

Nr 33.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående godkännande av 1948 års internationella konvention för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss; given Drottningholms slott den 13 januari 1950.

Under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden för den 16 december 1949 och den 13 januari 1950 vill Kungl. Maj:t härmed äska riksdagens godkännande av 1948 års internationella konvention för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss.

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres sjukdom:

GUSTAF ADOLF.

John Ericsson.

Sammanfattning.

Den i propositionen framlagda sjöfartssäkerhetskonventionen, som är avsedd att ersätta en motsvarande konvention av år 1929, har antagits vid en år 1948 i London anordnad internationell konferens för sjöfartssäkerhetsfrågor. Konventionen innefattar föreskrifter om säkerhetsåtgärder i fråga om fartygs konstruktion, bärgningsredskap, radiotelegrafi och radiotelefon, sjötrafiksäkerheten samt transport av spannmål och farligt gods.

Bestämmelserna i den nya konventionen innebära i stort sett en utbyggnad av 1929 års konvention. Föreskrifterna för passagerarfartyg ha blivit mera omfattande och detaljerade, och lastfartygen komma i större utsträckning än förut att bli underkastade den internationella regleringen. Konventionen bygger delvis på nya erfarenheter beträffande säkerheten för människoliv till sjöss som gjorts under det senaste världskriget.

1948 års konvention skall träda i kraft 12 månader efter det minst 15 länder, därav 7 med en handelsflotta å minst en miljon bruttoregister-ton, deponerat sina anslutningshandlingar; tidigaste dagen för ikraftträdande är dock den 1 januari 1951.

Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Drottningholms slott den 16 december 1949.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, DANIELSON, VOUGT, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, WEIJNE, ANDERSSON.

Chefen för handelsdepartementet, statsrådet Ericsson, anför efter gemensam beredning med ministern för utrikes ärendena samt cheferna för justitie- och socialdepartementen.

Inledning.

Sverige deltog under år 1948 i en uti London anordnad internationell konferens för sjöfartssäkerhetsfrågor. Ändamålet med konferensen var att göra en omarbetning och förbättring av tidigare internationella föreskrifter på området. Överläggningarna resulterade i 1948 års internationella konvention för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss. Denna konvention, som innefattar föreskrifter om säkerhetsåtgärder i fråga om fartygs konstruktion, bärgningsredskap, radiotelegrafi och radiotelefoni, sjötrafiksäkerheten samt transport av spannmål och farligt gods, är avsedd att träda i kraft den 1 januari 1951, därest 15 länder, varav minst sju med vardera en handelsflotta om lägst 1 miljon bruttotons tonnage, senast 12 månader dessförinnan ratificerat konventionen.

Den äldsta sjöfartssäkerhetskonventionen avslöts i London den 20 januari 1914 och ratificerades av Sverige den 17 december samma år. Denna konvention trädde emellertid till följd av det första världskriget och andra mellankommande omständigheter aldrig i kraft, ehuru den i vissa delar bragtes i tillämpning såväl internationellt som i nationell lagstiftning, bl. a. i Sverige. Enligt denna konvention åtog sig länderna att verkställa viss kontroll över fartygens sjövärdighet, och det var i anslutning till detta åtagande som svenska fartygsinspektionen inrättades och började sin verksamhet den 1 januari 1915.

Ett annat uttryck för strävandena att åstadkomma internationell enhetlighet på sjöfartssäkerhetslagstiftningens område är den konvention som den 28 januari 1926 avslöts i Köpenhamn mellan Sverige, Danmark, Finland, Island och Norge rörande fartygs sjövärdighet och utrustning och som av Sverige ratificerades den 28 maj 1926. Denna konvention innebär ett

fullt ömsesidigt erkännande av de anslutna ländernas samtliga certifikat rörande fartygs sjövärdighet och utrustning. Syftemålet anges i konventionen vara att underlätta samfärdseln till sjöss mellan de kontraherande staterna inbördes samt att främja deras samarbete med hänsyn till den vidare utvecklingen av internationellt erkända bestämmelser på hithörande område.

Med stöd av de erfarenheter, som under årens lopp vunnits beträffande bestämmelserna i 1914 års konvention, överarbetades dessa vid en konferens i London under våren 1929. Härvid antogs en ny konvention, benämnd 1929 års internationella konvention för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss. Denna konvention, som trädde i kraft den 1 januari 1933 och vartill Sverige anslutit sig (jfr prop. nr 72: 1932 och r. skr. nr 88: 1932), ersatte 1914 års konvention. I 1929 års konvention ha de i flera avseenden ganska summariska bestämmelserna i 1914 års konvention utbytts mot mer detaljerade föreskrifter. 1929 års konvention vilar emellertid på samma huvudprinciper som 1914 års konvention. Följande ämnen avhandlas i 1929 års konvention: *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). 1929 års konvention åtföljdes av ett såsom bil. 1 betecknat *reglemente*, innehållande tekniska detaljföreskrifter, som fullständigade de allmänna stadgandena i konventionens nyssnämnda kapitel angående fartygs konstruktion, bärgningsredskap m. m., sjötrafiksäkerheten och certifikat.

Anslutningen till 1929 års sjöfartssäkerhetskonvention föranledde för Sveriges del såväl ändringar i redan befintlig lagstiftning som ny lagstiftning på hithörande område. Ändrade blevo sålunda lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg (SFS 324/1932) samt 35 § sjölagen (SFS 321/1932) ävensom följande förordningar som utfärdats av Kungl. Maj:t i administrativ väg, nämligen *dels* förordningen den 4 juni 1884 (nr 37) om vad med avseende å utvandrares fortskaffande till främmande världsdel iakttagas bör (SFS 574/1932), *dels* förordningen den 26 oktober 1906 (nr 93) angående åtgärder till undvikande av ombordläggning samt signaler för angivande av nöd å fartyg (SFS 573/1932), *dels* förordningen den 31 december 1914 (nr 491) med närmare föreskrifter angående tillsyn å fartyg (SFS 568/1932), *dels ock* förordningen den 20 maj 1927 (nr 184) angående fartygs byggnad och utrustning (SFS 569/1932). Nya bestämmelser som utfärdades i anledning av anslutningen till 1929 års sjöfartssäkerhetskonvention innefattas i *dels* följande av Kungl. Maj:t likaledes i administrativ ordning utfärdade förordningar, samtliga av den 9 december 1932, nämligen (nr 570) angående vissa säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg (nyttjandeförordning) och (nr 571) angående fartygs utrustning med radio-

telegrafinstallation m. m. samt (nr 572) med vissa föreskrifter angående räddning ur sjönöd och avvärjande av sjötrafiken hotande fara m. m., dels Kungl. Maj:ts brev den 23 december 1932 (nr 593) till styrelsen för sjökarteverket angående roderkommando å svenska fartyg, dels ock två av kommerskollegium den 28 december 1932 utfärdade kungörelser, den ena med särskilda byggnads-, material- och utrustningsbestämmelser för maskindrivna passagerarfartyg i utrikes fart och den andra med närmare föreskrifter rörande säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg.

Londonkonferensen 1948.

Sedermera uppkom fråga om revision även av 1929 års sjöfartssäkerhetskonvention. Särskilt de erfarenheter i fråga om säkerheten till sjöss som — med bortseende från krigsfaran som sådan — gjordes under det andra världskriget aktualiserade revisionsfrågan. Den 22 november 1946 framförde sålunda härvarande brittiska sändebud en inbjudan till svenska regeringen att delta i en konferens i London för revision av 1929 års konvention ävensom att avgiva förslag rörande frågor, som därvid borde behandlas. Genom beslut den 24 januari 1947 antog Kungl. Maj:t inbjudan att delta i konferensen samt uppdrog åt kommerskollegium att, efter samråd med representanter för vederbörande organisationer på sjöfartens område, yttra sig rörande vilka frågor, som där borde behandlas. Bland de förberedelser som vidtogos i och för fullgörande av sistnämnda uppdrag må nämnas att representanter för vissa av de till 1926 års Köpenhamnskonvention anslutna länderna i enlighet med den däri intagna överenskommelsen om gemensamt ställningstagande till övrig internationell lagstiftning på hithörande område sammanträdde under september månad 1947 i Göteborg för diskussion om de frågor, som eventuellt skulle upptagas vid den kommande Londonkonferensen. Den 20 oktober 1947 inkom kommerskollegium till handelsdepartementet med förslag till ändringar och tillägg i 1929 års sjöfartssäkerhetskonvention. Detta överlämnades — efter förord av dåvarande chefen för handelsdepartementet — genom utrikesdepartementets förmedling till den brittiska regeringen.

Den 13 februari 1948 utsåg Kungl. Maj:t ombud¹ för Sverige till konferensen i London och den 19 mars samma år medgav Kungl. Maj:t att ombudet finge delta i förberedande överläggningar i Köpenhamn mellan representanter för länder anslutna till Köpenhamnskonventionen om de frågor som skulle komma att behandlas vid den instundande Londonkon-

¹ Ombud var kommerserådet K. Hj. Sjöholm. Han biträdades av följande experter: från kommerskollegium byrådirektören J. H. Öbrink och förste byråsekreteraren C. O. Koch; för redare: verkst. direktören i AB Broströms linjeagentur Eric Th. Christiansson, chefsinspektören i Stockholm och i AB Svea Erik Bernelius samt sjökaptenen D. Forssblad; för fartygsbefälet: dåvarande verkst. direktören Å. Strömberg; för maskinbefälet: förbundsordföranden A. Söre; samt för manskapet: förbundssekreteraren N. Olsson.

ferensen. Överläggningarna i Köpenhamn ägde rum under tiden den 31 mars —3 april 1948.

Vid konferensen i London voro 30 länder representerade genom ombud och 4 genom observatörer. Följande organisationer hade sänt observatörer till konferensen, nämligen Förenta Nationerna, International Civil Aviation Organisation, International Labour Office, International Meteorological Organisation, International Telecommunications Union, World Health Organisation och International Hydrographic Bureau.

Vid konferensens början tillsattes sju kommittéer, däribland kommittéerna för konstruktion, livräddningsanordningar, radiotelegraf- och radiotelefoninstallation, sjötrafiksäkerheten samt allmänna bestämmelser. Dessa kommittéer utarbetade förslag som framlades vid konferensens plenarsammanträden. Förslagen antogs i oförändrat skick. Det må emellertid framhållas att icke oväsentliga motsättningar kommo till synes under konferensarbetet och att icke alla de deltagande representanternas önskemål kunde i full utsträckning beaktas och genomföras.

Då konferensen avslutades den 10 juni 1948, undertecknades konventionen av ombud för samtliga företrädde länder med undantag av ombuden för Sovjetunionen och Jugoslavien. Antalet signatärmakter uppgår sålunda till 28. Dessa äro Amerikas Förenta Stater, Argentina, Australiska statsförbundet, Belgien, Brasilien, Canada, Chile, Danmark, Egypten, Filippinerna, Finland, Frankrike, Grekland, Island, Indien, Irland, Italien, Kina, Nederländerna, Norge, Nya Zeeland, Pakistan, Panama, Polen, Portugal, Storbritannien och Nordirland, Sverige och Sydafrikanska unionen.

1948 års konvention.

Texten i svensk översättning till 1948 års internationella konvention för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss torde få såsom bilaga (*Bilaga*) fogas till statsrådsprotokollet.

Beträffande innehållet i 1948 års internationella sjöfartssäkerhetskonvention må framhållas att den omfattar *dels* själva konventionen, som består av femton artiklar, *dels* därtill fogade regler av teknisk och liknande natur, uppdelade på sex kapitel, *dels* ock vissa formulär till certifikat.

Enligt konventionen förbinda sig de fördragsslutande staterna att tillämpa såväl de däri intagna bestämmelserna som de till konventionen fogade reglerna. Dessa skola anses utgöra en integrerande del av konventionen. De fördragsslutande staterna åtaga sig vidare att utfärda alla sådana lagar, förordningar, kungörelser och reglementen samt vidtaga alla andra åtgärder som erfordras för att giva konventionen full kraft och verkan.

Av övriga i konventionen upptagna bestämmelser må här nämnas att konventionen ersätter och upphäver — de fördragsslutande länderna emellan — 1929 års konvention för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss. Konventionen är såsom förut nämnts avsedd att träda i kraft den 1

januari 1951, under förutsättning att senast 12 månader dessförinnan minst 15 länder anslutit sig, därav minst 7 länder med vardera en handelsflotta av minst en miljon bruttoregister-ton. Skulle anslutning i denna omfattning icke ha skett den 1 januari 1950 gäller, att konventionen skall träda i kraft 12 månader efter det den sista av de sålunda erforderliga 15 anslutningarna deponerats. Omedelbart efter ikraftträdandet skall konventionen registreras hos Förenta Nationernas generalsekreterare. Sådana anslutningar till konventionen som deponeras först efter dess ikraftträdande skola själva icke träda i kraft förrän tre månader efter dagen för deponeringen. Beträffande uppsägning har föreskrivits att vilken som helst av de fördragsslutande regeringarna må uppsäga konventionen när som helst efter förloppet av fem år, räknade från den dag, då konventionen trätt i kraft för regeringen i fråga.

Enligt 1929 års konvention fungerade den engelska regeringen såsom tekniskt organ och förmedlare för de fördragsslutande länderna i frågor rörande konventionens tillämpning m. m. Denna anordning avses skola tillämpas även enligt 1948 års konvention för den händelse den mellanstatliga rådgivande organisationen för sjöfartsfrågor (The Intergovernmental Maritime Consultative Organization, »IMCO»), om vars inrättande en internationell konvention undertecknats i Genève den 6 mars 1948, icke kommer till stånd och i varje fall till dess så sker. Skulle den sistnämnda konventionen träda i kraft, skola ifrågavarande arbetsuppgifter överföras till denna nya sjöfartsorganisation.

För innehållet i de till konventionen fogade *reglerna*, vilka som tidigare angivits äro uppdelade på 6 olika kapitel, skall i det följande lämnas en kortfattad redogörelse.

Kapitel I. Allmänna bestämmelser.

Detta kapitel innehåller för hela reglementet gällande bestämmelser om tillämpningsområde, definitioner, undantag, tillsyn och certifikat m. m.

Definitionerna äro i stort sett desamma som gällt enligt tidigare konventioner, dock med det undantaget att barn under ett års ålder enligt 1948 års konvention icke räknas såsom passagerare.

Reglerna gälla, där ej annat särskilt anges, endast för fartyg som användas för internationella resor.

Tillämpningsområdet har avsevärt utvidgats. Enligt 1929 års konvention äro lastfartyg undantagna från alla konstruktions- och utrustningsbestämmelser, dock att föreskrifterna om radio gälla även för lastfartyg med en bruttodräktighet av 1 600 register-ton eller mera. Den nya konventionen däremot gäller principiellt för lastfartyg med en bruttodräktighet av 500 register-ton eller mera. Emellertid äro i flera hänseenden speciella undantag gjorda för bl. a. lastfartyg. I varje kapitel anges närmare de slag av fartyg för vilka kapitlet gäller.

För fartyg som i vanliga fall inte användes på internationella resor men som på grund av särskilda förhållanden företar en enstaka internationell

resa kan vederbörande myndighet i fartygets hemland lämna eftergift från vilken som helst av föreskrifterna.

Första kapitlets tillsynsregler, innefattande bl. a. föreskrifter om inspektioner och besiktningar, äro visserligen mera ingående och detaljerade än de som gälla enligt nuvarande konvention men motsvara i stort sett dessa. En nyhet är att även lastfartyg komma att falla in under besiktningens bestämmelserna. Besiktningarna av lastfartyg omfatta emellertid i huvudsak endast undersökning av bärgningsredskap, eldsläckningsanordningar, radio och vissa andra detaljer.

En ny föreskrift har införts i konventionen om att lanternor och anordningar för ljud- och nödsignaler ombord skola omfattas av besiktningarna.

En nyhet beträffande bestämmelserna om certifikat är att särskilda certifikat skola utfärdas för lastfartygs bärgningsredskap och eldsläckningsanordningar m. m. och att särskilda certifikat för radiotelefoni ha fastställts.

Kapitel II. Konstruktion.

Detta kapitel är uppdelat på sex avdelningar. Den första avdelningen innehåller vissa *tillämpningsbestämmelser och allmänna definitioner* som i stort sett ha sin motsvarighet i tidigare konventioner.

Det må framhållas att där ej annorlunda särskilt anges, konstruktionsbestämmelserna gälla endast för nya fartyg. I fråga om existerande passagerar- och lastfartyg, som icke uppfylla de tillämpliga konstruktionsbestämmelserna för nya fartyg, har vederbörande myndighet i fartygets hemland att bestämma vilka åtgärder som skola vidtagas för att öka säkerheten så långt detta är praktiskt möjligt och lämpligt.

Den andra avdelningens föreskrifter, avseende *rumsindelning och stabilitet*, gälla endast för passagerarfartyg; vissa bestämmelser om stabilitetsundersökning och krängningsförsök äro dock tillämpliga även på lastfartyg, vilket i jämförelse med 1929 års konvention är en nyhet.

Bestämmelserna om fartygs indelning i vattentäta skott överensstämman i huvudsak med motsvarande föreskrifter i 1929 års konvention. Vissa skärpningar ha dock införts bl. a. beträffande sådana passagerarfartyg som fått tillåtelse medföra större antal personer ombord än antalet platser i livbåtarna. Möjlighet att medgiva detta föreligger icke enligt 1929 års konvention men infördes i den nya konventionen (kapitel III) efter särskilt från engelskt håll framförda önskemål. Vidare ha intagits bestämmelser avsedda att tillförsäkra betryggande stabilitet för passagerarfartyg även i skadat skick. De äldre bestämmelserna på detta område taga enbart hänsyn till fartygs flytbarhet i skadat skick med ett eller flera rum vattenfyllda men beakta icke frågan om stabiliteten hos fartyget i sådant tillstånd. De bestämmelser som avse den rent konstruktiva utformningen av vattentäta skott, tunnlar, dubbelbotten etc. ha vidare reviderats, men några mer genomgripande ändringar i förhållande till 1929 års konvention ha icke skett. Den nya konventionens föreskrifter om läsanordningar utgöra resultatet av en överarbet-

ning och utvidgning i vissa delar av motsvarande bestämmelser i 1929 års konvention.

Tredje avdelningen i konstruktionskapitlet innehåller bestämmelser om *elektriska installationer* å passagerarfartyg. Några motsvarande bestämmelser finnas ej upptagna i 1929 års konvention. De nya bestämmelserna äro emellertid allmänt avfattade och innehålla inga egentliga detaljföreskrifter. De avse att upprätthålla driftsäkerheten vid olika nödtillfällen samt att skydda passagerare och besättning å fartyg från skador förorsakade av elektrisk ström.

Konstruktionskapitlets fjärde avdelning innehåller detaljerade föreskrifter om *brandskydd i bostäder och arbetsrum* å passagerarfartyg. Tre olika metoder för att åstadkomma erforderligt brandskydd å fartyg godkännas, nämligen en metod med brandsäkert material, vidare en metod med sprinklersystem och brandalarmsystem samt slutligen en tredje metod innebärande en kombination av de två förstnämnda metoderna på så sätt, att inredningen skall uppdelas medelst brandfördröjande skott i vissa sektioner, att brandalarmsystem skall installeras och att brännbart material skall undvikas i inredningen. Bestämmelserna om brandskydd i bostads- och arbetsutrymmen ombord äro i huvudsak nya.

Den femte avdelningen i konstruktionskapitlet avhandlar *anordningar för upptäckande och släckande av eld i fartyg*. Detaljerade bestämmelser ha upptagits i fråga om pumpar, brandledningar och slangar etc., eldsläckningsapparater, kolsyre- och ångsläckningsanordningar för last- och pannrum, automatiska sprinklersystem m. m. Föreskrifterna ha vissa motsvarigheter i 1929 års konvention. Dessa avse emellertid endast passagerarfartyg, medan de nya bestämmelserna gälla såväl passagerarfartyg som lastfartyg, ehuru reglerna för de två fartygskategorierna i fråga om fordringarna på eldsläckningsanordningar m. m. äro i viss utsträckning olika utformade.

De i konstruktionskapitlets sista avdelning meddelade bestämmelserna om *utrymnings- och styranordningar samt backningsförmåga* avse liksom motsvarande föreskrifter i 1929 års konvention endast passagerarfartyg.

Kapitel III. Bärgningsredskap m. m.

Kapitlet är uppdelat i tre avdelningar, nämligen en med allmänna föreskrifter gällande för såväl passagerar- som lastfartyg, en gällande för enbart passagerarfartyg och en tredje avdelning gällande endast för lastfartyg.

Där ej annorlunda särskilt anges gälla bestämmelserna i detta kapitel endast för nya fartyg. Beträffande existerande passagerar- och lastfartyg, som icke uppfylla bestämmelserna i detta kapitel för nya fartyg, har vederbörande myndighet i fartygets hemland att bestämma vilka åtgärder som skola vidtagas för att bärgningsredskapen i skälig och lämplig mån skola bringas i överensstämmelse med berörda bestämmelser.

Allmänna avdelningen med gemensamma föreskrifter för passagerar- och lastfartyg innehåller förutom definitioner och bestämmelser om undantag m. m. föreskrifter om livbåtars och flytredskaps åtkomlighet, livbåtars

konstruktion och rymd och tillåtet personantal i båtar, vidare föreskrifter beträffande motorlivbåtar och handpropellerdrivna båtar, utrustning i livbåtar, livbåtsradio, embarkering i livbåtar m. m. ävensom föreskrifter om livbojar och livbälten samt om linkastningsapparater, livbåtsövningar etc. Vad passagerarfartygen beträffar grunda sig bestämmelserna huvudsakligen på 1929 års konvention. I sistnämnda konvention saknas bestämmelser om bärgningsredskap för lastfartyg. De nya föreskrifter härom som intagits i 1948 års konvention överensstämman till stor del med nuvarande svenska bestämmelser på området.

De detaljerade bestämmelser i fråga om utrustning av livbåtarna som ingå i konventionen avvika icke i någon väsentligare omfattning från de nu gällande enligt 1929 års konvention. Nyttillkommen är emellertid föreskriften att fartyg som föra mindre än 20 livbåtar skola vara försedda med godkänd livbåtsradio; dock äger vederbörande nationella myndighet medgiva dispens i fråga om fartyg som göra resor av kort varaktighet. En annan nyhet är att alla fartyg skola hava linkastningsapparater av godkänd typ.

I andra avdelningen i detta kapitel meddelas närmare bestämmelser om bärgningsredskap för passagerarfartyg. Dessa bestämmelser överensstämman i stort sett med vad som gäller enligt 1929 års konvention. Vissa ändringar och tillägg ha dock gjorts.

Tredje avdelningen, vilken som förut nämnts avser endast lastfartyg, upp-tar bl. a. en bestämmelse om att å varje sida av fartyget skola finnas livbåtar tillräckliga att rymma alla personer ombord. Denna bestämmelse till-lämpas redan nu i Sverige.

Kapitel IV. Radiotelegrafi och radiotelefoni.

Föreskrifterna i detta kapitel äga i princip tillämpning på alla fartyg, nybyggda och redan existerande, vilka falla under konventionen. För lastfartygens del medför detta, att fartyg med en bruttodräktighet av 500 registerton eller mera men understigande 1 600 registerton — vilka som tidigare angivits icke falla under 1929 års konvention — skola vara försedda med radiotelegraf- eller radiotelefoninstallation. Vad svenska fartyg beträffar fordras redan nu radioinstallation i fartyg om 1 000 bruttoton eller mera, varför skärpningen för vår del inskränker sig till fartyg understigande 1 000 bruttoton.

Bestämmelserna om vakthållning vid fartygsradio ha i vissa hänseenden skärpts i förhållande till vad för närvarande gäller. Sålunda kräves ständig vakthållning till sjöss å fartyg med radiotelegrafinstallation försåvitt fartyget icke är försett med autoalarmapparat. Motsvarande gällde enligt 1929 års konvention endast passagerarfartyg och lastfartyg med en bruttodräktighet överstigande 3 000 respektive 5 500 ton. Viss nationell dispensmöjlighet för en tid av två år efter konventionens ikraftträdande föreligger emellertid.

Kapitlets i jämförelse med 1929 års konvention mycket omfattande och detaljerade tekniska bestämmelser för radiotelefoni och radiotelegrafi äro i

stort sett sådana, att de apparater, som vi redan använda här i landet, uppfylla den nya konventionens fordringar.

Kapitel V. Sjötrafiksäkerheten.

I detta kapitel äro intagna bestämmelser om meddelande om faror och väderlekstjänst, ispatrullering, nödsignaler, radiopejlapparater, bemanning, hjälpmedel för navigering, räddningstjänst m. m. Dessa bestämmelser, som till största delen tillkommit genom överarbetning av motsvarande bestämmelser i 1929 års konvention, gälla i princip alla fartyg, alltså även sådana som i övrigt äro undantagna från konventionen; endast örlogsfartyg äro uteslutna. Bestämmelserna äro vidare principiellt tillämpliga oberoende av resans beskaffenhet. Beträffande förhållandet till 1929 års konvention kan nämnas att bestämmelserna angående meddelande om faror och väderlekstjänst skärpts. Bestämmelserna om ispatrullering i Norra Atlanten äro däremot i stort sett desamma som gälla enligt 1929 års konvention. Nuvarande bestämmelser angående missbruk av nödsignaler och avgivande av nödsignaler ha omarbetats och skola i fortsättningen avse även flygplan. Föreskriften i 1929 års konvention om att varje fartyg med 150 tons bruttodräktighet eller däröver skall vara utrustat med en fullgod signallampa har skärpts därhän att lampan skall vara en dag-signallampa. Den nu gällande bestämmelsen att varje passagerarfartyg med en bruttodräktighet av 5 000 registerton eller däröver skall vara utrustat med radiopejlapparat, har utvidgats att omfatta fartyg ned till 1 600 registerton.

Kapitel VI. Transport av spannmål och farligt gods.

De nya bestämmelserna avse säkerhetsåtgärder vid transport av spannmålslast och gods av sådan art att det kan hänföras till farliga laster i enlighet med vad i konventionen närmare anges. Föreskrifterna äro av helt summarisk beskaffenhet. De fördragslutande regeringarna förbinda sig emellertid att utfärda detaljföreskrifter avseende förpackning och stuvning av farligt gods.

Yttranden.

Kommerskollegium har i skrivelse den 7 mars 1949 hemställt om vidtagande av erforderliga åtgärder för att Sverige senast 12 månader före den 1 januari 1951 måtte deponera sin anslutning till 1948 års sjöfartssäkerhetskonvention och att härav föranledd uppsägning av 1929 års konvention måtte komma till stånd. Kollegium anför i skrivelsen bl. a.

Såsom slutomdöme torde kunna sägas, att 1948 års sjöfartssäkerhetskonvention innebär en utbyggnad av 1929 års konvention, dels därigenom att bestämmelserna för passagerarfartyg bliva mera omfattande och detaljerade och dels därigenom att lastfartyg, som endast i jämförelsevis obetydlig grad beröras av 1929 års konvention, bliva i större utsträckning underställda 1948 års konvention. Vad lastfartyg beträffar är härvid särskilt att beakta bestämmelserna om eldsläckningsanordningar och bärgningsredskap

ävensom den omständigheten att fartygsradio kommer att fordras å lastfartyg redan vid en bruttodräktighet av 500 registerton.

Några större svårigheter att anpassa den svenska handelsflottans fartyg efter de krav, som komma att ställas på fartygen därest Sverige ansluter sig till 1948 års konvention, synes, bl. a. i betraktande av den åtskillnad konventionen gör mellan existerande och nya fartyg, icke föreligga. Konventionens fordringar å bärgningsredskap för lastfartyg sammanfalla till stor del med de gällande svenska bestämmelserna. Vad beträffar radio för lastfartyg med en bruttodräktighet understigande 1 600 registerton, skola svenska lastfartyg, som nyttjas utanför svenskt farvatten, enligt gällande bestämmelser vara försedda med radio i sådana fall där deras bruttodräktighet uppgår till 1 000 registerton eller mera.

Med hänsyn till de förmåner i främmande hamnar, som fartyg komma att åtnjuta genom att inneha certifikat utfärdade enligt 1948 års konvention, bör Sverige ansluta sig till konventionen. Anslutningen torde, för att kunna bli gällande den 1 januari 1951, då konventionen tidigast kommer att träda i kraft, böra deponeras senast 12 månader dessförinnan. Någon risk för att anslutning på så tidigt stadium kan otillbörligt inverka på den svenska handelsflottans internationella konkurrensförmåga torde, i betraktande av att ikraftträdandet blir beroende av anslutning från ett antal länder representerande viss större tonnagemängd, icke behöva befaras.

I konferensarbetet med 1948 års sjöfartssäkerhetskonvention biträdde det av Kungl. Maj:t utsedda ombudet av experter representerande *Sveriges fartygsbefälsförening*, *Svenska maskinbefälsförbundet*, *Svenska sjöfolksförbundet* och *Sveriges redareförening*. De tre förstnämnda organisationerna ha under hand hos kommerskollegium förklarar, att de icke ha något att invända mot att Sverige ansluter sig till konventionen i fråga.

Sveriges redareförening har i särskilt yttrande till kommerskollegium betonat att föreningen icke — därest en allmän ratificering av konventionen sker — vill motsätta sig en anslutning till densamma även från Sveriges sida. Föreningen anför härom följande.

Det är av vikt, att man i Sverige icke tillämpar de nya reglerna, förrän konventionen trätt i kraft och visshet vunnits om att de större sjöfartsländerna och i vart fall Storbritannien, Nederländerna, Danmark, Norge och Finland ratificerat konventionen. Det synes nämligen föreningen icke riktigt, att man med hänsyn till den osäkerhet, som för närvarande vidlåder utvecklingen på sjöfartens område, redan nu genom en oförbehållsam ratifikation påbörjar näringen ytterligare utgifter, innan visshet vunnits om att man därigenom icke ställer landet i ett ogynnsamt konkurrensläge i förhållande till övriga viktigare sjöfartsidkande nationer.

Telegrafstyrelsen, som tagit del av konventionens bestämmelser om radio, har underhand meddelat kommerskollegium att det icke funnes någon anledning till anmärkning mot desamma.

Departementschefen.

Bestämmelserna i 1948 års sjöfartssäkerhetskonvention innebära såsom kommerskollegium i sin skrivelse sammanfattningsvis uttalat i stort sett en utbyggnad av 1929 års konvention. Bestämmelserna för passagerarfartyg ha blivit mera omfattande och detaljerade, och lastfartygen komma i större utsträckning än förut att bliva underkastade den internationella regleringen. Konventionen bygger delvis på nya erfarenheter beträffande säkerheten för människoliv till sjöss som gjorts under det senaste världskriget. För Sverige såsom sjöfartsnation är det ett naturligt intresse att tillgodogöra sig och tillämpa dessa nya erfarenheter och därigenom nedbringa sjöfartens risker.

Redareföreningen har i sitt yttrande uttalat vissa farhågor för att de nya bestämmelserna skulle påbürda den svenska sjöfartsnäringen utgifter, som skulle sätta denna i ogynnsamt konkurrensläge. Otivelaktigt kommer ett biträdande för Sveriges del att medföra vissa merkostnader. Betydelsen härav blir emellertid relativt begränsad. Till huvudsaklig del komma ökningarna att beröra nya fartyg, d. v. s. fartyg vilkas kölar blivit sträckta efter konventionens ikraftträdande. Någon ombyggnad av existerande fartyg blir i regel icke aktuell. I vissa fall där fordringar på kostnadsökande utrustning uppställts även för existerande fartyg, sammanfalla de nya konventionsreglerna i stort sett med de redan gällande svenska bestämmelserna. Så är förhållandet beträffande bärgningsredskap för lastfartyg. I fråga om fartygsradio innebär konventionen i förhållande till nuvarande svenska föreskrifter en skärpning såtillvida att även existerande lastfartyg med en bruttodräktighet av 500 registerton eller mera men understigande 1 000 registerton skola vara försedda med radioanläggning. Det må emellertid framhållas, att dispensmöjlighet föreligger om en radioinstallation med hänsyn till routen och omständigheterna under resan finnes vara oskälig eller onödig.

Såsom även kommerskollegium framhållit synas sålunda några större svårigheter icke föreligga att anpassa den svenska handelsflottans fartyg efter den nya konventionens bestämmelser. Ur konkurrenssynpunkt är det emellertid av betydelse att de större sjöfartsnationerna eller i vart fall de länder, med vilkas handelsflottor vi närmast ha att konkurrera, i samma mån som Sverige påtaga sig ökade utgifter för sjöfartssäkerheten. Enligt vad som under hand inhämtats torde en stor tillslutning till konventionen vara att påräkna. I Amerikas Förenta Stater, Storbritannien och Nederländerna lära beslut redan ha fattats om ratificering. Och i Danmark, Finland och Norge ha förberedelserna fortskridit så långt, att beslut om ratificering torde kunna förväntas någon av de första månaderna 1950. Någon risk för att Sverige skulle komma i missgynnad läge i konkurrenshänseende genom att biträda konventionen synes sålunda icke föreligga. Snarare torde förhållandet vara det att vi genom att undandraga oss anslutning skulle utsättas

för åtskilliga olägenheter för sjöfarten. Vi finge nämligen räkna med att de länder, som antagit konventionen, icke komme att godkänna av vårt land utfärdade certifikat över fartygsbesiktningar m. m. Vi skulle alltså riskera att åtskilliga sådana besiktningar finge göras om vid våra fartygs besök i konventionsländernas hamnar.

I 1948 års Londonkonvention har, som jag förut framhållit, intagits föreskrift att de arbetsuppgifter i samband med sjöfartssäkerheten, som enligt 1929 års konvention ombesörjts av den brittiska regeringen, även i fortsättningen tills vidare skola omhänderhas av denna. Om emellertid den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO), om vars inrättande en internationell konvention undertecknats i Genève den 6 mars 1948, kommer till stånd, skola arbetsuppgifterna överföras till denna. IMCO-konventionen har ännu icke biträtts av något land, sålunda icke heller av Sverige, och det är ännu ovisst, om detta kommer att ske. Den frågan uppkommer då, om anslutning från svensk sida till Londonkonventionen möjligen skulle binda oss för anslutning även till IMCO-konventionen. De uppgifter, som skulle tillkomma den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen enligt Londonkonventionen, äro av teknisk och förmedlande natur. I och för sig finns från svensk sida icke något att erinra mot att dessa frågor handläggas av en särskild internationell organisation i stället för av den brittiska regeringen. Inom handelsdepartementet ha gjorts vissa undersökningar om det nyss antydda problemet. De ha givit till resultat att man från svensk sida kan godtaga den mellanstatliga sjöfartsorganisationen som tekniskt och administrativt organ för Londonkonventionen utan att därigenom föregripa frågan om en svensk anslutning till IMCO-konventionen.

Med hänsyn till nu anförda omständigheter finner jag mig böra tillstyrka, att Sverige ratificerar 1948 års internationella sjöfartssäkerhetskonvention.

Konventionen skall träda i kraft 12 månader efter det minst 15 länder, därav 7 med en handelsflotta å minst en miljon bruttoregister-ton, deponerat sina anslutningshandlingar; tidigaste dagen för ikraftträdande är dock den 1 januari 1951.

I konventionen stadgas, att den ersätter och upphäver — de fördragslutande länderna emellan — 1929 års sjöfartssäkerhetskonvention. Enligt artikel 66 i sistnämnda konvention gäller, att uppsägning träder i kraft 12 månader efter den dag då uppsägningen mottagits av den brittiska regeringen. I de rekommendationer av 1948 års Londonkonferens, vilka såsom en särskild bilaga (icke intagen i den statsrådsprotokollet bilagda svenska översättningen) fogats till den nya konventionen, förordas att länder, som ansluta sig till denna, uppsäga 1929 års konvention och att uppsägningarna samordnas av regeringarna sinsemellan på så sätt att de träda i kraft så nära som möjligt, dock icke före, den tidpunkt då 1948 års konvention träder i kraft för respektive land.

