivré en vertu des dispositions de la

Convention internationale pour la Sauvegarde de la Vie humaine en Mer, 1929.

Nom du Navire.	Numéro ou Lettres distinctifs du Navire.	Port d'Immatriculation.	Tonnage brut.

Le Gouvernement

(*Nom*) certifie

Je, soussigné,

(*Nom*) certifie

I. Que le navire susvisé a été dûment visité conformément aux dispositions de la Convention internationale précitée.

II. Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que le navire satisfait aux prescriptions de ladite Convention en ce qui concerne:

- (1) la coque, les machines et les chaudières principales et auxiliaires;
- (2) les dispositions et les détails relatifs au compartimentage étanche;
- (3) les lignes de charge de compartimentage.

Lignes de Charges de Compartimentage déterminées et marquées sur la Muraille au milieu du Navire. (Article 5 de la Convention.)	Franc-bord.	A utiliser quand les Espaces affectés aux Passagers comprennent les Volumes suivants pouvant être occupés soit par des Passagers soit par des Marchandises.
C. 1
C. 2
C. 3

(4) les embarcations, radeaux de sauvetage et engins de sauvetage qui sont suffisants pour un nombre total maximum de personnes (équipage et passagers), à savoir:

- embarcations susceptibles de recevoir personnes.
- radeaux de sauvetage susceptibles de recevoir personnes.

- engins flottants susceptibles de supporter personnes.
- bouées de sauvetage.
- brassières de sauvetage.
- canotiers brevetés.

(5) Les installations radiotélégraphiques:

---	Prescriptions des Articles de ladite Convention.	Dispositions réalisées à bord.
Heures d'écoute
Y a-t-il un appareil auto-alarme approuvé?
Y a-t-il une installation de secours indépendante?
Nombre minimum d'opérateurs
Opérateurs supplémentaires ou écouteurs
Y a-t-il un radiogoniomètre?

III. Que le navire répond à toutes les autres prescriptions de ladite convention dans la mesure où elles lui sont applicables.

Ce certificat est délivré au nom du Gouvernement Il est valable jusqu'au 19 .
 Délivré à le 19 .

(Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de la délivrance de ce certificat.)

(Cachet.)

Si ce document est signé, le paragraphe suivant est ajouté:

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par ledit Gouvernement à délivrer le présent certificat.

(Signature.)

Modèle de Certificat de Sécurité radiotélégraphique.

Certificat de sécurité radiotélégraphique.

(Cachet officiel.)

(Nationalité.)

Délivré en vertu des dispositions de la

Convention internationale pour la Sauvegarde de la Vie humaine en Mer, 1929.

Nom du Navire.	Numéro ou Lettres distinctifs du Navire.	Port d'Immatriculation.	Tonnage brut.

Le Gouvernement
 Je, soussigné,

(Nom) certifie
 (Nom) certifie

Ce certificat est délivré au nom du Gouvernement
Il est valable jusqu'au

Délivré à _____, le _____ 19

(Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de délivrer ce certificat.)
(Cachet.)

Si ce document est signé, le paragraphe suivant est ajouté:
Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par ledit Gouvernement à délivrer
ce certificat.

(Signature.)

Certificates.

Regulation XLVII.

Form of Safety Certificate for Passenger Ships.

Safety Certificate.

(Official Seal.)

(Country.)

for $\frac{\text{an}}{\text{a short}}$ international voyage.

Issued under the provisions of the
International Convention for Safety of Life at Sea, 1929.

Name of Ship.	Distinctive Number or Letters.	Port of Registry.	Gross Tonnage.

The
I, the undersigned,

(Name) Government certifies
(Name) certify

I. That the above-mentioned ship has been duly surveyed in accordance with the provisions of the International Convention referred to above.

II. That the survey showed that the ship complied with the requirements of the said Convention as regards —

- (1) the hull, main and auxiliary boilers and machinery;
- (2) the watertight subdivision arrangements and details;
- (3) the following subdivision loadlines:

Subdivision loadlines assigned and marked on the ship's side at amidships. (Convention Article 5.)	Freeboard.	To apply when the spaces in which passengers are carried include the following alternative spaces.
C. 1	-----	-----
C. 2	-----	-----
C. 3	-----	-----

(4) the boats, life-rafts and life-saving appliances which provide for a total number (crew and passengers) of persons, and no more, viz.:
 boats capable of accommodating persons.
 life-rafts » » »
 buoyant apparatus capable of supporting persons.

- life-buoys.
 life-jackets.
 certificated lifeboatmen.
 (5) the radiotelegraph installations:

—	Requirements of Articles of the said Convention.	Actual provision.
Hours of watch
Whether approved auto-alarm fitted
Whether separate emergency installation fitted
Minimum number of operators
Additional operators or watchers
Whether direction-finding apparatus fitted

III. That in all other respects the ship complies with the requirements of the said Convention, so far as those requirements apply thereto.

This certificate is issued under the authority of the Government. It will remain in force until

Issued at the day of

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue this certificate.

(Seal.)

If signed, the following paragraph is to be added:

The undersigned declares that he is duly authorised by the said Government to issue this certificate.

(Signature.)

Form of Safety Radiotelegraphy Certificate.

Safety Radiotelegraphy Certificate.

(Official Seal.)

(Country.)

Issued under the provisions of the
International Convention for Safety of Life at Sea, 1929.

Name of Ship.	Distinctive Number or Letters.	Port of Registry.	Gross Tonnage.

The
 I, the undersigned,

(Name) Government certifies
(Name) certify

That the above-mentioned ship complies with the provisions of the International Convention referred to above as regards Radiotelegraphy:

	Requirements of Articles of the said Convention.	Actual provision.
Hours of watch
Whether approved auto-alarm fitted
Whether separate emergency installation fitted
Minimum number of operators
Additional operators or watchers
Whether direction-finding apparatus fitted

This certificate is issued under the authority of the Government. It will remain in force until

Issued at the day of

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue this certificate.
(Seal.)

If signed, the following paragraph is to be added:

The undersigned declares that he is duly authorised by the said Government to issue this certificate.

(Signature.)

Form of Exemption Certificate.

Exemption Certificate.

(Official Seal.)

(Country.)

Issued under the provisions of the

International Convention for Safety of Life at Sea, 1929.

Name of Ship.	Distinctive Number or Letters.	Port of Registry.	Gross Tonnage.

The
I, the undersigned,

(Name) Government certifies
(Name) certify

That the above-mentioned ship is under the authority conferred by Article....
..... of the International Convention referred to above exempted from the
requirements of †
of the Convention on the voyages
to

* Insert here the conditions, }
if any, on which the exemption }
certificate is granted.

† Insert here references to Articles and Regulations, specifying particular paragraphs.

This certificate is issued under the authority of the
Government. It will remain in force until

Issued at _____ the _____ day of _____

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue this certificate.
(Seal.)

If signed, the following paragraph is to be added:

The undersigned declares that he is duly authorised by the said Government to
issue this certificate.

(Signature.)

Certifikat.

Regel XLVII.

Formulär till säkerhetscertifikat för passagerarfartyg.

Säkerhetscertifikat.

(Officiellt sigill.)

(Nationalitet.)

för $\frac{\text{en}}{\text{kort}}$ internationell resa.

Utfärdat i enlighet med bestämmelserna i

Internationella konventionen för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss,
1929.

Fartygets namn.	Registreringsnummer eller signalbokstäver.	Hemort.	Bruttodräktighet.

Den
Jag, undertecknad,

(Namn) regeringen förklarar:
(Namn) bestyrker:

I. Att ovan angivna fartyg har vederbörligen undergått tillsyn i enlighet med bestämmelserna i förenämnda internationella konvention.

II. Att fartyget vid tillsynen befunnits uppfylla bestämmelserna i sagda konvention i följande hänseenden:

- 1) skrov, huvud- och hjälpångpannor samt maskiner;
- 2) anordning och detaljer av den vattentäta rumsindelningen;
- 3) följande indelningsvattenlinjer:

Indelningsvattenlinjer, fastställda och utmärkta midskepps å fartygssidorna. (Art. 5 i konventionen.)	Fribord.	Gäller då passagerare föras i följande, jämväl för last användbara rum:
C. 1
C. 2
C. 3

4) båtar, flottor och andra bärgningsredskap tillräckliga för högst personer (passagerare och besättning), nämligen:

- båtar, rymmande personer;
- flottor, rymmande personer;
- flytredskap, tillräckliga för personer;
- livbojar;
- livbälten;
- godkända båtmän.

5) radiotelegrafinstallation:

—	Fordringar enligt art. i konventionen.	Vidtagna anordningar.
Vakttimmar
Finnes godkänd automatisk alarmapparat ombord?
Finnes särskild nödinstitution ombord?
Minsta antal telegrafister
Ytterligare telegrafister eller radiovakter
Finnes radiopejlapparat ombord?

III. Att fartyget i alla övriga hänseenden uppfyller bestämmelserna i sagda konvention, i den mån dessa bestämmelser äga tillämpning å fartyget.

Detta certifikat är utfärdat på regeringens vägnar och gäller intill

Utfärdat i den

Den myndighet, som är befogad att utfärda detta certifikat, skall härunder anbringa namnunderskrift eller sigill.

(Sigill.)

Anbringas namnunderskrift tillägges följande:

Undertecknad förklarar sig vara av nämnda regering behörigen bemyndigad att utfärda detta certifikat.

(Namnunderskrift.)

Formulär till radiosäkerhetscertifikat.

Radiosäkerhetscertifikat.

(Officiellt sigill.)

(Nationalitet.)

Utfärdat i enlighet med bestämmelserna i

Internationella konventionen för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss, 1929.

Fartygets namn.	Registreringsnummer eller signalbokstäver.	Hemort.	Bruttodräktighet.

Den

(Namn) regeringen förklarar:

Jag, undertecknad,

(Namn) bestyrker:

Att ovan angivna fartyg uppfyller föreskrifterna i förenämnda konvention, såvitt angår radiotelegrafinstallation:

—	Fordringar enligt art. i konventionen.	Vidtagna anordningar.
Vakttimmar
Finnes godkänd automatisk alarmapparat ombord?
Finnes särskild nödinstitution ombord?
Minsta antal telegrafister
Ytterligare telegrafister eller radiovakter
Finnes radiopejlapparat ombord?

Detta certifikat är utfärdat på regeringens vägnar
och gäller intill

Utfärdat i den

Den myndighet, som är befogad att utfärda detta certifikat, skall härunder anbringa namnunderskrift eller sigill.

(Sigill.)