1948 års sjöfartssäkerhetskonvention är av beskaffenhet att böra föreläggas riksdagen till godkännande. Det torde emellertid böra ankomma på Kungl. Maj:t att bestämma den närmare tidpunkten för svensk ratificering av 1948 års konvention liksom för uppsägning av den äldre konventionen.

För tillämpning av den nya konventionens bestämmelser krävas ändringar på åtskilliga punkter i gällande svenska sjöfartssäkerhetsbestämmelser. Lagstiftning med riksdagens medverkan jämlikt § 87 regeringsformen torde icke erfordras i vidare mån än för att vidtaga vissa smärre ändringar i 11, 16 och 22 §§ lagen om tillsyn å fartyg. Innan jag hemställer, att Kungl. Maj:t måtte i proposition begära riksdagens godkännande av 1948 års konvention, torde ett inom handelsdepartementet upprättat förslag till nyssnämnda lagändringar höra undergå granskning i lagrådet. Jag återkommer i nästa ärende till detta spörsmål och anhåller sålunda att ånyo få upptaga ratificeringsfrågan, sedan lagrådsgranskningen avslutats. Slutligen hemställer jag, att utdrag av statsrådsprotokollet i nu förevarande ärende får tillställas lagrådet till kännedom.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen lämnar Hans Maj:t Konungen bifall.

Ur protokollet:

Lars Nordvall.

Bilaga.

1948 års Internationella konvention för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss.

Regeringarna i Argentinska Republiken, Australiska Statsförbundet, Belgien, Republiken Brasiliens För-
enta Stater, Kanada, Republiken Chile, Republiken Kina, Danmark, Egypten, Republiken Finland, Franska Republiken, Grekland, Republiken Island, Indien, Irland, Italienska Republiken, Nederländerna, Nya Zeeland, Norge, Pakistan, Republiken Panama, Republiken Filippinerna, Republiken Polen, Portugisiska Republiken, Sydafrikanska Unionen, Sverige, Förenade Konungariket Storbritannien och Norra Irland, Amerikas Förenade Stater, Socialistiska Rådsrepublikernas Union och Jugoslaviens Förenade Folkrepublik, vilka önska främja säkerheten för människoliv till sjöss genom att i samförstånd fastställa härför nödiga principer och regler

och vilka anse detta ändamål bäst kunna vinnas genom avslutandet av en konvention, avsedd att träda i stället för 1929 års Internationella konvention för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss,

hava 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:

Artikel I.

(a) De fördragsslutande regeringarna förbinda sig att tillämpa bestämmelserna i denna konvention och i de till densamma fogade reglerna, vilka skola anses utgöra en integrerande del av konventionen. Varje hänvisning till konventionen innebär samtidigt en hänvisning till dessa regler.

(b) De fördragsslutande regeringarna förbinda sig att utfärda alla sådana lagar, förordningar, kungörelser och reglementen samt vidtaga alla andra sådana åtgärder, som må erfordras för att giva denna konvention full kraft och verkan, allt i syfte att fartyg, vad beträffar säkerhet för människoliv, skola vara lämpade för avsedd användning.

Artikel II.

De fartyg, å vilka denna konvention äger tillämpning, utgöras av fartyg, registrerade i länder vilkas regeringar biträtt denna konvention, och fartyg, registrerade i territorier vilka enligt Artikel XIII omfattas av konventionen.

Artikel III.

Lagar, reglementen, betänkanden.

De fördragsslutande regeringarna förbinda sig att tillställa den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (i det följande benämnd organisationen):

(a) texten till lagar, förordningar, kungörelser och reglementen, vilka utfärdats rörande olika ämnen inom området för denna konvention;

(b) alla tillgängliga officiella betänkanden eller officiella sammandrag av sådana betänkanden, i den mån desamma innehålla upplysning om resultaten av tillämpningen av denna konvention, allt för så vitt dessa betänkanden eller sammandrag icke äro av konfidentiell natur; samt

(c) tillräckligt antal blanketter för deras enligt konventionen utfärdade certifikat, vilka blanketter äro avsedda att tillställas de fördragsslutande regeringarna för deras tjänstemäns information.

Artikel IV.

Force majeure.

(a) Fartyg, som vid tiden för påbörjandet av en resa icke är underkastat konventionens bestämmelser, skall ej på grund av avvikelser från den tilltänkta resan bliva underkastat desamma, där avvikelserna är föranledd av hårt väder eller annan form av force majeure.

(b) Personer, vilka befinna sig ombord å ett fartyg på grund av force majeure eller till följd av befälhavarens åliggande förpliktelse att medföra skeppsbrutna eller andra personer, skola icke medräknas vid bedömning av fråga, huruvida någon av konventionens bestämmelser skall äga tillämpning å fartyget.

Artikel V.

Transport av nödställda personer.

(a) I och för förflyttning av personer från något område i syfte att avvärja ett hot mot säkerheten av deras liv, må fördragsslutande regering tillåta att å dess fartyg föres större antal personer än vad konventionen eljest skulle medgiva.

(b) Sådan tillåtelse skall icke betaga de övriga fördragsslutande regeringarna någon dem enligt konventionen tillkommande rätt till kontroll över dylika fartyg, när de komma till dessa regeringars hamnar.

(c) Underrättelse om varje sådan tillåtelse, jämte uppgift å de föreliggande omständigheterna, skall av den fördragsslutande regering, som meddelat tillåtelsen, tillställas organisationen.

Artikel VI.

Suspension vid krig.

(a) I händelse av krig må fördragsslutande regering, som i egenskap av krigförande eller neutral makt anser sig berörd av kriget, suspendera samtliga eller vissa av de bifogade reglerna. Regeringen skall omedelbart underrätta organisationen härom.

(b) Sådan suspension skall icke betaga de övriga fördragsslutande regeringarna någon dem enligt konventionen tillkommande rätt till kontroll över den suspenderande regeringens fartyg, när dylika fartyg befinna sig i deras hamnar.

(c) Den suspenderande regeringen må när som helst häva suspensionen och skall omedelbart underrätta organisationen härom.

(d) Organisationen skall underrätta alla fördragsslutande regeringar om varje suspension eller hävande av densamma som kommer till stånd enligt denna artikel.

Artikel VII.

Föregående fördrag och konventioner.

(a) Konventionen ersätter och upphäver de fördragsslutande regeringarna emellan den internationella konvention för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss, som undertecknats i London den 31 maj 1929.

(b) Alla övriga sådana fördrag, konventioner och överenskommelser rörande betryggande av säkerhet för människoliv till sjöss eller därmed sammanhörande frågor, som för närvarande gälla mellan de till denna konvention anslutna regeringarna, skola under avsedd tid förbliva vid full kraft och verkan beträffande:

(i) fartyg, å vilken den ifrågasvarande konventionen icke äger tillämpning,

(ii) fartyg, å vilka denna konvention äger tillämpning, i sådana ämnen, beträffande vilka densamma icke innehåller uttrycklig föreskrift.

(c) I den mån sådana fördrag, konventioner eller överenskommelser strida mot bestämmelserna i denna konvention, skola emellertid de senare gälla.

(d) Alla frågor, som icke uttryckligen gjorts till föremål för bestämmelser i denna konvention, förbliva underkastade de olika fördragsslutande staternas egen lagstiftning.

Artikel VIII.

Särskilda överenskomna regler.

Särskilda regler, som i enlighet med konventionen överenskommas mellan alla eller några av de fördragsslutande regeringarna, skola delgivas organisationen för samtliga regeringars underläggande.

Artikel IX.

Ändringar.

(a) (i) Konventionen må ändras genom enhällig överenskommelse mellan de fördragsslutande regeringarna.

(ii) Föreslagen ändring skall av organisationen, på begäran av fördragsslutande regering, delgivas samtliga de fördragsslutande regeringarna för granskning och godkännande enligt detta moment.

(b) (i) Fördragsslutande regering må när som helst hos organisationen föreslå ändring av konventionen. Därast förslaget, sedan det med två tredjedelars majoritet rekommenderats av organisationens sjöfartssäkerhetskommitté (i det följande benämnd sjöfartssäkerhetskommittén), godtages av organisationens församling (i det följande benämnd församlingen) likaledes med två tredjedelars majoritet, skall förslaget av organisationen delgivas samtliga de fördragsslutande regeringarna för godkännande.

(ii) Varje sådan rekommendation av sjöfartssäkerhetskommittén skall åtminstone sex månader före dess behandling i församlingen hava av organisationen delgivits samtliga de fördragsslutande regeringarna för granskning.

(c) (i) En konferens mellan regeringarna för bedömande av ändringar i konventionen, vilka föreslagits av någon fördragsslutande regering, skall när som helst på begäran av en tredjedel av de fördragsslutande regeringarna sammankallas av organisationen.

(ii) Varje ändring, som på dylik konferens antages av de fördragsslutande regeringarna med två tredjedelars majoritet, skall av organisationen delgivas samtliga de fördragsslutande regeringarna för godkännande.

(d) Varje ändring, som enligt denna artikels mom. (b) eller (c) delgivits de fördragsslutande regeringarna för godkännande, skall, tolv månader efter att den godkänts av två tredjedelar av de fördragsslutande regeringarna, häri inbegripna två tredjedelar av de i sjöfartssäkerhetskommittén representerade regeringarna, träda i kraft för samtliga de fördragsslutande regeringarna utom för dem som före ikraftträdandet förklarar sig icke godkänna ändringen.

(e) Beslut om att ändringen är av sådan betydelse, att varje fördragsslutande regering, som avger förklaring enligt mom. (d) av denna artikel och icke inom en tid av tolv månader efter ändringens ikraftträdande godkänner densamma, skall vid utgången av nämnda tid upphöra att vara ansluten till konventionen, kan vid ändringens antagande fattas antingen av församlingen med två tredjedelars majoritet, omfattande två tredjedelar av de i sjöfartssäkerhetskommittén representerade regeringarna, varvid dock beslutet skall biträdas av två tredjedelar av de till denna konvention anslutna regeringarna, eller ock av en enligt mom. (c) av denna artikel sammankallad konferens med två tredjedelars majoritet.

(f) Sådan enligt denna artikel gjord ändring av konventionen, som avser fartygs konstruktiva delar, skall gälla allenast fartyg, vilkas köl sträckts sedan ändringen trätt i kraft.

(g) Organisationen skall underrätta alla fördragsslutande regeringar om varje ändring, som träder i kraft enligt denna artikel, och om dagen för ikraftträdandet.

(h) Varje godkännande eller förklaring enligt denna artikel skall ske skriftligt till organisationen, som har att underrätta samtliga de fördragsslutande regeringarna om godkännandets eller förklaringens emottagande.

Artikel X.

Undertecknande och anslutning.

(a) Konventionen må undertecknas inom en månad från denna dag räknat och därefter må anslutning ske till den-

samma. Regeringarna kunna bliva delaktiga i konventionen genom:

- (i) undertecknande utan förbehåll om anslutning;
- (ii) undertecknande med förbehåll om anslutning, åtföljt av anslutning; eller
- (iii) anslutning.

(b) Anslutning skall ske genom deponering av dokument hos organisationen. Om deponeringen och om dagen härför skall organisationen underrätta alla regeringar, som redan hava anslutit sig till konventionen.

Artikel XI.

Ikraftträdande.

(a) Konventionen träder i kraft den 1 januari 1951, under villkor att minst 15 anslutningar, därav 7 från länder, ett vart med en handelsflotta om minst en million bruttoregister-ton, äro senast 12 månader före nämnda dag deponerade i enlighet med artiklarna X och XV.

(b) Skulle 15 anslutningar i enlighet med mom. (a) av denna artikel icke vara deponerade 12 månader före den 1 januari 1951, skall konventionen träda i kraft 12 månader efter deponeringen av den sista av dessa anslutningar. Organisationen skall underrätta alla regeringar, som undertecknat konventionen eller anslutit sig till densamma, om dagen när den träder i kraft.

(c) Anslutningar, deponerade efter konventionens ikraftträdande, skola träda i kraft tre månader efter dagen för deponeringen.

Artikel XII.

Uppsägning.

(a) Vilken som helst av de fördragsslutande regeringarna må uppsäga konventionen när som helst efter förloppet av fem år, räknade från den dag, då konventionen trätt i kraft för regeringen ifråga.

(b) Uppsägningen skall verkställas genom skriftlig förklaring, ställd till organisationen, som har att underrätta alla de övriga fördragsslutande regeringarna om varje mottagen uppsägning och om dagen för mottagandet.

(c) Uppsägning skall träda i kraft ett år efter mottagandet hos organisationen eller vid den senare tidpunkt, som må vara angiven i förklaringen.

Artikel XIII.

Territorier.

(a) (i) Förenta Nationerna må beträffande territorium, som administreras av dem, och fördragsslutande regering må beträffande territorium, för vars internationella förbindelser regeringen svarar, när som helst skriftligen förklara hos organisationen, att konventionen skall utvidgas till att omfatta dylikt territorium.

(ii) Konventionen skall från dagen för förklaringens mottagande eller från sådan annan dag, som må vara angiven i förklaringen, utvidgas till att omfatta det i förklaringen angivna territoriet.

(b) (i) Förenta Nationerna eller fördragsslutande regering, som avgivit förklaring enligt mom. (a) i denna artikel, må när som helst efter förloppet av fem år, räknade från den dag, då konventionen sålunda utvidgats att omfatta något territorium, skriftligen hos organisationen meddela, att konventionen skall upphöra att omfatta nämnda i meddelandet angivna territorium.

(ii) Konventionen skall upphöra att omfatta i dylikt meddelande angivet territorium ett år efter meddelandets mottagande eller vid den senare tidpunkt, som må vara angiven i meddelandet.

(c) Organisationen skall underrätta alla de fördragsslutande regeringarna om konventionens utvidgande enligt mom. (a) av denna artikel till att omfatta territorier och om upphörande enligt mom. (b) av dylikt utvidgande, varvid i varje fall skall angivas dagen för utvidgandets inträde eller upphörande.

Artikel XIV.

Registrering.

Så snart konventionen trätt i kraft, skall organisationen låta registrera den hos Förenta Nationernas generalsekretäre.

Artikel XV.

Provisoriska anordningar.

(a) För den händelse organisationen icke enligt bestämmelserna i konventionen angående den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen, undertecknad i Genève den 6 mars 1948, övertager de åligganden, som enligt nu ifrågasvarande konvention ankomma på organisationen, och i varje fall till dess så sker, skola följande bestämmelser gälla:

(i) Alla på organisationen ankommande åligganden, som ej avses i artikel IX, skola ombesörjas av regeringen i Förenade Konungariket Storbritannien och Norra Irland (i det följande benämnt Förenade Konungariket).

(ii) Ändringar i den nu ifrågasvarande konventionen må när som helst av fördragsslutande regering föreslås hos regeringen i Förenade Konungariket. Dylika förslag skola av den senare regeringen delgivas de övriga fördragsslutande regeringarna för granskning och godkännande. Godkännes sådan ändring enhälligt av de fördragsslutande regeringarna, skall konventionen ändras i överensstämmelse härmed.

(iii) En konferens för revision av konventionen skall sammankallas av regeringen i Förenade Konungariket, när en tredjedel av de fördragsslutande regeringarna, sedan konventionen varit i kraft fem år, uttrycker en önskan om dylikt sammankallande.

(iv) Konventionen skall deponeras i Förenade Konungarikets regerings arkiv, vilken regering skall överlämna till riktigheten bestyrkta kopior av konventionen till alla de regering som undertecknat densamma.

(b) När organisationen övertager de åligganden, vilka enligt konventionen ankomma på organisationen, överlämnar regeringen i Förenade Konungariket till organisationen alla handlingar, som enligt konventionens bestämmelser deponerats hos eller emottagits av nämnda regering.

Till bekräftelse härav hava undertecknade befulmäktigade ombud tecknat sina namn under denna konvention.

Som skedde i London den 10 juni 1948 i ett enda exemplar med såväl engelsk som fransk text, vilka båda texter äro lika autentiska.

(Underskrifter)

R E G L E R.

KAPITEL I.

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER.

Del A. —

Tillämpning, definitioner etc.

Regel 1.

Tillämpning.

(a) Där ej annat uttryckligen anges, gälla dessa regler endast fartyg nyttjade på internationella resor.

(b) Varje kapitel anger närmare de slag av fartyg, å vilka kapitlet äger tillämpning, ävensom omfattningen av denna tillämpning.

Regel 2.

Definitioner.

Vid tillämpningen av dessa regler skall, där ej annat uttryckligen anges, gälla följande:

(a) Uttrycket »regler» avser de regler, varom sågs i denna konventions artikel I (a).

(b) Uttrycket »administration» avser regeringen i det land, där fartyget är registrerat.

(c) »Godkänd» innebär godkänd av en administration.

(d) »Internationell resa» är en resa från ett land, å vilket denna konvention äger tillämpning, till en hamn utanför samma land eller omvänt; härvid skall varje territorium, för vars internationella förbindelser en fördragsslutande regering svarar, liksom ock varje territorium, som administreras av Förenta Nationerna, betraktas såsom ett särskilt land.

(e) Såsom passagerare räknas varje annan person än

(i) befälhavaren och medlemmarna av besättningen samt andra personer i någon egenskap anställda eller sysselsatta ombord för fartygets behov, samt

(ii) barn under ett års ålder.

(f) Passagerarfartyg är ett fartyg, som medför flera än 12 passagerare.

(g) Lastfartyg är varje fartyg, som icke är passagerarfartyg.

(h) Tankfartyg är ett lastfartyg, konstruerat eller anordnat för transport i bulk av last, bestående av eld-farlig vätska.

(i) »Nytt fartyg» är ett fartyg, vars köl blivit sträckt å dagen för konventionens ikraftträdande eller senare.

(j) »Existerande fartyg» är ett fartyg, som icke är ett nytt fartyg.

(k) En nautisk mil är lika med 1 852 meter (eller 6 080 eng. fot).

Regel 3.

Undantag.

(a) Reglerna äga, där ej annat uttryckligen anges, icke tillämpning å:

(i) örlogsfartyg och trupptransportfartyg,

(ii) lastfartyg, vars bruttodräktighet understiger 500 registerton,

(iii) fartyg, som icke framdrives medelst maskinkraft,

(iv) träfartyg av primitiv konstruktion såsom dhows, djunker etc.,

(v) lustfartyg, som icke nyttjas till handelssjöfart,

(vi) fiskefartyg.

(b) Oavsett vad i dessa regler sägs, skall icke någon bestämmelse i dem äga tillämpning å fartyg, som uteslutande befar Stora Sjöarna i Nordamerika, jämte deras förbindelseleder och tillflöden väster om Lachinekanalens nedre mynning vid Montreal i den kanadensiska provinsen Quebec.

Regel 4.

Eftergifter.

(a) Om ett fartyg, som i vanliga fall icke nyttjas på internationella resor, skall på grund av särskilda förhållanden

företaga en enstaka internationell resa, må administrationen, om fartyget uppfyller de enligt administrationens mening av resan påkallade säkerhetsfordringarna, lämna eftergift för fartyget från tillämpningen av vilken som helst fordran enligt reglerna.

(b) Varje administration skall så snart som möjligt efter den 1 januari varje år till organisationen avgiva rapport med uppgift å antalet sådana resor av detta slag, för vilka eftergift lämnats under nästföregående kalenderår.

Regel 5.

Likvärdiga anordningar.

(a) Där i dessa regler är föreskrivet, att viss inrättning, visst redskap eller viss 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, annat redskap eller annan apparat eller typ därav eller annan särskild anordning, under förutsättning att administrationen efter verkställande av lämpliga prov, funnit inrättningen, redskapet, apparaten eller typen därav eller anordningen vara minst lika effektiv som dess i reglerna angivna motsvarighet.

(b) Varje administration, som sålunda i stället godkänner en inrättning, ett redskap eller en apparat eller typ därav eller en anordning, skall härom underätta organisationen och skall, på begäran, lämna organisationen uppgift å detaljerna jämte rapport över de verkställda proven.

Del B. — Tillsyn och certifikat.

Regel 6.

Inspektion och besiktning.

Inspektion och besiktning av fartygen med avseende å iakttagandet av föreskrifterna i dessa regler och beviljande av undantag från desamma skall verkställas av statstjänstemän, tillhörande det land i vilket ifrågakommande fartyg är registrerat. Varje lands regering må dock anförtro inspektionen och besikt-

ningen antingen åt inspektörer, utsedda för ändamålet, eller åt organisationer, som av regeringen godkänts. Under alla förhållanden svarar regeringen ifråga för inspektionens och besiktningens fullständighet och effektivitet.

Regel 7.

Första och efterföljande besiktningar av passagerarfartyg.

(a) Passagerarfartyg skall underkastas följande besiktningar:

(i) besiktning innan fartyget sättes i trafik;

(ii) periodisk besiktning en gång var tolvte månad;

(iii) ytterligare besiktning när anledning därtill förekommer.

(b) Ovan nämnda besiktningar skola utföras i enlighet med vad här nedan sägs:

(i) *Besiktningen innan fartyget sättes i trafik* skall omfatta en fullständig undersökning av fartygets konstruktiva delar, maskineri och utrustning, vilken undersökning skall avse jämväl utsidan av fartygets botten samt ångpannorna in- och utvändigt. Besiktningen skall vara sådan, att visshet erhålles, att de konstruktiva delarna, ångpannorna och deras tillbehör, huvud- och hjälpmaskineriet, den elektriska installationen, radioinstallationen, bärgningsredskapen, anordningarna för upptäckande och släckning av eldsvåda samt utrustning i övrigt äro, med avseende å anordnande, material och materialdimensioner, i full överensstämmelse med fordringarna enligt denna konvention och de lagar, kungörelser och reglementen, som i anledning av konventionen blivit av administrationen utfärdade för fartyg i den användning för vilken fartyget ifråga är avsett. Besiktningen skall även vara sådan att visshet erhålles, att arbetsutförandet av varje del av fartyget och dess utrustning är i alla avseenden tillfredsställande.

(ii) *Den periodiska besiktningen* skall omfatta undersökning av fartygets konstruktiva delar, ångpannor, maskineri och utrustning, vilken undersökning skall avse jämväl utsidan av

fartygets botten. Besiktningen skall vara sådan, att visshet erhålles, att fartyget, med avseende å konstruktiva delar, ångpannor och deras tillbehör, huvud- och hjälpmaskineri, elektrisk installation, radioinstallation, bärgningsredskap, anordningar för upptäckande och släckning av eldsvåda samt annan utrustning, är i tillfredsställande skick och lämpat för avsedd användning och att fartyget uppfyller fordringarna enligt denna konvention och de lagar, kungörelser och reglementen, som i anledning av konventionen blivit av administrationen utfärdade.

(iii) *Besiktning, fullständig eller partiell* beroende på omständigheterna, skall förrättas varje gång olycka inträffat eller en skada, som berör fartygets säkerhet eller bärgningsredskapens eller den övriga utrustningens effektivitet eller fullständighet, upptäckts eller när helst viktigare reparations- eller ombyggnadsarbeten företagits. Besiktningen skall vara sådan, att visshet erhålles, att erforderliga reparations- eller ombyggnadsarbeten blivit fullgjorda på ett tillfredsställande sätt, att material och arbetsutförande vid dessa reparationer och ombyggnadsarbeten äro i alla avseenden tillfredsställande samt att fartyget i alla hänseenden uppfyller fordringarna enligt denna konvention och de lagar, kungörelser och reglementen, som i anledning av konventionen blivit av administrationen utfärdade.

(c) (i) De lagar, kungörelser och reglementen, varom sägs i mom. (b), skola i alla avseenden vara sådana, att de säkerställa att fartyget, med hänsyn till betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss, blir lämpat för avsedd användning.

(ii) De skola bl. a. ange de fordringar, vilka skola iakttagas med avseende å sådana första och efterföljande vattenprov, som huvud- och hjälpångpannor, anslutningar, ångrör, högtryckskärl och bränsletankar för förbränningsmotorer skola underkastas, ävensom det provtryck, som skall användas, och mellantiden mellan två på varandra följande prov.

(d) Huvud- och hjälppångpannor, anslutningar, tankar och högtryckkärl ävensom ångrör med en invändig diameter av mer än 76 mm (3 eng. tum) skola, när de äro nya, underkastas tillfredsställande vattentryckprov. Ångrör med en invändig diameter av mer än 76 mm (3 eng. tum) skola underkastas periodiska vattentryckprov.

Regel 8.

Besiktningar av bärgningsredskap och annan utrustning för lastfartyg.

Lastfartygs bärgningsredskap och eldsläckningsanordningar, å vilka kapitel II och III av dessa regler äro tillämpliga, skola underkastas sådana första och efterföljande besiktningar, som för passagerarfartyg föreskrivits i mom. (a) av regel 7 — dock med utbyte av var tolfte månad i punkten (ii) mot var tjugofjärde månad — och i mom. (b) av samma regel i den mån densamma avser bärgningsredskap och eldsläckningsanordningar. Lanterner och anordningar för ljud- och nödsignaler ombord skola även omfattas av besiktningen så att visshet erhålles om att de helt överensstämma med fordringarna enligt denna konvention och de internationella reglerna för undvikande av ombordläggning.

Regel 9.

Besiktningar av lastfartygs radioinstallationer.

Lastfartygs radioinstallation, å vilken kapitel IV av dessa regler är tillämpligt, skall underkastas sådana första och efterföljande besiktningar som i regel 7 mom. (a) och (b) stadgas för passagerarfartygs radioinstallation.

Regel 10.

Upprätthållande av fartygs standard efter besiktning.

Sedan fartyg underkastats besiktning enligt regel 7, 8 eller 9, må ändring av de konstruktiva delar, det maskineri eller den utrustning m. m., som varit föremål för besiktningen, icke utan administrationens medgivande företagas.

Regel 11.

Utfärdande av certifikat.

(a) (i) Ett certifikat, kallat säkerhetscertifikat, skall efter inspektion och besiktning utfärdas för passagerarfartyg, vilket på tillfredsställande sätt uppfyller fordringarna i kapitel II, III och IV och de övriga fordringar enligt dessa regler som må vara tillämpliga.

(ii) Ett certifikat, kallat utrustningssäkerhetscertifikat, skall efter inspektion utfärdas för lastfartyg, vilket på tillfredsställande sätt uppfyller tillämpliga fordringar i kapitel II och III och de övriga fordringar enligt dessa regler som må vara tillämpliga.

(iii) Ett certifikat, kallat radiotelegrafsäkerhetscertifikat, skall efter inspektion utfärdas för lastfartyg, utrustat med radiotelegrafinstallation, vilken på tillfredsställande sätt uppfyller fordringarna i kapitel IV och de övriga fordringar enligt dessa regler som må vara tillämpliga.

(iv) Ett certifikat, kallat radiotelefonssäkerhetscertifikat, skall efter inspektion utfärdas för lastfartyg, utrustat med radiotelefoninstallation, vilken på tillfredsställande sätt uppfyller fordringarna i kapitel IV och de övriga fordringar enligt dessa regler som må vara tillämpliga.

(v) Ett certifikat, kallat dispenscertifikat, skall utfärdas för varje fartyg, beträffande vilket fördragsslutande regering i enlighet med bestämmelse i dessa regler beviljat eftergift från dylik bestämmelse.

(vi) Säkerhetscertifikat, utrustningssäkerhetscertifikat, radiotelegrafsäkerhetscertifikat, radiotelefonssäkerhetscertifikat och dispenscertifikat skola utfärdas antingen av regeringen i det land, där fartyget är registrerat, eller ock av person eller organisation, som därtill av denna regering vederbörligen bemyndigats. I vart fall påtager regeringen sig fullt ansvar för certifikatet.

(b) Oavsett vad eljest i denna konvention sägs, skall varje med stöd av och i enlighet med bestämmelserna i 1929 års internationella konvention för be-

tryggande av säkerheten för människoliv till sjöss utfärdat certifikat, som är gällande när den nu ifrågavarande konventionen träder i kraft med avseende å det land vars administration utfärdat certifikatet, fortfara att gälla intill dess giltigheten skall enligt artikel 52 av 1929 års konvention upphöra.

Regel 12.

Utfärdande av certifikat av annan regering.

Fördragsslutande regering må, på begäran av administrationen låta ett fartyg undergå besiktning och, om därvid befinnes, att bestämmelserna i reglerna äro uppfyllda, utfärda certifikat för fartyget i enlighet med reglerna. Sålunda utfärdat certifikat skall innehålla förklaring, att det är utfärdat på begäran av regeringen i det land, där fartyget är registrerat. Certifikatet skall äga samma kraft och verkan som ett i enlighet med regel 11 utfärdat certifikat.

Regel 13.

Giltighetstiden för certifikat.

(a) Certifikat må ej utfärdas för längre tid än 12 månader. Utrustnings-säkerhetscertifikat må dock utfärdas för en tid av högst 24 månader.

(b) 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 förlängas av en härtill behörig tjänsteman, tillhörande nämnda land. Sådan förlängning må dock förekomma allenast för att fartyget skall kunna fullborda återresan till landet, där fartyget är registrerat, och endast i fall, där sådan åtgärd är lämplig och skäligen.

(c) Giltighetstiden för ett certifikat må icke sålunda förlängas för längre tid än fem månader, och fartyg, för vilket sådan förlängning medgivits, äger icke på grund härav rätt att efter återkomsten till landet, där fartyget är registrerat, ånyo lämna landet utan att hava erhållit nytt certifikat.

(d) Ett certifikat, vars giltighet icke blivit med stöd av de föregående bestämmelserna i denna regel förlängd, må av administrationen givas förlängd giltighet för en respittid av högst en månad, räknad från sista dagen för den ursprungliga giltighetstiden.

Regel 14.

Form för certifikat.

(a) Alla certifikat skola avfattas på det eller de officiella språken i det land, där desamma utfärdas.

(b) Certifikatens form skall vara i överensstämmelse med formulär, som bifogats dessa regler. Formulärens typografiska anordning skall noggrant återgivas i utfärdade certifikat och i bestyrkta avskrifter av certifikaten. De uppgifter, vilka införas i certifikaten eller avskrifterna, skola vara utförda med latinska bokstäver och arabiska siffror.

Regel 15.

Anslag av certifikat.

Alla sådana certifikat eller bestyrkta avskrifter av certifikaten, som utfärdas enligt dessa regler, dock ej dispenscertifikat eller bestyrkta avskrifter av dispenscertifikat, skola anslås på väl synlig och lätt tillgänglig plats ombord.

Regel 16.

Godtagande av certifikat.

De certifikat, som utfärdas på föranstaltande av någon av de fördragsslutande regeringarna, skola godtagas av övriga fördragsslutande regeringar för alla i denna konvention avsedda ändamål. Certifikaten skola av de övriga fördragsslutande regeringarna betraktas såsom likvärdiga med sådana certifikat, som de själva utfärdat för sina fartyg.

Regel 17.

Certifikats lämpande efter vissa förhållanden.

(a) Har ett fartyg på en särskild resa mindre antal personer ombord än hela det i säkerhetscertifikatet angivna

antalet och är fartyget för den skull, enligt bestämmelserna i dessa regler, oförhindrat att föra mindre antal livbåtar och andra bärgningsredskap än det i certifikatet angivna, må ett bevis utfärdas av den regering, statstjänsteman, person eller organisation som avses i reglerna 11 och 13.

(b) I detta bevis skall anges, att under för handen varande omständigheter någon överträdelse av reglernas föreskrifter icke föreligger. Nämnade bevis skall bifogas certifikatet och, vad bärgningsredskapen beträffar, ersätta det samma. Beviset skall gälla endast under den särskilda resa, för vilken det är utfärdat.

Regel 18.

Kontroll.

Varje fartyg, som är försett med certifikat utfärdat i kraft av regel 11 eller 12, är i de övriga fördragsslutande staternas hamnar underkastat kontroll av därtill utav vederbörande regering bemyndigade förrättningsmän, i den mån sådan kontroll avser att fastställa att gällande certifikat finnes ombord samt, om så erfordras, att fartygets säkerhetsförhållanden i huvudsak svara mot uppgifterna i certifikatet. Sådant certifikat skall godtagas, utom i det fall att enligt förrättningsmannens mening säkerhetsförhållandena icke i huvudsak svara mot nämnda uppgifter och fartyget ej kan gå till sjöss utan fara för passagerare eller besättning. I sådant fall skall han vidtaga åtgärder, som säkerställa att fartyget ej anträder resa innan det kan gå till sjöss utan fara för passagerare och besättning. Ger denna kontroll anledning till inskrifning av något slag, skall förrättningsmannen omedelbart lämna konsuln för det land, i vilket fartyget är registrerat, skriftlig underrättelse om alla de omständigheter, som ansetts nödvändigösa inskrifningen, och skola sakförhållandena inrapporteras till organisationen.

Regel 19.

Förmåner.

De förmåner, vilka denna konvention medför, kunna icke åberopas för ett fartyg, med mindre det är försett med vederbörliga gällande certifikat.

Del C. — Olyckor.

Regel 20.

Olyckor.

(a) Varje administration åtager sig att låta undersöka envar större sjöolycka, som drabbar något av dess denna konvention underkastade fartyg. Sådan undersökning skall avse bland annat att fastställa, huruvida någon ändring av reglerna erfordras.

(b) Varje fördragsslutande regering åtager sig att förse organisationen med vederbörliga uppgifter rörande dylika olyckor. Rapport eller rekommendation, som organisationen på grundval av sådana uppgifter avgiver, må ej avslöja ifrågakommande fartygs identitet eller nationalitet eller på något sätt fastställa eller antyda ansvar hos fartyg eller person.

KAPITEL II.

KONSTRUKTION.

Del A. — Allmänt.

Regel 1.

Tillämpning.

(a) (i) Där ej annorlunda uttryckligen stadgas, äger detta kapitel tillämpning på nya fartyg.

(ii) Vad angår sådana existerande passagerar- eller lastfartyg, vilka icke redan uppfylla de enligt detta kapitel å nya fartyg tillämpliga bestämmelserna, skall administrationen beträffande varje särskilt fartyg överväga i vad mån vidtagande av åtgärder till ökande av säkerheten kan anses skäligt och lämpligt.

(b) Vid tillämpningen av detta kapitel skall gälla följande:

(i) Ett nytt passagerarfartyg är ett passagerarfartyg, vars köl blivit sträckt å dagen för denna konventions ikraftträdande eller senare, eller ock ett lastfartyg, som nämnda dag eller senare ändrats till passagerarfartyg. Alla övriga passagerarfartyg benämnas existerande passagerarfartyg.

(ii) Ett nytt lastfartyg är ett lastfartyg, vars köl blivit sträckt å dagen för denna konventions ikraftträdande eller senare.

(c) Varje administration må, om den med hänsyn till resvägens skyddade beskaffenhet och de förhållanden, under vilka resan äger rum, finner tillämpning av särskilda bestämmelser i detta kapitel vara oskäligen eller onödigen, från dessa bestämmelser undantaga vissa fartyg eller vissa slag av fartyg, hemmahörande i det egna landet, därest fartygen i fråga under sina resor icke avlägsna sig mera än 20 nautiska mil från närmaste land.

(d) Passagerarfartyg, vilket enligt regel 22 av kapitel III tillåtits att föra större antal personer än det för livbåtarna medgivna, skall uppfylla de särskilda fordringar å rumsindelning, som angivas i regel 5 mom. (e), och tillhörande särskilda bestämmelser beträffande fyllbarhet i regel 4 mom. (d), dock att detta icke erfordras om administrationen, med hänsyn till resvägens beskaffenhet och de förhållanden, under vilka resan äger rum, är övertygad om att uppfyllandet av de övriga bestämmelserna i reglerna i förevarande kapitel är tillräckligt.

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

(i) att de föreskrifter, som avse fartygets konstruktion, tillämpas i så stor utsträckning som förhållandena medgiva; samt

(ii) 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 ifrågasvarande passagerartrafik.

Utän hinder av bestämmelserna i denna konvention skola, intill dess föreskrifter utarbetade enligt mom. (e) (ii) av denna regel träda i kraft, Simla-reglerna av år 1931 fortfarande att gälla mellan de därtill anslutna länderna.

Regel 2.

Definitioner.

Vid tillämpningen av detta kapitel skall, där ej annorlunda uttryckligen anges, gälla följande:

(a) (i) *Indelningsvattenlinjen* är en vattenlinje, som användes vid bestämmandet av fartygets indelning i vattentåta rum.