Anbringas namnunderskrift tillägges följande:

Undertecknad förklarar sig vara av nämnda regering behörigen bemyndigad att utfärda detta certifikat.

(Namnunderskrift.)

Formulär till
Dispenscertifikat.

(Officiellt sigill.)

(Nationalitet.)

Utfärdat i enlighet med bestämmelserna i

Internationella konventionen för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss,
1929.

Fartygets namn.	Registreringsnummer eller signalbokstäver.	Hemort.	Bruttodräktighet.

Den

(Namn) regeringen förklarar:

Jag, undertecknad,

(Namn) bestyrker:

Att för ovan angivna fartyg med stöd av artikel i förenämnda konvention meddelats eftergift från bestämmelserna i artiklarna† i samma konvention beträffande resor från till

* Därest dispenscertifikatet }
utfärdats under särskilda vill- }
kor, angivas dessa här.

Detta dispenscertifikat är utfärdat på regeringens vägnar och gäller intill

Utfärdat i den

Den myndighet, som är befogad att utfärda detta dispenscertifikat, skall härunder anbringa namnunderskrift eller sigill.

(Sigill.)

Anbringas namnunderskrift tillägges följande:

Undertecknad förklarar sig vara av nämnda regering behörigen bemyndigad att utfärda detta certifikat.

(Namnunderskrift.)

† Här angivas ifrågakommande artiklar och regler jämte särskilda moment i desamma.

Bilaga B.

(Autentisk text.*)

Convention internationale sur les lignes de charge.**Préambule.**

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

[Suiwant les noms des plénipotentiaires].

(Autentisk text.*)

International load line convention.**Preamble.**

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

[Here follow the names of the plenipotentiaries.]

(Översättning*.)

Internationell lastlinjekonvention.**Inledning.**

Regeringarna i Tyskland, Australiska Statsförbundet, Belgien, Canada, Chile, Cuba, Danmark, Fria staden Danzig, Spanien, Irländska Fristaten, Amerikas Förenta Stater, Finland, Frankrike, Förenade Konungariket Stora Britannien och Norra Irland, Grekland, Indien, Island, Italien, Japan, Lettland, Mexiko, Norge, Nya Zeeland, Paraguay, Nederländerna, Peru, Polen, Portugal, Sverige och de Socialistiska Rådsrepublikernas Union; vilka önska främja säkerheten för människoliv och gods till sjöss genom att i samförstånd fastställa enhetliga principer och regler beträffande den grad av nedlastning, som må kunna tillåtas för fartyg å internationella resor, hava beslutat att för detta ändamål avsluta en konvention och hava till sina befullmäktigade ombud utsett följande:

[Här följa de befullmäktigade ombudens namn.]

* Rättelser, angivna i förteckning, som bifogats en i engelska Utrikesdepartementet officiellt bestyrkt kopia av konventionen, hava iakttagits i nedanstående text ntan att särskild anmärkning härom skett i de olika fallen.

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

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

Vilka, efter att hava meddelat varandra sina fullmakter, som befunnits i god och behörig form, överenskommit om följande bestämmelser:

Chapitre I. — Préliminaires.

Chapter I. — Preliminary.

Kapitel I. — Inledande bestämmelser.

Article 1.

Article 1.

Artikel 1.

Obligation Générale de la Convention.

General Obligation of Convention.

Allmänna skyldigheter enligt konventionen.

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

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

I syfte att de i denna konvention föreskrivna lastlinjer må bliva iakttagna förbinda sig de fördragsslutande regeringarna att tillämpa bestämmelserna i denna konvention samt att utfärda alla de föreskrifter och vidtaga alla övriga mått och steg, som erfordras för att denna konvention skall kunna utöva sin fulla verkan.

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

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

Bestämmelserna i denna konvention fullständigas av bilagor, som äga samma giltighet och träda i kraft på samma gång som konventionen. Varje hänvisning till denna konvention innebär samtidigt hänvisning till därvid följande regler.

Article 2.

Article 2.

Artikel 2.

Champ d'Application de la Convention.

Scope of Convention.

Konventionens omfattning.

1. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les navires qui effectuent des voyages internationaux et qui appartiennent à un pays dont le Gouvernement est un Gouvernement contractant ou à des territoires auxquels la Con-

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

1. Bestämmelserna i denna konvention skola äga tillämpning å alla å internationella resor nyttjade fartyg, hemmahörande i de länder, vilkas regeringar biträtt denna konvention, eller i områden, i fråga om vilka konventionen är tillämplig i

vention s'applique en vertu des dispositions de l'Article 21 à l'exception:

(a) des navires de guerre; des navires uniquement affectés à la pêche; des yachts de plaisance et des navires qui ne transportent ni cargaison ni passagers;

(b) des navires de moins de 150 tonneaux de jauge brute.

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

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

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

(b) les navires auxquels

(a) ships of war; ships solely engaged in fishing; pleasure yachts and ships not carrying cargo or passengers;

(b) ships of less than 150 tons gross.

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

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

(a) ships to which this Convention does not apply;

(b) ships to which this

kraft av artikel 21, med undantag av

a) örlogsfartyg; fartyg, uteslutande använda för fiske; lustfartyg och fartyg, som icke befordra gods eller passagerare;

b) fartyg med en brutodräktighet understigande 150 registerton.

2. Fartyg, som nyttjas å internationella resor mellan närliggande hamnar i två eller flera länder, må av administrationen i det land, i vilket fartygen äro hemmahörande, undantagas från bestämmelserna i denna konvention, så länge de förbliva i sådan fart, förutsatt att regeringarna i de länder, i vilka dessa hamnar äro belägna, finna resorna mellan dessa hamnar ägarum i så skyddade farvatten och under sådana förhållanden, att det får anses oskäligt eller olämpligt att tillämpa bestämmelserna i denna konvention på fartyg nyttjade å sådana resor.

3. Alla överenskommelser rörande lastlinje för fartyg eller därmed sammanhängande ämnen, som för närvarande äro gällande mellan fördragslutande regeringar, skola under tiden för överenskommelsernas giltighet fortfarande hava fullkraft och verkan i fråga om

a) fartyg, å vilka denna konvention icke är tillämplig;

b) fartyg, å vilka denna

la présente Convention s'applique mais seulement pour les points qui n'y ont pas été expressément prévus.

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

Sous réserve de tels accords ou arrangements:

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

(b) toutes les questions qui ne font pas l'objet de prescriptions expresses dans la présente Convention;

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

Article 3.

Définitions.

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

(a) un navire est considéré comme appartenant à un pays s'il est immatriculé par le Gouvernement de ce pays;

(b) l'expression »Administration» signifie le Gouvernement du pays auquel le navire appartient;

(c) un »voyage international» est un voyage effectué entre un pays auquel la présente Convention s'applique et un port situé en dehors de ce pays,

Convention applies in respect of matters for which it has not expressly provided.

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

Subject to any such agreement or arrangement—

(a) all ships to which this Convention does not apply; and

(b) all matters which are not expressly provided for in this Convention;

shall remain subject to the legislation of each Contracting Government to the same extent as if this Convention had not been made.

Article 3.

Definitions.

In this Convention, unless expressly provided otherwise—

(a) a ship is regarded as belonging to a country if it is registered by the Government of that country;

(b) the expression »Administration» means the Government of the country to which the ship belongs;

(c) an »international voyage» is a voyage from a country to which this Convention applies to a port outside such country, or conversely, and for

konvention är tillämplig, med avseende å ämnen, för vilka densamma icke innehåller uttrycklig föreskrift.

I den mån sådana överenskommelser strida mot bestämmelserna i denna konvention, skola de senare gälla.

Med förbehåll för sådan överenskommelse skola

a) alla fartyg, å vilka denna konvention icke äger tillämpning, och

b) alla frågor, som icke uttryckligen gjorts till föremål för bestämmelser i denna konvention,

förbliva underkastade de olika fördragsslutande staternas egen lagstiftning i samma utsträckning, som om denna konvention icke tillkommit.

Artikel 3.

Definitioner.

Där ej annorlunda uttryckligen stadgas, gäller i denna konvention följande:

a) ett fartyg anses vara hemmahörande i ett land, därest det är registrerat av regeringen i detta land.

b) med uttrycket »administration» avses regeringen (statsförvaltningen) i det land, där fartyget är hemmahörande.

c) med »internationell resa» avses resa från ett land, å vilket konventionen äger tillämpning, till en hamn utanför samma land eller omvänt; i detta hän-

ou inversement, et à cet effet, chaque colonie, territoire d'outre mer, protectorat ou territoire placé sous suzeraineté ou mandat est considéré comme un pays distinct;

(d) l'expression »Règles» désigne les règles contenues dans les Annexes I, II et III;

(e) un »navire neuf» est un navire dont la quille sera posée le 1^{er} juillet 1932 ou postérieurement. Tous les autres navires sont considérés comme des navires existants;

(f) l'expression »vapeur» comprend tout navire mû par une machine.

this purpose, every colony, overseas territory, protectorate or territory under suzerainty or mandate is regarded as a separate country;

(d) the expression »Rules» means the Rules contained in Annexes I, II and III;

(e) a »new ship» is a ship, the keel of which is laid on or after the 1st July, 1932, all other ships being regarded as existing ships.

(f) the expression »steamer» includes any vessel propelled by machinery.

seende anses varje koloni, hinsides hav beläget territorium, protektorat eller territorium under överhöghet eller mandat såsom ett särskilt land.

d) med uttrycket »regler» avses de regler, som innefattas i bilagorna I, II och III.

e) med uttrycket »nytt fartyg» avses ett fartyg, vars köl sträckes den 1 juli 1932 eller senare; alla övriga fartyg anses såsom existerande fartyg.

f) med uttrycket »ångfartyg» avses varje medelst maskinkraft framdrivet fartyg.

Article 4.

Cas de »Force majeure».

Si au moment de son départ pour un voyage quelconque un navire n'est pas soumis aux prescriptions de la présente Convention, il ne devra pas y être astreint au cours de son voyage lorsqu'il sera dérouté soit par le mauvais temps, soit par toute autre cause de *force majeure*.

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

Article 4.

Cases of »Force Majeure».

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

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

Artikel 4.

Force majeure.

Fartyg, som vid tiden för påbörjandet av en resa icke är underkastat bestämmelserna i denna konvention, skall icke på grund av avvikelser från den tilltänkta resan bli skyldigt underkasta sig desamma, där sådan avvikelse är föranledd av hårt väder eller annan form av *force majeure*.

Vid tillämpningen av bestämmelserna i denna konvention skall administrationen taga vederbörlig hänsyn till varje avvikelse eller uppehåll, som förorsakats ett fartyg genom hårt väder eller annan form av *force majeure*.