(ii) *Djupaste indelningsvattenlinjen* är den vattenlinje, som svarar mot fartygets största djupgående.

(b) *Fartygets längd* är längden mellan perpendiklarna genom ytterpunkterna av den djupaste indelningsvattenlinjen.

(c) *Fartygets bredd* är största bredden på ytterkant av spant, mätt i eller under den djupaste indelningsvattenlinjen.

(d) *Skottdäcket* är det översta däck, till vilket de vattentåta tvärskeppskotten äro uppdragna.

(e) *Marginallinjen* är en linje, dragen minst 76 mm (eller 3 eng. tum) under övre ytan av skottdäcket bordvarts.

(f) *Djupgåendet* är det lodräta avståndet från den mallade baslinjen midskepps till ifrågakommande indelningsvattenlinje.

(g) *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 marginallinjen, beräknas endast upp till denna linje.

(h) *Maskineriavdelningen* skall beräknas såsom om den nådde från den mallade baslinjen till marginallinjen samt sträckte sig mellan de vattentåta

huvudtvärskeppsskott, vilka ytterst begränsa de rum, som inrymma framdrivningsmaskineri, hjälpmaskineri, ångpannor, om sådana finnas, och permanenta kolrum.

Där fråga är om anordningar av ovanligt slag, må administrationen bestämma huru maskineriavdelningens gränser skola beräknas.

(i) *Passagerarrum* äro rum, inrättade för passagerares bruk och bekvämlighet; dock med undantag för resgods-, förråds-, proviant- och postrum.

Vid tillämpning av reglerna 4 och 5 skola alla rum, vilka äro belägna under marginallinjen och avsedda för besättningens bruk och bekvämlighet, anses såsom passagerarrum.

(j) *Rymden* skall i varje fall beräknas till mallade linjer.

Del B. —

Rumsindelning och stabilitet.

(Del B äger tillämpning endast på passagerarfartyg, dock äger regel 18 tillämpning även på lastfartyg.)

Regel 3.

Fyllningslängd.

(a) Fyllningslängden i varje punkt av fartygets längd skall bestämmas medelst ett beräkningssätt, som tager hänsyn till fartygets form, djupgående och övriga egenskaper.

(b) I fråga om ett fartyg, som är försett med ett genomgående skottdäck, 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 4 gjorda antagandena, utan att marginallinjen i någon punkt kommer under vattenytan.

(c) (i) I fråga om ett fartyg, som icke är försett med genomgående skottdäck, må fyllningslängden i varje punkt bestämmas i förhållande till en tänkt genomgående marginallinje, vilken icke på någon punkt ligger mindre än 76 mm (eller 3 eng. tum) under den övre ytan (bordvarts) av det däck, till vilket skotten i fråga och bordläggningen äro vattentäta.

(ii) Där en del av en tänkt marginallinje går avsevärt under det däck, till vilket skotten äro uppdragna, må administrationen medgiva en viss begränsad minskning i kravet på vattentäthet för de delar av skotten, som befinna sig ovan marginallinjen och omedelbart under det övre däck.

Regel 4.

Fyllbarhet.

(a) De i regel 3 omfördälda antagandena avse fyllbarheten för de 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:

(i) maskineriavdelningen, sådan denna är definierad i regel 2;

(ii) den för om maskineriavdelningen belägna avdelningen; och

(iii) den akter om maskineriavdelningen belägna avdelningen.

(b) (i) 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 = rymden av passagerarrum, sådana dessa äro definierade i regel 2, vilka äro belägna under marginallinjen och inom maskineriavdelningens begränsningar;

c = rymden av mellandäcksrums, vilka äro belägna under marginallinjen och inom maskineriavdelningens begränsningar samt avsedda för last, kol eller förråd;

v = totala rymden av maskineriavdelningen under marginallinjen.

(ii) I fråga om fartyg, som framdrivas medelst förbränningsmotorer, är medelfyllbarheten 5 enheter större än det tal, som erhålles enligt ovan angivna formel.

(iii) 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 i detalj beräknade värdet användas i stället för det enligt formeln erhållna. Vid dylik beräkning skall fyllbarheten för passagerarrummen, sådana dessa äro definierade i regel 2, sättas till 95, fyllbarheten för alla last-, kol- och förrådsrum till 60 och fyllbarheten för dubbelbotten, brännolja- och andra tankar till tal, som i varje särskilt fall bestämmas av administrationen.

(c) Med undantag för de fall, som i mom. (d) här nedan avses, skall medelfyllbarheten för hela den avdelning av fartyget, som ligger för om (eller akter om) maskineriavdelningen, beräknas enligt följande formel:

$$63 + 35 \frac{a}{v},$$

i vilken

a = rymden av passagerarrum, sådana dessa äro definierade i regel 2, vilka passagerarrum äro belägna under marginallinjen och för (eller akter) om maskineriavdelningen, och

v = totala rymden av den avdelning av fartyget, som ligger under marginallinjen och för (eller akter) om maskineriavdelningen.

(d) Beträffande fartyg, vilket enligt regel 22 av kapitel III tillåtits att föra större antal personer än det för livbåtarna medgivna och vilket enligt mom. (d) i regel 1 av förevarande kapitel skall uppfylla vissa särskilda villkor, skall medelfyllbarheten för hela den avdelning av fartyget, som ligger för (eller akter) om maskineriavdelningen beräknas enligt följande formel:

$$95 - 35 \frac{b}{v},$$

i vilken

b = rymden av sådana för (eller akter) om maskineriavdelningen belägna utrymmen under marginallinjen och över överkanten av bottenstockar, innerbotten resp. piktankar, vilka äro avsedda för och använda som lastrum, kolrum, brännolja-tankar, förråds-, resgods- eller postrum, kättingboxar eller färskvattentankar; och

v = totala rymden av den avdelning av fartyget, som ligger under marginallinjen och för (eller akter) om maskineriavdelningen.

Beträffande fartyg, som nyttjas i sådan trafik, där någon väsentlig lastmängd i allmänhet icke föres i lastrummen, skall icke någon del av lastutrymmena inräknas i volymen »b».

(e) Där fråga är om anordningar av ovanligt slag, må administrationen medgiva eller fordra en detaljerad beräkning av medelfyllbarheten för de för eller akter om maskineriavdelningarna belägna avdelningarna. Vid sådan beräkning skall fyllbarheten för passagerarrum, sådana dessa äro bestämda i regel 2, sättas till 95, fyllbarheten för avdelningar inrymmande maskineri till 80, fyllbarheten för last-, kol- och förrådsrum till 60 samt fyllbarheten för dubbelbotten-, brännolja- och andra tankar till det värde som i varje särskilt fall må bestämmas av administrationen.

(f) Där i ett av två vattentäta tvärskeppsskott begränsat mellandäcksrums är inrymt passagerar- eller besättningsrum, skall hela mellandäcksrumsrummet, med undantag för vart och ett rum, som är fullständigt begränsat av permanenta skott av stål och som användes till annat ändamål, anses såsom passagerarrum. Därest emellertid det ifrågakommande passagerar- eller besättningsrummet är fullständigt begränsat av permanenta skott av stål, behöver endast det sålunda begränsade rummet anses såsom passagerarrum.

Regel 5.

Tillåten rumslängd.

(a) Fartyg skall indelas i vattentäta rum så effektivt som möjligt med hänsyn till den användning, för vilken fartyget är avsett. Indelningsgraden skall variera med fartygets längd och den trafik, för vilken detsamma är avsett, på så sätt, att den högsta indelningsgraden gäller för sådana fartyg med största längd, som huvudsakligen äro avsedda för befordran av passagerare.

(b) *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 minskas på ett regelbundet och kontinuerligt sätt:

(i) i mån, som fartygets längd ökas, och

(ii) 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 2:

L i meter.

$$A = \frac{58,2}{L - 60} + 0,18 \quad (L = 131 \text{ eller mera}).$$

L i eng. fot.

$$A = \frac{190}{L - 198} + 0,18 \quad (L = 430 \text{ eller mera) } \dots (I)$$

L i meter.

$$B = \frac{30,3}{L - 42} + 0,18 \quad (L = 79 \text{ eller mera}).$$

L i eng. fot.

$$B = \frac{100}{L - 138} + 0,18 \quad (L = 260 \text{ eller mera) } \dots (II).$$

(c) *Trafikkaraktär*. För ett fartyg med en given längd bestämmes den tillämpliga indelningsfaktorn av ett tal (i det efterföljande kallat karaktärstalet), vilket är karakteristiskt för den trafik, vari fartyget nyttjas, och vilket erhålles ur formlerna (III) och (IV), i vilka:

C_s = karaktärstalet;

L = fartygets längd, sådan denna är definierad i regel 2;

M = maskineriavdelningens rymd, sådan denna är definierad i regel 2, ökad med rymden av alla permanenta brännoljetankar, vilka äro belägna över dubbelbotten och för eller akter om maskineriavdelningen;

P = totala rymden av passagerarrummen under marginallinjen, sådana dessa äro definierade i regel 2;

V = fartygets totala rymd under marginallinjen;

$P_1 = KN$, där

N är det antal passagerare, för vilket fartyget är avsett att erhålla certifikat, och

K har ettdera av följande värden:

Värde av K

Längden i meter och rymden i kubikmeter..... 0,056 L

Längden i eng. fot och rymden i eng. kubikfot.... 0,6 L

Är värdet av KN större än summan av P och totala rymden av de ifrågakommande passagerarrummen över marginallinjen, skall P_1 givas det största värde, som erhålles vid jämförelse mellan nämnda summa och $\frac{2}{3} KN$.

Där P_1 är större än P, är:

$$C_s = 72 \frac{M + 2P_1}{V + P_1 - P} \dots (III)$$

och i annat fall är:

$$C_s = 72 \frac{M + 2P}{V} \dots (IV)$$

I fråga om ett fartyg, som icke är försett med genomgående skottdäck, skola rymderna beräknas upp till den marginallinje, som användes vid bestämmandet av fyllningslängderna.

(d) *Bestämmelser rörande rumsindelning för fartyg, som icke avses i mom. (e) av denna regel*. — (i) *Rumsindelningen akter om förpiken* i fartyg, vilkas längd är 131 meter (eller 430 eng. fot) eller mera bestämmes, om karaktärstalet är 23 eller därunder, genom faktorn A, som erhålles enligt formeln (I); om karaktärstalet är 123 eller däröver, genom faktorn B, som erhålles enligt formeln (II); och om karaktärstalet ligger mellan 23 och

123 genom faktorn F, som erhålles genom linjär interpolation mellan faktorerna A och B medelst användning av formeln:

$$F = A \frac{(A-B)(C_s-23)}{100} \dots\dots\dots (V)$$

Där faktorn F är mindre än 0,40 och det för administrationen tillfredsställande styrkes, att det är olämpligt att använda faktorn F i fråga om ett maskinerirum, må rumsindelningen för maskinerirummet bestämmas genom användande av en större faktor, dock icke överstigande 0,40.

(ii) *Rumsindelningen akter om förpiken* i fartyg, vilkas längd är mindre än 131 meter (eller 430 eng. fot) men icke mindre än 79 meter (eller 260 eng. fot), skall, om karaktärstalet är lika med S, där

$$S = \frac{3574 - 25 L}{13} (L \text{ i meter}) = \\ = \frac{9382 - 20 L}{34} (L \text{ i eng. fot}),$$

bestämmas genom en faktor lika med *ett*; om karaktärstalet är 123 eller däröver genom faktorn B, som erhålles av formeln (II); om karaktärstalet ligger mellan S och 123 genom faktorn F, som erhålles genom linjär interpolation mellan talet *ett* och faktorn B enligt formeln:

$$F = 1 \frac{(1-B)(C_s-S)}{123-S} \dots\dots\dots (VI)$$

(iii) *Rumsindelningen akter om förpiken* i fartyg, vilkas längd är mindre än 131 meter (eller 430 eng. fot) men icke mindre än 79 meter (eller 260 eng. fot) och vilkas karaktärstal är mindre än S, ävensom i alla fartyg, vilkas längd är mindre än 79 meter (eller 260 eng. fot), bestämmas genom en faktor lika med *ett*, för så vitt ej i något fall för administrationen tillfredsställande styrkes, att det beträffande någon del av fartyget är olämpligt att använda denna faktor, i vilket fall administrationen må medgiva sådana lättnader, som kunna befinnas befogade med hänsyn tagen till alla föreliggande omständigheter.

(iv) Bestämmelserna i mom. (d) (iii)

skola gälla även för sådana fartyg av vilken längd som helst, vilka äro avsedda att få föra passagerare till ett antal, överstigande 12 men icke större än det minsta av följande tal:

$$\frac{L^3 \text{ (i meter)}}{650} = \frac{L^3 \text{ (i eng. fot)}}{7000} \text{ eller } 50.$$

(e) *Särskilda bestämmelser för rumsindelning i fartyg, vilka enligt regel 22 av kapitel III tillåts föra större antal personer än det för libbåtarna medgivna och vilka enligt regel 1 mom. (d) av detta kapitel skola uppfylla särskilda fordringar.*

(i) (a) *Beträffande fartyg huvudsakligen nyttjade till förande av passagerare skall rumsindelningen akter om förpiken bestämmas genom en faktor lika med 0,50 eller, om faktorn fastställd enligt mom. (c) och (d) i denna regel är mindre, genom denna faktor.*

(b) *Har dylikt fartyg en längd understigande 91,5 meter (eller 300 eng. fot), må administrationen, om den finner användandet av dylik faktor olämpligt i något rum, medgiva, att längden av detta rum bestämmas genom en större faktor, vilken dock skall vara den minsta, som kan anses lämplig och skälig med hänsyn till föreliggande omständigheter.*

(ii) *Om nödvändigheten att föra jämförelsevis stora lastmängder gör det olämpligt att fordra att rumsindelningen akter om förpiken bestämmas genom en faktor icke överstigande 0,50, skoll, oberoende av om fartygets längd understiger 91,5 meter (eller 300 eng. fot) eller ej, rumsindelningen bestämmas i överensstämmelse med de efterföljande punkterna (a) till och med (e), varvid administrationen dock, i de fall den finner fordran på sträng överensstämmelse i något avseende vara oskälig, må tillåta sådant annat tillfredsställande anordnande av de vattentäta skotten som synes befogat och icke minskar rumsindelningens allmänna effektivitet.*

(a) *Bestämmelserna beträffande karaktärstalet i mom. (c) av denna regel skola tillämpas med det undantaget, att, vid beräkning av värdet av P₁, skall K, där fråga är om passagerare*

med sovplats, hava det största av de båda värdena 3,55 kubikmeter (eller 125 eng. kubikfot) och det i mom. (c) av denna regel angivna värdet samt, där fråga är om passage-rare utan sovplats, hava värdet 3,55 kubikmeter (eller 125 eng. kubikfot).

(b) Faktorn B i mom. (b) av denna regel skall ersättas med faktorn BB, bestämd enligt följande formel:

$$\begin{array}{l} \text{L i meter} \\ \text{BB} = \frac{17,6}{\text{L}-33} + 0,20 \text{ (L = 55 och där-} \\ \text{över)} \end{array}$$

$$\begin{array}{l} \text{L i fot} \\ \text{BB} = \frac{57,6}{\text{L}-108} + 0,20 \text{ (L = 180 och} \\ \text{däröver)}. \end{array}$$

(c) *Rumsindelningen akter om förpiken* i fartyg med en längd av 131 meter (eller 430 eng. fot) eller däröver skall bestämmas, om fartygets karaktärstal är 23 eller mindre, med användande av faktorn A, som erhålles enligt formeln (I) i mom. (b) av denna regel, om karaktärstalet är 123 eller mera, med användande av faktorn BB, som erhålles enligt formeln i punkten (ii) (b) i detta moment, och, om karaktärstalet ligger mellan 23 och 123, med användande av faktorn F, som erhålles genom linjär interpolation mellan faktorerna A och BB enligt formeln:

$$F = A - \frac{(A-BB)(C_s-23)}{100}$$

dock skall, om den sålunda erhållna faktorn F är mindre än 0,50, den faktor användas, som är minst av de båda faktorerna 0,50 och den enligt bestämmelserna i mom. (d) (i) av denna regel beräknade.

(d) *Rumsindelningen akter om förpiken* i fartyg, vilkas längd är mindre än 131 meter (eller 430 eng. fot) men icke mindre än 55 meter (eller 180 eng. fot), skall, om karaktärstalet är lika med S_1 , där

$$S_1 = \frac{3712 - 25L}{19} \text{ (L i meter)}$$

$$S_1 = \frac{1950 - 4L}{10} \text{ (L i eng. fot),}$$

bestämmas med användande av en faktor lika med *ett*; är karaktärstalet 123 eller däröver, skall bestämningen ske med användande av faktorn BB, som erhålles enligt formeln i punkt (ii) (b) av detta moment; ligger karaktärstalet mellan S_1 och 123, skall bestämningen ske med användande av faktorn F, som erhålles genom linjär interpolation mellan talet *ett* och faktorn BB enligt formeln:

$$F = 1 - \frac{(1 - BB)(C_s - S_1)}{123 - S_1}$$

dock må i de båda senare fallen, om den sålunda erhållna faktorn är mindre än 0,50, rumsindelningen bestämmas genom en faktor, som icke är större än 0,50.

(e) *Rumsindelningen akter om förpiken* i fartyg, vilkas längd är mindre än 131 meter (eller 430 eng. fot) men icke mindre än 55 meter (eller 180 eng. fot) och vilkas karaktärstal är mindre än S_1 , samt i alla fartyg, vilkas längd är mindre än 55 meter (eller 180 eng. fot), skall bestämmas genom en faktor lika med *ett*, för så vitt ej för administrationen tillfredsställande styrkes, att denna faktors användning är olämplig för vissa rum, i vilket fall administrationen må lämna sådana eftergifter beträffande dessa rum, som befinnas befogade med hänsyn tagen till alla föreliggande omständigheter, dock under villkor att det akterligaste rummet och så många som möjligt av de förliga rummen (mellan förpiken och akterkanten av maskineriavdelningen) skola ligga inom fyllningslängden.

Regel 6.

Särskilda bestämmelser rörande rumsindelningen.

(a) Äro inom någon eller några delar av ett fartyg de vattentäta skotten dragna upp till ett högre däck än i de övriga delarna av fartyget och önskar man vid beräkning av fyllnadslängden

tillgodoräkna denna högre uppdragning av skotten, må särskilda marginallinjer användas för varje sådan del av fartyget under villkor att

(i) fartygssidorna utefter fartygets hela längd äro uppdragna till det däck, till vilket den högst belägna marginallinjen hänför sig, och alla öppningar i bordläggningen under detta däck utefter fartygets hela längd vid tillämpningen av regel 13 betraktas såsom liggande under en marginallinje; och

(ii) vart och ett av de två rummen intill avsatsen i skottdäcket ligger inom den tillåtna rumslängd, som hänför sig till resp. marginallinje, och dessutom rummens sammanlagda längd icke överstiger två gånger den tillåtna rumslängd som hänför sig till den lägre marginallinjen.

(b) (i) Längden av ett rum må överstiga den tillåtna rumslängden, sådan denna är bestämd enligt regel 5, 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.

(ii) Där det ena av de två 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 medelfyllbarheten 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.

(iii) Där de två angränsande rummen hava olika indelningsfaktorer, skall den sammanlagda längden av de två rummen bestämmas i förhållande härtill.

(c) I fartyg, vilkas längd är 131 meter (eller 430 eng. fot) eller mera, skall ett av huvudtvärskeppsskotten akter om förpiken anbringas på ett avstånd från den förliga perpendikeln, som icke må vara större än den tillåtna rumslängden.

(d) 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 definerad i regel 2, samt mätt i rät vinkel mot mittelinjen i höjd med den djupaste indelningsvattenlinjen.

Varje del av en recess, som ligger utanför denna begränsning, skall behandlas som en avsats i enlighet med nästföljande moment.

(e) Ett huvudtvärskeppsskott må förseas med avsats under förutsättning att det uppfyller ett av följande villkor:

(i) Den sammanlagda längden av de två genom det ifrågakommande skottet avskilda rummen må icke överstiga vare sig 90 procent av fyllningslängden eller två gånger den tillåtna rumslängden, dock må i fartyg, vars indelningsfaktor överstiger 0,9, den sammanlagda längden av de två ifrågavarande rummen icke överstiga den tillåtna rumslängden.

(ii) Sådan ytterligare rumsindelning invid avsatsen skall utföras, att samma grad av säkerhet ernås, som skulle erhållits genom plant skott.

(iii) Det rum, över vilket avsatsen sträcker sig, må icke överskrida den tillåtna rumslängd, som hänför sig till en marginallinje dragen 76 mm (eller 3 eng. tum) under avsatsen.

(f) Där ett huvudtvärskeppsskott är försett med recess eller avsats, skall det samma vid bestämmandet av rumsindelningen tänkas vara ersatt med ett motsvarande plant skott.

(g) 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 (eller 10 eng. fot) plus 3 procent av fartygets längd och även mindre än 10,67 meter (eller 35 eng. fot), skall endast ett av dessa skott tagas i betraktande vid bestämmandet av fartygets rumsindelning enligt regel 5.

(h) Där ett vattentätt huvudtvärskeppsrum är uppdelat i mindre rum

och det för administrationen tillfredsställande styrkes, att i händelse av skada å endera fartygssidan över den minsta av de båda längderna, 3,05 meter (eller 10 eng. fot) plus 3 procent av fartygets längd och 10,67 meter (eller 35 eng. fot), huvudrummets hela rymd icke vattenfylls, må en i förhållande därtill skäligen ökning medgivas beträffande den tillåtna 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.

Regel 7.

Stabilitet hos fartyg i skadat skick.

(a) Fartyg skall under alla nyttjande-förhållanden äga tillräcklig kvarstående stabilitet, då vilket som helst av de huvudrum, för vilka bestämmelserna om fyllningslängd gälla, vattenfylls i den omfattning som kan ske genom rummets sättande i direkt förbindelse med sjön.

Där två till varandra gränsande huvudrum äro skilda genom ett skott, som är försett med avsats enligt bestämmelserna i mom. (e) (i) av regel 6, skall fartygets kvarstående stabilitet vara tillräcklig vid sådan vattenfyllning av dessa två huvudrum, som kan ske genom rummens sättande i direkt förbindelse med sjön.

Är den fordrade indelningsfaktorn 0,5 eller mindre, skall den kvarstående stabiliteten vara tillräcklig vid sådan vattenfyllning av vilka som helst två till varandra gränsande huvudrum, som kan ske genom rummens sättande i direkt förbindelse med sjön.

(b) (i) Fordringarna i mom. (a) av denna regel skola fastställas genom beräkningar, vilka verkställas enligt efterföljande mom. (c), (d) och (f) och taga hänsyn såväl till fartygets proportioner och konstruktionsdata som ock till de skadade rummens beskaffenhet och form. Vid utförande av dessa beräkningar skall fartyget antagas vara nyttjat på sådant sätt som med hänsyn till stabiliteten är det sämsta tänkbara.

(ii) Där det är avsett att anbringa däck, innerbordläggning eller långskeppsskott av tillräcklig täthet att förhindra större läckage, skall för administrationen tillfredsställande styrkas att vederbörlig hänsyn härtill tagits vid beräkningarna.

(c) Beräkning av stabiliteten för fartyget i skadat skick skall ske med användande av följande värden å volym- och ytfyllbarheterna:

Utrymme	Fyllbarhet
innehållande last, kol eller förråd	60
innehållande bostäder	95
innehållande maskineri	85
avsett för vätskor	0 eller 95*

(d) Skadan skall antagas hava minst följande utsträckning.

(i) *I längskeppsled*: den minsta av de båda längderna: 3,05 meter (eller 10 eng. fot) plus 3 procent av fartygets längd och 10,67 meter (eller 35 eng. fot).

(ii) *I tvärskeppsled* (mätt inom-bords från fartygssidan i rät vinkel mot fartygets medellinje i höjd med den djupaste indelningsvattenlinjen): en längd motsvarande en femtedel av fartygets bredd, sådan denna definierats i regel 2.

(iii) *I höjded*: Från tanktakets i dubbelbotten upp till marginallinjen.

(iv) Om en skada av mindre utsträckning än den i punkterna (i), (ii) och (iii) angivna skulle resultera i ett allvarigare krängningsläge eller en större förlust av metacenterhöjd, skall beräkningen grunda sig på dylik skada.

(e) Osymmetrisk vattenfyllning skall genom lämpliga anordningar i möjligaste mån förebyggas. Där särskilda anordningar för vattenöverföring i tvärskeppsled förefinnas, skola dessa liksom ock den största slagsidan före intagandet av jämnviktsläge kunna godkännas av administrationen. Lämpliga upplysningar beträffande användningen av sistnämnda anordningar skola tillställas fartygets befälhavare.

* Det av dessa värden, som innebär de strängaste fordringarna.

(f) Fartygets slutliga läge efter erhållen skada skall, sedan åtgärder vidtagits för att räta upp fartyget, vara följande:

(i) I fall av symmetrisk vattenfyllning skall den återstående metacenterhöjden vara positiv, dock må administrationen i särskilda fall godtaga en negativ metacenterhöjd (i upprätt läge) under villkor att uppkommande slagsida icke överstiger sju grader.

(ii) I fall av osymmetrisk vattenfyllning får den totala slagsidan icke överstiga sju grader, dock må administrationen i särskilda fall tillåta ytterligare slagsida förorsakad av det osymmetriska momentet; den slutliga slagsidan må emellertid icke i något fall överstiga femton grader.

(iii) I intet fall får marginallinjen komma under vattenytan i det slutliga fyllningsläget. Om det kan antagas att marginallinjen möjligen kan komma under vattenytan vid något tillfälle medan vatten inströmmar i fartyget, må administrationen fordra sådana undersökningar och anordningar som den anser nödvändiga för fartygets säkerhet.

(g) Fartygets befälhavare skall förse med de data, som äro nödvändiga att taga hänsyn till för att fartyget under olika nyttjandeförhållanden skall kunna bibehålla tillräcklig kvarstående stabilitet vid inträffad kritisk skada. Beträffande fartyg, som erfordra särskilda anordningar för vattenöverföring i tvärskeppsled, skall fartygets befälhavare erhålla upplysning om de stabilitetsförhållanden, på vilka krängningsberäkningarna äro grundade, och göras uppmärksam på, att en överdrivet stor krängning kan uppstå, om fartyget under ogynnsamma förhållanden skadas.

(h) (i) Inga eftergifter från fordringarna på stabilitet hos fartyget i skadat skick må lämnas av en administration, med mindre det visas att den kvarstående metacenterhöjd, som under varje nyttjandeförhållande är erforderlig för uppfyllande av dessa fordringar, är onödigt stor för avsett nyttjandeförhållande.

(ii) Eftergifter från fordringar på stabilitet hos fartyget i skadat skick må medgivnas endast i undantagsfall och endast på det villkoret att administrationen finner, att dimensioner, arrangement och andra för fartyget utmärkande egenskaper äro de efter inträffad skada ur stabilitetssynpunkt mest fördelaktiga, som under för handen varande omständigheter lämpligen och skäligen kunna ifrågakomma.

Regel 8.

Pik- och maskinerirumsskott, axeltunnlar m. m.

(a) (i) 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 av minst 5 procent av fartygets längd och av högst 3,05 meter (eller 10 eng. fot) plus 5 procent av fartygets längd.

(ii) 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 såvitt 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.

(b) Därjämte skola akterpikskott ävensom skott, avskiljande maskineriavdelningen, sådan denna är definierad i regel 2, från för och akter därom belägna last- och passagerarrum, vara anbragta och vattentätt uppdragna till skottdäcket. Akterpikskottet behöver dock icke dragas upp till skottdäcket, såvida ej fartygets säkerhet med hänsyn till rumsindelningen eljest förminskas.

(c) Propellerhylsor skola under varje förhållande vara inneslutna i vattentäta rum av måttlig storlek. Packningsboxen skall anbringas i en vattentät axeltunnel eller annat vattentätt rum, som är skilt från det rum, där propeller-

hylsan är belägen, och har sådan rymd, att, därest det till följd av läckning genom boxen fylles med vatten, marginalinjen icke kommer under vattentytan.

Regel 9.

Dubbelbottnar.

(a) En dubbelbotten, sträckande sig från förpikskottet till akterpikskottet, skall anordnas i den mån så är lämpligt och förenligt med fartygets konstruktion och avsedda användning.

(i) Fartyg, vilkas längd är minst 61 meter (eller 200 eng. fot) men mindre än 76 meter (eller 249 eng. fot), skola vara försedda med dubbelbotten, som sträcker sig åtminstone från förliga ändan av maskineriavdelningen till förpikskottet eller så nära detta skott som är praktiskt möjligt.

(ii) Fartyg, vilkas längd är minst 76 meter (eller 249 eng. fot) men mindre än 100 meter (eller 330 eng. fot), skola åtminstone utanför maskineriavdelningen vara försedda med dubbelbotten, sträckande sig till för- och akterpikskotten eller så nära dessa skott som är praktiskt möjligt.

(iii) Fartyg, vilkas längd är 100 meter (eller 330 eng. fot) eller mera, skola midskepps vara försedda med dubbelbotten, som sträcker sig till för- och akterpikskotten eller så nära dessa skott som är praktiskt möjligt.

(b) Å fartyg, som skola vara försedda med dubbelbotten, skall denna utdragas mot fartygssidorna på sådant sätt, att den skyddar botten till slagets rundning. Detta skydd skall anses tillfredsställande, då skärningslinjen mellan marginalplåten och bordläggningen i slaget ingenstädes kommer under ett horisontalplan genom den punkt, där nollspantet skär en diagonal, som bildar 25° vinkel med baslinjen och som skär denna på ett avstånd av fartygets halva bredd från fartygets mittlinje.

(c) I dubbelbotten inbyggda små brunnar för länsning av lastrum etc. må icke vara djupare än nödvändigt

och må icke ligga närmare bottenbordläggningen eller marginalplåtens innerkant än 457 mm (eller 18 eng. tum). En länsbrunn, sträckande sig till bottenbordläggningen, medgives dock i akre ändan av axeltunneln å propellerfartyg. Andra brunnar (t. ex. för smörjolja under huvudmaskiner) må tillåtas av administrationen, om den finner anordningarna erbjuda ett skydd motsvarande det som erhålles med en dubbelbotten i överensstämmelse med denna regel.

(d) Inom sådana vattentäta rum av måttlig storlek, som uteslutande användas till förande av vätskor, behöver dubbelbotten icke anordnas, under förutsättning likväl att administrationen anser fartygets säkerhet ej bliva däri genom minskad vid inträffade botten- eller sidoskador.

(e) Beträffande fartyg, på vilket föreskrifterna i mom. (d) av regel I i detta kapitel äga tillämpning och vilket är sysselsatt i regelbunden trafik inom gränserna för en kort internationell resa, sådan denna definierats i regel 2 av kapitel III, må administrationen, i fråga om varje sådan del av fartyget för vilken rumsindelningen bestämts genom en faktor icke överstigande 0,50, meddela eftergift från fordran å dubbelbotten, under förutsättning att administrationen finner anordnandet av dubbelbotten i denna del icke vara förenligt med fartygets konstruktion och lämpliga utnyttjande.

Regel 10.

Fastställande och anbringande av märken samt anteckning om indelningsvattenlinjer.

(a) 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 befordran 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 djupgåendena.

(b) De 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.

(c) Det fribord, som svarar mot en var av dessa indelningsvattenlinjer, skall uppmätas på samma plats och från samma däckslinje som de fribord, vilka fastställts enligt 1930 års internationella lastlinjekonvention.

(d) Det fribord, som svarar mot en var godkänd indelningsvattenlinje, och det användningssätt, för vilket fribordet är godkänt, skola tydligt angivas i säkerhetscertifikatet.

(e) 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 1930 års internationella lastlinjekonvention.

(f) 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 1930 års internationella lastlinjekonvention, kommer under vattenytan.

(g) Ett fartyg må i intet fall nedlastas så djupt, att medan fartyget befinner sig i saltvatten, märket för den indelningsvattenlinje, som gäller för den särskilda resan och det förekommande användningssättet, kommer under vattenytan.

Regel 11.

Konstruktion och första provning av vattentäta skott m. m.

(a) Vattentäta tvärskepps- och långskeppsskott 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.

(b) (i) Avsatser och recesser i skotten skola vara vattentäta och av samma styrka som angränsande delar av skotten.

(ii) Där spant eller balkar gå genom vattentätt däck eller vattentätt skott, skall vattentäthet åstadkommas utan användande av trä eller cement.

(c) Provning av huvudrummen medelst vattenfyllning är icke ovillkorligen erforderlig. En fullständig undersökning av skotten skall verkställas av besiktningssman, och i varje fall skall därvid prov företagas genom vattenpåsprutning medelst slang.

(d) Förpik, dubbelbottnar, tunnelkölar inbegripna, och innerbordläggning skola provas med trycket av en vattenpelare, som räcker upp till marginallinjen.

(e) 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 (eller 3 eng. fot) över tanktaket.

(f) De i mom. (d) och (e) omnämnda proven äro avsedda för kontroll av att de vidtagna anordningarna för rumsindelning äro vattentäta, men få icke betraktas såsom prov för utrönande av något rums lämplighet för förande av brännolja eller för annat särskilt ändamål, som fordrar svårare prov på grund av den höjd, till vilken det flytande ämnet kan stiga i tanken eller dess rörligheter.

Regel 12.

Öppningar i vattentäta skott.

(a) Öppningar i vattentäta skott skola inskränkas till det antal, som oundgängligen betingas av fartygets konstruktion och lämpliga utnyttjande. Dessa öppningar skola vara försedda med tillfredsställande stängningsanordningar.

(b) (i) Där rörledningar, spygatt, elektriska ledningar e. d. dragas genom vattentäta skott, skola anordningar vidtagas för bibehållande av skottens vattentäthet.

(ii) Ventiler och kranar, som ej ingå i ett rörsystem, må icke förekomma i de vattentäta skotten.

(c) (i) Dörröppning, manhål eller annan genomgångsöppning må icke anbringas i:

(a) kollisionsskottet under marginallinjen;

(b) vattentäta tvärskeppsskott, som avskilja ett lastrum från ett angränsande sådant, eller från ett permanent kolrum eller reservkolrum; dock med i mom. (g) av denna regel nämnda undantag.

(ii) Med det undantag, varom sägs i punkten (iii) av detta moment (c), må genom kollisionsskottet under marginallinjen dragas högst ett rör för fyllning eller länsning 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.

(iii) Om förpiken är uppdelad för att rymma två olika slags flytande ämnen, må administrationen medgiva, att genom kollisionsskottet under marginallinjen dragas två rör, vardera uppfyllande de i nästföregående stycke angivna fordringarna. Medgivandet må dock lämnas endast under förutsättning, att administrationen förvissat sig om att det ytterligare röret icke lämpligen kan ersättas med annan anordning och att fartygets säkerhet, i betraktande av den ytterligare rumsindelning som åstadkommes genom förpikens uppdelning, upprätthålles.

(d) (i) Vattentäta dörrar i skott mellan permanenta kolrum och reservkolrum skola alltid vara tillgängliga, dock med undantag för dylika dörrar till kolrum på mellandäck enligt mom.

(i) (ii).

(ii) Betyggande åtgärder, såsom anbringande av skärmar eller dylikt, skola vidtagas till förebyggande av att

kol hindrar stängningen av vattentäta dörrar till kolrum.

(e) I maskineriavdelningen må icke, med undantag för dörröppningar till kolrum och axeltunnlar, anbringas mer än en genomgångsöppning i varje huvudtvärskeppsskott. Dessa genomgångsöppningar skola vara försedda med skjutdörrar och anbragta så, att höjden av tröskeln blir den största praktiskt möjliga. Anordningarna för att för hand manövrera dessa dörrar från plats ovanför skottdäcket skola vara placerade utanför maskineriavdelningen, om så kan ske med hänsyn till den erforderliga mekanismens tillfredsställande anordnande.

(f) (i) Såsom vattentäta dörrar godkännas endast gångjärnsdörrar, skjutdörrar och andra dörrar av likvärdiga typer. Dörrar, som fasthållas med allenast bultar eller som stängas genom att de falla ner av egen tyngd eller genom att de påverkas av motvikt, godkännas ej.

(ii) Gångjärnsdörr skall vara försedd med vred, som kunna hanteras å bägge sidor om skottet.

(iii) Skjutdörr må vara skjutbar i vågrät eller lodrät led. Om sådan dörr må manövreras enbart med handkraft, skall den kunna öppnas och stängas genom en komplett vevrörelse såväl vid dörren som från en tillgänglig plats ovan skottdäcket.

(iv) 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 öppnas från den centrala manöverplatsen. Kontrollhandtag i förbindelse med den maskinella manöveranordningen skola vid dörren finnas på båda sidor om skottet och skola vara så anordnade att person, som passerar genom dörröppningen, kan hålla båda handtagen i öppet läge.

Dörrar, som sålunda manövreras medelst maskinkraft, skola vara försedda med anordning, som kan manövreras för hand såväl vid dörren som från tillgänglig plats ovan skottdäcket. På sistnämnda plats skall manövreringen för hand ske genom komplett vevrörelse. Anordning skall vidtagas för avgivande av varning medelst ljudsignal när stängning av dörren förestår; signalen skall avgivas i betryggande tid innan dörrens rörelse börjar.

(v) 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.

(g) (i) 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 (eller 7 eng. fot) över den djupaste indelningsvattenlinjen; under nämnda däck må dylika dörrar icke anbringas i sagda rum.

(ii) Vattentäta gångjärnsdörrar av betryggande konstruktion må, om de anbringas så högt upp som med hänsyn till deras nyttjande låter sig göra, tillåtas i mellandäcksskott, som avskilja lastrum. De mot fartygssida vettande lodräta kanterna på sådana dörrar skola vara belägna på ett avstånd från bordläggningen, som icke understiger en femtedel av fartygets bredd, sådan denna definierats i regel 2. Detta avstånd skall mätas vinkelrätt mot fartygets medellinje i höjd med den djupaste indelningsvattenlinjen. Dörrarna ifråga skola stängas före anträdandet av resa samt hållas stängda till sjöss. Tiden för dörrarnas öppnande i hamn och stängande före avgången från hamn skall antecknas i sådan skeppsdagbok, som må föreskrivas av administrationen. Där anbringande av dylika dörrar ifrågasättes, skall deras antal och anordnande underkastas administrationens särskilda prövning, varjämte redaren skall avfordras förklaring, bestyrkande den obetingade nödvändigheten av att anbringa dylika dörrar.

(h) Alla övriga vattentäta dörrar skola vara skjutdörrar.

(i) (i) När vattentäta dörrar, som emellanåt måste hållas öppna till sjöss — dörrar för tillträde till tunnlar undantagna — äro anbragta i vattentäta 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 kommando-bryggan.

(II) Där antalet dylika dörrar icke överstiger 5:

(a) Om karaktärstalet icke överstiger 30, må alla vattentäta skjutdörrar manövreras med enbart handkraft;

(b) Om karaktärstalet överstiger 30, skola alla de vattentäta skjutdörrarna kunna manövreras medelst maskinkraft;

(c) Finnes i något fartyg, det må hava vilket karaktärstal som helst, allenast en vattentät dörr förutom tunneldörren och är den förra av dessa två dörrar belägen i maskineriavdelningen, må administrationen medgiva, att båda dörrarna manövreras med enbart handkraft.

(ii) 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 desamma kunna manövreras medelst maskinkraft. Tiden för dörrarnas öppnande och stängande skall antecknas i sådan skeppsdagbok, som må föreskrivas av administrationen.

(iii) Därest trummor till kylrum för last dragas genom flera än ett vattentätt huvudtvärskeppsskott och öppningarnas trösklar ligga mindre än 2,13 meter (eller 7 eng. fot) över den djupaste indelningsvattenlinjen, skola de vattentäta dörrarna till sådana öppningar kunna manövreras medelst maskinkraft.

(j) Löstagbara plåtar i skott må endast användas i maskinerirum. Dylika plåtar skola alltid vara fastsatta på sina platser innan fartyget lämnar hamn och må till sjöss endast borttagas i händelse

av yttersta nödfall. Vid plåtarnas fastsättande på sina platser, skola nödiga åtgärder vidtagas för åstadkommande av full vattentätighet i anläggningen.

(k) Alla vattentäta dörrar skola hållas stängda till sjöss med undantag för de tillfällen, då deras öppnande nödvändigtvis erfordras för skeppstjänsten; de skola ständigt vara i ordning för omedelbart stängande.

(l) (i) 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 15. 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 dess tillträdesöppning 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.

(ii) När det ifrågasättes att draga tunnlar eller trummor för konstgjort drag genom vattentäta huvudtvärskeppsskott, skall sådan anordning underkastas administrationens särskilda prövning.

Regel 13.

Öppningar i bordläggningen under marginallinjen.

(a) Antalet öppningar i bordläggningen skall icke vara större än som oundgängligen betingas av fartygets konstruktion och avsedda användning.

(b) Anordning och beskaffenhet av stängningsanordningarna för varje öppning i bordläggningen skola motsvara det avsedda ändamålet och den plats, varest de äro anbragta, samt över huvud taget uppfylla administrationens fordringar.

(c) (i) 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 $2\frac{1}{2}$ procent av fartygets bredd över den djupaste indelningsvattenlinjen, skola alla fönsterventiler i detta mellandäck vara fasta.

(ii) Alla fönsterventiler, vilkas öppningars underkanter äro belägna under marginallinjen men vilka icke enligt punkt (i) av detta moment (c) behöva vara fasta, skola vara så konstruerade, att de icke kunna öppnas utan medgivande av befälhavaren.

(iii) (a) Där i ett mellandäck underkanten av öppningen av någon av de i punkten (ii) av detta moment (c) omförmälda fönsterventilerna ligger under en parallellt med skottdäcket bordvarts dragen linje, vars lägsta punkt ligger på ett avstånd av 1,37 meter (eller $4\frac{1}{2}$ eng. fot) plus $2\frac{1}{2}$ procent av fartygets bredd över vattenytan, då fartyget lämnar hamn, skola alla fönsterventiler i detta mellandäck stängas vattentätt och säkras, innan fartyget avgår från hamn, och må de icke öppnas förrän fartyget anländer till nästa hamn. I förekommande fall skall dock hänsyn till tillämpligt färskvattenavdrag tagas.

(b) Tiden för dylika fönsterventilers öppnande i hamn samt för deras stängande och säkring före fartygets avgång från hamn skall antecknas i sådan skeppsdagbok, som må föreskrivas av administrationen.

(c) För varje fartyg, som har en eller flera fönsterventiler så placerade att föreskrifterna i första stycket av denna punkt äro tillämpliga, då fartyget ligger på den djupaste indelningsvattenlinjen, må administrationen fastställa det största medeldjupgående, vid vilket dessa fönsterventiler skola anses hava öppningarnas underkanter över den parallellt med skottdäcket bordvarts dragna linje, vars lägsta punkt ligger 1,37 meter (eller $4\frac{1}{2}$ eng. fot) plus $2\frac{1}{2}$ procent av fartygets bredd över den vattenlinje, som motsvarar största medeldjupgåendet, och vid vilket djupgående

det därför är tillåtet såväl att lämna hamn utan att dessförinnan hava stängt och säkrat fönsterventilerna om ock att öppna dem till sjöss på befälhavarens ansvar under resan till nästa hamn. I tropiska zoner, sådana dessa definieras i 1930 års internationella lastlinjekonvention, må detta största djupgående ökas med 0,305 meter (eller 1 eng. fot).

(d) Tillförlitliga stormluckor på gångjärn, så anordnade att de kunna lätt och effektivt stängas samt säkras vattentätt, skola anbringas på insidan av alla fönsterventiler. Akter om en åttondedel av fartygets längd från förliga pendikeln och ovanför en parallellt med skottdäcket bordvarts dragen linje, vars lägsta punkt ligger 3,66 meter (eller 12 eng. fot) plus $2\frac{1}{2}$ procent av fartygets bredd över den djupaste indelningsvattenlinjen, må dock stormluckorna i utrymmen, avsedda för andra passagerare än »steerage»-passagerare, vara löstagbara, såvida de ej enligt 1930 års internationella lastlinjekonvention skola vara permanent fästa i sina rätta lägen. Sådana löstagbara stormluckor skola förvaras intill de fönsterventiler, för vilka de äro avsedda.

(e) Fönsterventiler och tillhörande stormluckor, som icke äro åtkomliga under resa, skola stängas och säkras, innan fartyget lämnar hamn.

(f) (i) Fönsterventiler må icke anbringas i rum, vilka uteslutande äro avsedda för förande av last eller kol.

(ii) Fönsterventiler må emellertid anbringas i rum, avsedda för att omväxlande föra last eller passagerare, men fönsterventilerna skola vara så konstruerade, att de eller deras stormluckor icke kunna öppnas utan medgivande av befälhavaren.

(iii) Om last föres i sådana rum, skola fönsterventilerna och deras stormluckor stängas vattentätt och säkras innan lasten intages. Stängningen och säkringen skola antecknas i sådan skeppsdagbok, som må föreskrivas av administrationen.

(g) Sidoventiler för automatisk luftväxling må icke utan särskilt medgivande av administrationen anbringas

i bordläggningen under marginallinjen.

(h) Antalet spygatt, sanitära avlopp och andra liknande öppningar i bordläggningen skall inskränkas till det minsta möjliga antingen därigenom, att en och samma öppning tages i anspråk för så många sanitära och andra ledningar som möjligt, eller ock på annat tillfredsställande sätt.

(i) (i) Alla vattenintag och avlopp i bordläggningen skola vara försedda med tillförlitliga och åtkomliga anordningar till förhindrande av oavsiktligt inträngande av vatten i fartyget.

(ii) (a) Med undantag för vad som föreskrives i punkt (iii) av detta moment (i) skall varje särskilt avlopp, som går genom bordläggningen från rum under marginallinjen, vara försett antingen med en självverkande backventil med avstängningsanordning, som kan manövreras från plats ovan skottdäcket, eller ock med två självverkande backventiler utan sådan anordning, av vilka den övre är dels belägen å sådan plats över djupaste indelningsvattenlinjen att den alltid är åtkomlig för undersökning då fartyget nyttjas, dels ock av en typ som under normala förhållanden är stängd.

(b) Där ventil med avstängningsanordning finnes anbragt, skall manöverplatsen ovan skottdäcket alltid vara lätt åtkomlig, varjämte därstädes skall finnas inrättning, angivande om ventilen är öppen eller stängd.

(iii) Vattenintag och avlopp för huvud- och hjälpmaskineri skola vara försedda med lätt åtkomliga kranar eller ventiler mellan rören och bordläggningen eller mellan rören och boxar fästa till bordläggningen.

(j) (i) 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.

(ii) Sådana portar få i intet fall vara så placerade, att deras lägsta punkt

ligger under den djupaste indelningsvattenlinjen.

(k) (i) Inombordsöppning för ask-, avfalls- och liknande trummor skall vara försedd med effektivt lock.

(ii) Där inombordsöppningen är belägen under marginallinjen, skall locket kunna vattentätt tillslutas och därjämte skall å trumman, på lätt åtkomlig plats över den djupaste indelningsvattenlinjen, anbringas en självverkande backventil. När trumman icke är i bruk, skola både locket och ventilen hållas stängda och säkrade.

Regel 14.

Konstruktion och första provning av vattentäta dörrar, fönsterventiler m. m.

(a) (i) 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.

(ii) Ramarna till lodräta vattentäta dörrar få icke i den nedre delen vara försedda med spår, vari smuts kan samlas och hindra dörren att sluta till ordentligt.

(iii) Vattentäta dörrar, som lämna direkt tillträde till rum, som innehålla bunkerkol, skola liksom ramarna vara av stålgiutgods eller smidesjärn.

(iv) Kranar eller ventiler till vattenintag och avlopp för huvud- och hjälpmaskineri skola, om deras inre diameter överstiger 76 mm (eller 3 eng. tum) vara av stål eller metall, beroende på omständigheterna, eller ock av annat ej sprött material.

(v) För andra kranar och ventiler må, oberoende av deras storlek, vanligt gjutjärn icke användas, om kranarna och ventilerna äro anbragta på bordläggningen under skottdäcket eller inverka på anordningarna för fartygets rumsindelning.

(b) 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.

Regel 15.

Konstruktion och första provning av vattentäta däck, trunkar m. m.

(a) Vattentäta däck, trunkar, tunnlar, tunnelkölur och ventilatorer skola hava samma styrka som vattentäta skott i motsvarande höjdläge. Anordningar för åstadkommande av vattentätthet ävensom stängningsanordningar till förefintliga öppningar skola uppfylla administrationens fordringar. Vattentäta ventilatorer och trunkar skola uppdragas åtminstone till skottdäcket.

(b) Efter färdigställandet skola vattentäta däck, trunkar, tunnlar och ventilatorer underkastas täthetsprov genom besprutning medelst slang; beträffande däck må provet verkställas genom över-spolning.

Regel 16.

Sido- och andra öppningar m. m. över marginallinjen.

(a) Fönsterventiler, landgångs-, last- och kolportar samt andra anordningar för tillslutandet av öppningar i bordläggningen 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.

(b) 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.

(c) Länsportöppningar och/eller spygatt skola anbringas i sådan utsträckning, att väderdäcket under alla väderleksförhållanden hastigt kan befrias från vatten.

Regel 17.

Länsanordningar.

(a) Fartyg skola vara försedda med tillförlitlig länsanordning, som kan pumpa vatten från och länsa varje vattentätt rum under alla praktiskt förekommande förhållanden efter timad skada och oavsett om fartyget ligger på rätt köl eller har slagsida. För sådant ändamål erfordras i regel anordnande av länsning från slagen med undantag för smalare rum i fartygets ändar, där en länsanordning må vara tillräcklig. I rum av ovanlig form kunna ytterligare anordningar för länsning påfordras. Anordningar skola vidtagas så att vattnet i rummen kan fritt rinna till länsrören. Betyggande anordningar skola vidtagas för länsning av isolerade under- rum.

(b) (i) Där ej i annan del av denna regel annorlunda sägs, skall fartyg ha minst tre maskindrivna pumpar, anslutna till huvudlänsledningen. En av dessa pumpar må drivas av fartygets huvudmaskineri. Där karaktärstalet är 30 eller mera, skall ytterligare en oberoende maskindriven pump finnas. I fartyg, vars längd understiger 91,5 meter (eller 300 eng. fot) och vars karaktärstal är mindre än 30, må en av de oberoende maskindrivna pumparna ersättas av två effektiva handlänspumpar av vevtyp, den ena anbragt förut och den andra akterut.

(ii) Fordringarna äro sammanfattade i följande tabell.

Fartygets längd	Mindre än 91,5 meter (eller 300 eng. fot)		91,5 meter (eller 300 eng. fot) eller mera	
	Mindre än 30	30 eller mera	Mindre än 30	30 eller mera
Handpumpar (må ersättas med en oberoende pump)	2	—	—	—
Av huvudmaskineriet driven pump (må ersättas med en oberoende pump).....	1	1	1	1
Oberoende pumpar	1	3	2	3

(iii) Sanitär-, barlast- och spolvattenpumpar må godkännas såsom oberoende maskindrivna länspumpar, därest de äro försedda med nödiga anslutningar till länsystemet.

(c) 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 å dessa rum.

(d) På fartyg, vars längd är 91,5 meter (eller 300 eng. fot) eller mera eller vars karaktärstal är 30 eller mera, skall länsystemet vara så anordnat, att minst en maskindriven pump kan användas under alla vanliga förhållanden, under vilka fartyget kan vattenfyllas till sjöss. Denna fordran uppfylles om

(i) en av de föreskrivna pumparna är en tillförlitlig nödläns pump, som kan arbeta även under vatten och har en ovan skottdäcket belägen kraftkälla, eller

(ii) pumparna och deras kraftkällor äro så fördelade över fartygets längd att vid varje vattenfyllning, som det fordras att fartyget skall kunna tåla, åtminstone en pump i ett oskadat rum kan användas.

(e) 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.

(f) (i) Varje oberoende maskindriven läns pump skall vara i stånd att i huvudlänsledningen giva vattnet en hastighet av minst 122 meter (eller 400 eng. fot) per minut. De oberoende maskindrivna läns pumpar, som äro placerade i maskinerirum, skola ha direkta sugledningar från dessa rum, dock erfordras ej mer än två sugledningar från något av rummen. Administrationen må påfordra, att oberoende maskindrivna läns pumpar, som äro placerade i andra rum, skola hava särskilda direkta sugledningar. Direkta sugledningar skola

vara lämpligt anordnade; de som äro anbragta i maskinerirum skola hava en diameter, ej understigande huvudlänsledningens.

(ii) I koleldade fartyg skall i pannrummet finnas, förutom de övriga länsledningar som fordras enligt denna regel, en böjlig slang, vilken har lämplig diameter och tillräcklig längd samt kan anslutas till sugsidan av en oberoende maskindriven pump.

(g) Huvudcirkulationspumpar skola hava med backventiler försedda direkta sugledningar, som skola vara dragna ned till den lägst belägna delen i maskinrummen och som skola hava en diameter av minst två tredjedelar av diametern av huvudtilloppsröret 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 avloppsrör till sjön eller ock skall avlopp vara anordnat genom ett grenrör till cirkulationsvattenavloppet. Spindlarna till ventilerna för vattenintagen från sjön och för de direkta sugledningsventilerna skola nå väl över maskinrumsdurken.

(h) (i) Alla rör från föreskrivna pumpar för länsning av last- eller maskinerirum skola vara helt avskilda från rör, vilka kunna användas till fyllning eller länsning av rum, avsedda för vatten eller olja.

(ii) Blyrör må icke användas i eller under kolrum eller brännoljetankar eller i pann- eller maskinrum, däri inbegripet motorrum, i vilka dagtankar för olja eller brännoljepumpar äro anbragta.

(i) Administrationen skall utfärda bestämmelser angående diametrar av huvudlänsledningen och grenlänsledningarna. Diametern av huvudlänsledningen kan bestämmas approximativt enligt följande formler:

$$d = 1,68 \sqrt{L(B + D)} + 25$$

där d = inre diametern av huvudlänsledningen i millimeter

L = fartygets längd i meter

B = fartygets bredd i meter

D = fartygets mallade djup till skottdäcket i meter; eller

$$d = \sqrt{\frac{L(B + D)}{2500}} + 1$$

där d = inre diametern av huvudlänsledningen i eng. tum

L = fartygets längd i eng. fot

B = fartygets bredd i eng. fot

D = fartygets mallade djup till skottdäcket i eng. fot.

(j) 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 djuptank, som är försedd med läns- och barlastströledningar, oavsiktligt fylles med vatten från sjön, när djuptanken användes såsom lastrum, eller tömmes genom länsrör, när den innehåller vattenbarlast.

(k) Anordning skall vara vidtagen till förhindrande av att ett rum, från vilket länsrör leder, vattenfylles 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 till någon del är beläget närmare fartygssidan än en femtedel av fartygets bredd (mätt vinkelrätt mot medellinjen i höjd med den djupaste indelningsvattenlinjen) eller i tunnelköl — i det rum, där rörets mynning är belägen, å röret anbringas en backventil.

(l) Alla fördelningslådor, kranar och ventiler, som ingå i länsanordningarna, skola anbringas på ställen, varest de under vanliga förhållanden alltid äro åtkomliga. De skola vara så anordnade, att en av läns-pumparna, 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 huvudläns-systemet finnes ett nödläns-system, skall detta senare vara oberoende av huvudläns-systemet och så anordnat, att länsning genom en pump kan ske från varje rum, vari vatten inkommit.

Regel 18.

Stabilitetsundersökningar för passagerarfartyg och lastfartyg.

(a) Passagerarfartyg och lastfartyg skola, när de färdigbyggts, underkastas krängningsförsök och deras grundläggande stabilitetsförhållanden skola fastställas. Befälhavaren skall förses med sådana uppgifter härom, som erfordras för fartygets lämpliga handhavande, och ett exemplar av dessa uppgifter skall tillställas vederbörande administration.

(b) Administrationen må bevilja eftergift från fordran å krängningsförsök för ett fartyg, under villkor att grundläggande stabilitetsuppgifter, bekomna genom krängningsförsök med ett systerfartyg, finnas tillgängliga och att det för administrationen styrkes, att säkra stabilitetsuppgifter för det från krängningsförsök befriade fartyget härigenom kunna erhållas.

Regel 19.

Periodiska övningar med och undersökningar av vattentäta dörrar m. m.

(a) Å 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 även med gångjärnsdörrar i huvudtvärskeppsskott, såvida dessa dörrar användas till sjöss.

(b) Vattentäta dörrar och alla därtill hörande stängningsanordningar och visarinrättningar ävensom de ventiler, vilkas stängande är nödvändigt för att göra ett rum vattentätt, liksom ock de ventiler, vilkas funktion är nödvändig för att åstadkomma trimning i tvärskeppsled efter erhållen skada, skola till sjöss underkastas periodisk undersökning minst en gång i veckan.

Regel 20.

Anteckningar i skeppsdagbok.

(a) Gångjärnsdörrar, löstagbara plåtar, fönsterventiler, landgångs-, last- och kolportar samt andra öppningar, vilka enligt dessa regler skola hållas stängda till sjöss, skola i nya och existerande fartyg stängas före avgång från hamn. Tiderna för stängningen och öppnandet (för så vitt sådant är tillåtet enligt dessa regler) skola antecknas i sådan skeppsdagbok, som må föreskrivas av administrationen.

(b) I skeppsdagboken skall antecknas, när i regel 19 föreskrivna övningar och undersökningar företagits, och skola därvid iakttagna bristfälligheter tydligt anmärkas.

Del C. — Elektriska installationer.

(Del C äger endast tillämpning på passagerarfartyg)

Regel 21.

Allmänt.

(a) De elektriska installationerna i fartyg skola vara sådana att:

(i) den drift av installationerna, som är nödvändig med hänsyn till säkerheten, kan upprätthållas under olika nödförhållanden; och

(ii) passagerare, besättning och fartyg tillförsäkras skydd mot skador genom elektrisk ström.

(b) Varje fartyg, i vilket elektrisk kraft utgör det enda medlet att driva det hjälpmaskineri som är nödvändigt för fartygets framdrivande och säkerhet, skall utrustas med åtminstone två huvudgeneratoraggregat. Effekten på dessa aggregat skall vara så stor att det, även om ettdera aggregatet stoppas, fortfarande är möjligt att säkerställa driften av nämnda hjälpmaskineri.

Regel 22.

Nödkraftkälla.

(a) Ovanför skottdäcket skall finnas en självständig elektrisk nödkraftkälla. Denna skall vara placerad utanför maskinerikappen. Den tillgängliga kraften skall vara tillräcklig för alla de ändamål, som administrationen finner nödvändiga för passagerares och besättnings säkerhet vid nödtillfälle; vid bedömande härav skall vederbörlig hänsyn tagas till sådana ändamål som kunna behöva samtidigt tillgodoses. Särskild uppmärksamhet skall ägnas dels nödbelysningen av däck och fartygssida vid båtstationerna, i alla gångar, trappor och utgångar, i maskineriavdelningen och vid de kontrollstationer, som angivas i regel 26, dels ock lanternorna i fall dessa uteslutande äro elektriska. Kraften skall vara tillräcklig för en period av 36 timmar, dock må administrationen, där fråga är om fartyg som regelbundet nyttjas på resor av kort varaktighet, godtaga mindre krafttillgång om administrationen finner säkerhetsgraden bliva densamma. Nödkraftkällan må utgöras av, antingen:

(i) ett ackumulatorbatteri i stånd att, utan omladdning eller alltför stort spänningsfall, vid nödtillfälle tillhandahålla erforderlig ström.

(ii) en generator driven med en lämplig förbränningsmotor med enbart för densamma avsett bränsleförråd och med startanordning godkänd av administrationen. Bränslet skall hava en flampunkt av minst 43,3° C (eller 110° F).

(b) Anordningarna skola vara sådana att nödkraftanläggningen fungerar tillfredsställande även när fartyget har slagsida av 22½° och/eller när fartyget är trimmat 10° från rät köl.

(c) (i) Där nödkraften erhålles från ett ackumulatorbatteri, skola anordningar vara vidtagna till säkerställande av att nödbelysningen automatiskt träder i funktion för den händelse krafttillförseln från huvudkraftkällan uteblir.

(ii) Där nödkraftkällan utgöres av en generator, skola anordningar vara vidtagna för att temporärt erhålla nödkraft från ett ackumulatorbatteri med tillräcklig kapacitet,

(a) för att åstadkomma nödbelysningen under en halv timme i sträck; och

(b) för att stänga de vattentäta dörrarna (därest dessa manövreras elektriskt), varvid dock ej nödvändigtvis alla dörrarna behöva stängas samtidigt.

Anordningarna skola vara sådana att den temporära nödkraftkällan automatiskt träder i funktion för den händelse den normala krafttillförseln uteblir.

(iii) Anstalter skola vara vidtagna för periodisk provning av automatiska anordningar.

(d) Elektrisk styranordning skall kunna förses med ström förmedelst två matarledningar från huvudinstrumenttavlan. Varje matarledning skall hava tillräcklig kapacitet för överföring av kraft till samtliga de motorer som samtidigt kunna behöva vara i gång. Ledningarna skola i hela sin längd vara förlagda så mycket åtskilda som praktiskt låter sig göra. Dessa ledningar och motorer behöva förses endast med kortslutningsskydd.

Regel 23.

Försiktighetsåtgärder för passagerares och besättnings säkerhet.

(a) (i) Alla sådana oisolerade metall-delar av elektriska maskiner eller elektrisk utrustning, vilka icke äro avsedda att vara spänningsförande men vilka på grund av uppkommet fel kunna spänningssättas, skola vara jordade; all apparatur skall vara så konstruerad och installerad, att någon fara för att erhålla skada vid vanligt handhavande av densamma icke förefinnes.

(ii) Metallhöljerna till alla portabla lampor, verktyg och liknande apparater, som tillhöra fartygets elektriska utrustning och äro avsedda för 100 volt eller mera, skola vara jordade genom en lämplig ledare i anslutningssladden.

(b) Öppna instrumenttavlor skola vara så anordnade att personalen utan fara har lätt tillträde till såväl deras fram- som baksidor. Instrumenttavlor gavlar och baksidor skola vara på lämpligt sätt skyddade och där skall finnas en matta eller en trall av elektriskt oledande material. För beröring åtkomliga strömförande delar med en spänning till jord större än 250 volt vid likström och 150 volt vid växelström få inte monteras på framsidan av instrumenttavla eller instrumentbord.

Regel 24.

Försiktighetsåtgärder mot eldsvåda.

(a) Fartygsskrovet får icke användas som återledare för kraft-, uppvärmnings- och belysningsystem.

(b) Distributionssystemen skola vara så anordnade att eldsvåda inom någon av de brandsäkert avskilda huvudavdelningarna icke inverkar på väsentligare driftförhållanden inom någon annan dylik avdelning. Denna fordran skall anses uppfylld, om huvud- och nödsystemens matarledningar inom varje avdelning äro både vertikalt och horisontalt dragna så långt från varandra som är praktiskt möjligt.

(c) (i) Ledningars metallhöljen och armering skola vara i elektriskt hänseende sammanhängande och jordade.

(ii) Där ledningarna icke äro försedda med metallhöljen eller armering och det kan finnas risk för eldsvåda i händelse av isolationsfel, skall administrationen föreskriva särskilda försiktighetsåtgärder.

(iii) För att förhindra uppkomsten av eldsvåda må administrationen fordra, att ledningarna i vissa rum eller sektioner av fartyget skola vara försedda med metallhöljen eller armering.

(d) (i) Skarvar i ledningar må, där fråga ej är om svagströmsledningar, anordnas endast i skarvdosor eller uttagsdosor. Alla dessa dosor och ledningstillbehör skola vara så konstruerade, att eld icke kan spridas från dem.

(ii) Belysningsarmaturen skall så anordnas, att temperaturstegring, som kan vara skadlig för ledningarna, icke

uppkommer och att omgivande föremål icke bliva överdrivet varma.

(e) Ledningarna skola vara så monterade att de icke utsättas för nötning eller annan skadegörelse.

(f) Med undantag av vad som föreskrivits i mom. (d) av regel 22, skall varje särskild strömkrets skyddas mot överbelastning. För varje strömkrets skall tillåten strömstyrka, jämte märkdata eller inställning av lämpligt överströmsskydd, vara varaktigt angiven.

(g) (i) Ackumulatorbatterier skola vara lämpligt inbyggda, och rum, som huvudsakligen avses för batterierna, skola vara lämpligt konstruerade och effektivt ventilerade.

(ii) Anordningar, vid vilka kunna uppkomma elektriska ljusbågar, må, endast under förutsättning att de äro explosionssäkra, installeras i rum, avsedda huvudsakligen för ackumulatorbatterier.

Del D. — Brandskydd i bostäder och arbetsrum.

(Del D äger tillämpning endast på passagerarfartyg.)

Regel 25.

Tillämpningsområde och allmänna bestämmelser.

(a) Vid tillämpningen av denna del av förevarande kapitel gäller det undantaget, att fartyg, som icke för flera än 36 passagerare, behöver under nedan angivna förutsättning uppfylla allenast fordringarna i reglerna 28 och 29. Förutsättningen utgöres av att fartyget, förutom att det uppfyller fordringarna i mom. (b) av regel 50, är utrustat med ett av administrationen till typen godkänt system för upptäckande av eldsvåda, genom vilket system på en eller flera platser, där det så hastigt som möjligt kan iakttagas av befäl och besättning, automatiskt angives förekomst av eller tillbud till eldsvåda och plats för eldsvådan i varje slutet rum, som är avsett för passagerarnas och besättningens vistelse eller arbete, dock att

härvidlag ej avses rum, där större brandrisk ej förefinnes.

(b) Fartygets huvudkonstruktion — däck och däckshus däri inbegripna — skall vara av stål, utom i sådana särskilda fall där administrationen medgivit användning av annat lämpligt material. Huvudkonstruktionen skall medelst skott av klass »A» (definieras senare) indelas i vertikala huvudavdelningar. Ytterligare indelning skall åstadkommas medelst dylika skott, som dels omgiva utrymmen, genom vilka förbindelse är beredd i vertikal led, och dels skilja bostäder från maskineriavdelning, lastrum, arbetsrum och andra rum. Dessutom skall — förutom patrullerings-tjänst, alarmsystem och eldsläckningsapparater som fordras enligt del E av detta kapitel — antingen endera av följande skyddsmetoder eller en av administrationen godkänd kombination av dessa metoder tillämpas i bostäder och arbetsrum i syfte att förhindra en begynnande eldsvådas spridning från stället där eldsvådan uppkommit.

Metod I. — Konstruktionen av den inre uppdelningen utförd medelst skott av klass »B» (definieras senare), i allmänhet utan installation av system för upptäckande av eldsvåda eller sprinklersystem i bostäder och arbetsrum.

Metod II. — Anordnandet av automatiskt sprinklersystem och brandalarmsystem för upptäckande och släckande av eldsvåda i alla utrymmen, där eldsvåda kan förväntas uppstå, i allmänhet utan fordran å särskild typ för indelning av sålunda skyddade utrymmen.

Metod III. — System med uppdelning inom varje vertikal huvudavdelning medelst klass A-indelning och klass B-indelning, fördelade med hänsyn till de olika rummens betydelse, storlek och beskaffenhet, jämte automatiskt system för upptäckande av eldsvåda i alla rum, där eldsvåda kan befaras uppstå, samt begränsat bruk av material och inredning av brännbar eller lättantändlig beskaffenhet, men i allmänhet utan installation av sprinklersystem.

De detaljerade fordringarna äro angivna i reglerna 27—44, vilkas rubriker angiva till vilken eller vilka metoder regeln i fråga hänför sig.

Regel 26.

Definitioner.

Där nedan angivna uttryck förekomma i denna del av detta kapitel, skola följande definitioner gälla:

(a) »Icke brännbart material» är ett material, som icke brinner eller avgiver brännbara gaser i tillräcklig mängd, för att antändas vid en riktad låga, när temperaturen stigit till ungefär 750° C (eller 1382° F). Varje annat material är »brännbart material».

(b) »Standard brandprov» är ett prov, som approximativt följer nedan angivna tidsschema för temperaturen i provugnen:

vid slutet av de första

5	minuterna	— 538° C (eller 1000° F)
10	»	— 704° C (eller 1300° F)
30	»	— 843° C (eller 1550° F)
60	»	— 927° C (eller 1700° F)

(c) »Klass A-indelning» eller »brandsäker indelning» är sådan indelning, som åstadkommes medelst skott och däck. uppfyllande följande fordringar:

(i) De skola vara konstruerade av stål eller annat likvärdigt material.

(ii) De skola vara på lämpligt sätt stagade.

(iii) De skola vara så konstruerade, att de äro i stånd att förhindra genombrott av rök och lågor under ett standard brandprov av en timmes varaktighet.

(iv) De skola ha en isoleringsförmåga enligt administrationens fordringar, med hänsyn tagen till beskaffenheten av de angränsande utrymmena. Där sådana skott och däck skola utgöra brandsäkra skott och däck mellan utrymmen, av vilka det ena innehåller skottet eller däcket närbeläget trä eller annat brännbart material, skola skotten och däcken i allmänhet vara så isolerade, att om endera sidan av dem utsättes för standard brandprovet under en timme, medeltemperaturen på den icke ut-

satta sidan ej vid något tillfälle under provet stiger mer än 139° C (eller 250° F) över begynnelsestemperaturen och temperaturen ej heller på någon punkt stiger mer än 180° C (eller 325° F) över begynnelsestemperaturen. Minskad isolering eller frånvaro av isolering må förekomma, där enligt administrationens åsikt ringa brandrisk är för handen.

(d) »Klass B-indelning» eller »brandfördröjande indelning» består av skott, som äro så konstruerade att de kunna förhindra genombrott av lågor under den första halvtimmen av ett standard brandprov. Därjämte skola skotten hava en isoleringsförmåga enligt administrationens fordringar, med hänsyn tagen till beskaffenheten av de angränsande utrymmena. Där sådana skott fordras för att utgöra brandfördröjande skott mellan hytter, skola skotten i allmänhet vara av material, vilket, om endera sidan av skotten utsättes för ett standard brandprov under dess första halvtimme, förhindrar temperaturen på den icke utsatta sidan att under provet stiga mer än 139° C (eller 250° F) över begynnelsestemperaturen. Då skottbeklädnaden är av icke brännbart material, är det tillräckligt att denna fordran å begränsning av temperaturstegringen uppfylles under de första 15 minuterna av ett standard brandprov, men provet skall fortgå till halvtimmens slut för att i vanlig ordning pröva beklädnadens motståndsförmåga. Minskad isoleringsförmåga eller frånvaro av isoleringsförmåga må godtagas, där enligt administrationens mening ringa brandrisk är för handen.

(e) »Vertikala huvudavdelningar» äro sådana sektioner, i vilka skrovet, överbyggnaderna och däckshuset äro indelade genom brandsäkra huvudskott. Dylik avdelnings medellängd ovan skottdäcket må i allmänhet icke överstiga 40 meter (eller 131 eng. fot).

(f) »Kontrollstationer» äro sådana utrymmen, i vilka radio, viktigare navigerings- eller centrala brandregistreringsanordningar eller nödgeneratorn äro placerade.

(g) »Bostäder» äro samlingsrum, gång-

ar, toaletterum, hytter, kontor, bostadsrum för besättning, frisørsalonger, isolerat belägna penterier och förvaringsrum samt liknande utrymmen.

(h) »Samlingsrum» äro sådana till bostäderna hörande rum, vilka användas till hallar, matsalar, sällskapsrum och liknande permanent avskilda utrymmen.

(i) »Arbetsrum» äro rum, använda till kök, huvudpenterier, förrådsrum (dock ej isolerat belägna penterier och förvaringsrum), post- och växelkontor samt liknande utrymmen ävensom trunkar till dessa utrymmen.