Chapitre II. — Lignes de charge: visite et apposition des marques.

Article 5.

Dispositions générales.

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

A) dans le cas d'un navire neuf

(a) il ait été visité conformément aux conditions prescrites dans l'Annexe I de la présente Convention;

(b) il ait satisfait aux prescriptions de la 2^{ème} Partie de l'Annexe I; et

(c) il ait été marqué conformément aux dispositions de cette Convention.

B) dans le cas d'un navire existant

(a) il ait été visité et marqué (soit avant soit après l'entrée en vigueur de la présente Convention) conformément aux conditions prescrites soit dans le paragraphe A du présent Article soit dans l'un des Règlements pour l'assignation des lignes de charge spécifiés dans l'Annexe IV;

(b) il ait satisfait en principe et aussi en détail autant qu'il sera raisonnable et possible aux prescriptions de la 2^{ème} Partie de l'Annexe I en tenant compte de l'efficacité (1°) de la protection des ouvertures, (2°) des garde-corps, (3°) des sabords de décharge et

Chapter II. — Load Line: Survey and marking.

Article 5.

General Provisions.

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

A) a new ship,

(a) has been surveyed in accordance with the provisions of Annex I;

(b) complies with the provisions of Part II of Annex I; and

(c) has been marked in accordance with the provisions of this Convention.

B) an existing ship,

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

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

Kapitel II. — Lastlinje: Besiktning och anbringande av lastmärke.

Artikel 5.

Allmänna bestämmelser.

Fartyg, som är underkastat bestämmelserna i denna konvention, må efter den dag, då denna konvention träder i kraft, icke antråda en internationell resa med mindre fartyget:

A) om det är ett nytt fartyg,

a) undersökts i enlighet med bestämmelserna i bilaga I;

b) uppfyller bestämmelserna i del II av bilaga I; och

c) blivit försett med lastmärke i enlighet med bestämmelserna i denna konvention.

B) om det är ett existerande fartyg,

a) undersökts och försetts med lastmärke (före eller efter ikraftträdandet av denna konvention) i enlighet med de villkor, som föreskrivits antingen i mom. A av denna artikel eller i någon av de författningar angående lastlinje, som äro upptagna i bilaga IV; och

b) uppfyller fordringarna i del II av bilaga I såväl i princip som ock i detalj i den mån så kan anses skäligt och lämpligt med hänsyn tagen till den säkerhet beträffande 1) skydd för öppningar, 2) räcken och brädgångar, 3) länsportöppningar och 4) tillträde till besättnin-

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

provided by the existing arrangements, fittings and appliances on the ship.

gens bostäder, som erbjudes genom å fartyget redan befintliga anordningar, inrättningar och tillbehör.

Article 6.

Dispositions pour les Vapeurs chargeant du Bois en Pontée.

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

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

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

2. Quand un vapeur uti-

Article 6.

Provisions for Steamers carrying Timber Deck Cargoes.

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

A) a new ship, it complies with the conditions and provisions prescribed in Part V of Annex I;

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

2. A steamer when u-

Artikel 6.

Bestämmelser rörande ångfartyg förande däckslast av trä.

1. Ångfartyg, som undersökts och försetts med lastmärke enligt artikel 5, må undersökas och förseas med trälastmärke enligt del V av bilaga I, därest fartyget:

A) om det är ett nytt fartyg, uppfyller de i del V av bilaga I stadgade villkor och bestämmelser;

B) om det är ett existerande fartyg, uppfyller de i del V av bilaga I utom regel LXXX stadgade villkor och bestämmelser samt även i princip i den mån så kan anses skäligt och lämpligt de i regel LXXX stadgade villkor och bestämmelser; skolande administrationen vid fastställandet av trälastmärke för existerande fartyg bestämma sådan ökning av fribordet, som kan anses skälig med hänsyn till den utsträckning, i vilken de i regel LXXX stadgade villkor och bestämmelser icke äro i fråga om fartyget fullständigt iakttagna.

2. När ett ångfartyg

lisera la ligne de charge pour chargement de bois en pontée il devra satisfaire aux dispositions des Règles LXXXIV, LXXXV, LXXXVI, LXXXVIII et LXXXIX.

Article 7.

Dispositions pour les Navires à Citernes.

Un navire qui a été visité conformément aux prescriptions de l'Article 5 pourra être visité et recevoir les marques pour les navires à citernes conformément aux dispositions de la 6^{me} Partie de l'Annexe I:

A) dans le cas d'un navire neuf, s'il satisfait aux conditions et prescriptions contenues dans la 6^{me} Partie de l'Annexe I;

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

the timber load line shall comply with Rules LXXXIV, LXXXV, LXXXVI, LXXXVIII and LXXXIX.

Article 7.

Provisions for Tankers.

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

A) a new ship, it complies with the conditions and provisions prescribed in Part VI of Annex I;

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

begagnar sig av trälastmärket, skall det uppfylla bestämmelserna i reglerna LXXXIV, LXXXV, LXXXVI, LXXXVIII och LXXXIX.

Artikel 7.

Bestämmelser rörande tankfartyg.

Ångfartyg, som undersökts enligt artikel 5, må undersökas och förseas med lastmärke för tankfartyg enligt bestämmelserna i del VI av bilaga I, därest fartyget:

A) om det är ett nytt fartyg, uppfyller de i del VI av bilaga I stadgade villkor och bestämmelser;

B) om det är ett existerande fartyg, uppfyller de i reglerna XCIII, XCVI, XCVII, XCVIII och XCIX stadgade villkor och bestämmelser ävensom i princip i den mån så kan anses skäligt och lämpligt reglerna XCIV, XCV och C; skollande administrationen vid fastställandet av tankfartygslastmärke för ett existerande fartyg bestämma sådan ökning av fribordet, som kan anses skälig med hänsyn till den utsträckning, i vilken de i reglerna XCIV, XCV och C stadgade villkor och bestämmelser icke äro i fråga om fartyget fullständigt iakttagna.

*Article 8.***Dispositions pour les navires de types spéciaux.**

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

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

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

*Article 9.***Visite.**

La visite et l'apposition des marques des navires en vue de l'application de la présente Convention seront faites par des fonctionnaires du pays auquel le navire appartient, étant entendu que le Gouvernement de chaque pays peut confier la visite et l'apposition des marques de ses navires soit à des inspecteurs nommés à cet effet, soit à des organismes reconnus par lui. Dans tous les cas le Gouvernement

*Article 8.***Provisions for Ships of Special Types.**

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

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

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

*Article 9.***Survey.**

The survey and marking of ships for the purpose of this Convention shall be carried out by officers of the country to which the ships belong, provided that the Government of each country may entrust the survey and marking of its ships either to Surveyors nominated for this purpose, or to organisations recognised by it. In every case the Government concerned fully guarantees the complete-

*Artikel 8.***Bestämmelser rörande fartyg av särskilda typer.**

Beträffande ångfartyg med en längd överstigande 91,44 meter och med konstruktiva egenskaper, som äro jämförliga med dem hos ett tankfartyg och som åstadkomma extra motståndskraft mot sjön, må en minskning av fribordet medgivas.

Sådan minskning skall av administrationen fastställas i förhållande till fribord för tankfartyg med hänsyn tagen till i vad mån villkoren för bestämmande av fribord för dessa fartyg uppfyllts ävensom till graden av fartygets vattentäta indelning.

Det fribord, som fastställs för sådant fartyg, må icke under några förhållanden vara mindre än det, som skulle hava fastställts för fartyget, därest detsamma varit ett tankfartyg.

*Artikel 9.***Undersökning.**

Undersökning av fartyg och anbringande av lastmärke i enlighet med denna konvention skall utföras av statstjänsteman i det land, där fartyget är hemmahörande, dock att regeringen i vederbörande land må uppdraga dylik undersökning av och anbringande av lastmärke å dess fartyg antingen åt för sådant ändamål utsedda inspektörer eller åt av regeringen godkända or-

intéressé garantit que la visite et l'apposition des marques ont été complètement et efficacement effectuées.

Article 10.

Zones et Régions périodiques.

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

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

Chapitre III. — Certificats.

Article 11.

Délivrance des Certificats.

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

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

ment and efficiency of the survey and marking.

Article 10.

Zones and Seasonal Areas.

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

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

Chapter III. — Certificates.

Article 11.

Issue of Certificates.

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

An International Load Line Certificate shall be issued either by the Government of the country to which the ship belongs or by any person or organisation duly authorised by that Government, and in every case the Govern-

ment shall be responsible for the survey and marking. I vart fall ansvarar vederbörande regering i full utsträckning för undersökningens och märkningens fullständighet och effektivitet.

Artikel 10.

Zoner och årstidsområden.

Beträffande fartyg, för vilket denna konvention gäller, skall iakttagas de villkor, som äro tillämpliga å de i bilaga II till konventionen angivna zoner och årstidsområdena.

Hamn, som är belägen på gränsen mellan två zoner, skall anses såsom liggande inom den zon, från eller till vilken fartyget kommer eller avgår.

Kapitel III. Certifikat.

Artikel 11.

Utfärdande av certifikat.

Ett certifikat, kallat *Internationellt fribordscertifikat*, skall utfärdas för varje fartyg, som undersökts och försetts med lastmärke i enlighet med bestämmelserna i denna konvention, men ej för annat fartyg.

Sådant certifikat utfärdas antingen av regeringen i det land, där fartyget är hemmahörande, eller av sådan person eller organisation, som därtill erhållit vederbörligt be- myndigande av regerin-

ment assumera la pleine responsabilité du certificat.

Article 12.

Délivrance d'un Certificat par un autre Gouvernement.

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

Article 13.

Forme des Certificats.

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

ment assumes full responsibility for the certificate.

Article 12.

Issue of Certificates by another Government.

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

Article 13.

Form of Certificate.

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

gen; i vart fall påtager sig regeringen fullt ansvar för certifikatet.

Artikel 12.

Utfärdande av certifikat av annan regering.

Regeringen i ett land, för vilket denna konvention gäller, må på begäran av regeringen i ett annat land, för vilket konventionen gäller, låta ett fartyg, som är hemmahörande i sistnämnda land eller (i fråga om icke registrerat fartyg) skall registreras av regeringen i detta land, undersökas och förses med lastmärke samt, om konventionens bestämmelser befinnas vara uppfyllda, på eget ansvar utfärda internationellt fribordscertifikat för sådant fartyg. Varje sålunda utfärdat certifikat skall innehålla förklaring, att certifikatet är utfärdat på begäran av regeringen i det land, där fartyget är hemmahörande, respektive av regeringen i det land, där fartyget skall registreras, och skall sådant certifikat äga samma kraft och verkan som ett i enlighet med artikel 11 i konventionen utfärdat certifikat.

Artikel 13.

Form för certifikat.

De internationella fribordscertifikaten skola avfattas på det eller de officiella språken i det land, av vilket desamma utfärdas.

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

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

Certifikatets form skall vara i överensstämmelse med formuläret i bilaga III med sådana avvikelser i fråga om fartyg förande däckslast av trä, som må föranledas av regel LXXVIII.

Article 14.

Durée de la Validité des Certificats.

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

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

3. Le certificat international de franc-bord sera annulé par l'Administra-

Article 14.

Duration of Certificates.

1. An International Load Line Certificate shall, unless it is renewed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, expire at the end of such period as may be specified therein by the Administration which issues it; but the period so specified shall not exceed five years from the date of issue.

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

3. An Administration shall cancel any International Load Line Certifi-

Artikel 14.

Giltighetstid för certifikat.

1. Ett internationellt fribordscertifikat skall, för så vitt dess giltighetstid icke förlängts i enlighet med föreskrifterna i mom. 2 av denna artikel, upphöra att gälla vid utgången av tid, som må hava däri angivits av den administration, som utfärdat detsamma; dock att denna tid icke må överstiga fem år, räknade från dagen för utfärdandet.

2. Efter verkställd undersökning må giltighetstiden för ett internationellt fribordscertifikat kunna av den administration, som utfärdat detsamma, gång efter annan förlängas för tid, som administrationen prövar lämplig, dock i intet fall för längre tid än fem år. Sådan undersökning skall vara lika omfattande som den, vilken enligt denna konvention förutsättes för certifikatets utfärdande. Bevis om sådan förlängning av giltighetstiden skall tecknas å certifikatets baksida.

3. För ett fartyg utfärdat internationellt fribordscertifikat skall av

tion qui l'aura délivré à un navire relevant de cette Administration:

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

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

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

Article 15.

Acceptation des Certificats.

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

cate issued to a ship belonging to its country:

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

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

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

Article 15.

Acceptance of Certificates.

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

administrationen i det land, där fartyget är hemmahörande, förklaras vara ogiltigt

A) Om beträffande skrov eller överbyggnader förekommit väsentligare förändringar, som inverka på fribordsberäkningarna;

B) Om anordningarna och inrättningarna för 1) skydd för öppningar, 2) räcken och brädgångar, 3) länsportöppningar och 4) tillträde till besättningens bostäder icke hållas i lika betryggande skick som när certifikatet utfärdades;

C) Om fartyget icke underkastas periodisk undersökning å tid och under villkor, som administrationen prövar nödigt bestämma för säkerställande av att skrov och överbyggnader, omnämnda i punkt A, icke ändrats samt att anordningarna och inrättningarna, omnämnda i punkt B, under certifikatets giltighetstid hållas i sådant skick som i sistnämnda punkt avses.

Artikel 15.

Godkännande av certifikat.

Internationellt fribordscertifikat, som utfärdas på föranstaltande av någon av de fördragsslutande regeringarna, skall godkännas av övriga fördragsslutande regeringar såsom ägande samma giltighet som av dem själva för det egna landets fartyg utfärdade certifikat.

*Article 16.***Contrôle.**

1. Tout navire auquel la présente Convention s'applique quand il se trouvera dans un port d'un pays auquel il n'appartient pas sera, en tout cas, et en ce qui concerne les lignes de charge, soumis au contrôle suivant: un fonctionnaire dûment autorisé par le Gouvernement dudit pays pourra prendre les mesures qui peuvent être nécessaires à l'effet de constater qu'il existe à bord un certificat international de franc-bord valable. Si un tel certificat existe à bord, le contrôle consistera seulement à vérifier:

(a) que le navire n'est pas chargé au delà des limites permises par le certificat;

(b) que la position des lignes de charge sur le navire correspond aux indications portées sur le certificat; et

(c) qu'en ce qui concerne les points visés dans les clauses A et B du paragraphe 3 de l'Article 14, le navire n'a pas subi des modifications d'une importance telle qu'il soit manifestement hors d'état de prendre la mer sans danger pour la vie humaine.

2. Seuls les fonctionnaires qui possèdent la compétence technique nécessaire seront autorisés à exercer le contrôle précité et si ce contrôle est exercé en vertu de l'alinéa (c) ci-dessus, il ne le sera que dans la mesure nécessaire

*Article 16.***Control.**

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

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

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

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

2. Only officers possessing the necessary technical qualifications shall be authorised to exercise control as aforesaid, and if such control is exercised under (c) above, it shall only be exercised in so far as may be necessary to

*Artikel 16.***Tillsyn.**

1) Fartyg, å vilket denna konvention är tillämplig, är, då detsamma befinner sig i hamn i ett land, i vilket fartyget icke är hemmahörande, i varje fall beträffande lastlinje underkastat tillsyn på följande sätt: Av regeringen i nämnda land vederbörligen bemyndigad förrättningsman må vidtaga nödiga åtgärder i och för utronande av att gällande internationellt friboardscertifikat finnes ombord. Om sådant certifikat finnes ombord, skall tillsynen allenast avse att fastställa:

a) att fartyget icke är lastat djupare än certifikatet medgiver;

b) att lastlinjens läge överensstämmer med certifikatet; och

c) att fartyget icke i avseenden, som i artikel 14 punkt 3 A) och B) sägs, undergått sådan väsentligare förändring, att fartyget uppenbarligen icke kan gå till sjöss utan livsfara för ombordvarande.

2) Endast förrättningsmän, som besitta nödig teknisk kompetens, må bemyndigas att utöva tillsyn, som ovan sagts. Tillsyn enligt punkt 1 c) må utövas allenast i den omfattning, som är nödig för säkerställande av att far-

pour s'assurer que le navire sera en état de prendre la mer sans danger pour la vie humaine.

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

Article 17.

Bénéfice de la Convention.

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

Chapitre IV.—Dispositions générales.

Article 18.

Equivalence.

Lorsque dans la présente Convention il est prévu que l'on doit placer ou avoir à bord soit une installation ou un dispositif soit un certain type d'installation ou de dispositif, ou lorsqu'il est prévu qu'une disposition particulière doit être adoptée, toute Administration peut accepter, en remplacement, soit toute autre installation ou dispositif, soit un certain type d'installation ou de dispositif, soit toute autre disposition, à la condition que cette Administration se soit as-

secure that the ship shall be made fit to proceed to sea without danger to human life.

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

Article 17.

Privileges.

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

Chapter IV. — General provisions.

Article 18.

Equivalents.

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

tyget bringas i sådant skick, att det kan gå till sjöss utan livsfara för ombordvarande.

3) För den händelse tillsyn, som utövas i kraft av denna artikel, synes kunna giva anledning till rättsliga åtgärder mot fartyget eller till förbud mot fartygets avgång, skall konsulen för det land, där fartyget är hemmahörande, så fort ske kan underlättas om omständigheterna i saken.

Artikel 17.

Förmåner.

De förmåner, vilka denna konvention medför, kunna icke åberopas för ett fartyg, med mindre detsamma är försett med gällande internationellt fribordscertifikat.

Kapitel IV. Allmänna bestämmelser.

Artikel 18.

Likvärdighet.

Där i denna konvention är föreskrivet, att viss inrättning, redskap eller apparat eller viss typ därav skall anbringas å fartyget eller finnas ombord eller att någon särskild anordning skall vidtagas, må varje administration i stället godkänna annan inrättning, redskap eller apparat eller typ därav eller annan särskild anordning, under förutsättning, att administrationen funnit sådan inrättning, redskap eller apparat eller typ därav eller sådan anordning under förhanden

surée que soit l'installation ou dispositif, soit le type d'installation ou de dispositif, soit la disposition substituée a dans les circonstances une efficacité au moins égale à celle qui est prescrite dans la présente Convention.

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

Article 19.

Lois, Règlements, Rapports.

Les Gouvernements contractants s'engagent à se communiquer:

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

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

Le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord est invité à

ces at least as effective as that specified in this Convention.

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

Article 19.

Laws, Regulations, Reports.

The Contracting Governments undertake to communicate to each other—

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

(2) all available official reports or official summaries of reports in so far as they show the results of the provisions of this Convention, provided always that such reports or summaries are not of a confidential nature.

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland is invited to serve

varande förhållanden vara minst lika effektiv som dess i konventionen angivna motsvarighet.

Varje administration, som sålunda godkänner ny inrättning, redskap, apparat eller typ därav eller ny anordning, skall härom underrätta de andra administrationerna och på anmodan lämna närmare uppgifter därom.

Artikel 19.

Lagar, reglementen, betänkanden.

De fördragsslutande regeringarna förbinda sig att meddela varandra:

1) texten till lagar, kungörelser, reglementen och allmänt tillämpliga beslut, vilka utfärdats rörande olika ämnen inom området för denna konvention;

2) alla tillgängliga officiella betänkanden eller officiella sammandrag av sådana, i den mån desamma innehålla upplysning om resultaten av tillämpningen av denna konvention, allt för så vitt sådana betänkanden eller sammandrag icke äro av konfidentiell natur.

Regeringen i Det Förenade Konungariket Stora Britannien och Norra Irland anmodas att tjäna

servir d'intermédiaire pour recueillir tous ces renseignements et les porter à la connaissance des autres Gouvernements contractants.

as an intermediary for collecting all this information and for bringing it to the knowledge of the other Contracting Governments.

som mellanhand för insamlandet av alla dessa upplysningar och deras bringande till de övriga fördragsslutande regeringarnas kännedom.

Article 20.

Modifications, Conférences futures.

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

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

Lorsque la présente Convention aura été en vigueur pendant cinq ans une Conférence ayant pour objet sa révision devra être convoquée par le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande

Article 20.

Modifications, Future Conferences.

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

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

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

Artikel 20.

Ändringar. Blivande konferenser.

1) Förslag till ändringar i denna konvention, som må anses såsom ändamålsenliga eller nödvändiga förbättringar, kunna när som helst framläggas av vilken som helst av de fördragsslutande regeringarna för regeringen i det Förenade Konungariket Stora Britannien och Norra Irland och skola av sistnämnda regering delgivras de andra fördragsslutande regeringarna. Ifall sådan ändring godkännes av alla de fördragsslutande regeringarna (de regeringar inberäknade, vilka deponerat instrument angående ratifikationer eller anslutningar, som ännu icke erhållit gällande kraft), skall konventionen ändras i överensstämmelse härmed.