(j) »Lastrum» äro alla utrymmen, som begagnas för last (lastoljetankar häri inbegripna), ävensom trunkarna till dessa utrymmen.

(k) »Maskineriavdelningen» omfattar alla utrymmen, som användas för framdrivnings-, hjälp- eller kylmaskineri, ångpannor, pumpar, verkstäder, generatorer, ventilations- och luftkonditioneringsmaskineri och anordning för påfyllning av olja, samt liknande utrymmen ävensom trunkar till dessa utrymmen.

(l) »Stål eller annat likvärdigt material». — Där orden »stål eller annat likvärdigt material» förekomma, förstås med »likvärdigt material» varje material, som i sig självt eller genom isolering äger samma motståndskraft som stål efter att hava utsatts för ifrågakommande eld (t. ex. aluminium isolerat på lämpligt sätt).

Regel 27.

Byggnadssätt (metoder I, II och III).

Skrov, överbyggnader, i konstruktionen ingående skott, däck och däckshuset skola utföras av stål, dock må administrationen i särskilda fall medgiva användning av annat lämpligt material.

Regel 28.

Vertikala huvudavdelningar (metoder I, II och III).

(a) Skrov, överbyggnader och däckshuset skola vara indelade enligt klass »A» i vertikala huvudavdelningar, vilkas medellängd ovan skottdäcket i allmän-

het icke må överstiga 40 meter (eller 131 eng. fot). Nödiga avsatser skola vara av klass »A».

(b) I den mån så är praktiskt möjligt, skola de över skottdäcket belägna delarna av dessa skott vara i rät linje med de vattentäta indelningsskott, som äro belägna omedelbart under skottdäcket.

(c) De ifrågavarande skotten skola sträcka sig från däck till däck och till fartygssidorna eller andra begränsningar för huvudavdelningarna.

(d) I fartyg konstruerade för särskilt ändamål, såsom automobil- eller järnvägsfärjor, där insättandet av sådana skott skulle omöjliggöra det ändamål, för vilket fartyget är avsett, skola likvärdiga anordningar för kontroll och begränsning av eldsvåda i stället vidtagas till administrationens särskilda godkännande.

Regel 29.

Öppningar i skott begränsande vertikala huvudavdelningar (metoder I, II och III).

(a) Där elektriska ledningar, rör, arummor etc. eller vägare, balkar eller andra byggnadsdetaljer gå genom skott till vertikala huvudavdelningar, skola anordningar vara vidtagna så att skottens brandsäkerhet icke försämrats.

(b) Spjäll skola anbringas i trummor, som gå genom skott begränsande vertikala huvudavdelningar. Spjällen skola förses med lämpliga lokala kontrollorgan, manövrerbara från båda sidor av skottet. Manöverplatserna skola vara lätt åtkomliga och märkta med rött. Indikatorer, som visa, huruvida spjällen äro öppna eller stängda, skola anbringas.

(c) Alla öppningar skola vara försedda med permanent anbragta stängningsanordningar, vilka skola vara minst lika brandsäkra som skotten vari de äro anbragta.

(d) Alla dörrar och dörröppningar i skott till vertikala huvudavdelningar skola, jämte tillhörande anordningar för deras säkring efter stängning, vara minst lika brandsäkra som skotten, vari dörrarna äro anbragta; de måste vara i

stånd att förhindra genomträngande av rök och lågor. Vattentäta dörrar behöva icke vara isolerade.

(e) Varje dörr skall kunna av en ensam person öppnas från vilken som helst sida av skottet. Annan branddörr än vattentät dörr skall vara av självstängande typ med enkla och lätthanterliga anordningar för frigöring från öppet läge. Sådan dörr skall vara av typ och konstruktion som godkänts av administrationen.

Regel 30.

Skott inom vertikal huvudavdelning (erfordras ej för metod II).

(a) Metod I.

(i) Inom bostadsavdelning skola alla indelningsskott, som icke skola vara av klass A, utgöras av skott av klass B och vara så sammanbyggda att skyddade enheter bildas. Administrationen kan påfordra prov med avseende å sammanbyggnaden. På fartyg som föra fler än 100 passagerare skall klass B-indelningen vara av icke brännbart material, vilket dock må vara klätt med brännbart material i enlighet med regel 39.

(ii) Alla skott till gångar skola sträcka sig från däck till däck. Ventilationsöppningar tillåtas i skott till gångar, företrädesvis i skottens nedre del. Alla övriga indelningsskott skola i höjddled sträcka sig från däck till däck och i sidled till bordläggningen eller andra indelningsbegränsningar. Finnes garnering eller beklädnad av icke brännbart material, må skotten dock sluta vid garneringen eller beklädnaden.

(b) Metod III.

(i) Inom bostadsavdelning skola indelningsskott, som icke skola vara av klass A, utgöras av skott av klass B och vara anordnade på så sätt, att de bilda ett sammanhängande nätverk av brandfördröjande skott, där storleken av utrymme, bildat av nätverket, i allmänhet ej överstiger 120 kvadratmeter (eller 1 300 eng. kvadratfot) och icke i något fall överstiger 150 kvadratmeter (eller 1 600 eng. kvadratfot).

(ii) Alla samlingsrum utan inre skott-

indelning skola vara omgivna av skott av klass B. Där skott äro ytterskott eller där risk för brand ej föreligger i angränsande rum, behöva skotten ej vara av klass A eller B såvida desamma ej avskilja vertikala huvudavdelningar, kontrollstationer, trappnedgångar eller gångar.

(iii) Alla skott till gångar skola vara av klass B och sträcka sig från däck till däck. Där ingen garnering finnes eller garneringen är av icke brännbart material, må ventilationsöppningar, försedda med galler av icke brännbart material, förekomma. Alla övriga indelningsskott skola även sträcka sig hela från däck till däck.

(iv) Skott av klass B skall vara antingen av en typ med hel stomme av icke brännbart material eller ock av en sammansatt typ med invändiga skikt av asbestplattor eller liknande icke brännbart material, och den gräns för temperaturstegring, som omnämnes vid definitionen av klass B-indelning i regel 26, skall gälla vid slutet av halvtimmesprovet.

Regel 31.

Bostadsutrymmens avskiljande från maskineriavdelning, lastrum och arbetsrum (metoder I, II och III).

Skott och däck, som avskilja bostadsutrymmen från maskineriavdelning, lastrum och arbetsrum, skola vara utförda såsom klass A-indelning och dessa skott och däck skola hava en isoleringsförmåga som godkännes av administrationen med hänsyn tagen till beskaffenheten av angränsande rum.

Regel 32.

Däcksbeklädnad (metoder I, II och III).

Den egentliga däckbeläggningen inom bostadsutrymme, kontrollstation, trappuppgång och gång skall utgöras av material, som ej lätt antändes och som godkänns av administrationen.

Regel 33.

Skydd för trappuppgångar.

(a) *Metoder I och III.*

(i) Alla trappuppgångar skola vara av stålramskonstruktion och inneslutna medelst klass A-indelning, försedd med säkra tillslutningsanordningar till alla öppningar från lägsta däck inom bostadsavdelningen åtminstone upp till jämnhöjd med direkt utgång till öppet däck, dock att:

(a) en trappuppgång, som avses endast för två däck, ej behöver vara innesluten, därest integriteten av det övre av dessa däck upprätthålles genom att ändamålsenliga skott eller dörrar anbringas på ettdera däcket;

(b) i samlingsrum må anbringas öppna trappuppgångar, förutsatt att de ligga helt inom sådant rum.

(ii) Skyddsavdelade rum för trappuppgångar skola hava direkt förbindelse med gångar och en area, tillräcklig att förhindra stockning med hänsyn tagen till det antal personer som sannolikt kommer att använda trappuppgångarna vid fara, samt skola, i så ringa grad som praktiskt låter sig göra, innehålla bostadsutrymmen eller andra slutna utrymmen, i vilka eldsvåda kan uppstå.

(iii) Skott i skyddsavdelade rum för trappuppgångar skola ha en isoleringsförmåga, som godkänts av administrationen, med hänsyn tagen till beskaffenheten av angränsande rum. Tillslutningsanordningarna till öppningar i skotten skola vara minst lika brandsäkra som skotten själva. Dörrar — andra än vattentäta dörrar — skola vara av den självstängande typ, som fordras för skott begränsande vertikala huvudavdelningar.

b) *Metod II.*

(i) Huvudtrappuppgångar skola vara av stålramskonstruktion och inneslutna medelst klass A-indelning, försedd med säkra tillslutningsanordningar till alla öppningar från lägsta däck inom bostadsavdelningen åtminstone upp till jämnhöjd med direkt utgång till öppet däck, dock att:

(a) en trappuppgång, som endast avses för två däck, ej behöver vara innesluten, därest integriteten av det övre av dessa däck upprätthålles genom att ändamålsenliga skott eller dörrar anbringas på ettdera däck;

(b) i samlingsrum må anbringas öppna trappuppgångar, förutsatt att de ligga helt inom sådant rum.

(ii) Skyddsavdelade rum för trappuppgångar skola hava direkt förbindelse med gångar och en area, tillräcklig för att förhindra stockning med hänsyn tagen till det antal personer som sannolikt kommer att använda trappuppgångarna vid fara, samt skola, i så ringa grad som praktiskt låter sig göra, innehålla bostadsutrymmen eller andra slutna utrymmen, i vilka eldsvåda kan uppstå.

(iii) Skott i skyddsavdelade rum för trappuppgångar skola ha en isoleringsförmåga, som godkänts av administrationen, med hänsyn tagen till beskaffenheten av angränsande rum. Tillslutningsanordningarna till öppningar i skotten skola vara minst lika brandsäkra som skotten själva. Dörrar — andra än vattentäta dörrar — skola vara av den självstängande typ, som fordras för skott begränsande vertikala huvudavdelningar.

(iv) Reservtrappuppgångar skola vara av stålramskonstruktion men de behöva ej vara inneslutna av skott, därest integriteten av ifrågakommande däck upprätthålles medelst sprinkleranordningar vid dessa trappuppgångar.

Regel 34.

Skydd för hissar (passagerar- och arbets-hissar), vertikala ljus- och lufttrummor m. m. (metoder I, II och III).

(a) Trunkar för passagerar- och arbets-hissar samt vertikala ljus- och lufttrummor till passagerarutrymmen m. m. skola vara utförda enligt klass A. Dörrarna skola vara av stål eller annat icke brännbart material och de skola, när de äro tillslutna, erbjuda minst lika effektivt brandskydd som de trunkar och trummor, i vilka de äro anbragta.

(b) Hisstrunkar skola vara så anordnade, att de hindra spridning av rök och

lågor från ett mellandäck till ett annat, och de skola vara försedda med stängningsanordningar för kontroll av drag och rök. Isolering av hisstrunkar, belägna inom skyddsavdelade rum till trappuppgångar, fordras ej.

(c) Där en ljus- eller lufttrumma står i förbindelse med mer än ett mellandäcksutrymme och det enligt administrationens mening kan befaras att rök och lågor ledas från ett mellandäck till ett annat, skola lämpligt placerade spjäll anbringas så att varje utrymme kan isoleras i händelse av eldsvåda.

(d) Varje annan trunk eller trumma (t. ex. för elektriska kablar) skall vara så konstruerad att den ej tillåter spridning av eld från ett mellandäck eller rum till ett annat.

Regel 35.

Skydd för kontrollstationer (metoder I, II och III).

Kontrollstationer skola avskiljas från övriga delar av fartyget genom skott och däck av klass A.

Regel 36.

Skydd för förrådsrum m. m. (metoder I, II och III).

Skott, som begränsa bagagerum, postrum, förrådsrum, färg- och lampskåp, kök och liknande utrymmen, skola vara av klass A. Utrymmen, som innehålla lättantändliga förråd, skola vara så belägna att faran för passagerare och besättning i händelse av eldsvåda blir den minsta möjliga.

Regel 37.

Fönster och fönsterventiler.

(a) *Metoder I och III.*

Alla fönster och fönsterventiler i bostäderna skola hava ramar av metall eller likvärdigt material. Glaset skall fasthållas medelst en infattning av metall eller likvärdig anordning. Alla fönster och fönsterventiler, som vetta mot gångar eller trappuppgångar, skola uppfylla den fordran å skyddsförmåga som gäller för skott, i vilka de äro anbragta.

(b) Metod II.

Alla fönster och fönsterventiler, som vetta mot gångar eller trappuppgångar, skola uppfylla den fordran å skyddsförmåga, som gäller för skott, i vilka de äro anbragta.

Regel 38.

Ventilationssystem (metoder I, II och III).

(a) Alla ventilationssystemens huvudinlopp och huvudavlopp skola hava åtkomliga tillslutningsanordningar, som kunna stängas i händelse av eldsvåda. Ventilationsfläktarna skola i allmänhet vara så anordnade att kanalerna till de olika platserna ligga inom samma vertikala huvudavdelning.

(b) Alla mekaniska ventilationssystem, med undantag av de för maskineriavdelningen avsedda, skola vara försedda med huvudkontroller så att alla fläktar kunna stoppas från vilken som helst av två kontrollstationer, som skola vara placerade så långt från varandra som är praktiskt möjligt. En av huvudkontrollerna till den mekaniska ventilationen för maskineriavdelningen skall kunna manövreras från en plats, belägen utanför maskineriavdelningen. Avloppskanaler från köksavdelningen skola, där de passera genom bostäder, vara effektivt isolerade.

Regel 39.

Konstruktionsdetaljer (erfordras ej för metod II).

(a) Metod I.

Utom i lastrum, postrum, bagagerum och nedkylda arbetsrum skall väggbeklädnad, durk, takbeklädnad och isole-ring vara av icke brännbart material. I fartyg, som ej för mer än 100 passagerare, erfordras dock ej att väggbeklädnad, durk och takbeklädnad äro av icke brännbart material, om de uppfylla de fordringar som ställas å skott till det rum där de äro anbragta. Den totala volymen av brännbara beklädnader, ornament, dekorationer och faner må ej i bostads- eller samlingsrum vara större än den volym, som motsvaras av ett 2,54 mm

(eller 1/10 eng. tum) tjockt fanerskitt på den sammanlagda ytan av rummets väggar och tak. Brännbara beklädnader, ornament, dekorationer och faner få ej förekomma i gångar eller skyddsavdelade rum för trappuppgångar.

(b) Metod III.

Användning av brännbart material av vad slag det vara må, såsom exempelvis obehandlat trä, faner, takbeklädnad, gardiner och mattor, skall inskränkas i den mån så är skäligt och lämpligt. I stora samlingsrum skola underlag och fästen för tak- och annan beklädnad vara av stål eller likvärdigt material.

Regel 40.

Diverse detaljer (metoder I, II och III).

(a) (i) Luftrum, inneslutna bakom takbeklädnad, panel eller annan väggbeklädnad, skola vara på lämpligt sätt avdelade genom tätslutande dragstoppare, placerade på ett avstånd från varandra i längdriktningen av högst 13,73 meter (eller 45 eng. fot).

(ii) I höjdd led skola dessa luftrum — de som äro belägna bakom beklädnader i trappuppgångar, trunkar m. m. jämväl inbegripna — vara slutna vid varje däck.

(b) Konstruktionen av takbeklädnad och skottarrangemang skall, utan att brandskyddsförmågan härigenom får försämrats, vara sådan, att det är möjligt för brandpatrullerna att upptäcka varje rök, som härleder sig från dolda och oåtkomliga utrymmen.

(c) De dolda ytorna av alla skott, väggbeklädnader, paneler, trappuppgångar, trädurkar och dylikt i bostäder skola vara sådana, att de enligt administrationens mening i tillfredsställande grad hindra spridning av eld.

(d) Målarfärg, fernissa och liknande preparat, som uppbyggts på nitrocellulosabas, må ej komma till användning.

(e) Spygatt, sanitära och andra avlopp, vilka utmytna nära vattenlinjen, få icke vara av bly. Ej heller må bly komma till användning på sådana ställen, där blyets smältning vid eldsvåda skulle medföra fara för läckage.

(f) Där elektriska värmeelement förekomma, skola de vara fast anbragta och så konstruerade att brandrisken minskas så mycket som möjligt. Oskyddade elektriska strålkaminer få icke komma till användning.

Tillämpligt endast å metod III.

(g) Alla oskyddade ytor och deras ytbehandling skola i bostäder vara sådana att deras eldspridningsförmåga blir begränsad till administrationens godkännande.

Regel 41.

Biografapparater (metoder I, II och III).

Med undantag av de fall där endast s. k. säkerhetsfilm kommer till användning, skola, vid installation och begagnande av biografapparater ombord, särskilda försiktighetsmått mot brand vara vidtagna i enlighet med administrationens föreskrifter. Förvaringsrum för lättantändlig film skall stå i förbindelse med fria luften genom ett avlopp med en area av 10 kvadratcentimeter för varje 3,5 kilogram (eller 1 eng. kvadratum för varje 5 eng. pund) i rummet förvarad kvantitet filmrullar eller dylikt.

Regel 42.

Automatiska sprinklersystem samt system för brandalarm och för upptäckande av eldsvåda (metod II).

I fartyg, på vilka metod II tillämpas, skall ett automatiskt sprinkler- och brandalarmsystem, vilket till typen godkänts av administrationen och uppfyller bestämmelserna i regel 48, installeras och anordnas så att skydd beredes varje slutet utrymme, som är avsett för användning eller betjäning av passagerare eller besättning, dock med undantag av sådant utrymme, som icke erbjuder någon väsentlig brandrisk.

Regel 43.

Automatiska system för brandalarm och för upptäckande av eldsvåda (metod III).

I fartyg, på vilka metod III tillämpas, skall system för upptäckande av eldsvåda, vilket till typen godkänts av ad-

ministrationen, installeras och anordnas så att genom systemet dels upptäckes förekomsten av eld i varje slutet utrymme som är avsett för passagerare eller besättning (utrymmen som icke erbjuda någon väsentlig brandrisk dock undantagna), dels ock på en eller flera platser eller stationer, där det skyndsammast kan uppmärksammas av befäl och besättning, automatiskt anges förekomsten av eller tillbudet till eldsvåda och platsen för densamma.

Regel 44.

Ritningar (metoder I, II och III).

Sammanställningsritningar, som för varje däck utvisa de olika brandavdelningarna, inneslutna av brandsäkra skott, och sektionerna, inneslutna av brandfördrojande skott (om sådana finnas), jämte nödiga uppgifter om systemet för brandalarm, systemet för upptäckande av eldsvåda, sprinklerinstallationen (om sådan finnes), brandsläckningsanordningarna, anordningarna för ingång till och utgång från de olika avdelningarna och däcken m. m. samt ventilationssystemet och placeringen av dithörande spjäll ävensom identifieringsnummer på ventilationsfläktarna för varje särskild sektion skola på stadigvarande sätt finnas synligt uppsatta till ledning för det vakthavande befälet.

Del E. — Upptäckande och släckande av eldsvåda i passagerarfartyg och lastfartyg.

(Del E äger tillämpning på passagerarfartyg och lastfartyg, dock att regel 50 endast gäller passagerarfartyg och regel 51 endast lastfartyg.)

Anmärkning. — *Bestämmelserna i reglerna 45 — 49 angiva de fordringar, vilka de i reglerna 50 och 51 omnämnda anordningarna skola uppfylla.*

Regel 45.

Pumpar, rörledningar, brandposter och slangar.

(a) Brandpumpar skola vara självständigt drivna. Sanitets-, barlast-, läns- och spolvattenpumpar må godkännas

såsom brandpumpar. I varje fartyg skall kapaciteten på de pumpar, som äro avsedda för eldsläckning, uppgå till minst två tredjedelar av den för fartyget fordrade kapaciteten på läns-pumparna. Varje pump skall vara i stånd att åstadkomma minst de två kraftiga strålar om vilka fråga är i dessa regler. Strålens räckvidd från munstycket skall vara omkring 12 meter (eller 40 eng. fot).

(b) Säkerhetsventiler skola vara anordnade i förbindelse med alla brandpumpar. Dessa ventiler skola vara så placerade och inställda att de förhindra uppkomsten av övertryck i någon som helst del av huvudbrandledningssystemet.

(c) Diametern av ledningarna skall vara så stor att vattentillförseln blir tillräcklig för samtidig användning av minst två brandslangar. Diametern skall beräknas på grundval av den kapacitet, som fordras för pumpar avsedda för eldsläckning.

(d) Brandposternas antal och placering skola vara sådana att minst två vattenstrålar, den ena förmedelst en enda slanglängd, kan nå vilken som helst del av fartyget.

(e) Rörledningarna och brandposterna skola vara så placerade, att brandslangarna lätt kunna kopplas till dem. I fartyg, å vilka däckslast kan ifrågakomma, skall placeringen av brandposterna vara sådan, att de alltid äro lätt åtkomliga, och skola rörledningarna, i den mån så praktiskt låter sig göra, vara så anordnade att risk för deras skadande genom däckslasten ej föreligger.

(f) Kranar eller ventiler skola vara så placerade på rörledningarna, att vilken som helst av brandslangarna kan avkopplas medan brandpumparna äro i gång.

(g) Brandslangar skola vara av material, som godkänts av administrationen, och tillräckligt långa för att giva en vattenstråle till varje sådant utrymme, där slangarnas användning kan erfordras. Slangarna skola vara försedda med nödiga tillbehör. Munstyckets inre diameter må ej understiga 12 millimeter (eller $\frac{1}{2}$ eng. tum).

(h) De slangar, som i dessa regler be-

nämnas »brandslangar», skola, jämte nödiga tillbehör och verktyg, på väl synliga ställen nära ledningarnas brandposter eller förskruvningar hållas färdiga för användning.

Regel 46.

Eldsläckningsapparater.

(a) Alla eldsläckningsapparater skola vara av typ och konstruktion som godkänts av administrationen. Flyttbara eldsläckningsapparaters rymd må ej överstiga $13\frac{1}{2}$ liter (eller 3 gallons) och ej heller understiga 9 liter (eller 2 gallons).

(b) Reservladdningar skola förefinnas i enlighet med de föreskrifter som administrationen utfärdar.

(c) Eldsläckningsapparater, i vilka eldsläckningsmedlet hålles under tryck, få ej förekomma i passagerarnas eller besättningens bostäder.

(d) Flyttbara eldsläckningsapparater skola periodiskt undersökas och underkastas sådana prov som administrationen må fordra.

(e) En av de flyttbara eldsläckningsapparater, som äro avsedda att användas i ett visst utrymme, skall förvaras nära ingången till detta utrymme.

(f) Kontrollventilerna till fast anbragta eldsläckningsapparater skola vara så placerade, att de äro lätt åtkomliga och vid utbrott av eldsvåda ej genast göras obrukbara.

Regel 47.

Eldsläckning medelst gas eller ånga i last- och ångpannerum.

(a) Där anordningar äro vidtagna för att i last- eller pannrum inleda gas eller ånga för eldsläckningsändamål, skola de för gasens eller ångans inledande erforderliga rören vara försedda med kontrollventiler eller kranar, som äro under alla förhållanden lätt åtkomliga från däck och försedda med märkning, som tydligt anger de avdelningar till vilka rören leda. Lämpliga anordningar skola vara vidtagna till förhindrande av att gasen eller ångan oavsiktligt inkommer i någon avdelning. Om något rör leder till ett

utrymme, dit passagerare hava tillträde, skall röret vara försett med ytterligare en avstängningsventil eller kran, som skall vara på lämpligt sätt skyddad.

(b) Rören skola vara så anordnade, att de åstadkomma effektiv fördelning av gasen eller ångan. I stora lastrum skola finnas minst två rör, av vilka det ena skall vara anbragt i den förliga och det andra i den akterliga delen av rummet. Där ånga användes, skola rören ledas tillräckligt långt ner i rummet.

(c) (i) När koldioxid användes som eldsläckningsmedel i lastrum, skall den tillgängliga gasmängden vara tillräcklig för att giva en fri gasvolym, motsvarande minst 30 procent av bruttovolymen av det största lastrum i fartyget som kan gastätt avstängas.

(ii) När koldioxid användes som eldsläckningsmedel i pannrum, skall den tillgängliga gasmängden vara tillräcklig för att giva en fri gasvolym, motsvarande minst 30 procent av bruttovolymen av det största pannrummet, mätt till överkanten av pannorna. Om maskin- och pannrummen icke äro fullständigt avskilda från varandra och brännolja kan från pannrummet intränga i maskinrummet, skola maskin- och pannrummen anses som ett enda rum.

(iii) När koldioxid användes som eldsläckningsmedel både för lastrum och pannrum, behöver gasmängden icke vara större än den, som erfordras för det största på detta sätt skyddade rummet, oberoende av om det är last- eller pannrum.

(iv) För det ändamål som avses i detta mom. (c) skall gasvolymen beräknas efter 0,56 kubikmeter per kilogram (eller 9 eng. kubikfot per eng. pund).

(d) När eldsläckningsmedlet i lastrum utgöres av ånga, skola den eller de pannor, som finnas att tillgå för ångans alstrande, hava en ångbildningsförmåga för timme räknad av åtminstone 1 kilogram ånga för varje 0,75 kubikmeter (eller 1 eng. pund för varje 12 eng. kubikfot) av bruttorrymden av det största lastrummet i fartyget.

(e) Anordningar skola vara vidtagna för ventilationsfläktars stoppande från platser utanför de ifrågakommande

rummen och för tillslutning av alla dörröppningar, ventilationsöppningar, ringformiga luftmellanrum kring skorstenar och andra öppningar till rum, i vilka eldsläckning medelst gas eller ånga ifrågakommer.

(f) Anordningar skola vara vidtagna för avgivande av hörbara varningssignaler, när koldioxid insläppes i något rum, där arbete kan ifrågakomma.

Regel 48.

Automatiskt sprinklersystem.

(a) Automatiskt verkande vattensprinklersystem må godkännas såsom tillfredsställande eldsläckningsanordning. Där ett sådant system är anordnat, skall det hållas laddat vid nödvändigt tryck och vara försett med anordningar för oavbruten vattentillförsel.

(b) Systemet skall vara indelat i sektioner till det antal, som bestämmes av administrationen. Dessutom skola finnas automatiska alarmapparater, som på en eller flera lämpliga platser eller stationer utvisa förekomsten av eller tillbud till eldsvåda och platsen för eldsvådan.

(c) Den eller de pumpar, som förse sprinklersystemet med vatten, skola vara så anslutna till systemet att de, vid tryckfall i systemet, automatiskt igångsättas.

(d) Varje pump skall vara i stånd vidmakthålla en tillräcklig tillförsel av vatten vid det avsedda trycket i sprinklerventilerna, medan så många av sprinklerventilerna, som administrationen bestämmer, äro öppna.

(e) Minst två kraftkällor skola finnas för de pumpar som suga från sjön, luftkompressorerna och de automatiska alarmapparaterna. Är kraften elektrisk, skall strömmen tillföras över instrumenttavlan för den elektriska nödinсталlationen och genom en matarledning, avsedd uteslutande för detta ändamål. Det får icke finnas någon annan strömbrytare i strömkretsen än den som är anbragt på instrumenttavlan. Strömbrytaren skall vara försedd med tydlig beteckning och skall normalt hållas i tillslaget läge.

(f) Sprinklerventiler skola träda i funktion vid den temperatur som föreskrives av administrationen. Lämpliga anordningar för periodisk provning av systemets alla automatiska anordningar skola vara vidtagna.

Regel 49.

Andningsapparater, rökhyälmar och säkerhetslampor.

(a) Andningsapparater och rökhyälmar skola vara av typ, som godkänts av administrationen.

(b) För att person, som bär rökhyärm eller rökmask med luftslang, skall undgå att inandas rök, skall luftslangen vara så lång att den från en plats på öppna däckets på lämpligt avstånd från luckan eller dörren räcker till varje del av last- eller maskineriavdelningen.

(c) Säkerhetslampor skola hava en bränntid av minst tre timmar och vara till typen godkända av administrationen.

Regel 50.

Fordringar beträffande passagerarfartyg. Patrulleringstjänst och upptäckande av eldsvåda.

(a) Betyggande patrulleringstjänst skall upprätthållas i alla passagerarfartyg så att varje begynnande eldsvåda kan hastigt upptäckas. Manuella brandalarmapparater skola anbringas på olika platser i hela bostadsavdelningarna för passagerare och besättning i syfte att möjliggöra för brandpatrullen att omedelbart giva alarmsignal till brygga eller brandkontrollstation.

(b) Godkänt system för brandalarm eller för upptäckande av eldsvåda skall vara anordnat. Genom detta system skall på en eller flera lämpliga platser eller stationer, där det hastigast kan iakttagas av befäl och besättning, automatiskt angivas förekomsten av eller tillbudet till eldsvåda och platsen för densamma i varje sådan del av fartyget, som enligt administrationens mening icke är åtkomlig förmedelst patrulleringstjänsten. Vad i detta mom. sagts gäller

dock icke där det för administrationen tillfredsställande visas, att fartyget är sysselsatt på resor av så kort varaktighet, att det vore oskäligt att tillämpa denna bestämmelse.

Utrymmen, som begagnas av passagerare och besättning.

(c) Passagerarfartyg skall vara försett med anordningar, förmedelst vilka minst två kraftiga vattenstrålar kunna, när alla vattentäta dörrar och alla dörrar i de brandsäkra huvudskotten äro stängda, hastigt och samtidigt riktas till vilken som helst del av varje däck eller utrymme, som begagnas av passagerare eller besättning. Dörrar i mellanliggande skott må hava lämpliga öppningar försedda med tillslutningsanordningar.

(d) Passagerarfartyg skall vara utrustat med godkända flyttbara eldsläckningsapparater i enlighet med vad administrationen finner lämpligt och erforderligt.

Lastrum.

(e) Passagerarfartyg skall vara försett med anordningar förmedelst vilka minst två kraftiga vattenstrålar kunna hastigt och samtidigt riktas till vilket som helst lastrum.

(f) (i) Passagerarfartyg med en bruttodräktighet av 1 000 registerton eller mera skall vara försett med anordningar, förmedelst vilka kvävande gas, tillräcklig för att giva en volym fri gas, motsvarande minst 30 procent av bruttovolymen utav det största gastätt avstängningsbara lastrummet, kan genom ett permanent rörsystem utan tidsutdräkt införas i vilket som helst rum, i vilket last må föras. Administrationen må tillåta användning av ånga i stället för kvävande gas i ångfartyg och i fartyg som framdrivas medelst förbränningsmotor, dock skola anordningarna i så fall uppfylla fordringarna i mom. (d) av regel 47.

(ii) I fartyg, beträffande vilka det för administrationen tillfredsställande visas att de äro sysselsatta på resor av så kort varaktighet, att det vore oskäligt att tillämpa ovan nämnda bestäm-

melse, och i passagerarfartyg, vilkas bruttodräktighet understiger 1 000 registerton, skola anordningarna i lastrummen uppfylla administrationens fordringar.

Maskineri- och bunkerutrymmen.

(g) Passagerarfartyg skall vara försett med anordningar, förmedelst vilka minst två kraftiga vattenstrålar kunna hastigt och samtidigt riktas till vilken som helst del av kolboxarna, pannrummen och maskinrummen.

(h) Passagerarfartyg med oljeeldade ångpannor eller med förbränningsmotorer såsom framdrivningsmaskineri skall i maskineriavdelningen hava minst två brandposter, en på babordssidan och en på styrbordssidan, och för varje brandpost brandslangar med erforderliga kopplingar och munstycken jämte anordningar för utspridning av vatten över olja.

(i) Passagerarfartyg, i vilket huvud- eller hjälpanngpannor äro oljeeldade, skall uppfylla bestämmelserna i mom. (g) och (h) av denna regel även som följande föreskrifter:

(i) Vid varje eldningsplats för en eller flera ångpannor skall finnas en behållare, innehållande sand, med soda behandlat sågspån eller annat godkänt torrt ämne i sådan mängd som må fordras av administrationen.

(ii) Minst två godkända flyttbara eldsläckningsapparater, som avgiva skum eller annat för släckning av brinnande olja godkänt ämne, skola finnas såväl på varje eldningsplats i pannrummen som ock i varje utrymme där del av oljeeldningsinstallationen är belägen.

(iii) Det skall finnas godkända anordningar, förmedelst vilka skum hastigt kan avgivas och utspridas över pannrummet eller pannrummen och över varje utrymme, i vilket delar till oljeeldningsaggregat eller dagtankar äro belägna. Den för ändamålet tillgängliga mängden skum skall vara tillräcklig för att med ett 15 cm (eller 6 eng. tum) tjockt lager täcka den största yta, över vilken brännolja kan förväntas sprida sig i händelse av

läcka. Alternativt må kvävande gas eller fast anbragt högtryckssystem för vattenspridning komma till användning. Om maskin- och pannrummen ej äro fullständigt skilda från varandra och brännolja kan från pannrummet intränga i maskinrummet, skola maskin- och pannrummen betraktas såsom ett enda rum. Anordningarna skola kunna kontrolleras från en eller flera lätt tillgängliga platser, vilka icke vid utbrott av eldsvåda genast bliva otillgängliga.

(iv) En godkänd skumsläckare med en rymd av minst 136 liter (eller 30 eng. gallons) skall finnas i fartyg med ett pannrum och två dylika skumsläckare skola finnas i fartyg med mer än ett pannrum. Dessa skumsläckare skola vara försedda med slangar, som äro anbragta på rullar och tillräckligt långa för att nå vilken som helst del av pannrummen och de utrymmen, som innehålla någon del av oljeeldningsinstallationen. En eldsläckningsapparat med en kapacitet av 45 kilogram (eller 100 eng. pund) koldioxid kan godtagas såsom ersättning för en skumsläckare med en rymd av 136 liter (eller 30 eng. gallons).

(j) Passagerarfartyg, som framdrives medelst förbränningsmotor, skall, förutom att det uppfyller föreskrifterna i mom. (g) och (h) av denna regel, i varje maskineriavdelning hava minst en godkänd skumsläckare med en rymd av minst 45 liter (eller 10 eng. gallons) och dessutom en godkänd flyttbar skumsläckare för varje helt eller påbörjat 1000-tal effektiva hästkrafter hos maskineriet; hela antalet i enlighet härmed förefintliga flyttbara eldsläckningsapparater skall vara minst två men behöver ej överstiga sex. En eldsläckningsapparat med en kapacitet av 16 kilogram (eller 35 eng. pund) koldioxid må godtagas såsom ersättning för en skumsläckare med en rymd av 45 liter (eller 10 eng. gallons).

(k) Är ett passagerarfartyg, som framdrives förmedelst förbränningsmotor, försett med en donkeypanna, skola bestämmelserna i mom. (i) iakttagas. Är donkeypannan belägen i maskineriavdel-

ningen, skall i denna avdelning den enligt nästföregående moment fordrade stora eldsläckningsapparaten ersättas med antingen en godkänd skumsläckare, som har en rymd av minst 136 liter (eller 30 eng. gallons) och är försedd med lämpliga slangkopplingar, eller ock annan godkänd anordning för spridande av skum. I stället för skumsläckare med en rymd av 136 liter (eller 30 eng. gallons) må godkännas en eldsläckningsapparat, som har en kapacitet av 45 kilogram (eller 100 eng. pund) koldioxid.

Pumpar.

(l) Passagerarfartyg med en bruttodräktighet av 4 000 registerton eller mera skall vara försett med minst tre brandpumpar, drivna medelst ånga eller annat drivmedel, och varje passagerarfartyg med en bruttodräktighet understigande 4 000 registerton med minst två sådana brandpumpar. Varje brandpump skall vara i stånd att samtidigt i minst två kraftiga strålar till vilken som helst del av fartyget avgiva så stor vattenmängd som administrationen må finna erforderlig.

(m) I passagerarfartyg, som är minst 91,5 meter (eller 300 eng. fot) i längd och försett med oljeeldade ångpannor eller förbränningsmotorer, skola anordningarna för vattenintag från sjön, pumpar och kraftkällor för deras drift vara sådana att en eldsvåda i någon avdelning icke sätter alla brandpumparna ur funktion. I fartyg, vars längd understiger 91,5 meter (eller 300 eng. fot), skall, om eldsvåda i någon avdelning kan sätta alla pumparna ur funktion, finnas ytterligare eldsläckningsanordning, som alternativt kan användas.

Rörledningar och brandposter.

(n) Passagerarfartyg skall vara utrustat med rörledningar och brandposter i enlighet med tillämpliga bestämmelser i regel 45.

Brandslangar.

(o) Passagerarfartyg skall vara utrustat med det antal brandslangar, som administrationen kan finna erforderligt. Minst en brandslang skall finnas för

varje brandpost och dessa slangar må endast användas för eldsläckningsändamål eller vid prov av eldsläckningsapparaturen vid brandövningar och besiktningar.

Rökhjälmar och säkerhetslampor.

(p) Passagerarfartyg skall medföra minst två utrustningar, vardera bestående av en andningsapparat eller rökhjälmar, en säkerhetslampa och en brandyxa. Dessa utrustningar skola, färdiga för användning, förvaras på platser, som äro vitt skilda från varandra. En flyttbar elektrisk bormaskin för upptagande av nödöppningar i däck, kappar och skott i syfte att nå eldhärd skall finnas tillgänglig.

Regel 51.

Fordringar beträffande lastfartyg med en bruttodräktighet av 1 000 registerton eller mera.

(a) (i) Lastfartyg med en bruttodräktighet av 2 000 registerton eller mera skall vara försett med anordningar, förmedelst vilka kvävande gas, tillräcklig för att giva en volym fri gas, motsvarande minst 30 procent av bruttovolymer utav det största gastätt avstängningsbara lastrummet, kan genom ett permanent rörsystem utan tidsutdräkt införas i vilket som helst rum i vilket last må föras. Administrationen må tillåta användning av ånga i stället för kvävande gas i ångfartyg och i motorfartyg, dock skola anordningarna i så fall uppfylla fordringarna i mom. (d) av regel 47. I tankfartyg må skum godtagas som lämplig ersättning för kvävande gas eller ånga.

(ii) Administrationen må från denna bestämmelse undantaga lastrum i vilket som helst fartyg (utom tankarna i tankfartyg),

(a) om lastrummen äro försedda med täckluckor av stål och med effektiva anordningar för stängning av alla ventilatorer och andra öppningar till lastrummen;

(b) om fartyget är konstruerat och avsett uteslutande för att föra sådana laster som malm eller kol;

(c) om det tillfredsställande visats för administrationen, att fartyget är sysselsatt på resor av så kort varaktighet att tillämpning av bestämmelsen vore oskälig.

(b) Lastfartyg med en bruttodräktighet av 1 000 registerton eller mera skall uppfylla följande bestämmelser:

(i) (a) Det skall finnas två maskindrivna pumpar, vardera i stånd att leverera erforderlig vattenmängd till brandslangarna, ävensom anordningar, förmedelst vilka minst två kraftiga vattenstrålar kunna hastigt och samtidigt riktas till vilken del som helst av fartyget. Dessa anordningar skola omfatta så många med erforderliga kopplingar och munstycken försedda brandslangar som administrationen prövar nödigt.

(b) I fartyg med oljeeldade ångpannor eller förbränningsmotorer skall, om eldsvåda i någon avdelning kan sätta alla pumparna ur funktion, finnas ytterligare eldsläckningsanordning, som alternativt kan användas.

(ii) Det skall finnas flyttbara eldsläckningsapparater färdiga för omedelbar användning i de avdelningar som begagnas av besättning eller av passagerare, om sådana föras, och skola i varje fall minst fem dylika apparaters finnas.

(iii) Det skall finnas en utrustning, bestående av en andningsapparat eller rökhjalm, en säkerhetslampa, en brandyx och, utom i tankfartyg, en flyttbar elektrisk bormaskin, för upptagande av nödöppningar i däck, kappar och skott i syfte att nå eldhård.

(c) Lastfartyg med en bruttodräktighet av 1 000 registerton eller mera skall, om fartyget är försett med oljeeldade ångpannor eller förbränningsmotorer såsom framdrivningsmaskineri, i maskineriavdelningen hava minst två brandposter, en på babordssidan och en på styrbordssidan, och för varje brandpost en brandslang med erforderliga kopplingar och munstycke jämte anordning för utspridning av vatten över olja.

(d) Lastfartyg med en bruttodräktighet av 1 000 registerton eller mera

skall, om olja användes som bränsle för huvud- eller hjälpångpannor, dessutom uppfylla följande för pann- och maskinrum gällande bestämmelser:

(i) Vid varje eldningsplats skall finnas en behållare, innehållande sand, med soda behandlat sågspån eller annat godkänt torrt ämne i sådan mängd som må fordras av administrationen.

(ii) Minst två godkända flyttbara eldsläckningsapparater, som avgiva skum eller annat för släckning av brinnande olja godkänt ämne, skola finnas såväl å varje eldningsplats i pannrummen som ock i varje utrymme där del av oljeeldningsinstallationen är belägen. Dessutom skall en eldsläckningsapparat av samma typ med en rymd av 9 liter (eller 2 eng. gallons) finnas för varje brännare, dock att totala kapaciteten av den eller de ytterligare eldsläckningsapparaterna ej behöver överstiga 45 liter (eller 10 eng. gallons) för något pannrum.

(iii) Det skall finnas godkända anordningar, förmedelst vilka skum hastigt kan avgivas och utspridas över pannrummet och över varje utrymme, i vilket delar av oljeeldningsaggregatet eller dagtankar äro belägna. Den för ändamålet tillgängliga mängden skum skall vara tillräcklig för att med ett 15 cm (eller 6 eng. tum) tjockt lager täcka den största yta, över vilken brännolja kan förväntas sprida sig i händelse av läcka. Alternativt må kvävande gas, ånga eller fast anbragt högtryckssystem för vattenspridning komma till användning. Om maskin- och pannrummen ej äro fullständigt skilda från varandra och brännolja kan från pannrummet intränga i maskinrummet, skola maskin- och pannrummen betraktas såsom ett enda rum. Anordningarna skola kunna kontrolleras från en eller flera lätt tillgängliga platser, vilka icke vid utbrott av eldsvåda genast bliva otillgängliga.

(e) Administrationen skall ägna särskild uppmärksamhet åt de anordningar för eldsläckning, som skola finnas i

maskin- och pannrum å sådana lastfartyg med en bruttodräktighet av 1 000 registerton eller mera, i vilka olja och kol samtidigt användas som bränsle.

(f) Lastfartyg med en bruttodräktighet av 1 000 registerton eller mera skall, om det framdrives förmedelst förbränningsmotor, i maskineriavdelningen vara försett med:

(i) anordningar, föreskrivna i mom. (c) av denna regel;

(ii) en godkänd skumsläckare med en rymd av minst 45 liter (eller 10 eng. gallons) eller en eldsläckningsapparat med en kapacitet av 16 kilogram (eller 35 eng. pund) koldioxid.

(iii) flyttbara eldsläckningsapparater i sådant antal och med sådan utplacering som må fordras av administrationen med hänsyn tagen till storleken och dispositionen av maskinrummet och till maskineriets hästkraftantal, dock att totala antalet av dessa eldsläckningsapparater skall vara minst två men ej behöver överstiga sex.

Där en oljeeldad ångpanna är installerad, gälla bestämmelserna i mom. (d) av denna regel.

Regel 52.

Anordningars åtkomlighet.

Eldsläckningsanordningar i nya och existerande passagerar- och lastfartyg skola hållas i gott skick och åtkomliga för omedelbar användning vid varje tillfälle under resa.

Regel 53.

Likvärdiga anordningar.

Där i denna del av förevarande kapitel föreskrivits någon särskild typ av apparatur, eldsläckningsmedel eller anordning, må vilken som helst annan typ därav tillåtas under förutsättning att administrationen finner densamma minst lika effektiv.

Del F. — Diverse.

(Del F äger tillämpning endast på passagerarfartyg.)

Regel 54.

Utrymningsanordningar.

(a) I och från alla avdelningar för passagerare och besättning skola finnas trappuppgångar och lejdare så anordnade att de erbjuda lämpliga förbindelsemedel till livbåtarnas embarkeringsdäck. Särskilt följande bestämmelser skola iakttagas:

(i) Under skottdäcket skola tillräckliga och lätt åtkomliga utgångar vara anordnade från varje vattentät avdelning, vilka utgångar skola vara oberoende av vattentäta dörrar och erbjuda tillräckliga utrymningsmöjligheter.

(ii) Över skottdäcket skola från varje inom brandsäkra huvudskott belägen avdelning finnas minst två lämpliga utgångar, av vilka åtminstone den ena skall stå i förbindelse med en trappuppgång för utrymning i vertikal led.

(iii) Trappuppgångarnas bredd, antal och anordnande skola uppfylla administrationens fordringar.

(b) Från varje maskinrum, axeltunnel, eldrum och annat för skeppstjänsten avsett rum skall finnas lämplig utgång, varigenom besättningen kan avlägsna sig utan att behöva passera genom vattentät dörr.

Regel 55.

Backningsförmåga.

Passagerarfartyg skall ha så stor backningsförmåga, att erforderlig manövrerbarhet hos fartyget under alla normala omständigheter säkerställes.

Regel 56.

Styrinrättningen.

(a) Passagerarfartyg skall vara försett med huvudstyrinrättning och reservstyrinrättning enligt administrationens fordringar.

(b) Reservstyrinrättningen skall kunna vid nödtillfälle hastigt sättas i funktion; den skall vara av tillräcklig styrka och hava erforderlig kraft för fartygets styrning vid styrfart. Reservstyrinrättningen skall drivas medelst maskinkraft i varje fartyg, beträffande vilket administrationen fordrar större diameter än 228 mm (eller 9 eng. tum) av hjärtstocken vid kvadranten.

(c) Dubbla drivanordningar och anslutningar för huvudstyrinrättningen godkännas såsom reservstyrinrättning.

KAPITEL III.

BÄRGNINGSREDSKAP M. M.

Regel 1.

Tillämpning.

(a) Där ej annorlunda uttryckligen stadgas, äger detta kapitel i enlighet med vad i det följande sägs tillämpning å nya fartyg, vilka nyttjas å internationella resor:

Del A. — Passagerarfartyg och lastfartyg.

Del B. — Passagerarfartyg.

Del C. — Lastfartyg.

(b) Vad angår existerande fartyg, vilka nyttjas å internationella resor och icke redan uppfylla de enligt detta kapitel å nya fartyg tillämpliga bestämmelserna, skall administrationen beträffande varje särskilt fartyg överväga vilka åtgärder som skola vidtagas för att i den mån så är lämpligt och skäligt bringa fartyget i överensstämmelse med de allmänna bestämmelserna i regel 4 senast den 1 januari 1951 och i huvudsaklig överensstämmelse med de övriga bestämmelserna i detta kapitel.

Del A. — Allmänna bestämmelser.

(Del A äger tillämpning på passagerarfartyg och lastfartyg.)

Regel 2.

Definitioner.

Vid tillämpning av detta kapitel skall med uttrycket »kort internationell resa» förstås internationell resa, under vilken fartyget icke avlägsnar sig mera än 200 nautiska mil från sådan hamn eller plats där passagerare och besättning kunna föras i säkerhet och vilken resas längd icke överstiger 600 nautiska mil mellan sin sista avgångshamnen i det land där resan börjar och den slutliga destinationshamnen.

Regel 3.

Undantag.

(a) Varje administration må, i den mån en tillämpning av bestämmelserna i detta kapitel med hänsyn till farvattnets skyddade beskaffenhet och de villkor, varunder resan äger rum, befinnes oskälig eller onödig, 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.

(b) Beträffande å internationella resor nyttjade 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 hemmahörande fartyg, under villkor:

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

(ii) att alla livbåtar och andra bärgningsredskap skola vara lätt tillgängliga i enlighet med föreskrifterna i regel 4;

(iii) att för varje person ombord skall finnas ett livbälte;

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

Utan hinder av bestämmelserna i denna konvention skola Simla-reglerna av år 1931 gälla mellan de regeringar, som antagit reglerna, dock ej längre än intill dess föreskrifter utarbetade enligt mom.

(b) (iv) av denna regel träda i kraft.

Regel 4.

Livbåtars och flytredskaps åtkomlighet.

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

(b) För att anses lätt åtkomliga skola livbåtarna och flytredskapen uppfylla följande villkor:

(i) de skola kunna snabbt och säkert sjösättas även under ogynnsamma förhållanden med avseende å slagsida och trim;

(ii) ombordvarande skola kunna snabbt och i god ordning överföras i livbåtarna;

(iii) livbåt resp. flytredskap skall vara anbragt på sådant sätt, att hanterandet av övriga livbåtar och flytredskap ej försvåras.

(c) Alla bärgningsredskap skola hållas i behörigt skick och vara åtkomliga för omedelbar användning innan fartyget lämnar hamn och vid varje tillfälle under resan.

Regel 5.

Livbåtars konstruktion.

(a) Alla livbåtar 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.

(b) Alla livbåtar skola vara öppna båtar med fast bordläggning och med uteslutande invändiga flytanordningar. Längden må icke understiga 7,3 m (eller 24 eng. fot), såvida ej administrationen, med hänsyn till fartygets storlek eller av annan anledning, finner förändret av sådana livbåtar vara oskäligt eller olämpligt. Å intet fartyg må livbåts längd vara mindre än 4,9 m (eller 16 eng. fot).

(c) Livbåt må ej godkännas, om dess vikt med högsta tillåtna antal personer och full utrustning överstiger 20 300 kg (eller 20 eng. ton).

(d) Alla livbåtar, som äro godkända att föra mera än 60 personer, skola antingen vara motorlivbåtar av klass A eller klass B samt uppfylla i regel 9 meddelade bestämmelser eller ock livbåtar, försedda med annan godkänd anordning för mekanisk drift i enlighet med föreskrifterna i regel 10.

(e) Alla livbåtar skola hava tillräcklig styrka för att kunna utan fara sjösättas med fullt personantal och full utrustning ombord.

(f) Alla livbåtar skola hava ett medelsprång, motsvarande minst 4 procent av längden.

(g) I livbåtar, som äro godkända att föra 100 personer eller flera, skall rymden av flytanordningarna ökas i enlighet med administrationens fordringar.

(h) Flytförmågan hos livbåt av trä skall säkerställas genom vattentäta luftlådor, vilkas sammanlagda rymd skall utgöra minst en tiondedel av livbåtens rymd.

(i) Flytförmågan hos livbåt av metall må icke vara mindre än den, som ovan föreskrivits för en livbåt av trä av samma rymd; rymden av de vattentäta luftlådorna skall följaktligen i erforderlig grad ökas.

(j) Tofter och sidobänkar skola placeras så lågt i livbåt som är praktiskt möjligt och bottengarneringen skall vara så anbragt att tofternas höjd över densamma icke överstiger 84 cm (eller 2 eng. fot 9 eng tum.).

Regel 6.

Rymd av livbåtar.

(a) Rymden av livbåtar skall beräknas enligt Stirlings (Simpsons) regel eller enligt vilken annan som helst metod, som giver lika tillförlitligt resultat. Rymden av tvärgattad livbåt skall beräknas som om livbåten vore spetsgattad.

(b) Rymden i kubikmeter (eller eng. kubikfot) av en livbåt, beräknad enligt Stirlings regel, erhålles genom följande formel:

$$\text{Rymden} = \frac{L}{12}(4A + 2B + 4C),$$

i vilken L är livbåtens längd i meter (eller eng. fot) mätt från innerkant av bordläggningen invid förståven till motsvarande punkt invid akterståven; ifråga om tvärgattad livbåt 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 livbåtens båda ändrar komma icke i betraktande).

Ytorna A, B och C skola anses givna i kvadratmeter (eller eng. kvadratfot) vid tillämpning av följande formel ifråga om var och en av de tre tvärsektionerna:

$$Y_{\text{tan}} = \frac{h}{12}(a + 4b + 2c + 4d + e),$$

i vilken h är livbåtens djup i meter (eller eng. fot), mätt från innerkant av bordläggningen invid kölen till överkant av reling eller, i vissa fall, till en lägre belägen punkt, bestämd på sätt nedan anges.

a, b, c, d och e beteckna livbåtens 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).

(c) Där språnget i relingen, mätt vid två punkter, belägna på ett avstånd från livbåtens ändar motsvarande en fjärdedel av livbåtens längd, överstiger en procent av livbåtens längd, skall det djup, som användes vid beräkningen av tvärsektionerna A eller C, vara lika med djupet på livbåtens halva längd plus en procent av livbåtens längd.

(d) Där livbåtens djup på livbåtens 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 livbåtens för och akter motsvarande en fjärdedel av längden, erhållas genom att öka det för beräkningen av B använda djupet med 1 procent av livbåtens längd; dock att det vid beräkningen använda djupet vid dessa två punkter i intet fall må överstiga det verkliga djupet.

(e) Därest livbåtens djup överstiger 122 centimeter (eller 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 livbåten i sjön och livbälten iklädda personer ombord tillfredsställande visas, att livbåten rymmer större antal personer.

(f) Vederbörande administration skall genom lämpliga formler fastställa en begränsning av det antal personer, som mycket skarpa eller mycket fylliga livbåtar högst må rymma.

(g) Vederbörande administration må medgiva att rymden av livbåt 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 ovan nämnda formler. I detta fall mätas dimensionerna på följande sätt:

Längden. — Från bordläggningens yttre skärningspunkt med förstäv till motsvarande skärningspunkt med akterstäv eller, då fråga är om tvärgattad livbåt, till akterspegelns yttre sida.

Bredden. — Mellan yttersidorna av bordläggningen vid livbåtens största bredd.

Djupet. — Vid livbåtens 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 livbåt beräknas genom noggrann uppmätning.

(h) Rymden av motorlivbåt 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 7.

Tillåtet personantal i livbåtar.

(a) Det antal personer, som livbåt högst må föra, är lika med det största hela tal, som erhålles genom att dividera livbåtens rymd i kubikmeter med 0,283 (eller i eng. kubikfot med 10).

(b) Detta antal skall begränsas, 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 årorernas skötsel.

(c) Vid försök, som verkställas för bestämmande av det högsta antal personer, som livbåt må föra, skall varje person antagas vara vuxen samt iklädd livbälte.

Regel 8.

Antal motorlivbåtar och andra livbåtar för mekanisk propellerdrift som skola föras.

(a) När antalet livbåtar, som skola föras å ett fartyg, uppgår till 20 eller mera, skola två vara motorlivbåtar av klass A uppfyllande föreskrifterna i regel 9.

(b) När antalet livbåtar, som skola föras å ett fartyg, överstiger 13 men ej uppgår till 20, skall en av livbåtarna utgöras av en motorlivbåt av klass A

och en annan av livbåtarna av en motorlivbåt av klass A eller klass B, uppfyllande föreskrifterna i regel 9, eller av en godkänd mekaniskt propellerdriven livbåt, uppfyllande föreskrifterna i regel 10.

(c) Varje passagerarfartyg, som icke på grund av föregående bestämmelser skall vara försett med motorlivbåt, skall föra en motorlivbåt av klass A eller klass B, uppfyllande föreskrifterna i regel 9, eller ock en godkänd mekaniskt propellerdriven livbåt, uppfyllande föreskrifterna i regel 10.

(d) Varje lastfartyg med en bruttodräktighet av 1 600 registerton eller däröver skall föra en motorlivbåt av klass A eller klass B, uppfyllande föreskrifterna i regel 9, eller ock en godkänd mekaniskt propellerdriven livbåt, uppfyllande föreskrifterna i regel 10.

Regel 9.

Bestämmelser för motorlivbåt.

(a) Klass A

Motorlivbåt av klass A skall uppfylla följande villkor:

(i) Den skall vara försedd med förbränningsmotor av godkänd typ och vara utrustad med bränsle tillräckligt för 24 timmars oavbruten gång och den skall hållas i sådant skick, att den alltid är klar till användning.

(ii) Motorn och dess tillbehör skola vara på lämpligt sätt inbyggda för att säkerställa motorns gång under ogynnsamma väderleksförhållanden, och anordningar skola vara vidtagna för backgång.

(iii) Farten framåt skall med fullt personantal och full utrustning ombord i smult vatten uppgå till minst 6 knop.

(b) Klass B

Motorlivbåt av klass B skall uppfylla följande villkor:

(i) Den skall vara försedd med tillräcklig mängd bränsle och hållas i sådant skick, att den alltid är klar till användning.

(ii) Motorn och dess tillbehör skola vara på lämpligt sätt inbyggda för att

säkerställa motorns gång under ogynnsamma väderleksförhållanden, och anordningar skola vara vidtagna för backgång.

(iii) Farten framåt skall med fullt personantal och full utrustning ombord i smult vatten uppgå till minst 4 knop.

(c) Rymden av motorlivbåts invändiga flytanordningar skall vara minst lika stor som den rymd, vilken enligt dessa regler skulle erfordrats, om båten icke varit motorlivbåt, och skall därutöver ökas om och i den utsträckning sådan ökning är nödvändig för kompensation av skillnaden mellan:

(i) vikten av motor med tillbehör samt av strålkastare och radiotelegrafinstallation jämte tillbehör, i mån sådan utrustning finnes, samt

(ii) vikten av de personer som livbåten ytterligare skulle kunna föra, om motor med tillbehör samt strålkastare och radiotelegrafinstallation jämte tillbehör, i mån sådan utrustning finnes, vore avlägsnade.

(d) Där motorlivbåt av klass A utöver det föreskrivna antalet frivilligt föres i stället för motorlivbåt av klass B eller annan godkänd mekaniskt propellerdriven livbåt, skall bestämmelsen beträffande bränsle under (b) (i) i denna regel äga tillämpning.

Regel 10.

Bestämmelser beträffande annan mekaniskt propellerdriven livbåt än motorlivbåt.

Annan mekaniskt propellerdriven livbåt än motorlivbåt skall uppfylla följande föreskrifter:

(a) Framdrivningsanordningen skall vara av godkänd typ samt tillräckligt kraftig att möjliggöra livbåtens snabba utförande klar av fartygssidan efter sjösättning och kraften skall även vara tillräcklig för att livbåten skall kunna hålla kurs under ogynnsamma väderleksförhållanden. Om anordningen är handdriven, skall den kunna skötas av vid dylikt arbete ovana personer och kunna skötas även om livbåten är vattenfylld.

(b) Anordning skall vara vidtagen för backgång.

(c) Rymden av de invändiga flytanordningarna för annan mekaniskt propellerdriven livbåt än motorlivbåt skall ökas till att kompensera vikten av drivanordningen.

Regel 11.

Livbåtars utrustning.

(a) Livbåts normala utrustning skall utgöras av:

(i) tillräckligt antal åror för entoftig rodd jämte två reservåror och en styråra; en och en halv uppsättning årtullar eller årklykor fästade vid livbåten medelst sladd eller kedja; en båtshake;

(ii) två proppar för varje länshål (propp erfordras dock icke då lämplig automatisk ventil förefinnes) fästade vid livbåten medelst sladd eller kedja; ett öskar och två pytsar av godkänt material;

(iii) ett till livbåten fästat roder och en rorkult;

(iv) två yxor, en i vardera ändan av livbåten;

(v) en lanterna med olja tillräcklig för 12 timmar, två askar med lämpliga tändstickor i vattentät behållare;

(vi) en eller flera master med stag av galvaniserad ställina jämte segel (orangefärgade);

(vii) en tillförlitlig kompass i nakterhus, vilken skall vara självlysande eller vara försedd med lämplig belysningsanordning;

(viii) en livlina, najad i bukter utombords runt livbåten;

(ix) ett drivankare av godkänd storlek;

(x) två fånglinor av tillräcklig längd, av vilka den ena skall vara fästad i livbåtens förliga del medelst stropp och ters på sådant sätt att den kan frigöras och den andra skall vara väl fästad till förstäven och hållas klar för användning;

(xi) en behållare med $4\frac{1}{2}$ liter (eller 1 eng. gallon) vegetabilisk fisk- eller animalisk olja, vilken behållare skall vara så anordnad, att oljan lätt kan spridas över vattnet, samt så

inrättad, att den kan fästas vid drivankaret;

(xii) en lufttät behållare, innehållande 1 kg (eller 2 eng. pund) livsmedel för varje person;

(xiii) $\frac{1}{2}$ kg (eller 1 eng. pund) kondenserad mjölk eller motsvarande för varje person;

(xiv) vattentät behållare, innehållande 3 liter (eller 3 eng. quarts) färskt vatten för varje person, samt en med sladd försedd vattenhämtare;

(xv) två fallskärmsljus av godkänd typ i stånd att från stor höjd avgiva ett klart rött sken; sex handbloss av godkänd typ, avgivande ett klart rött sken;

(xvi) två flytbara röksignaler av godkänd typ (att användas vid dagsljus) i stånd att avgiva en kvantitet orangefärgad rök;

(xvii) godkända anordningar för möjliggörande för personer att klamra sig fast vid kantrad livbåt, vilka anordningar skola utgöras av ribbor å slag eller kölskenor, jämte vid relingarna fastgjorda under kölen löpande gripliner, eller ock av andra godkända anordningar;

(xviii) en godkänd första förbandsutrustning i vattentät förpackning;

(xix) en elektrisk för morse-signalering lämplig lampa, jämte två reservbatterier och två reservglödlampor;

(xx) en spegel av godkänd typ för signaler vid dagsljus;

(xxi) en kniv, försedd med konservöppnare och fäst vid livbåten medelst sladd;

(xxii) två lätta flytande kastlinor;

(xxiii) en handpump av godkänd typ; och

(xxiv) ett lämpligt skåp för stuvning av mindre utrustningsföremål.

(b) I fråga om fartyg, som nyttjas å resor av sådan varaktighet att vederbörande administration finner den utrustning, som föreskrives i mom. (a) punkterna (vi), (xii), (xiii), (xx) och (xxi) av denna regel, vara obehövlig, må administrationen medgiva eftergift från tillämpningen av dessa föreskrifter.

(c) Utan hinder av bestämmelserna i mom. (a) i denna regel, må motorlivbåt

eller annan godkänd mekaniskt propellerdriven livbåt undvara mast och segel och det antal åror som överstiger halva föreskrivna antalet åror, men dylik livbåt skall vara försedd med minst två båtshakar.

(d) Livbåt, som är godkänd att föra mera än 60 personer, skall vara utrustad med lämpliga anordningar för att möjliggöra för personer som befinna sig i sjön att klättra in i livbåten.

Regel 12.

Förvaring av livbåtars utrustning.

Varje föremål, som ingår i livbåts utrustning och som icke förvaras i skåp, skall vara lämpligt surrat i livbåten; dock gäller detta ej beträffande båts-hake, vilken skall vara fri för avbäringsändamål. Surrningen skall utföras på sådant sätt att utrustningsföremålen säkra förvaring åstadkommes, men ej så att lyftkrokarna och deras urhuggningsanordningar därigenom påverkas, att livbåtens snabba ilastning hindras eller att snabbt tillträde till livbåten försvåras.

Regel 13.

Portativ radioapparat för livbåt.

(a) Fartyg som för mindre än 20 livbåtar skall vara försett med en godkänd portativ radiotelegrafapparat, som uppfyller i regel 14 av kapitel IV fastställda fordringar. Denna apparat och dess tillbehör skola förvaras tillsammans i navigationshytten eller å annan lämplig plats och ständigt vara klara att vid nödtillfälle flyttas till vilken som helst av livbåtarna.

(b) I fråga om fartyg, som nyttjas å resor av sådan varaktighet att administrationen finner portativ radioapparat för livbåt vara onödig, må administrationen medgiva eftergift från föreskriften angående denna utrustning.

Regel 14.

Embarkering i livbåtar.

Lämpliga anordningar skola vara vidtagna för embarkering i livbåtarna, vilka anordningar skola innefatta följande:

(a) En lämplig lejdare vid varje däckvertyg för nedstigning i sjösatt livbåt;

(b) lämpliga anordningar för belysning av sjösättningsanordningar och livbåtar under det sjösättningen pågår;

(c) lämpliga anordningar för att varsko passagerare och besättning att fartyget håller på att övergivnas; samt

(d) lämpliga anordningar belägna utanför maskinerirummet medelst vilka avloppsvattens inrinnande i livbåtarna kan förhindras.

Regel 15.

Märkning av livbåtar och flytredskap.

(a) Dimensionerna av livbåt samt största tillåtna antal personer, som livbåten må föra, skola å livbåten varaktigt utmärkas med tydliga bokstäver och siffror. Namnet på det fartyg, som livbåten tillhör, skall målas å bogarna.

(b) Flytredskap (och flottor som föras i stället för flytredskap) skola märkas med personantalet på enahanda sätt.

(c) Livbåt eller flytredskap må icke förses med märke, angivande större personantal än det, som erhålles genom tillämpning av det i dessa regler angivna beräkningssätt.

Regel 16.

Bestämmelse för livboj.

(a) Livboj skall uppfylla följande fordringar:

(i) Den skall vara av massiv kork eller annat likvärdigt material.

(ii) Den skall kunna i sötvatten under 24 timmar uppbära en järnbelastning om minst 14,5 kg (eller 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 luftrum och som före begagnandet måste uppblåsas, må icke användas.

(b) Livboj skall runt ytterkanten vara försedd med en i bukter säkert najad livlina. Minst en livboj på var sida av

fartyget skall vara försedd med fånglina med en längd av minst 27,5 meter (eller 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; lysena skola tillika med nödiga fastsättningsanordningar vara anbragta i närheten av de bojar, till vilka de höra.

(c) Alla livbojar skola vara så anbragta, att de äro lätt åtkomliga för ombordvarande personer.

(d) Livboj skall kunna hastigt lösöras och må icke på något sätt vara fast anbragt.

Regel 17.

Livbälten.

(a) Å fartyg 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.

(b) Livbälte må icke godkännas av administrationen, med mindre följande fordringar äro uppfyllda:

(i) Det skall vara av lämpligt material och utförande.

(ii) Det skall vara i stånd att i sötvatten under 24 timmar uppbära järnbelastning om 7,5 kg (eller 16¹/₂ eng. pund) utan att sjunka.

(iii) Det skall vara vändbart.

(iv) Det skall vara i stånd att hålla upp huvudet av en i vattnet liggande medvetlös person.

Livbälte, vars flytförmåga är beroende av luftrum, må icke användas.

(c) Livbälten skola vara så anbragta, att de äro lätt åtkomliga. Deras plats skall tydligt angivas.

Regel 18.

Linkastningsapparat.

(a) Fartyg skall vara försett med en linkastningsapparat av typ, som godkänts av administrationen.

(b) Apparaten skall vara i stånd att med skäligen träffsäkerhet kasta ut en

lina minst 230 meter (eller 250 yards), och till apparaten skola höra minst 4 projektiler och 4 linor.

Regel 19.

Nödsignaler å fartyg.

Fartyg skall vara försett med av administrationen godkända anordningar, medelst vilka effektiva nödsignaler kunna avgivas, iakttagbara såväl om dagen som om natten; signalerna skola omfatta fallskärmssignaler som från stor höjd kunna avgiva ett klart rött sken.

Regel 20.

Alarmlista och åtgärder vid alarm.

(a) Särskild uppgift att fullgöras vid alarm skall vara tilldelad varje man av besättningen.

(b) 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.

(c) Före fartygets avgång skall alarmlistan fastställas. Avskrifter skola anslås på flera ställen i fartyget och särskilt i för besättningen avsedda rum.

(d) Alarmlistan skall angiva de uppgifter, som åligga en var av besättningen ifråga om:

(i) stängning av vattentäta dörrar, ventiler och stängningsanordningar till spygatt, asktrummor m. m.;

(ii) utrustning av livbåtar, inkluderande portativ radioapparat, samt flytredskap i allmänhet;

(iii) sjösättning av livbåtar, anbragta under dävertar;

(iv) klargöring av övriga båtar och flytredskap;

(v) passagerarnas samling; samt

(vi) eldsläckning.

(e) Alarmlistan skall angiva de plikter, som upppassarpersonalen i fall av alarm har att fullgöra gentemot passagerarna. Dessa plikter omfatta särskilt:

(i) att varsko passagerarna;

(ii) att tillse att de äro påklädda och hava ordentligt påtagna livbälten;

(iii) att samla passagerarna på mönstringsplatserna;

(iv) att upprätthålla ordning i gångar och trappor och att i allmänhet vägleda passagerarna samt

(v) att tillse att ett förråd av filter finnes i livbåtarna.

(f) Alarmlistan skall angiva särskilda alarmsignaler för kallande av besättningen till dess poster vid livbåtar eller vid eldsläckning. Den skall dessutom innehålla en fullständig beskrivning av dessa signaler.

Regel 21.

Alarmering och övningar.

(a) (i) Å passagerarfartyg skall alarmering för livbåtövning och brandövning med besättningen, då så är lämpligt, företagas minst en gång i veckan. Å passagerarfartyg, vars resa varar längre än en vecka, skola sådana övningar företagas innan fartyget lämnar den slutliga avgångshamnen.

(ii) Å lastfartyg skola alarmeringar för livbåtövning och brandövning med besättningen företagas med högst en månads mellanrum.

(iii) Tiden för sådana övningar skall antecknas i sådan skeppsdagbok som må föreskrivas av administrationen, så ock, där övning någon vecka (för passagerarfartyg) eller månad (för lastfartyg) icke företagits, anledningen härtill.

(b) Å passagerarfartyg med undantag för sådana, som nyttjas å korta internationella resor, skall mönstring med passagerarna företagas inom tjugofyra timmar efter det fartyget lämnat hamn.

(c) De olika livbåtgrupperna skola i tur och ordning användas för livbåtövningarna. Inspektioner och övningar skola ske på sådant sätt, att besättningen får fullständig kännedom om och övning i de åligganden, som den har att fullgöra.

(d) 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 passagerarfartyg med undantag av sådana, som nyttjas å korta internationella resor, följas av elektriska signaler från kommandobryg-

gan till fartygets olika delar. Betydelsen av alla signaler, som angå passagerarna, samt noggrann anvisning om dessas åligganden vid alarm skola tydligt angivas genom anslag på lämpliga språk, uppsatta i hytter och på lätt synliga ställen i andra för passagerarna avsedda rum.

Del B. — Passagerarfartyg.

(Del B äger tillämpning allenast å passagerarfartyg)

Regel 22.

Libbåtar och flytredskap.

(a) Med undantag, varom i de följande momenten av denna regel sägs, skall å passagerarfartyg plats i libbåtar finnas för alla ombordvarande personer; och skall därutöver finnas flytredskap för 25 procent av de ombordvarande personerna. Ifråga om passagerarfartyg må icke påfordras förande av flera libbåtar än som tillsammans rymma samtliga ombordvarande personer.

(b) Passagerarfartyg, som nyttjas å korta internationella resor, skola vara försedda med libbåtar och flytredskap i enlighet med i reglerna 23 och 24 för sådana fartyg fastställda bestämmelser. När administrationen finner, att förändret av ett större antal passagerare än det, som enligt nämnda regler kan tagas ombord i libbåtarna, är nödvändigt med hänsyn till trafikens omfattning, må administrationen medgiva att så sker, detta dock under förutsättning att fartyget uppfyller de föreskrifter som enligt kapitel II, regel 1 (d) gälla för detta slag av fartyg.

(c) Administrationen må medgiva vissa fartyg eller vissa slag av fartyg, som äro försedda med certifikat för kort internationell resa, att nyttjas å resa av mer än 600 nautiska mils längd men icke överstigande 1 200 nautiska mils längd detta dock under förutsättning att fartyget såväl uppfyller i denna regel under (b) meddelade föreskrifter som ock medför libbåtar tillräckliga att rymma minst 75 procent av antalet ombordvarande personer.

Regel 23.

Antal dävertar samt rymd av libbåtar och flytredskap.

(a) (i) Passagerarfartyg skall allt efter sin längd vara försett med dävertar till antal, som angives i kolumn A i tabellen i regel 24; dock erfordras icke större antal dävertar än som behöves för libbåtar, tillräckliga att rymma alla personer ombord.

(ii) Under varje par dävertar skall en libbåt vara anbragt. Därest dessa libbåtar icke äro tillräckliga att rymma alla personer ombord, skall, där så är praktiskt möjligt, fartyget förses med ytterligare par dävertar med under dem anbragta libbåtar. Därest de under dävertar anbragta libbåtarna icke äro tillräckliga att rymma alla personer ombord, skola å fartyget under de under dävertar anbragta libbåtarna anbringas ytterligare libbåtar så att tillräckligt libbåtsutrymme därigenom erhålles för alla personer ombord.