2) Konferenser för revision av denna konvention skola hållas på tider och platser, som bestämmas genom överenskommelse mellan de fördragsslutande regeringarna.

En konferens för detta ändamål skall sammankallas av regeringen i det Förenade Konungariket Stora Britannien och Norra Irland, därest, sedan konventionen varit i kraft under fem år, framställning härom göres av

de du Nord si un tiers des Gouvernements contractants en exprime le désir.

Governments express a desire to that effect.

en tredjedel av de fördragsslutande regeringarna.

Chapitre V. — Dispositions finales.

Chapter V. — Final provisions.

Kapitel V. Slutbestämmelser.

Article 21.

Article 21.

Artikel 21.

Application aux Colonies.

Application to Colonies.

Tillämpning beträffande kolonier.

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

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

1) Fördragsslutande regering må samtidigt med underteckandet, ratificeringen eller anslutningen eller ock senare genom en skriftlig förklaring, ställd till regeringen i det Förenade Konungariket Stora Britannien och Norra Irland, tillkännagiva sin avsikt att tillämpa denna konvention med avseende å alla eller vissa av dess kolonier, hinsides hav belägna territorier, protektorat eller områden under dess överhöghet eller mandat; och skall konventionen två månader efter dagen för förklaringens mottagande erhålla tillämpning å alla i förklaringen angivna områden. I händelse sådan förklaring icke avges, skall konventionen icke äga tillämpning med avseende å något av här omförmälda områden.

2. Un Gouvernement contractant peut, à toute époque et par déclaration écrite adressée au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord, notifier son intention de faire cesser l'application de la présente Convention dans toutes ses colonies, territoires d'outre-mer, protectorats ou territoires sous suzeraineté ou sous mandat, ou dans certains

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

2) Fördragsslutande regering må när som helst genom skriftlig förklaring, ställd till regeringen i det Förenade Konungariket Stora Britannien och Norra Irland, tillkännagiva sin avsikt att låta konventionen upphöra att gälla beträffande alla eller vissa av dess kolonier, hinsides hav belägna territorier, protektorat eller områden under dess överhöghet eller mandat, med

d'entre eux auxquels la présente Convention aura été appliquée pendant une période de cinq ans au moins conformément aux dispositions du paragraphe précédent. Dans ce cas, la présente Convention cessera de s'appliquer dans tous les territoires mentionnés douze mois après la date de la réception de cette déclaration par le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord.

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

Article 22.

Textes authentiques. Ratification.

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

Les actes de ratification doivent être déposés dans les archives du Gouverne-

under the provisions of the preceding paragraph, been applicable for a period of not less than five years, and in such case the Convention shall cease to apply twelve months after the date of the receipt of such notification by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to all territories mentioned therein.

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

Article 22.

Authentic Texts. — Ratification.

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

The instruments of ratification shall be deposited in the archives of the

avseende å vilka konventionen jämlikt bestämmelserna i föregående moment har varit gällande under en period av minst fem år. I sådant fall skall konventionen upphöra att gälla för alla i förklaringen nämnda områden tolv månader efter den dag, då regeringen i det Förenade Konungariket Stora Britannien och Norra Irland mottagit densamma.

3) Regeringen i det Förenade Konungariket Stora Britannien och Norra Irland skall underrätta alla de övriga fördragslutande regeringarna om konventionens bringande i tillämplighet enligt moment 1 i denna artikel beträffande koloni, hinsides hav beläget territorium, protektorat eller område under överhöghet eller mandat, liksom ock om upphörandet enligt moment 2 av denna tillämplighet, i varje särskilt fall med angivande av den dag, från vilken konventionen erhållit tillämplighet eller dess tillämplighet upphört.

Artikel 22.

Autentiska texter. Ratifikation.

Förevarande konvention, vars engelska och franska texter båda äro autentiska, skall ratificeras.

Ratifikationsinstrumenten skola deponeras i regeringens i det Förenade

ment du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord, qui notifiera à tous les autres Gouvernements signataires ou adhérents, toutes les ratifications déposées ainsi que la date de leur dépôt.

Article 23.

Adhésion.

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

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

Article 24.

Date d'entrée en vigueur.

La présente Convention entrera en vigueur le 1^{er} juillet 1932, entre les Gouvernements qui auront, à cette date, déposé leur ratification et à la condition qu'au moins cinq ratifica-

Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, which will notify all the other signatory or acceding Governments of all ratifications deposited and the date of their deposit.

Article 23.

Accession.

A Government (other than the Government of a territory to which Article 21 applies) on behalf of which this Convention has not been signed, shall be allowed to accede thereto at any time after the Convention has come into force. Accessions shall be effected by means of notifications in writing addressed to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and shall take effect three months after their receipt.

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

Article 24.

Date of Coming into Force.

This Convention shall come into force on the 1st July, 1932, as between the Governments which have deposited their ratifications by that date, and provided that at least five

Konungariket Stora Britannien och Norra Irland arkiv, vilken regering skall underrätta alla de övriga regeringar, som undertecknat konventionen eller anslutit sig till densamma, om alla depositioner av ratifikationsinstrument och dagen för depositionerna.

Artikel 23.

Anslutning.

Regering (dock ej regering för territorium, varå artikel 21 äger tillämpning), på vars vägnar den förevarande konventionen icke blivit undertecknad, skall vara berättigad att när som helst efter konventionens ikraftträdande ansluta sig till densamma. Anslutning skall ske genom skriftlig förklaring, ställd till regeringen i det Förenade Konungariket Stora Britannien och Norra Irland, och skall erhålla gällande kraft tre månader efter den dag, förklaringen mottagits.

Regeringen i det Förenade Konungariket Stora Britannien och Norra Irland skall underrätta alla regeringar, som undertecknat konventionen eller anslutit sig till densamma, om alla mottagna anslutningar samt om dagen för deras mottagande.

Artikel 24.

Dag för ikraftträdande.

Denna konvention träder i kraft den 1 juli 1932 mellan de regeringar, vilka senast den dagen hava deponerat sina ratifikationer, under villkor att minst fem ratifikationer

tions aient été déposées au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord. Au cas où cinq ratifications n'auraient pas été déposées à cette date, la présente Convention entrera en vigueur trois mois après la date à laquelle la cinquième ratification aura été déposée. Les ratifications déposées postérieurement à la date à laquelle la présente Convention sera entrée en vigueur prendront effet trois mois après la date de leur dépôt.

Article 25.

Dénonciation.

La présente Convention peut à tout moment être dénoncée par l'un quelconque des Gouvernements contractants après l'expiration d'une période de cinq ans, comptée à partir de la date à laquelle la Convention est entrée en vigueur pour le Gouvernement en question. La dénonciation sera effectuée par une notification écrite adressée au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord; celui-ci notifiera à tous les autres Gouvernements contractants toutes les dénonciations reçues et la date de leur réception.

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

ratifications have been deposited with the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland. Should five ratifications not have been deposited by that date, this Convention shall come into force three months after the date on which the fifth ratification is deposited. Ratifications deposited after the date on which this Convention has come into force shall take effect three months after the date of their deposit.

Article 25.

Denunciation.

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

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

blivit deponerade hos regeringen i det Förenade Konungariket Stora Britannien och Norra Irland. Därest icke fem ratifikationer skulle hava blivit deponerade nämnda dag, skall konventionen träda i kraft tre månader efter den dag, då den femte ratifikationen deponerats. Ratifikation, som deponeras efter den dag, då konventionen trätt i kraft, skall erhålla gällande kraft tre månader efter den dag deposition skett.

Artikel 25.

Uppsägning.

Denna konvention kan uppsägas på vilken som helst av de fördragsslutande regeringarnas vägnar när som helst efter utgången av fem år från den dag, då konventionen trätt i kraft för regeringen ifråga. Uppsägning skall verkställas genom skriftlig förklaring, ställd till regeringen i det Förenade Konungariket Stora Britannien och Norra Irland, som underrättar alla de övriga fördragsslutande regeringarna om alla skedda uppsägningar och om dagen för emottagandet av desamma.

Uppsägning skall träda i kraft tolv månader efter den dag, då förklaring om densamma mottagits av regeringen i det Förenade Konungariket Stora Britannien och Norra Irland.

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

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

In faith whereof, the Plenipotentiaries have signed hereafter.

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

Till bekräftelse härav hava de befullmäktigade ombuden här nedan tecknat sina namn.

Som skedde i London den femte dagen i juli 1930 i ett enda exemplar, som skall förvaras i regeringens i det Förenade Konungariket Stora Britannien och Norra Irland arkiv, vilken regering skall tillställa alla signatärstaterna bestyrkta avskrifter därav.

(Underskrifter.)

Protocole final.

Au moment de signer la Convention Internationale sur les Lignes de Charge qui est conclue ce jour, les Plénipotentiaires sous-signés ont convenu ce qui suit:

I.

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

II.

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

III.

A la requête des Etats-

Final protocol.

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

I.

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

II.

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

III.

The Government of the

Slutprotokoll.

Vid undertecknandet av den innevarande dag avslutade internationella lastlinjekonventionen hava undertecknade befullmäktigade ombud överenskommit om följande:

I.

Fartyg, som uteslutande nyttjas på resor å de Stora Sjöarna i Nordamerika eller andra innanvatten, skola anses falla utanför konventionens tillämplighetsområde.

II.

Konventionen är icke tillämplig å existerande fartyg, hemmahörande i Amerikas Förenade Stater och i Frankrike av typen »lumber schooner», framdrivna medelst maskinkraft (med eller utan segel) eller enbart medelst segel.

III.

På begäran av Ameri-

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

Les Gouvernements contractants ne soulèveront aucune objection aux modifications des prescriptions de la présente Convention en ce qui concerne les lignes de charge qui peuvent être arrêtées dans une telle Conférence sous la réserve toutefois que les décisions prises soient communiquées aux Gouvernements signataires de la présente Convention et qu'aucune objection ne soit reçue par le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord dans un délai de six mois après envoi de la communication susvisée.

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

Fait à Londres ce cinquième jour du mois de juillet, 1930, en un seul exemplaire, qui sera déposé dans les archives du Gouvernement du Roy-

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

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

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

Done at London this fifth day of July, 1930, in a single copy which shall be deposited in the archives of the Government of the United King-

kas Förenta Stater skall regeringen i Det Förenade Konungariket Stora Britannien och Norra Irland när som helst inom den i artikel 20 angivna femårsperiod sammankalla en konferens mellan de fördragsslutande regeringarna i de länder, i vilka tankfartyg äro hemmahörande, för överläggning i frågor rörande fribord för dylika fartyg.

De fördragsslutande regeringarna skola icke göra någon invändning mot sådana ändringar i konventionens bestämmelser angående lastlinje för tankfartyg, som må bliva beslutade vid en dylik konferens, under förutsättning, att de då fattade besluten genast meddelas de regeringar, som under-tecknat den nu föreliggande konventionen, och att ingen invändning mottagits av regeringen i det Förenade Konungariket Stora Britannien och Norra Irland inom sex månader efter avlåtandet av sådant meddelande.

Till bekräftelse härav hava undertecknade befullmäktigade ombud upprättat detta slutprotokoll, som skall hava samma kraft och verkan som om bestämmelserna däri ingått i konventionen.

Som skedde i London den femte dagen i juli 1930 i ett enda exemplar, som skall förvaras i regeringens i det Förenade Konungariket Stora Britan-

aume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, qui en transmettra des copies certifiées conformes à tous les Gouvernements signataires.

dom of Great Britain and Northern Ireland, which shall transmit certified true copies thereof to all signatory Governments.

nien och Norra Irland arkiv, vilken regering skall tillställa alla signatärstärternas bestyrkta avskrifter därav.

(Underskrifter.)

ANNEXE I.

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

1^{ère} Partie.—Généralités.

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

Règle I.

Définitions.

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

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

Une allège, un chaland ou tout autre navire sans moyen de propulsion, lorsqu'il est remorqué, doit

ANNEX I.

Rules for determining Maximum Load Lines of Merchant Ships.

Part I. — General.

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

Rule I.

Definitions.

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

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

A lighter, barge or other ship without independent means of propulsion, when towed, is to be assigned a

BILAGA 1.

Regler för bestämmande av största nedlastningen av handelsfartyg.

Del I. Allmän bestämmelse.

Efterföljande regler förutsätta ovillkorligen, att beskaffenheten och stuvningen av last, ballast m. m. äro sådana, att fartyget tillförsäkras erforderlig stabilitet.

Regel I.

Definitioner.

Ångfartyg. Med uttrycket »ångfartyg» avses alla fartyg, försedda med tillräckliga medel för mekanisk framdrivning, med undantag för dylika fartyg, vilka hava en segelarea, tillräcklig för navigering under enbart segel.

Fartyg, som är försett med mekaniskt framdrivningsmedel och med segelarea, otillräcklig för navigering under enbart segel, må förses med lastmärke i enlighet med bestämmelserna i del III i dessa regler.

Pråm, läktare eller annat fartyg, som icke är försett med eget framdrivningsmedel, skall, då

avoir une ligne de charge assignée conformément à la Table de franc-bord pour les vapeurs.

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

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

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

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

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

Dans les navires ayant un pont de franc-bord

load line under Part III of these Rules.

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

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

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

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

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

In ships having discontinuous freeboard decks

det bogseras, vara försett med lastmärke i enlighet med bestämmelserna i del III i dessa regler.

Segelfartyg. Med uttrycket »segelfartyg» avses alla fartyg, vilka hava en segelarea, tillräcklig för navigering under enbart segel, oavsett om fartygen äro försedda med mekaniskt framdrivningsmedel eller icke.

Flushdäckt fartyg. Ett flushdäckt fartyg är ett fartyg, som icke är försett med överbyggnad å fribordsdäcket.

Överbyggnad. En överbyggnad är en å fribordsdäcket belägen däckad uppbyggnad, som sträcker sig över fartygets hela bredd. Ett höjt halvdäck anses såsom överbyggnad.

Fribord. Det fastställda fribordet är avståndet, mätt lodrätt utefter fartygets sida midskepps från överkanten av däckslinjen till överkanten av märket för fribordet.

Fribordsdäck. Fribordsdäcket är det däck, från vilket fribordet mätes och är det översta genomgående däck, på vilket alla å öppna delar av däcket belägen öppningar äro försedda med sådana permanenta tillslutningsanordningar, som uppfylla bestämmelserna i reglerna VIII—XVI. Fribordsdäcket är det övre däcket i flushdäckade fartyg och i fartyg med fristående överbyggnader.

Å fartyg, vilkas fribordsdäck äro brutna

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

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

Règle II.

Ligne de pont.

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

Règle III.

Disque de franc-bord.

Le disque de franc-bord a un diamètre de 300 millimètres. Il est coupé par

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

Amidships. Amidships is the middle of the length of the summer load waterline, as defined in Rule XXXII.

Rule II.

Deck Line.

The deck line is a horizontal line twelve inches in length and one inch in breadth. It is to be marked amidships on each side of the ship, and its upper edge is to pass through the point where the continuation outwards of the upper surface of the freeboard deck intersects the outer surface of the shell. (See figure 1.) Where the deck is partly sheathed amidships, the upper edge of the deck line is to pass through the point where the continuation outwards of the upper surface of the actual sheathing at amidships intersects the outer surface of the shell.

Rule III.

Load Line Disc.

The load line disc is twelve inches in diameter and intersected by a hori-

inom överbyggnader, vilka icke äro fullständigt slutna eller vilka icke äro försedda med stängningsanordningar av klass 1, anses den lägst belägna delen av däckets underöverbyggnadsdäcket såsom fribordsdäck.

Midskepps. Midskepps är mittpunkten av fartygets längd i vattenlinjen på sommarfribordet, sådan denna längd är definierad i regel XXXII.

Regel II.

Däckslinjen.

Däckslinjen är en vågrät linje med en längd av 300 mm och en bredd av 25 mm. Den skall uppdragas midskepps å vardera fartygssidan och dess överkant skall sammanfalla med skärningen mellan fribordsdäckets bordvarts utdragna övre sida och bordläggningens yttre sida (se fig. 1). Är däckets delvis försett med beklädnad midskepps, skall överkanten av däckslinjen sammanfalla med skärningen mellan den bordvarts utdragna övre sidan av beklädnaden midskepps och yttre sidan av bordläggningen.

Regel III.

Fribordsringen.

Fribordsringen har en diameter av 300 mm och skäres av en vågrät linje

une ligne horizontale de 460 millimètres de longueur et de 25 millimètres d'épaisseur, dont l'arête supérieure passe par le centre du disque. Le disque doit être marqué au milieu du navire, au-dessous de la ligne de pont.

Règle IV.

Lignes employées conjointement avec le disque.

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

Les lignes employées sont les suivantes:

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

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

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

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

zontal line eighteen inches in length and one inch in breadth, the upper edge of which passes through the centre of the disc. The disc is to be marked amidships below the deck line.

Rule IV.

Lines to be used in connection with the Disc.

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

The following are the lines to be used:—

Summer Load Line. The Summer load line is indicated by the upper edge of the line which passes through the centre of the disc and also by a line marked S.

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

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

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

med en längd av 460 mm och en bredd av 25 mm, vars överkant går genom fribordsringens medelpunkt. Fribordsringen skall uppdragas midskepps under däckslinjen.

Regel IV.

Märken i förening med fribordsringen.

De märken, vilka angiva största nedlastningen under olika förhållanden och under olika årstider (se bilaga II), skola bestå av vågräta linjer med en längd av 250 mm och en bredd av 25 mm, vilka utgå från och bilda räta vinklar mot en lodrät linje, uppdragen 540 mm för om fribordsringens medelpunkt (se fig. 1).

Följande märken användas:

Märket för sommarfribordet. Sommarfribordet anges genom överkanten av linjen, som går genom fribordsringens medelpunkt, samt av överkanten av en linje, märkt S.

Märket för vinterfribordet. Vinterfribordet anges genom överkanten av en linje, märkt W.

Märket för vinterfribordet i norra Atlanten. Vinterfribordet i norra Atlanten anges genom överkanten av en linje, märkt VNA.

Märket för tropikfribordet. Tropikfribordet anges genom överkanten av en linje, märkt T.

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

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

Märkena för friborden i färskt vatten. Sommarfribordet i färskt vatten angives genom överkanten av en linje, märkt SF. Skillnaden mellan sommarfribordet i färskt vatten och sommarfribordet är lika med det avdrag från övriga fribord, som skall göras för nedlastning i färskt vatten. Tropikfribordet i färskt vatten angives genom överkanten av en linje, märkt TF.*

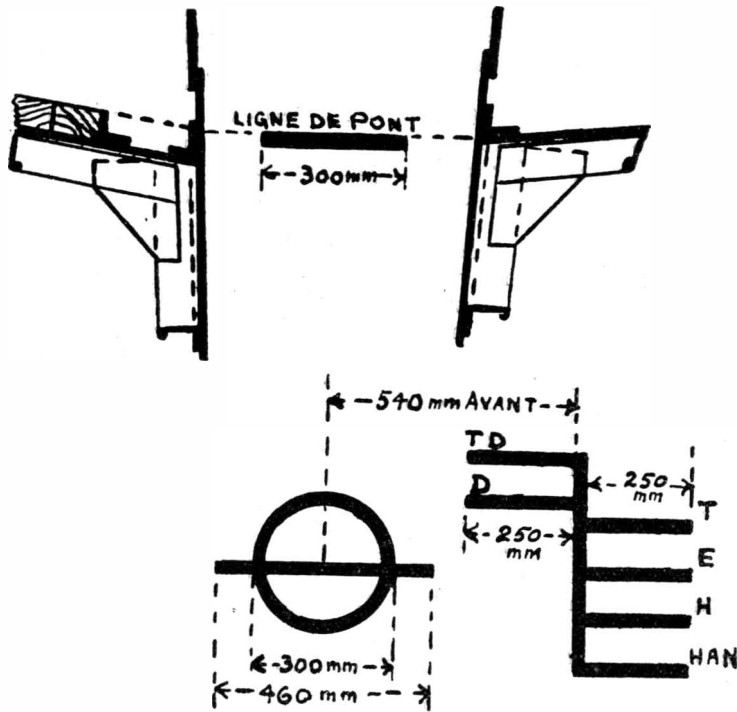


Figure 1.

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

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

* Därsjögående ångfartyg befara en flod eller ett innanvatten, medgives en ökning i nedlastningen, svarande mot vikten av det bränsle m. m., som erfordras för förbrukning mellan avgångsorten och öppna sjön.