(iii) Där administrationen finner det vara olämpligt eller oskäligt att å fartyg anbringa i kolumn A i tabellen i regel 24 angivna antal dävertar, må administrationen i särskilda undantagsfall medgiva anbringandet av det mindre antal dävertar, som angives i kolumn B i tabellen.

(b) (i) Passagerarfartyg, som nyttjas å korta internationella resor, skall allt efter sin längd vara försett med dävertar till antal, som angives i kolumn A i tabellen i regel 24. Under varje par dävertar skall en libbåt vara anbragt och så anbragta libbåtar skola tillsammans hava minst den rymd som angives i kolumn C i tabellen eller ock den mindre rymd som erfordras för att bereda libbåtsutrymme för alla ombordvarande personer. Fartyg, som må medföra ett större antal personer än vad som rymmes i libbåtar med den i kolumn C angivna sammanlagda rymden, skall vara försett med ytterligare libbåtar under dävertar eller ock godkända flytredskap i sådan utsträckning att alla libbåtarna tillsammans med flytredskapen erbjuda tillräckligt utrymme för alla personer ombord. Här-

utöver skola finnas flytredskap för 10 procent av de ombordvarande.

(ii) Där administrationen finner det olämpligt eller oskäligt att å fartyg, som nyttjas å korta internationella resor, anbringa i kolumn A i tabellen i regel 24 angivna antal dävartar, må administrationen i särskilda undantagsfall medgiva anbringandet av ett mindre antal dävartar, förutsatt dock, att antalet icke må understiga det i kolumn B i tabellen angivna mindre antalet samt att sammanlagda rymden av livbåtarna å fartyget skall vara minst lika stor som den minsta rymd, som är angiven i kolumn C, eller den mindre rymd, som erfordras för att bereda livbåtsutrymme för alla ombordvarande personer.

(c) Passengerarfartyg skall för användning vid nödtillfälle föra två under dävartar anbragta båtar, en på vardera sidan av fartyget. Dessa båtar skola vara av typ, som godkänts av administrationen, och skola i regel icke överstiga 8 meter (eller 26 eng. fot) i längd. Under förutsättning att de i alla hänseenden uppfylla för livbåt gällande föreskrifter i detta kapitel, må de anses såsom i regel 22 omförmälda livbåtar. De skola under tid fartyget är till sjöss hållas klara för omedelbar användning. I fråga om fartyg, vilkas livbåtar på grund av bestämmelserna i regel 26 (j) äro försedda med å livbåtarnas sidor anbragta särskilda anordningar, påfordras ej att sådan anordning skall anbringas å de tvenne båtar som skola finnas enligt denna regel.

Regel 24.

Tabell över dävartar och livbåtsrymd.

I efterföljande tabell angives i förhållande till fartygets längd följande:

- (A) Det minsta antal par dävartar, som skall finnas och under vilka livbåtar skola vara anbragta enligt regel 23;
- (B) Det mindre antal par dävartar, som undantagsvis må medgivas enligt regel 23; och
- (C) Den minsta sammanlagda rymd av livbåtar, som erfordras å fartyg nyttjat å korta internationella resor.
(Tabellen införd å nästa sida)

Regel 25.

Radioapparater och strålkastare i motorlivbåtar.

(a) Varje motorlivbåt av klass A, som jämlikt bestämmelserna i regel 8 (a) och (b) skall föras, skall vara utrustad med såväl radiotelegrafinstallation, uppfyllande föreskrifterna, meddelade i denna regel och i regel 13, kapitel IV, som ock strålkastare, uppfyllande föreskrifterna i mom. (f) av denna regel.

(b) Radiointallationen skall vara inrymd i hytt av tillräcklig storlek att rymma både utrustningen och person som använder densamma.

(c) Anläggningen skall vara så beskaffad, att sändares och mottagares effektiva användning icke påverkas av maskinen när den är i gång, vare sig batteriet är under laddning eller ej.

(d) För radion avsett batteri må icke användas såsom kraftkälla till startmotor eller tändningssystem.

(e) Motor till motorlivbåt skall vara försedd med dynamo för omladdning av radiobatteriet och för andra ändamål.

(f) 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 (eller 200 yards) tillräckligt starkt belysa ett föremål med en utsträckning av omkring 18 meter (eller 60 eng. fot) och som skall kunna ärbeta utan avbrott i minst tre timmar.

Regel 26.

Livbåtars placering och hanterande.

(a) Livbåtarna skola anbringas i enlighet med administrationens fordringar på sådant sätt att

(i) de kunna sjösättas på kortast möjliga tid;

(ii) de på intet sätt hindra ett snabbt hanterande av någon av de andra under dävartar anbragta livbåtarna eller livbåtarna, stuvade under sålunda anbragta livbåtar, eller flytredskap och ej heller de ombordvarande personernas uppställning vid sjösättningsstationerna eller embarkering; samt

(Efterföljande tabell tillhör regel 24.)

Fartygets registrerade längd		(A)	(B)	(C)			
Meter	Eng. fot	Minsta antal par dävartar	Mindre antal par dävartar, som undantagsvis må medgivas	Kubikmeter	Eng. kubikfot		
31 och under	37	100 och under	120	2	2	11	400
37	43	120	140	2	2	18	650
43	49	140	160	2	2	26	900
49	53	160	175	3	3	33	1 150
53	58	175	190	3	3	38	1 350
58	63	190	205	4	4	44	1 550
63	67	205	220	4	4	50	1 750
67	70	220	230	5	4	52	1 850
70	75	230	245	5	4	61	2 150
75	78	245	255	6	5	68	2 400
78	82	255	270	6	5	76	2 700
82	87	270	285	7	5	85	3 000
87	91	285	300	7	5	94	3 300
91	96	300	315	8	6	102	3 600
96	101	315	330	8	6	110	3 900
101	107	330	350	9	7	122	4 300
107	113	350	370	9	7	135	4 750
113	119	370	390	10	7	146	5 150
119	125	390	410	10	7	157	5 550
125	133	410	435	12	9	171	6 050
133	140	435	460	12	9	185	6 550
140	149	460	490	14	10	202	7 150
149	159	490	520	14	10	221	7 800
159	168	520	550	16	12	238	8 400
168	177	550	580	16	12		
177	186	580	610	18	13		
186	195	610	640	18	13		
195	204	640	670	20	14		
204	213	670	700	20	14		
213	223	700	730	22	15		
223	232	730	760	22	15		
232	241	760	790	24	17		
241	250	790	820	24	17		
250	261	820	855	26	18		
261	271	855	890	26	18		
271	282	890	925	28	19		
282	293	925	960	28	19		
293	303	960	995	30	20		
303	314	995	1,030	30	20		

Anmärkning till (A) och (B). Där fartygets längd överstiger 314 meter (eller 1 030 eng. fot) skall administrationen bestämma minsta antalet par dävartar för ifrågakommande fartyg.

Anmärkning till (C). Där fartygets längd understiger 31 meter (eller 100 eng. fot) eller överstiger 168 meter (eller 550 eng. fot) skall rymden hos livbåtarna fastställas av administrationen

(iii) så stort antal personer som möjligt kan embarkera i livbåtarna även under för livbåtarnas hantelande ogynnsamma förhållanden med avseende å slagsida och trim.

(b) Dävartpar skall där så är praktiskt möjligt icke användas för sjösättning av mer än en livbåt. Där det icke är praktiskt möjligt att uppfylla

denna föreskrift, må livbåtarna med iakttagande av föregående bestämmelser, anbringas över varandra eller, på de särskilda villkor, som administrationen må kunna föreskriva, inuti varandra; dock skola, där livbåtarna måste lyftas före sjösättningen, anordningar för lyftningens verkställande med mekanisk kraft vara vidtagna.

(c) Där livbåt är anbragt under annan livbåt, skall det finnas godkända, flyttbara underlag eller andra godkända anordningar till förhindrande av att tyngden av en livbåt väsentligen uppbäres av undervarande livbåt.

(d) Livbåtar må vara anbragta på mer än ett däck allenast under villkor, att lämpliga åtgärder äro vidtagna till förhindrande av att livbåtar på ett underliggande däck oklaras av livbåtar på ett ovanför beläget däck.

(e) Livbåtar må ej vara anbragta längst förut. De skola vara anbragta på sådana platser som medgiva säker sjösättning.

(f) Dävertar skola vara av godkänd typ och lämpligt placerade i enlighet med administrationens fordringar. De skola vara så anordnade på ett eller flera däck, att sjösättning av under dem anbragta båtar kan säkert utföras utan att arbetet vid andra dävertar hindras.

(g) Å fartyg med en längd överstigande 46 meter (eller 150 eng. fot) skola dävertarna vara:

(i) utfällbara eller av gravitations-
typ för sjösättning av livbåt, vars vikt vid utfällningstillfället icke överstiger 4 064 kg (eller 4 eng. ton);

(ii) av gravitationstyp för sjösättning av livbåt, vars vikt vid utfällningstillfället överstiger 4 064 kg (eller 4 eng. ton).

(h) Å fartyg med en längd icke överstigande 46 meter (eller 150 eng. fot) skola dävertarna, därest de äro av svängbar typ, vara försedda med godkända anordningar till förhindrande av att de ryckas ur sina skor.

(i) Dävertar, taljelöpare, block och annat tillbehör skola vara av sådan styrka, att livbåtarna utan fara kunna sjösättas med största tillåtna personantal och all utrustning ombord, även om fartyget har slagsida av 15 grader åt endera sidan.

(j) Å fartyg, vars båtdäcks höjd över djupaste lastvattenlinjen till sjöss överstiger 4,6 meter (eller 15 eng. fot), skola åtgärder vara vidtagna för att underlätta sjösättning av livbåtarna mot en öfversam slagsida.

(k) Livbåtar, andra än de för nödtillfälle avsedda båtar som omförmålas i regel 23, skola sjösättas medelst taljelöpare av wire och medelst vinsch av godkänd typ, dock må administrationen medgiva användning av taljelöpare av manilla med eller utan vinsch å fartyg, för vilket administrationen, med hänsyn exempelvis till båtdäckets höjd över vattenlinjen vid fartygets minsta djupgående till sjöss, finner taljelöpare av manilla vara lika betryggande.

(l) Vid mellangaj till varje dävertpar skola vara fästade två livlinor. Taljelöpare och livlinor skola vara tillräckligt långa för att nå vattnet, när fartyget har minsta djupgående till sjöss och en slagsida av 15 grader åt endera sidan. Därest livbåt icke är försedd med urhuggningsanordning av godkänd typ, skola nedre taljeblocken vara försedda med lämplig ring eller malja för anhuggning till lyftkrokarna.

(m) Under dävertar anbragta livbåtar skola hava taljorna klara för användning och åtgärder skola vara vidtagna för livbåtarnas hastiga, dock icke nödvändigtvis samtidiga, frigöring från taljorna. Livbåtarnas lyftkrokar skola vara så placerade att livbåtarna lätt kunna svängas klara av dävertarna.

(n) Därest ett dävertpar användes för sjösättning av mer än en livbåt, skola, såvida icke taljelöparna äro av wire, särskilda taljor finnas för varje livbåt. De anordningar, som användas, skola vara så inrättade, att livbåtarna hastigt och i följd kunna sjösättas. Där anordning för mekanisk kraft finnes för taljornas hemtagande, skall effektiv anordning för taljornas hemtagning för hand även finnas.

Regel 27.

Belysning av däck, livbåtar m. m.

(a) Elektriskt eller annat belysnings-system, tillräckligt att uppfylla alla säkerhetens krav, skall finnas i passagerarfartygs olika delar och särskilt på de däck, där livbåtarna äro uppställda. Åtgärder skola även vara vidtagna för belysning av sjösättningsanordningarna och livbåtarna under och

omedelbart efter sjösättningen. I regel 22 i kapitel II föreskriven självständig elektrisk nödkraftkälla skall vid behov kunna lämna kraft till detta belysnings-system.

(b) Utgång från varje huvudavdelning, som användes av passagerare eller besättning, skall ständigt vara belyst av en nödlampa. Kraften till dessa nödlampor skall kunna erhållas från den i denna regels mom. (a) omnämnda nödkraftkällan i händelse av fel å huvudbelysningsanläggningen.

Regel 28.

Livbåtars bemanning.

(a) För varje livbåt 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 livbåtsbesättningen samt tillse, att de besättningsmän, som äro underställda honom, äga kännedom om sina poster och åligganden.

(b) För varje motorlivbåt skall vara utsedd en person, som kan sköta motorn.

(c) För varje motorlivbåt, som jämlikt bestämmelserna i regel 25 är försedd med radiotelegrafinstallation och strålkastare, skall vara utsedd en person, som kan sköta dessa apparater.

Regel 29.

Godkända båtmän.

(a) Å passagerarfartyg skola för varje livbåt, som fartyget jämlikt föreskrifterna i detta kapitel skall föra, finnas minst det antal båtmän, som angives i följande tabell:

Livbåtens 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

(b) Fördelningen av båtmännen på varje livbåt ankommer på fartygets befälhavare att bestämma.

(c) Med »godkänd båtman» förstås man av besättningen, som innehar

intyg, utfärdat av vederbörande myndighet.

(d) För att erhålla nämnda intyg skall sökande styrka, att han är övad i allt med livbåtars sjösättning och med årors bruk förbundet arbete; att han äger kännedom om och färdighet i livbåtars praktiska handhavande; och att han är i stånd att uppfatta och besvara order rörande livbåtarna.

Regel 30.

Flytredskap och flottar.

(a) Med uttrycket »flytredskap» förstås flytande bärningsredskap (annat än livbåt, livboj och livbälte), avsett att uppbära ett angivet antal personer, ligande i vattnet, samt av sådan konstruktion att det bibehåller sin form och sina egenskaper.

(b) Typ av flytredskap må icke godkännas, med mindre det uppfyller efterföljande villkor:

(i) Det skall vara av sådan storlek och styrka, att det utan att taga skada kan kastas i sjön från plats där det är anbragt.

(ii) Dess vikt må icke överstiga 180 kg (eller 400 eng. pund) så framt icke lämpliga anordningar, uppfyllande administrationens fordringar, finnas, medelst vilka anordningar sjösättning kan ske utan lyftning med handkraft.

(iii) Det skall vara av godkänt material och godkänd konstruktion.

(iv) Det skall vara brukbart och stabilt, på vilken sida det än flyter.

(v) Luftlådorna eller motsvarande flytanordningar skola vara anbragta så nära flytredskapets sidor som möjligt och må icke vara beroende av uppblåsning.

(vi) Det skall vara utrustat med fånglina och skall runt ytterkanten vara försett med i bukter väl najad livlina.

(c) Största antalet personer, för vilket flytredskap må godkännas, bestämmes av det minsta tal, som erhålles antingen

(i) genom att dividera det antal kg järn, som ifrågakommande flytredskap förmår uppbära i sötvatten, med 14,5 (eller motsvarande antal eng. pund med 32), eller

(ii) genom att dividera antalet centimeter av omkretsen med 30,5.

(d) Flottar må föras i stället för flytredskap under förutsättning, att varje flotte uppfyller, förutom fordringarna i mom. (b) punkterna (ii), (iii), (iv), (v) och (vi) av denna regel, jämväl följande villkor:

(i) Den skall vara av sådan styrka, att den utan att taga skada kan sjösättas eller kastas i sjön från plats där den är anbragt.

(ii) Den skall vara försedd med luftlådor med en rymd av minst 85 kubikdecimeter (eller 3 eng. kubikfot) eller motsvarande flytanordningar för varje person, som den är godkänd för att bära.

(iii) Den skall hava en däcksyta av minst 3 720 kvadratcentimeter (eller 4 eng. kvadratfot) för varje person, som den är godkänd för att bära, samt vara i stånd att helt och hållet uppbära samtliga personer, för vilka den är avsedd.

(iv) Den skall hava två paddlar.

Regel 31.

Antal livbojar som skall finnas.

Minsta antal livbojar, varmed ett passagerarfartyg skall vara försett, angives i följande tabell:

Fartygets längd i meter	eng. fot	Minsta antal livbojar
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

Del C. — Lastfartyg.

(Del C äger tillämpning allenast å lastfartyg)

Regel 32.

Antal och rymd av livbåtar.

(a) Lastfartyg, med undantag för sådana som nyttjas såsom valkokerier, skola föra under dävertar anbragta livbåtar, å vardera sidan av fartyget till-

räckliga att rymma samtliga personer ombord.

(b) Fartyg, som nyttjas såsom valkokeri, skall föra under dävertar anbragta livbåtar, å vardera sidan av fartyget tillräckliga att rymma alla personer tillhörande den för fartygets drift anställda besättningen; därjämte skall sådant fartyg föra ytterligare livbåtar, tillräckliga att tillsammans rymma samtliga personer, vilka utöver nämnda besättning medföras å fartyget. Dessa ytterligare förda livbåtar skola såvitt möjligt vara anbragta under dävertar. Därest de ej äro anbragta under dävertar, skola de anbringas under de under dävertar anbragta livbåtarna.

(c) Varje tankfartyg om 3 000 tons bruttodräktighet eller mera skall föra minst fyra under dävertar anbragta livbåtar, av vilka två skola föras akterut och två midskepps.

Regel 33.

Dävertar och sjösättningsanordningar.

(a) Å lastfartyg skola under dävertar anbragta livbåtar vara placerade i enlighet med administrationens fordringar.

(b) Livbåtar må icke vara placerade längst förut. De skola vara placerade på sådana platser, som medgiva säker sjösättning.

(c) Dävertar skola vara av godkänd typ och lämpligt placerade i enlighet med administrationens fordringar.

(d) Å fartyg med en längd överstigande 46 meter (eller 150 eng. fot) skola dävertarna vara:

(i) utfällbara eller av gravitationstyp för sjösättning av livbåt, vars vikt vid utfällningstillfället icke överstiger 4 064 kg (eller 4 eng. ton);

(ii) av gravitationstyp för sjösättning av livbåt, vars vikt vid utfällningstillfället överstiger 4 064 kg (eller 4 eng. ton).

(e) Å lastfartyg med en längd icke överstigande 46 meter (eller 150 eng. fot) skola dävertarna, därest de äro av svängbar typ, vara försedda med godkända anordningar till förhindrande av att de ryckas ur sina skor.

(f) Dävertar, taljelöpare, block och

annat tillbehör skola vara av sådan styrka, att livbåtarna utan fara kunna sjösättas med största tillåtna personantal och all utrustning ombord, även om fartyget har slagsida av 15 grader åt endera sidan.

» (g) Å lastfartyg, vars båtdäcks höjd över djupaste lastvattenlinjen till sjöss överstiger 4,6 meter (eller 15 eng. fot), skola åtgärder vara vidtagna för att underlätta sjösättning av livbåtarna mot en ogynnsam slagsida.

(h) Livbåtar skola sjösättas medelst taljelöpare av wire och medelst vinsch av godkänd typ, dock må administrationen medgiva användning av taljelöpare av manilla med eller utan vinsch å fartyg, för vilket administrationen, med hänsyn exempelvis till båtdäckets höjd över vattenlinjen vid fartygets minsta djupgående till sjöss, finner taljelöpare av manilla vara lika betryggande.

(i) Vid mellangaj till varje däckpar skola vara fästade två livlinor. Taljelöpare och livlinor skola vara tillräckligt långa för att nå vattnet, när fartyget har minsta djupgående till sjöss och en slagsida av 15 grader åt endera sidan. Därest livbåt icke är försedd med urhuggningsanordning av godkänd typ, skola nedre taljeblocken vara försedda med lämplig ring eller malja för anhuggning till lyftkrokarna.

(j) Under däckertar anbragta livbåtar skola hava taljorna klara för användning och åtgärder skola vara vidtagna för livbåtarnas hastiga, dock icke nödvändigtvis samtida, frigöring från taljorna. Livbåtarnas lyftkrokar skola vara så placerade att livbåtarna lätt kunna svänga klara av däckertarna.

Regel 34.

Antal livbojar som skall finnas.

(a) Minst åtta godkända livbojar av typ, som uppfyller i regel 16 fastställda fordringar, skola föras. Alla livbojarna skola vara försedda med en i bukter säkert najad livlina.

(b) Minst halva antalet livbojar skall vara försett med godkänt självtändande lyse, som icke kan släckas av vatten. Lysena skola tillika med nödiga fastsättningsanordningar vara anbragta

i närheten av de bojar, till vilka de höra. Minst en livboj på vardera sidan av fartyget skall vara försedd med fånglina med en längd av minst 27,5 meter (eller 15 eng. famnar).

(c) I fråga om tankfartyg skall det självtändande lyset vara av elektrisk batterityp.

KAPITEL IV.

RADIOTELEGRAFI OCH RADIO-TELEFONI.

Del A. — Tillämpning och definitioner.

Regel 1.

Tillämpning.

(a) Där ej annorlunda uttryckligen stadgas, äger detta kapitel tillämpning å alla fartyg, på vilka denna konvention äger tillämpning.

(b) Föreskrift i detta kapitel skall icke hindra nödställt fartyg eller livräddningsredskap att begagna sig av alla till buds stående medel för att påkalla uppmärksamhet, meddela sitt läge och tillkalla hjälp.

Regel 2.

Definitioner.

I detta kapitel betecknar, där ej annorlunda uttryckligen stadgas,

(a) »Radioreglementet»: det allmänna radioreglementet tillhörande den internationella telekonventionen (Madrid 1932) eller varje reglemente, som har ersatt eller vid framtida tillfälle kan komma att ersätta nämnda reglemente.

(b) »Alarmsignal»: den automatiska alarmsignal, som i radioreglementet anges för radiotelegrafi.

(c) »Automatisk alarmapparat»: en automatisk alarmmottagare, som påverkas av alarmsignal och som har blivit godkänd.

(d) »Nödfrekvenser»: de nödfrekvenser, som i radioreglementet anges för radiotelegrafi resp. radiotelefoni.¹

¹ Anm. — De frekvenser, som nu äro föreskrivna, äro 500 kc/s (radiotelegrafi) och då det till den internationella telekonventionen (Atlantic City, 1947) hörande radioreglementet träder i kraft, 2182 kc/s (radiotelefoni).

(e) »Nödsignal»: en i radioreglementet angiven nödsignal.

(f) »Kompetent expeditör»: en person, som innehar ett behörigt certifikat utfärdat i enlighet med bestämmelserna i radioreglementet.

(g) En befintlig installation: en sådan, som redan installerats ombord på ett fartyg, då denna konvention träder i kraft.

(h) En ny installation: en installation, som ersätter en befintlig installation eller en som installerats på ett fartyg efter den dag, då denna konvention träder i kraft.

Regel 3.

Radiotelegrafinstallationer.

Passagerarfartyg oberoende av storlek och lastfartyg med en bruttodräktighet av 1 600 registerton eller mera skola, med undantag varom i regel 5 sägs, vara utrustade med en radiotelegrafinstallation, som uppfyller bestämmelserna i reglerna 9 och 10.

Regel 4.

Radiotelefoninstallationer.

Lastfartyg med en bruttodräktighet av 500 registerton eller mera men understigande 1 600 registerton skola, därest de icke äro utrustade med en radiotelegrafinstallation, uppfyllande bestämmelserna i reglerna 9 och 10, eller undantagna på grund av föreskrift i regel 6, vara utrustade med en radiotelefoninstallation, som uppfyller bestämmelserna i regel 15.

Regel 5.

Undantag från regel 3.

(a) De fördragsslutande regeringarna finna det särskilt önskvärt att avvikelser från tillämpningen av regel 3 icke göres; icke desto mindre må varje administration i fråga om vissa passagerar- och lastfartyg, hemmahörande i det egna landet, medgiva undantag delvis och/eller under vissa villkor eller fullständigt från bestämmelserna i regel 3.

(b) Undantag, som medgivas med stöd av mom. (a) i denna regel, skola lämnas

endast för fartyg, som nyttjas å resa där största avståndet mellan fartyget och land, resans längd, frånvaron av vanliga risker för navigeringen och andra omständigheter, påverkande säkerheten, äro sådana att en fullständig tillämpning av regel 3 vore oskälig eller onödig.

(c) Varje administration skall snarast möjligt efter den 1 januari varje år till organisationen avgiva en rapport utvisande alla undantag, som under det gångna kalenderåret lämnats med stöd av mom. (a) och (b) av denna regel.

Regel 6.

Undantag från regel 4.

Varje administration må, om den med hänsyn till routen och omständigheterna under resan finner en radiotelefoninstallation vara oskälig eller onödig, undantaga fartyg, hemmahörande i det egna landet, från bestämmelserna i regel 4.

Del B. — Vakthållning.

Regel 7.

Vakthållning — radiotelegraf.

(a) (i) Varje fartyg, som enligt regel 3 skall vara utrustat med en radiotelegrafinstallation, skall till sjöss hava minst en kompetent expeditör¹ och, för så vitt fartyget ej är utrustat med automatisk alarmapparat, skall å fartyget med beaktande av bestämmelserna i mom. (d) av denna regel, ständig vakt hållas på nödfrekvensen för radiotelegrafi i mellanfrekvensbandet medelst en kompetent expeditör, som använder sig av någon avlyssningsmetod.

(ii) För att möjliggöra installation av automatiska alarmapparater, utförda i enlighet med specifikationen i regel 11, i sådana existerande passagerarfartyg med en bruttodräktighet under 3 000 registerton och i sådana existerande lastfartyg med en bruttodräktighet under 5 500 registerton, som icke äro utrustade med automatisk alarmapparat, må emellertid

¹ Anm. — Benämnes i vissa länder radio-officer.

administrationen beträffande dessa fartyg medgiva, att tiderna för vakthållningen, under en period icke överstigande två år från dagen för denna konventions ikraftträdande, inskränkas till de tider, som angivas i mom. (b) och (c) (i) av denna regel.

Passagerarfartyg.

(b) Å varje passagerarfartyg, som enligt regel 3 skall vara utrustat med en radiotelegrafinstallation, skall, om automatisk alarmapparat finnes, med beaktande av bestämmelserna i mom. (d) av denna regel, till sjöss hållas vakt på nödfrekvensen för radiotelegrafi i mellanfrekvensbandet medelst en kompetent expeditör, som använder sig av någon avlyssningsmetod, på följande sätt:

(i) om fartyget medför eller är berättigat att medföra högst 250 passagerare, sammanlagt minst 8 timmars vakthållning per dygn;

(ii) om fartyget medför eller är berättigat att medföra över 250 passagerare och nyttjas å resa, vars varaktighet mellan två på varandra följande hamnar överstiger 16 timmar, sammanlagt minst 16 timmars vakthållning per dygn, i vilket fall fartyget skall hava minst två kompetenta expeditörer;

(iii) om fartyget medför eller är berättigat att medföra över 250 passagerare och nyttjas å resa med en varaktighet av mindre än 16 timmar mellan två på varandra följande hamnar, sammanlagt minst 8 timmars vakthållning per dygn.

Lastfartyg.

(c) (i) Å varje lastfartyg, som enligt regel 3 skall vara utrustat med en radiotelegrafinstallation, skall, om automatisk alarmapparat finnes, med beaktande av bestämmelserna i mom. (d) av denna regel, till sjöss hållas vakt på nödfrekvensen för radiotelegrafi i mellanfrekvensbandet medelst en kompetent expeditör, som använder sig av någon avlyssningsmetod, på följande sätt:

(a) om fartyget har en bruttodräktighet av 5 500 registerton eller me-

ra, sammanlagt minst 8 timmar per dygn;

(b) om fartyget har en bruttodräktighet av 1 600 registerton eller mera men mindre än 5 500 registerton, sammanlagt minst 8 timmar per dygn. Administrationer, som på grund av sina särskilda förhållanden finna det olämpligt att föreskriva 8 timmars vakthållning, skola vidtaga åtgärder för att säkerställa längsta möjliga vakthållning, dock icke mindre än sammanlagt 2 timmar per dygn.¹

(ii) Varje lastfartyg med en bruttodräktighet av 500 registerton eller mera men mindre än 1,600 registerton och som enligt regel 4 är utrustat med en radiotelegrafinstallation, skall hava minst en kompetent expeditör och skall å fartyget, med beaktande av bestämmelserna i mom. (d) av denna regel, till sjöss hållas vakt på nödfrekvensen för radiotelegrafi i mellanfrekvensbandet medelst en kompetent expeditör, som använder sig av någon avlyssningsmetod, under sådana perioder, som må bestämmas av administrationen.

(d) Under de perioder, då en kompetent expeditör enligt denna regel skall hålla vakt på nödfrekvensen, må expeditören avbryta denna vakthållning de tider, då han är sysselsatt med trafik på andra frekvenser eller fullgör andra viktiga radiogöromål, men endast om det är olämpligt att hålla vakt med någon sådan avlyssningsanordning som delad hörtelefon eller högtalare. När sådan vakthållning är olämplig, skall automatisk alarmapparat, därest sådan finnes, vara inkopplad. Bestämmelserna i detta mom. skola icke befria fartyget från skyldigheten att iakttaga radioreglementets bestämmelser i fråga om »tystnadsperioderna».

(e) I alla fartyg, som äro utrustade med automatisk alarmapparat, skall

¹ Anm. — Den nederländska administrationen anser det olämpligt att helt och hållet iakttaga bestämmelserna i denna punkt beträffande lastfartyg med en bruttodräktighet av 1 600 registerton eller mera men under 3 500 registerton. Icke desto mindre är denna administration överens om att vidtaga åtgärder för att säkerställa längsta möjliga tider för vakthållningen i sådana fartyg.

denna apparat, då fartyget befinner sig till sjöss, alltid vara inkopplad, när vakthållning icke äger rum enligt bestämmelserna i mom. (b), (c) eller (d).

(f) De perioder för vakthållningen, som äro föreskrivna i denna regel, ävensom de av administrationen bestämda, skola företrädesvis förläggas till de tider, som i radioreglementet stadgas för radiotelegrafjänsten.

Regel 8.

Vakthållning — radiotelefon.

Varje fartyg, som är utrustat med en radiotelefoninstallation i enlighet med regel 4, skall för säkerhetsändamål hava åtminstone en kompetent expeditör (som kan vara en besättningsmedlem med allenast ett certifikat för radiotelefontelefoni); å fartyget skall till sjöss hållas vakt på nödfrekvensen för radiotelefontelefoni i mellanfrekvensbandet under de perioder, som må bestämmas av administrationen.

Del C. — Tekniska bestämmelser.

Regel 9.

Radiotelegrafstationer.

(a) Fartygs radiotelegrafstation skall vara så placerad, att besvärande störningar utifrån på grund av på mekanisk väg eller annorledes uppkommet oväsen icke komma att inverka på radiosignalernas riktiga mottagning. Stationen skall placeras så högt upp i fartyget som görligt är, så att största möjliga grad av säkerhet skall kunna erhållas.

(b) En tjänstduglig tvåvägsförbindelse för anrop och tal, vilken förbindelse är oberoende av fartygets stora kommunikationssystem, skall vara anordnad mellan å ena sidan radiotelegrafstationens expeditionshytt och å andra sidan kommandobryggan och, i förekommande fall, en annan plats, från vilken fartyget navigeras.

(c) Ett tillförlitligt ur, försett med en tavla om minst 12,5 cm (eller 5 eng. tum) i diameter och med en koncentrisk sekundvisare, skall finnas på be-

tryggande sätt monterat i radiotelegrafstationens expeditorshytt, vilket ur skall vara så placerat, att detsamma med lätthet och precision kan avläsas av expeditören från telegrafexpeditorsplatsen och från den plats, där den automatiska alarmapparaten provas.

(d) Radiotelegrafstationens expeditorshytt skall vara försedd med en tillförlitlig nödbelysning, fast monterad på sådant sätt, att den tillfredsställande belyser manöveranordningarna för radiotelegrafinstallationens huvud- och nödanläggningar och i mom. (c) av denna regel föreskrivet ur.

(e) Om en särskild radiotelegrafexpeditorshytt är anordnad för nödändamål, skola föreskrifterna i mom. (b), (c) och (d) tillämpas på hytten.

(f) Fartygets radiotelegrafstation skall vara försedd med de reservdelar, verktyg och minstrument, som erfordras för att radiotelegrafstationen, medan fartyget är till sjöss, skall kunna bibehållas i fullt arbetsdugligt skick.

Regel 10.

Radiotelegrafinstallationer.

(a) Därest ej annorlunda uttryckligen föreskrives i denna regel gäller följande:

(i) Radiotelegrafinstallationen skall omfatta en huvudinstallation och en nödinstallation (reservinstallation), elektriskt åtskilda och elektriskt oberoende av varandra;

(ii) En huvudantenn och en nödantenn skola finnas och vara uppsatta, dock kan administrationen medgiva undantag å varje fartyg från tillämpningen av föreskriften beträffande en nödantenn, om administrationen finner, att anordnandet av en dylik antenn är olämpligt eller oskäligt, men i sådant fall måste en reservantenn, fullständigt klar för omedelbart utbyte, medföras.

Huvudantennen skall på ett lämpligt sätt vara skyddad mot att bli avbruten genom mastens eller masterens svajning.

(iii) Huvudinstallationen skall omfatta en huvudsändare, en huvudmottagare och en huvudkraftkälla;

(iv) Nödinstallationen (reservinstallationen) skall omfatta en nödsändare, en nödmottagare och en nödkraftkälla.

(b) Beträffande befintliga installationer på passagerarfartyg, där huvudsändaren och huvudkraftkällan uppfylla alla i denna regel meddelade föreskrifter för nödsändare och nödkraftkälla, må tillämpningen av föreskrifterna om en särskild nödsändare och en särskild nödkraftkälla uppskjutas under en period, icke överstigande tre år från denna konventions ikraftträdande.

(c) Beträffande

(i) befintliga installationer på lastfartyg och

(ii) nya installationer på lastfartyg med en bruttodräktighet av 500 registerton eller mera men mindre än 1 600 registerton

äro, i fall där huvudsändaren och huvudkraftkällan uppfylla alla bestämmelser för nödsändare och nödkraftkälla, de senare icke obligatoriska.

(d) Huvudinstallationen och nödinstallationen (reservinstallationen) skola hastigt kunna anslutas till antingen huvudantennen eller nödantennen, om sådan finnes.

(e) Nödinstallationens (reservinstallationens) alla delar skola vara placerade så högt upp som möjligt i fartyget, så att största möjliga grad av säkerhet erhålles.

(f) Huvudsändaren och nödsändaren (reservsändaren) skola kunna sända på den radiotelegrafräkvens och använda sådan sändningsklass, som för mellanfrekvensbandet äro i radioreglementet föreskrivna för nödändamål, och skola hava ett moduleringsdjup av minst 70 procent. Huvudsändaren skall dessutom kunna sända på de frekvenser och använda sådan sändningsklass, som för mellanfrekvensbandet äro i radioreglementet föreskrivna för navigeringssäkerhetens behov.

(g) På nya installationer skola huvudsändaren och nödsändaren (reservsändaren) hava en tonfrekvens av mer än 450 och mindre än 1 350 cykler per sekund.

(h) Huvudsändaren och nödsändaren

(reservsändaren) skola hava en minsta normal räckvidd i enlighet med vad nedan angives, d. v. s. de skola på dagen och under normala betingelser och omständigheter kunna från fartyg till fartyg sända tydligt uppfattbara signaler med de angivna räckvidderna.¹ (Tydligt uppfattbara signaler kunna normalt mottagas, om fältstyrkans effektivvärde vid mottagaren är minst 50 mikrovolt per meter).

	Minsta normala räckvidd i naut. mil	
	Huvudsändare	Nödsändare
Alla passagerarfartyg ävensom lastfartyg med en bruttodräktighet av 1 600 registerton eller mera ..	150	100
Lastfartyg med en bruttodräktighet under 1 600 registerton	100	75

¹ Därest direkt mätning av fältstyrkan icke företagits, kunna följande uppgifter användas till ledning för att approximativt bestämma den normala räckvidden.