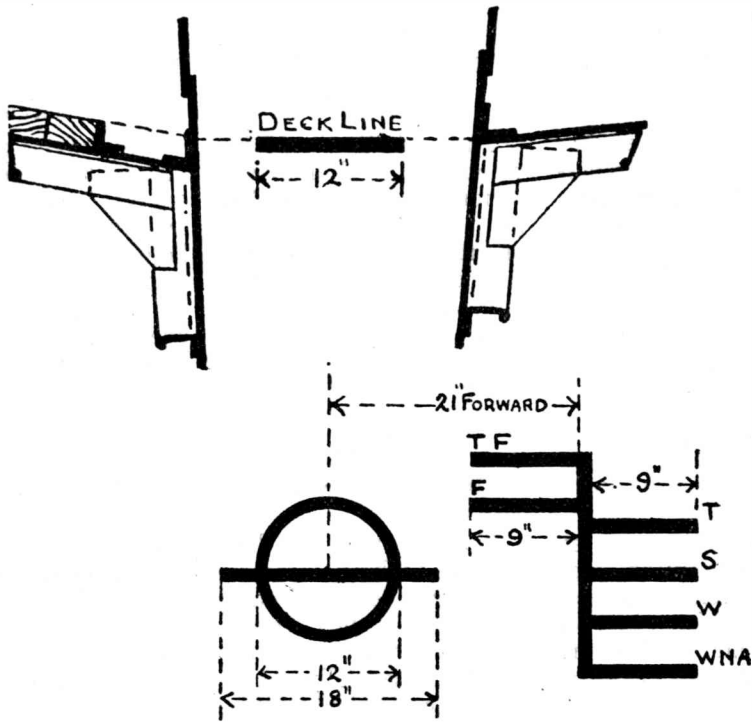
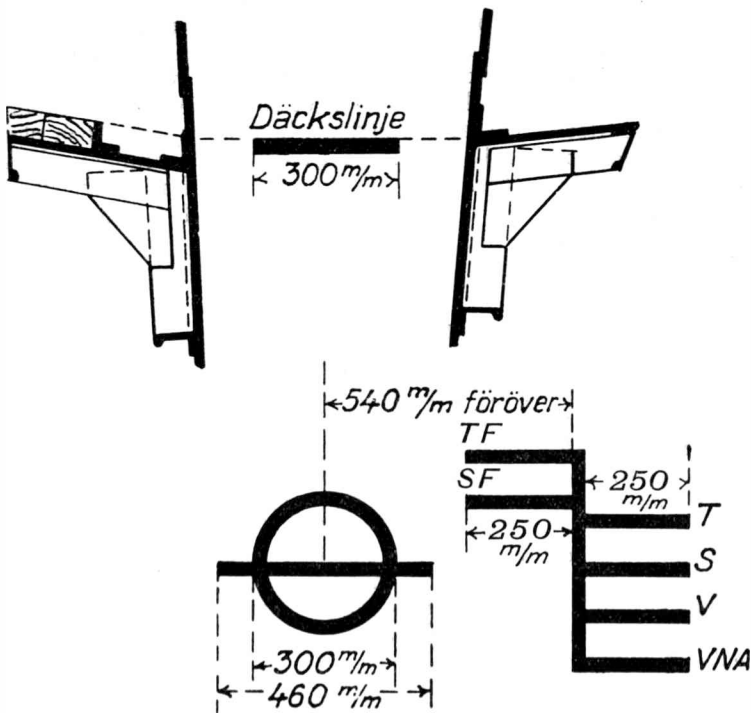


Figure 1.



Figur 1.

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

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

*Règle VI.***Détails du marquage.**

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

*Règle VII.***Vérification des marques.**

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

*Rule V.***Mark of Assigning Authority.**

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

*Rule VI.***Details of Marking.**

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

*Rule VII.***Verification of Marks.**

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

*Regel V.***Beteckning för den myndighet, som fastställer lastmärke.**

Den myndighet, som fastställt lastmärke, må angivas genom bokstäver av omkring 115 mm:s höjd och 75 mm:s bredd, uppdragna å ömse sidor om friboardsringen och över linjen genom friboardsringens medelpunkt.

*Regel VI.***Närmare bestämmelser angående märkningen.**

Friboardsringen, linjerna och bokstäverna skola vara målade med vit eller gul färg på mörk botten eller med svart färg på ljus botten. De skola omsorgsfullt utmärkas å fartygssidorna på järn- och stålfartyg medelst mejsling eller körnslag samt å träfartyg medelst inhuggning i plankgångarna till ett djup av minst 3 mm. Märkena skola vara väl synliga och särskilda anordningar skola, om erforderligt, vara vidtagna för säkerställande härav.

*Regel VII.***Tillsyn å märkena.**

Internationellt friboardscertifikat må icke utlämnas, innan förrättningsman, förordnad av den myndighet, som fastställt lastmärket (jfr bestämmelserna i artikel 9 i denna konvention), bestyrkt, att lastmärkena blivit riktigt och varaktigt anbragta å fartygets sidor.

**2^eme Partie.—Conditions
d'Assignment des Lignes
de Charge.**

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

Les règles VIII à XXXI s'appliquent aux navires auxquels les francs-bords minima sont assignés. Pour les navires auxquels des francs-bords plus grands sont assignés, la protection doit avoir la même efficacité relative.

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

Règle VIII.

**Panneaux de charge et
autres panneaux non pro-
tégés par des superstruc-
tures.**

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

Règle IX.

Hiloires de panneaux.

Les hiloires de panneaux situées sur les ponts de franc-bord doivent avoir une hauteur au moins égale à 610 millimètres au-dessus du pont. Les hiloires situées sur les

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

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

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

**Openings in Freeboard
and Superstructure
Decks.**

Rule VIII.

**Cargo and other Hatchways
not protected by
Superstructures.**

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

Rule IX.

Hatchway Coamings.

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

**Del II. Villkor för fast-
ställande av lastmärke.**

Lastmärke må icke fastställas med mindre än att fartyget besitter erforderlig konstruktiv styrka och är försett med effektiva anordningar till skydd för fartyg och besättning.

Reglerna VIII—XXXI äga tillämpning å fartyg, för vilka minsta fribord fastställas. I fråga om fartyg, för vilka större fribord än de minsta blivit fastställda, skall skyddet vara i motsvarande mån effektivt.

**Öppningar i fribords-
och överbyggnadsdäck.**

Regel VIII.

**Lastrums- och andra luck-
öppningar, som icke äro
skyddade av överbyggnader.**

Byggnadssätt och anordningar beträffande lastrums- och andra lucköppningar å öppna delar av fribords- och överbyggnadsdäck skola vara minst likvärdiga med de i reglerna IX—XVI fastställda normerna.

Regel IX.

Luckkarmar.

Karmar till lucköppningar å fribordsdäcket skola hava en höjd över däcket av minst 610 mm. Karmar till lucköppningar å överbyggnadsdäck skola, om de äro belägna

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

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

Règle X.

Panneaux de fermeture.

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

Règle XI.

Barrots mobiles et gallotes de panneaux.

Quand on emploie des panneaux en bois les bar-

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

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

Rule X.

Hatchway Covers.

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

Rule XI.

Hatchway Beams and Fore-and-Afters.

Where wood hatchway covers are fitted the

inom ett avstånd, från förstäven räknat, av en fjärdedel av fartygets längd, hava en höjd över däckets av minst 610 mm, samt, om de äro belägna annorstädes, en höjd över däckets av minst 457 mm.

Karmarna skola vara av järn (»steel») samt starkt byggda. Där den för karmarna stadgade höjden är 610 mm, skola de vara försedda med effektivt vågrätt stag, ej anbragt lägre än 254 mm under karmens överkant, och med effektiva plåtknän eller stöttor, anbragta mellan staget och däckets på ett inbördes avstånd ej överstigande 3.05 meter. Där ändkarmarna äro skyddade, må förestående bestämmelser jämkas.

Regel X.

Täckluckor.

Täckluckor till lucköppningar å öppet däck skola vara effektiva och skola, om de äro av trä, hava en färdig tjocklek av minst 60 mm vid en ouppstöttad längd av högst 1.52 meter. Bredden av varje bäryta för dessa täckluckor skall vara minst 63 mm.

Regel XI.

Tvärbalkar och skärstockar.

Därest täckluckorna äro av trä, skola tvärbalkar-

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

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

na och skärstockarna, där den för luckkarmen stadgade höjden är 610 mm, vara av de dimensioner och på det inbördes avstånd, som angivas i tabell I, samt, där den för luckkarmen stadgade höjden är 457 mm, av de dimensioner och på det inbördes avstånd, som angivas i tabell II. Toppvinkeljärn skola utan avbrott sträcka sig över hela längden av varje tvärbalk. Skärstockar av trä skola å alla bärytor vara försedda med skoning av järn (»steel»).

Table 1.
(Hilaires de 610 millimètres de hauteur.)

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

Barrots mobiles.

Largeur du Panneau	Armatures	Barrots mobiles avec Galiotes			Barrots mobiles sans Galiotes	
		Ecartement d'Axe en Axe			Ecartement d'Axe en Axe	
		1m83	2m44	3m05	1m22	1m52
Mètres	Millimètres	Millimètres	Millimètres	Millimètres	Millimètres	Millimètres
3,05	75 × 75 × 10C	280 × 7,5T	305 × 8T	356 × 8,5T	230 × 11,5TB	254 × 12,5TB
3,66	75 × 75 × 10C	305 × 8T	356 × 8,5T	432 × 9T	280 × 12,5TB	305 × 12,5TB
4,27	75 × 75 × 10,5C	356 × 8,5T	432 × 9T	508 × 9,5T	305 × 12,5TB	305 × 8T
4,88	90 × 75 × 10,5C	406 × 9T	483 × 9,5T	559 × 9,5T	305 × 8T	356 × 8,5T
5,49	100 × 75 × 11C	457 × 9T	533 × 9,5T	635 × 10T	356 × 8,5T	406 × 9T
6,10	100 × 75 × 11C	508 × 9,5T	610 × 10T	711 × 10,5T	381 × 8,5T	457 × 9T
6,71	115 × 75 × 11,5C	559 × 9,5T	660 × 10,5T	762 × 11T	406 × 9T	483 × 9T
7,32	130 × 90 × 11,5C	584 × 10T	711 × 10,5T	813 × 11T	432 × 9T	508 × 9,5T
7,93	140 × 90 × 12C	610 × 10T	736 × 10,5T	864 × 11,5T	457 × 9T	533 × 9,5T
8,54	150 × 90 × 12,5C	635 × 10T	787 × 11T	915 × 12T	483 × 9,5T	559 × 9,5T
9,14	150 × 90 × 13C	660 × 10,5T	813 × 11T	965 × 12T	508 × 9,5T	584 × 10T

Galiotes.

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

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

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

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

Table 1.
(Coamings 24 inches in height.)

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

Hatchway beams.

Breadth of Hatchway	Mounting	Beams with Fore-and-Afters			Beams without Fore-and- Afters	
		Spacing Centre to Centre			Spacing Centre to Centre	
		6' 0"	8' 0"	10' 0"	4' 0"	5' 0"
	ins. ins. ins.	ins. ins.	ins. ins.	ins. ins.	ins. ins.	ins. ins.
10' 0"	3 × 3 × .40A	11 × .30P	12 × .32P	14 × .34P	9 × .46BP	10 × .50BP
12' 0"	3 × 3 × .40A	12 × .32P	14 × .34P	17 × .36P	11 × .50BP	12 × .50BP
14' 0"	3 × 3 × .42A	14 × .34P	17 × .36P	20 × .38P	12 × .50BP	12 × .32P
16' 0"	3½ × 3 × .42A	16 × .36P	19 × .38P	22 × .38P	12 × .32P	14 × .34P
18' 0"	4 × 3 × .44A	18 × .36P	21 × .38P	25 × .40P	14 × .34P	16 × .36P
20' 0"	4 × 3 × .44A	20 × .38P	24 × .40P	28 × .42P	15 × .34P	18 × .36P
22' 0"	4½ × 3 × .46A	22 × .38P	26 × .42P	30 × .44P	16 × .36P	19 × .36P
24' 0"	5 × 3½ × .46A	23 × .40P	28 × .42P	32 × .44P	17 × .36P	20 × .38P
26' 0"	5½ × 3½ × .48A	24 × .40P	29 × .42P	34 × .46P	18 × .36P	21 × .38P
28' 0"	6 × 3½ × .50A	25 × .40P	31 × .44P	36 × .48P	19 × .38P	22 × .38P
30' 0"	6 × 3½ × .52A	26 × .42P	32 × .44P	38 × .48P	20 × .38P	23 × .40P

Fore-and-Afters.

Length of Fore-and-Afters.	Mounting.		Bulb Plate. Centre Fore-and-Afters.						Bulb Angle. Side Fore-and-Afters.						
			Spacing Centre to Centre.						Spacing Centre to Centre.						
			3' 0"		4' 0"		5' 0"		3' 0"		4' 0"		5' 0"		
	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.		
6' 0"	2½ × 2½	× .36	6 × .36	6½ × .38	7 × .38	6 × 3 × .36	6½ × 3½ × .38	7 × 3½ × .38							
8' 0"	2½ × 2½	× .38	7 × .42	8 × .44	9 × .44	7 × 3½ × .42	8 × 3 × .44	9 × 3½ × .44							
10' 0"	2½ × 2½	× .40	8 × .50	9½ × .50	11 × .50	8 × 3½ × .50	9½ × 3½ × .50	11 × 3½ × .50							
Wood Centre Fore-and-Afters.															
Spacing Centre to Centre.															
3' 0"				4' 0"				5' 0"				3' 0"			
D		B		D		B		D		B		D		B	
6' 0"	5½	7	6	7	6½	7	5½	5½	6	6	6½	6			
8' 0"	6½	7	7½	7	8	7	6½	6½	7½	7	8	7			
10' 0"	8	7	8½	8	9	9	8	7	8½	8	9	9			

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

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

* In ships not exceeding 100 feet in length, the depths of beams which are formed of plates and angles may be 60 per cent. of the depths given above; the depths of beams and steel fore-and-afters formed of bulb angle or bulb plate section may be 80 per cent. of the depths given above; the thickness of plates, bulb angles and bulb plates should correspond to the thickness tabulated for the reduced depths with a minimum thickness of .30 inch; the depths and breadths of wood fore-and-afters may be 80 per cent. of those given in the tables for side fore-and-afters, but the centre fore-and-afters must be not less than 6½ inches wide. In ships between 100 feet and 200 feet in length, the sizes of the beams and fore-and-afters are to be determined by linear interpolation.

Tabell 1.
(Luckarmar av en höjd av 610 mm.)

Tvärbalkar och skärstockar i fartyg av en längd av 61 meter eller mera.*

Tvärbalkar.

Bredd av lucköppning	Topp- och fotvinkeljärn	Tvärbalkar i förening med skärstockar			Endast tvärbalkar	
		Avstånd från mitt till mitt			Avstånd från mitt till mitt	
		1,83 m.	2,44 m.	3,05 m.	1,22 m.	1,52 m.
meter	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.
3,05	75 × 75 × 10V	280 × 7,5P	305 × 8P	356 × 8,5P	230 × 11,5BP	254 × 12,5BP
3,66	75 × 75 × 10V	305 × 8P	356 × 8,5P	432 × 9P	280 × 12,5BP	305 × 12,5BP
4,27	75 × 75 × 10,5V	356 × 8,5P	432 × 9P	508 × 9,5P	305 × 12,5BP	305 × 8P
4,88	90 × 75 × 10,5V	406 × 9P	483 × 9,5P	559 × 9,5P	305 × 8P	356 × 8,5P
5,49	100 × 75 × 11V	457 × 9P	533 × 9,5P	635 × 10P	356 × 8,5P	406 × 9P
6,10	100 × 75 × 11V	508 × 9,5P	610 × 10P	711 × 10,5P	381 × 8,5P	457 × 9P
6,71	115 × 75 × 11,5V	559 × 9,5P	660 × 10,5P	762 × 11P	406 × 9P	483 × 9P
7,32	130 × 90 × 11,5V	584 × 10P	711 × 10,5P	813 × 11P	432 × 9P	508 × 9,5P
7,93	140 × 90 × 12V	610 × 10P	736 × 10,5P	864 × 11,5P	457 × 9P	533 × 9,5P
8,54	150 × 90 × 12,5V	635 × 10P	787 × 11P	915 × 12P	483 × 9,5P	559 × 9,5P
9,14	150 × 90 × 13V	660 × 10,5P	813 × 11P	965 × 12P	508 × 9,5P	584 × 10P

Skärstockar.

Längd av skärstock.	Topp- och fotvinkeljärn.	Bulbplåt. Mittelskärstockar.					Bulbvinkeljärn. Sidoskärstockar.						
		Avstånd från mitt till mitt.					Avstånd från mitt till mitt.						
		0,91 m.		1,22 m.		1,52 m.	0,91 m.		1,22 m.		1,52 m.		
m.	mm.	mm.		mm.		mm.		mm.		mm.			
1,83	65 × 65 × 9	150 × 9		165 × 9,5		180 × 9,5		150 × 75 × 9,5		165 × 90 × 9,5		180 × 90 × 9,5	
2,44	65 × 65 × 9,5	180 × 10,5		200 × 11		230 × 11		180 × 90 × 10,5		200 × 75 × 11		230 × 90 × 11	
3,05	65 × 65 × 10	200 × 12,5		240 × 12,5		280 × 12,5		200 × 90 × 12,5		240 × 90 × 12,5		280 × 90 × 12,5	
—	Mittelskärstockar av trä.						Sidoskärstockar av trä.						
	Avstånd från mitt till mitt.						Avstånd från mitt till mitt.						
	0,91 m.		1,22 m.		1,52 m.		0,91 m.		1,22 m.		1,52 m.		
	H	B	H	B	H	B	H	B	H	B	H	B	
	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	
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	

V = vinkeljärn. BP = bulbplåt. P = plåt. H = höjden. B = bredden.

Höjden av tvärbalkar mätes på halva längden från toppvinkeljärnet till tvärbalkens underkant. Höjden av skärstockar mätes från underkant av täckluckorna till skärstockens underkant. Dimensionerna för mellanliggande värden å längder och avstånd bestämmas genom interpolering. Där plåt är föreskriven, skola å tvärbalkar dubbla topp- och fotvinkeljärn av de i tabellen angivna dimensionerna anbringas. Där bulbplåt är föreskriven, skola å tvärbalkar och skärstockar dubbla toppvinkeljärn av de i tabellen angivna dimensionerna anbringas. Där bulbvinkeljärn åro föreskrivna, skall å överkanten av bulbvinkeljärnen ett toppvinkeljärn av i tabellen angivna dimensioner anbringas. Där olikflänsade vinkeljärn åro föreskrivna, skall den bredaste flånsen vara vågråt.

* I fråga om fartyg av en längd av 30,50 meter eller mindre må höjden av tvärbalkar, som åro utförda av plåt och vinkeljärn, utgöra 60 procent av den i tabellen angivna höjden; höjden av tvärbalkar och skärstockar, som åro utförda av bulbvinkeljärn eller bulbplåt, må utgöra 80 procent av den i tabellen angivna höjden; tjockleken av plåt, bulbvinkeljärn och bulbplåt skall vara lika med den tjocklek, som anges i tabellen för den sålunda minskade höjden, dock minst 7,5 mm.; höjden och bredden av skärstockar av trä må vara 80 procent av de i tabellen angivna dimensionerna för sidoskärstockar, men mittelskärstock skall hava en bredd av minst 165 mm. I fråga om fartyg med en längd mellan 30,50 och 61 meter skola dimensionerna av tvärbalkar och skärstockar bestämmas genom linjär interpolering.

Table 2.
(Hiloires de 457 millimètres de hauteur.)

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

Barrots mobiles.

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

Galiotes.

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

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

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

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

Table 2.
(Coamings 18 inches in height.)

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

Hatchway Beams.

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

Fore-and-Afters.

Length of Fore-and- Afters.	Mounting.		Bulb plate. Centre Fore-and-Afters.						Bulb Angle Side Fore-and-Afters.						
			Spacing Centre to Centre.						Spacing Centre to Centre.						
			3' 0"		4' 0"		5' 0"		3' 0"		4' 0"		5' 0"		
	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	
6' 0"	2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$	5	5 $\frac{1}{2}$	6	5	5 $\frac{1}{2}$	6	7	7	6	6	7	
8' 0"	2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$	6	7	7 $\frac{1}{2}$	6	7	7	7	7	6	7	7	
10' 0"	2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$	7	8	9	7	8	8	8	8	7	8	8	
Wood Centre Fore-and-Afters.												Woodside Fore-and-Afters.			
Spacing Centre to Centre.												Spacing Centre to Centre.			
			3' 0"		4' 0"		5' 0"		3' 0"		4' 0"		5' 0"		
			D	B	D	B	D	B	D	B	D	B	D	B	
			ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	ins.	
6' 0"			5	7	5 $\frac{1}{2}$	7	6	7	5	5	5 $\frac{1}{2}$	5	6	5	
8' 0"			6	7	6 $\frac{1}{2}$	7	7	7	6	5	6 $\frac{1}{2}$	6	7	6	
10' 0"			7	7	7 $\frac{1}{2}$	7	8	7	7	6	7 $\frac{1}{2}$	7	8	7	

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

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

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