Normal räckvidd i naut. mil	Meter-ampère ²	Total antenn-effekt (watt) ³
200	128	200
175	102	125
150	76	71
125	58	41
100	45	25
75	34	14

² Detta tal utgör produkten av antennens största höjd i meter över djupaste lastvattenlinjen och antennströmstyrkan i ampère (effektivvärde).

De i tabellens andra kolumn angivna värdena motsvara ett medelvärde av förhållandet

$$\frac{\text{effektiv antennhöjd}}{\text{högsta antennhöjd}} = 0,47$$

Detta värde varierar med antennens lokala förhållanden och kan variera ungefär mellan 0,3 och 0,7.

³ De i tabellens tredje kolumn angivna värdena motsvara ett medelvärde av förhållandet

$$\frac{\text{utstrålad antenneffekt}}{\text{total antenneffekt}} = 0,08$$

Detta värde varierar avsevärt med värdena på effektiva antennhöjden och antennenmotståndet.

(i) (i) Huvudmottagaren och nödmottagaren skola kunna mottaga på den frekvens och de sändningsklasser, som för mellanfrekvensbandet äro i radioreglementet föreskrivna för nödändamål.

(ii) Huvudmottagaren skall dessutom kunna mottaga på de frekvenser och sändningsklasser, som nyttjas vid sändning av tidssignaler, meteorologiska meddelanden och sådana övriga under rättelser rörande navigeringssäkerheten, som administrationen kan anse nödvändiga.

(iii) Den automatiska alarmapparatens mottagare må användas som nödmottagare.

(j) Huvudmottagaren skall hava tillräcklig känslighet för att kunna frambringa signaler i hörtelefonen eller i en högtalare, då ingångsspänningen till mottagaren endast uppgår till 100 mikrovolt. Nödmottagaren skall ha samma känslighet utom i de fall, där en godkänd automatisk alarmapparat användes som nödmottagare.

(k) Medan fartyget är till sjöss skall alltid finnas tillgång till elektrisk kraft, tillräcklig för att huvudinstallationen skall kunna arbeta på den normala räckvidd, som erfordras enligt mom. (h) av denna regel, ävensom för laddning av alla till radiotelegrafinstallationen hörande batterier. Spänningen på den elektriska huvudkraftanläggningen skall hållas så nära den normala spänningen som möjligt och om möjligt inom ± 10 procent.

(l) Nödininstallationen (reservinstallationen) skall hava en kraftkälla oberoende av fartygets framdrivningsmaskineri och av fartygets elektriska nät. Kraftkällan skall företrädesvis utgöras av ackumulatorbatterier och skall under alla omständigheter hastigt kunna inkopplas och under normala driftförhållanden driva nödsändaren (reservsändaren) och nödmottagaren (reservmottagaren) under en sammanhängande tid av minst sex timmar och dessutom kunna användas för alla nedan nämnda extra strömbelastningar.

(m) Nödkraftkällan må endast användas för att mata

(i) nödininstallationen och den automatiska anordningen för nyckling av alarmsignalen enligt specifikation i mom. (s) av denna regel,

(ii) nödbelysningen enligt specifikation i mom. (d) av regel 9,

(iii) den automatiska alarmapparatens; och

(iv) pejllapparatens.

(n) Oberoende av bestämmelserna i mom. (m) av denna regel kan en administration beträffande lastfartyg medgiva, att nödkraftkällan må användas för att mata ett mindre antal nödbelysningar för låg effekt, helt och hållet förlagda i fartygets övre del, såsom nödbelysning för båtdäck, under villkor att desamma, om nödvändigt, lätt kunna bortkopplas.

(o) Nödkraftkällan och dess instrumenttavla skola vara lätt åtkomliga för expeditören och skola om möjligt placeras i omedelbar närhet av radiohytten.

(p) Medan fartyget är till sjöss, skola ackumulatorbatterierna, vare sig de tillhöra huvudinstallationen eller nödininstallationen (reservinstallationen), dagligen uppladdas till normalt fulladdat tillstånd.

(q) Radiotelegrafinstallationen skall vara utrustad med en anordning, som utan omkoppling för hand tillåter övergång från sändning till mottagning och omvänt. Tillämpningen av denna bestämmelse kan uppskjutas under ett år efter den dag denna konvention träder i kraft.

(r) Alla åtgärder skola vidtagas för att så vitt möjligt eliminera orsakerna till radiostörningar från elektriska och andra apparater ombord och att undertrycka eventuella störningar från apparaterna.

(s) För den automatiska alarmsignalens utsändande skall, förutom anordningar för signalens sändning för hand, en anordning finnas, som automatiskt kan nyckla huvudinstallationen och nödininstallationen (reservinstallationen). Denna nycklingsanordning skall, om den är elektrisk, kunna drivas från nödkraftkällan. Tillämpningen av denna bestämmelse kan uppskjutas under två

år efter den dag denna konvention träder i kraft.

(t) Medan fartyget är till sjöss, skall nödsändaren, därest den icke använts för trafik, dagligen provas med en lämplig konstantenn och minst en gång varje resa med nödantennen, om sådan finnes. Nödkraftkällan skall också provas varje dag.

(u) Oberoende av bestämmelserna i regel 4 må en administration, i fråga om lastfartyg med en bruttodräktighet under 1 600 registerton, medgiva lättnader i bestämmelserna i regel 9 och i denna regel, förutsatt att installationens standard icke i något fall blir lägre än den som motsvaras av bestämmelserna i regel 15 för radiotelefoninstallationer i den mån sistnämnda bestämmelser äro tillämpliga.

Regel 11.

Automatiska alarmapparater.

(a) Varje ny typ av automatisk alarmapparat, som efter den dag denna konvention trätt i kraft godkännes för användning i enlighet med dessa regler, skall uppfylla följande minimifordringar:

(i) Därest intet slag av störning förekommer, skall den, utan att behöva regleras för hand, kunna påverkas av varje alarmsignal, som utsändes på den radiotelegrafiska nödfrekvensen för mellanfrekvensbandet med användning av de sändningsklasser, som i radioreglementet föreskrivas för alarmsignalen, förutsatt att frekvensen icke avviker mer än 8 kc/s från den nominella frekvensen och att styrkan hos signalen, när den når mottagaren, är större än 100 mikrovolt och mindre än 1 volt.

(ii) I frånvaro av varje slags störning skall den påverkas av antingen tre eller ock fyra på varandra följande streck, då streckens längd varierar från 3,5 till så nära 6 sekunder som möjligt och mellanrummens längd varierar från 1,5 sekund till lägsta möjliga värde, helst icke större än 10 millisekunder.

(iii) Den får icke kunna påverkas av atmosfäriska störningar eller av någon

annan signal än alarmsignalen, förutsatt att de mottagna signalerna i verkligheten icke bilda en signal, som faller inom de i (ii) angivna toleransgränserna.

(iv) Den automatiska alarmapparatens selektivitet skall vara sådan, att den inom 8 kc/s på vardera sidan om nödfrekvensen har en praktiskt taget likformig känslighet och utanför detta band har en känslighet, som avtar så snabbt som möjligt enligt bästa tekniska praxis.

(v) Om möjligt skall den automatiska alarmapparaten vid förekomsten av atmosfäriska störningar eller störande signaler automatiskt reglera in sig så att den inom en rimligt kort tid närmar sig det tillstånd, där den med största lätthet kan urskilja alarmsignalen.

(vi) Vid påverkan av en alarmsignal eller vid fall av apparatfel skall den automatiska alarmapparaten åstadkomma en ständigt hörbar varningssignal i radiotelegrafstationens expeditiionshytt, i radioexpeditörens hytt och på bryggan. Om möjligt skall varning även lämnas om fel uppstår i någon del av hela alarmmottagnings-systemet. Endast en omkopplare skall finnas för varningssignalens avstängande och denna skall vara belägen i radiotelegrafstationens expeditiionshytt.

(vii) För utförande av regelbundna provningar av den automatiska alarmapparaten skall apparaten innehålla en på nödfrekvensen avstämd generator och en nycklingsanordning, medelst vilken en alarmsignal med i (i) angiven minimistyrka kan alstras.

(viii) Den automatiska alarmapparaten skall kunna motstå de vibrationer, den fuktighet och de temperaturväxlingar, som under svåra förhållanden till sjöss förekomma på fartyg, och skall fortsätta att fungera under sådana förhållanden.

(b) Innan en ny typ av automatisk alarmapparat godkännes, skall vederbörande administration genom praktiska prov, utförda under arbetsvillkor, motsvarande dem som råda i praktiken, hava

förvissat sig om, att apparaten uppfyller bestämmelserna i mom. (a) av denna regel.

(c) På fartyg försedda med en automatisk alarmapparat skall radioexpeditören prova den automatiska alarmapparatens funktionering minst en gång på 24 timmar, medan fartyget är till sjöss, och till befälhavaren eller vakthavande styrman på bryggan rapportera, om apparaten är i driftsdugligt skick eller ej.

Regel 12.

Pejlapparat.

(a) Den pejlapparat, som fordras enligt regel 12 i kapitel V, skall vara effektiv och kunna med ett minimum av mottagarebrus mottaga signaler och även kunna taga bäringar, medelst vilka den rätta riktningen kan bestämmas.

(b) Den skall kunna mottaga signaler på de mellanfrekvenser, som i radioreglementet äro bestämda för nöd- och pejlingsändamål och för sjöradiofyrrar.

(c) Därest inga störningar förekomma, skall apparaten hava en känslighet, som är tillräcklig för att tillåta tagandet av exakta bäringar på en signal med en fältstyrka av endast 50 mikrovolt per meter.

(d) Tillförlitlig förbindelse skall finnas mellan pejlapparaten och bryggan.

(e) Alla pejlapparater skola vid installationen kalibreras till administrationens godkännande och kalibreringen skall kontrolleras varje gång, som ändringar göras i läget hos någon antenn eller någon uppbyggnad, som märkbart kan inverka på pejlapparaten noggrannhet. Kalibreringsuppgifterna skola kontrolleras med årliga eller i möjligaste mån årliga mellanrum. Kalibreringarna och varje kontroll av deras noggrannhet skola registreras.

Regel 13.

Radioutrustningar för motorlivbåtar.

(a) De enligt regel 25 i kapitel III föreskrivna apparaterna skola kunna sända och mottaga på den i radioregle-

mentet för nödändamål bestämda radiotelegrafräffrekvensen i mellanfrekvensbandet. Sändaren skall kunna använda en sändningsklass, som för mellanfrekvensbandet är i radioreglementet bestämd för nödändamål, och skall hava ett moduleringsdjup av minst 70 procent. Mottagaren skall kunna mottaga på de sändningsklasser, som för mellanfrekvensbandet äro i radioreglementet bestämda för nödändamål. På nya installationer skola apparaterna även kunna sända på den högfrekvens och med den sändningsklass, som i radioreglementet är föreskriven för livräddningsredskap. En administration må uppskjuta tillämpningen av föreskriften om högfrekvens för en period icke överstigande ett år från den dag denna konvention träder i kraft.

(b) Apparaterna skola vara så utförda, att de vid fall av nöd kunna nyttjas av en icke utbildad person. Sändaren skall vara försedd med en automatisk nycklingsanordning för sändning av alarmsignalen och nödsignalen ävensom med en nyckel för handsändning. En administration må uppskjuta tillämpningen av bestämmelsen om en automatisk nycklingsanordning under en period icke överstigande ett år från den dag denna konvention träder i kraft.

(c) En antenn för fast montering jämte anordningar för dess uppsättning på största möjliga höjd skall finnas ombord. Dessutom skall en i drake eller ballong upphängd antenn om möjligt finnas tillgänglig.

(d) Sändaren skall på nödfrekvensen med användande av den fasta antennen ha en minsta normal räckvidd (enligt definitionen i mom. (h) i regel 10) av 25 nautiska mil.¹

(e) I nya installationer skall tonfrekvensen vara mellan 450 och 1 350 cykler per sekund.

(f) Radioapparaten skall drivas med ett ackumulatorbatteri med tillräcklig kapacitet för att under normala drifts-

¹ Därest en fältstyrkemätning icke företagits, kan det antagas, att denna räckvidd erhålles, om produkten av antennens höjd över vattenlinjen och antennströmstyrkan uppgår till 10 meterampère.

förhållanden kunna mata sändaren under en sammanhängande tid av fyra timmar. Om batteriet är av en sådan typ att det måste laddas, skola anordningar finnas tillgängliga för batteriets laddning från fartygets elektriska nät. Dessutom skola anordningar finnas för batteriets laddning, sedan livbåten blivit sjösatt.

(g) Därest kraften för radioapparaten och strålkastaren uttages från samma batteri, skall batteriet hava tillräcklig kapacitet för att tåla den av strålkastaren föranledda extra belastningen.

(h) Till sjöss skall en kompetent expeditor varje vecka uppladda batteriet till full kapacitet, om batteriet är av sådan typ, att det behöver laddas, och i alla fall prova sändaren med användning av en lämplig konstantenn.

Regel 14.

Portativa livbåtsradioapparater.

(a) De enligt regel 13 i kapitel III föreskrivna apparaterna skola kunna sända och mottaga på den i radioreglementet för nödändamål bestämda radiotelegraf-frekvensen i mellanfrekvensbandet. Sändaren skall kunna använda en sändningsklass, som för mellanfrekvensbandet är i radioreglementet bestämd för nödändamål, och skall hava ett moduleringsdjup av minst 70 procent. Mottagaren skall kunna mottaga på de sändningsklasser, som för mellanfrekvensbandet äro i radioreglementet bestämda för nödändamål. På nya installationer skola apparaterna även kunna sända på den högfrekvens och med den sändningsklass, som i radioreglementet är föreskriven för livräddningsredskap. En administration må i fråga om ny utrustning uppskjuta tillämpningen av föreskriften om högfrekvens under en period icke överstigande ett år från den dag denna konvention träder i kraft.

(b) Apparaterna skola vara så utförda, att de vid fall av nöd kunna nyttjas av en icke utbildad person. Sändaren skall vara försedd med automatisk nycklingsanordning för sändning av alarmsignalen och nödsignalen

ävensom med en nyckel för handsändning. En administration må uppskjuta tillämpningen av bestämmelsen om en automatisk nycklingsanordning under en period, icke överstigande i fråga om ny utrustning ett år och i fråga om befintlig utrustning tre år från denna konventions ikraftträdande.

(c) I nya utrustningar skall tonfrekvensen vara mellan 450 och 1 350 cykler per sekund.

(d) Apparaterna skola vara lätt bärbara och vattentäta samt kunna flyta i havsvatten och ävenledes kunna kastas i vattnet utan att skadas.

(e) Sändaren skall tillföras minst 10 watt i slutstegets anod och helst matas från en handdriven generator. Om den matas från batterier, skola dessa uppfylla av administrationen fastställda bestämmelser för säkerställande av, att batterierna äro av en hållbar typ och hava erforderlig kapacitet.

(f) Utrustningen skall innehålla en antenn, antingen självbärande eller lämplig för uppsättning på största möjliga höjd i livbåtens mast.

(g) Till sjöss skall en kompetent expeditor varje vecka uppladda batteriet till full kapacitet, om batteriet är av sådan typ, att det behöver laddas, och i alla fall prova sändaren med användning av en lämplig konstantenn.

(h) Med ny utrustning avses i denna regel utrustning, som levererats till ett fartyg efter denna konventions ikraftträdande.

Regel 15.

Radiotelefoninstallationer.

(a) Fartygets radiotelefonstation skall vara placerad i fartygets övre del, och, såvida den ej är placerad på bryggan, skall tillförlitlig förbindelse finnas med bryggan.

(b) Installationen skall kunna sända och mottaga radiotelefontal på nödfrekvensen för radiotelefontal och på minst en annan frekvens på mellanfrekvensbandet, som enligt radioreglementet är upplåten för sjöradiotelefontal. I normal trafik skall moduleringen vid kraftigaste tal vara minst 70 procent.

(c) Sändaren skall hava en minsta normal räckvidd av 150 nautiska mil, d. v. s. den skall på dagen och under normala betingelser och omständigheter från fartyg till fartyg kunna sända tydligt uppfattbara signaler med denna räckvidd. (Tydligt uppfattbara signaler kunna normalt mottagas, om effektivvärdet av den omodulerade bärvågens fältstyrka vid mottagaren uppgår till minst 25 mikrovolt pr meter).¹

(d) Mottagaren skall hava tillräcklig känslighet för att med högtalare kunna mottaga en inkommande signal på endast 50 mikrovolt.

(e) Medan fartyget är till sjöss, skall alltid finnas tillgång till elektrisk kraft för att installationen skall kunna arbeta på den normala räckvidd, som föreskrives i mom. (c) av denna regel. Om det finnes batterier, skola de hava tillräcklig kapacitet för att under normala arbetsförhållanden driva sändaren och mottagaren under en sammanhängande tid av minst 6 timmar. I nya installationer skall en nödkraftkälla finnas i fartygets övre del, för så vitt huvudkraftkällan icke är så belägen.

(f) Till sjöss skola batterierna (om sådana finnas) hållas laddade så att de kunna uppfylla bestämmelserna i mom. (e) av denna regel.

Del D. — Radiopassagejournal.

Regel 16.

Radiopassagejournal.

Den i radioreglementet föreskrivna radiopassagejournalen (dagboken för radiotjänsten) skall under resan förvaras i radioexpeditionshytten. Den skall finnas tillgänglig för inspektion av de tjänstemän, som av administrationen äro bemyndigade att verkställa sådana inspektioner. Varje expeditör skall i passagejournalen införa sitt namn, de

¹ Därest inga fältstyrkemätningar företagits, kan det antagas, att denna räckvidd erhålles med en antenneffekt av 15 watt (omodulerad bärvåg) vid en antennverkningsgrad av 27 procent.

tider då han börjar eller slutar vakt och alla under hans vakt i samband med radiotjänsten inträffade händelser, som synas vara av vikt för tryggandet av människoliv till sjöss. Utöver de i radioreglementet föreskrivna anteckningarna skola i radiopassagejournalen införas:

Passagejournalen för radiotelegraf.

(i) detaljerade uppgifter angående batteriernas underhåll, inbegripet en uppgift om laddningen, på sätt som föreskrives av administrationen;

(ii) en daglig rapport, att föreskriften i mom. (p) i regel 10 har uppfyllts;

(iii) detaljerade uppgifter om prov med nödsändaren och nödkraftkällan enligt mom. (t) i regel 10;

(iv) beträffande fartyg försedda med en automatisk alarmapparat detaljerade uppgifter om utförda prov enligt mom. (c) i regel 11;

(v) detaljerade uppgifter angående underhållet av batterierna (om sådana finnas), inbegripet en uppgift om laddningen, och angående prov med sändarna i motorlivbåtarna enligt mom. (h) i regel 13;

(vi) detaljerade uppgifter angående underhållet av batterierna (om sådana finnas), inbegripet en uppgift om laddningen, och angående prov med portativa livbåtssändare enligt mom. (g) i regel 14.

Passagejournalen för radiotelefon.

(vii) beträffande fartyg försedda med en radiotelefoninstallation detaljerade uppgifter om underhållet av batterierna (om sådana finnas), inbegripet en uppgift om laddningen, enligt mom. (f) i regel 15;

(viii) detaljerade uppgifter angående underhållet av batterierna (om sådana finnas), inbegripet en uppgift om laddningen, och angående prov med portativa livbåtssändare enligt mom. (g) i regel 14.

KAPITEL V.
SJÖTRAFIKSÄKERHETEN.

Regel 1.

Tillämpning.

Utan hinder av bestämmelserna i regel 3 i kapitlet I skall detta kapitel, där ej annorlunda uttryckligen däri stadgas, äga tillämpning å alla fartyg på vilka som helst resor, örlogsfartyg dock undantagna.

Regel 2.

Meddelande om faror.

(a) Varje fartygs befälhavare, som träffar på farlig is eller farligt vrak eller annan överhängande fara för sjötrafiken eller tropisk storm, är skyldig att med alla till buds stående medel därom underrätta i närheten varande fartyg ävensom vederbörande myndigheter å den första plats på kusten, med vilken han kan komma i förbindelse. Särskild form för utsändningen av dessa meddelanden är icke föreskriven. Utsändning kan ske antingen på klart språk (företrädesvis engelska) eller genom användande av den internationella signalkoden (avd. för radio). De skola utsändas till alla i närheten varande fartyg samt till den första station på kusten, med vilken förbindelse uppnås, med anmodan om vidare befordran till vederbörande myndigheter.

(b) Varje administration skall vidtaga alla de åtgärder, som den finner nödvändiga för säkerställande av att underrättelse, varom i mom. (a) sägs, skyndsamt må bringas till vederbörandes kännedom ävensom meddelas till andra intresserade administrationer.

(c) Överbringande av meddelanden beträffande faror, som ovan nämnts, sker utan kostnad för de därav berörda fartygen.

(d) Alla i enlighet med denna regel utsända meddelanden skola föregås av varningssignal på sätt som föreskrives i radioreglementet.

Regel 3.

Upplysningar som skola lämnas i faromeddelanden.

Följande upplysningar önskas i faromeddelande med tiden vid varje tillfälle angiven i Greenwich medeltid:

(a) Is, vrak och andra överhängande faror för sjötrafiken.

(i) beskaffenheten av is, vrak eller fara, som iakttagits;

(ii) isens, vrakets eller farans läge vid senaste iakttagelse;

(iii) 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.)

(i) Meddelande om känning med tropisk storm. Denna skyldighet bör uppfattas i vid bemärkelse och meddelande utsändas, när helst befälhavare anser sig hava grundad anledning antaga, att en tropisk storm förekommer i närheten.

(ii) Meteorologiska uppgifter. En var befälhavare bör till utsänt meddelande om varning foga så många av nedanstående meteorologiska uppgifter som möjligt:

— Greenwich medeltid, datum och fartygets position när iakttagelsen gjordes;

— barometertryck (med uppgift om millibarar, millimeter eller eng. tum och om korrigerat eller ej);

— barometertendens (förändringen av barometertryck under nästfölgande tre timmar);

— rättvisande vindriktning;

— vindstyrka (Beauforts skala);

— sjö (smul, måttlig, grov, hög);

— dyning (obetydlig, måttlig, hög) och rättvisande riktning, varifrån den kommer. Dyrningens period eller längd (kort, ordinar, lång) är även av värde;

— fartygets rättvisande kurs och fart.

(c) Senare iakttagelser. När befälhavare har utsänt meddelande om en tropisk eller annan farlig storm, är det önskvärt men icke obligatoriskt, att nya

iakttagelser göras och om möjligt utsändas varje timme, men i vart fall med en mellantid av högst 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. 0030 GMT. 18 augusti. 2204 N, 11354 O. Barometer korrigerad 994 millibarar, tendens fallande 6 millibarar. Vind NV, styrka 9, hårda byar. Hög ostlig dyning. Kurs 067, 5 knop.

TTT Storm. Förhållanden tyda på en orkans närmande. 1300 GMT. 14 september. 2200 N, 7236 V. Barometer korrigerad 29,64 tum, tendens fallande. 0,015 tum. Vind NO, styrka 8, täta regnbyar. Kurs 035, 9 knop.

TTT Storm. Förhållanden tyda på uppkomsten av en svår cyklon. 0200 GMT. 4 maj. 1620 N, 9203 O. Barometer icke korrigerad 753 millimeter, tendens fallande 5 millimeter. Vind S t. V, styrka 5. Kurs 300, 8 knop.

TTT Storm. Tyfon i SO. 0300 GMT. 12 juni. 1812 N, 12605 O. Barometern faller hastigt. Vinden tilltagande från N.

Regel 4.

Väderlektjänst.

(a) 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 lämpligaste sätt för att tjäna till hjälp vid navigeringen. Administrationerna skola främja användandet av tillförlitliga och noggranna

instrument samt skola underlätta kontrollerandet av sådana instrument, när framställning därom göres.

(b) De fördragsslutande regeringarna förbinda sig i synnerhet att samarbeta för genomförande så långt möjligt av följande meteorologiska åtgärder:

(i) att varsko fartyg angående hård vind, stormar och tropiska oväder såväl genom utsändning av radiomeddelanden som genom lämpliga signaler från kusterna;

(ii) att dagligen medelst radio utsända väderleksmeddelanden av betydelse för sjöfarten, innehållande upplysningar om rådande väderleks- och isförhållanden, väderleksutsikter och om möjligt ytterligare meddelanden tillräckliga för att till sjöss utarbeta enkla väderlekskartor;

(iii) att utarbeta och utgiva sådana publikationer som må vara nödvändiga för ett effektivt skötande av meteorologiskt arbete till sjöss;

(iv) att vidtaga åtgärder för att vissa utvalda fartyg utrustas med vederbörligen provade instrument (såsom barometer, barograf, hygrometer och för mätande av havsvattnets temperatur lämplig anordning) för användning i denna tjänst och verkställa meteorologiska observationer med normala observationsterminer (minst fyra gånger om dagen när omständigheterna så medgiva) samt att uppmuntra andra fartyg att i modifierad omfattning verkställa observationer, särskilt när fartygen befinna sig inom områden med ringa trafik; och böra dessa fartyg utsända sina observationer medelst radio till nytta för de olika officiella väderlektjänsterna, samt upprepa meddelandena till nytta för i närheten varande fartyg; fartyg i närheten av tropisk storm eller förmodad tropisk storm skall uppmanas att, då så är möjligt, med hänsyn till fartygsbefälets navigationsåligganden under stormiga väderleksförhållanden, verkställa och utsända observationer med kortare mellantider;

(v) att vidtaga åtgärder för kustradiostationernas mottagning och ut-

sändning av väderleksmeddelanden från och till fartyg; fartyg, vilka äro oförmögna att meddela sig direkt med land, skola uppmanas att översända sina väderleksmeddelanden genom ocean-väderleksfartyg eller genom andra fartyg, som äro i förbindelse med land;

(vi) att uppmana alla befälhavare att underrätta i närheten varande fartyg ävensom stationerna i land närhelst de erfara en vindhastighet av 50 knop eller mera (styrka 10 enligt Beauforts skala);

(vii) att eftersträva att uppnå likformighet beträffande den ovan avhandlade internationella väderlekstjänsten och att, så långt möjligt, efterkomma de rekommendationer, som göras av Internationella 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.

(c) De i denna regel nämnda meddelanden skola överbringas i för utsändning lämplig form och utsändas med i radioreglementet föreskriven prioriteringsrätt. Under pågående utsändning »till alla» av meteorologiska meddelanden, väderleksförutsägelser samt varningar skola alla fartygsstationer efterkomma föreskrifterna i radioreglementet.

(d) För fartyg avsedda väderleksförutsägelser, varningar, synoptiska och andra meteorologiska meddelanden skola, i överensstämmelse med överenskommelser mellan ifrågakommande fördragsslutande regeringar, utsändas och spridas av de meteorologiska institutioner, som genom sitt läge äro bäst skickade att betjäna de olika zonerna och områdena.

Regel 5.

Ispatrulleringstjänst.

⁶⁵ (a) De fördragsslutande regeringarna förbinda sig att alltfört upprätthålla en ispatrulleringstjänst samt en undersöknings- och observationstjänst beträffande isförhållandena i norra Atlanten.

Under hela den tid av året, då is förekommer, skola sydöstra, södra och sydvästra gränserna för isbergens områden i närheten av de stora Newfoundlandsbankarna bevakas i syfte att underrätta förbipasserande fartyg om utsträckningen av detta farliga område, att närmare undersöka de allmänna isförhållandena 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.

(b) För ispatrulleringstjänst samt undersöknings- och observationstjänst nyttjade fartyg och luftfartyg må av den verkställande regeringen tilldelas andra arbetsuppgifter, under förutsättning att sådana andra arbetsuppgifter icke äro till hinder för eller ökar kostnaden av den egentliga tjänsten.

Regel 6.

Ispatrullering. Verkställande och kostnader.

(a) Amerikas Förenta Staters regering samtycker till att fortfara med verkställandet av ispatrulltjänsten, undersöknings- och observationstjänsten beträffande isförhållandena samt spridandet av därifrån erhållna underrättelser. De av de fördragsslutande regeringarna, som särskilt äro intresserade av dessa företag, förbinda sig att bidra till utgifterna för upprätthållandet och driften av desamma; storleken av varje bidrag skall, så vitt möjligt, bestämmas på grundval av den totala bruttodräktigheten av de varje bidragande regering tillhörande fartyg, som passera genom isbergens, av ispatrullen bevakade område. Sjöfartssäkerhetskommittén uppmanas att åtaga sig undersökning av ifrågavarande tonnage i syfte att därom underrätta de bidragande regeringarna. De av de fördragsslutande regeringarna, som äro särskilt intresserade av dessa företag, förbinda sig att bidra till utgifterna för upprätthållandet och driften av desamma i

proportion till sina respektive bidrag enligt bestämmelserna i konventionen för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss, 1929, intill dess ifrågasvarande bidrag förändras enligt föreskrifterna i denna regel.

(b) Envar av de bidragande regeringarna äger rätt att förändra eller upphöra med bidragen och andra fördragsslutande regeringar må ikläda sig förpliktelsen att bidraga till utgiften ifråga. Den bidragande regering, som begagnar sig av denna rätt, förbliver dock skyldig att deltaga med sina fortlöpande bidrag intill den 1 september, som följer efter den dag, då meddelande lämnats om avsikten att förändra eller upphöra med bidraget. För att komma i åtnjutande av sagda rätt skall vederbörande härom lämna meddelande till verkställande regeringen minst sex månader före samma 1 september.

(c) Därest Amerikas Förenta Staters regering framdeles skulle önska upphöra med verkställandet av ifrågasvarande företag eller någon av de bidragande regeringarna skulle uttrycka en önskan att fritaga sig från ovan angivna ekonomiska ansvar eller att få sin andel däri förändrad eller annan fördragsslutande regering skulle önska åtaga sig att bidraga till utgifterna, skola de bidragande regeringarna ordna denna fråga på bästa sätt i överensstämmelse med sina ömsesidiga intressen.

(d) De bidragande regeringarna äga rätt att tid efter annan genom gemensam överenskommelse företaga sådana förändringar i denna regel ävensom i regel 5, som må anses önskvärda.

(e) Där denna regel föreskriver, att åtgärd må vidtagas efter överenskommelse mellan de bidragande regeringarna, skall förslag från någon av de fördragsslutande regeringarna om genomförande av sådan åtgärd delgivas den verkställande regeringen, som skall tillfråga de övriga bidragande regeringarna, huruvida de godkänna förslaget, och svaren på dessa förfrågningar skola tillställas såväl de andra bidragande regeringarna som den fördragsslutande regering som framlagt förslaget. I synnerhet skall skalan för de särskilt intresserade

fördragsslutande regeringarnas proportionella kostnader för företaget minst vart tredje år granskas vid samråd mellan dessa regeringar. Initiativet till sådant samråd åvilar den verkställande regeringen.

Regel 7.

Fart i närheten av is.

Då is rapporteras i eller i närheten av fartygs kurs, är befälhavaren skyldig att efter mörkrets inbrott gå med måttlig fart eller ändra sin kurs tillräckligt för att med säkerhet undvika det farliga området.

Regel 8.

Router över norra Atlanten.

(a) Förfarandet att följa bestämda router över norra Atlanten i båda riktningarna har bidragit till att öka säkerheten för människoliv till sjöss och bör tillrådas alla fartyg.

(b) Valet av olika router och initiativet till åtgärder rörande dessa överlåtas 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.

(c) 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 eller Canada, att under tiden för fisket såvitt möjligt undvika Newfoundland's fiskebankar norr om 43° nordlig latitud samt att gå utanför sådana områden, som veterligen eller antagligen äro farliga på grund av isförekost.

(d) Den regering, som handhaver ispatrulltjänsten, anmodas att till vederbörande administration rapportera varje

fartyg, som iakttages utanför känd eller tillkännagiven reguljär route eller som under tiden för fisket överfar de ovan nämnda fiskebankarna eller som på väg till eller från hamnar i Förenta Staterna eller Canada överfar områden, som veterligen eller antagligen äro farliga på grund av isförekost.

Regel 9.

Missbruk av nödsignaler.

Användandet av en internationell nödsignal i annan avsikt än att angiva, att ett fartyg eller luftfartyg är i nöd, liksom ock användandet av annan signal, som kan förväxlas med en internationell nödsignal, är förbjudet för ett vart fartyg eller luftfartyg.

Regel 10.

Meddelande om nöd. — Förfarande.

(a) Befälhavare på fartyg till sjöss, som från något håll emottager signal om att fartyg eller luftfartyg eller därifrån härrörande livräddningsredskap är i nöd, är förpliktigad att med all möjlig skyndsamhet begiva sig de nödställda till hjälp samt om möjligt underrätta dem härom. Om han icke är i stånd till eller på grund av särskilda omständigheter anser det orimligt eller onödigt att skynda till deras undsättning, skall orsaken till att han icke begivit sig de nödställda till hjälp antecknas i skeppsdagboken.

(b) Befälhavaren på ett nödställt fartyg äger efter 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 att lämna bistånd, och befälhavare på fartyg, som sålunda tillkallats, är skyldig efterkomma anmaningen genom att med all möjlig skyndsamhet begiva sig de nödställda till hjälp.

(c) Befälhavare på fartyg är fritagen från förpliktelse enligt mom. (a) av denna regel, när han erfar att ett eller flera andra fartyg än det egna blivit tillkallade och efterkomma anmaningen.

(d) Befälhavare på fartyg är fritagen från förpliktelse enligt mom. (a) av denna regel och, i fall hans fartyg har blivit tillkallat, likaledes från förpliktelse enligt mom. (b) av denna regel, därest han från de nödställda personerna eller från befälhavaren på ett annat fartyg, som nått fram till de nödställda, får meddelande om att hjälp ej längre erfordras.

(e) Bestämmelserna i denna regel 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.

Regel 11.

Signallampa.

Alla fartyg med en bruttodräktighet överstigande 150 registerton skola, då de nyttjas å internationella resor, vara försedda med en fullgod dag-signal-lampa.

Regel 12.

Radiopejlapparater.

(a) Alla fartyg med en bruttodräktighet av 1 600 registerton eller mera skola, då de nyttjas å internationella resor, vara försedda med radiopejlapparat som uppfyller föreskrifterna i regel 12 av kapitlet IV; dock att beträffande fartyg med en bruttodräktighet uppgående till 1 600 men understigande 5 000 registerton uppfyllande av föreskrifterna rörande sådana apparater må, därest administrationen så finner nödigt, anstå för en tid av två år, räknat från den dag, då denna konvention träder i kraft.

(b) Administrationen må, inom områden där den finner det oskäligt eller onödigt att sådan apparat medföres, från fordran härå undantaga varje fartyg med en bruttodräktighet understigande 5 000 registerton, dock att vederbörlig hänsyn därvid skall tagas

till det förhållandet att radiopejlapparat är av värde både som navigeringsinstrument och som hjälp att lokalisera fartyg, luftfartyg eller livräddningsredskap.

Regel 13.

Bemannning.

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 tryggande sätt i vad angår besättningens antal och behörighet.

Regel 14.

Hjälpmedel för navigering.

De fördragsslutande regeringarna förbinda sig att vidtaga åtgärder för uppriktande och vidmakthållande av sådana hjälpmedel för navigering, inberäknat radiofyror och elektroniska hjälpmedel, som de, med hänsyn till trafikens omfång och risk, finna nödiga, samt att sörja för att underrättelser rörande dessa hjälpmedel bliva tillgängliga för alla dem det vederbör.

Regel 15.

Spaning och räddning.

(a) Varje fördragsslutande regering förbinder sig, att säkerställa, att alla erforderliga åtgärder äro vidtagna för kustbevakning och för räddning av nödställda personer till sjöss runt landets kuster. Dessa åtgärder skola inbegripa upprättande, drivande och vidmakthållande av sådana inrättningar för livräddning till sjöss, som med hänsyn till sjötrafikens omfång och farvattnets farliga beskaffenhet befunnits vara lämpliga och nödvändiga, och dessa åtgärder skola, i den mån så är möjligt, även inbegripa anskaffandet av tillräckliga anordningar för upptäckande och räddning av nödställda personer.

(b) Varje fördragsslutande regering förbinder sig att lämna tillgängliga upp-

lysningar beträffande dess förefintliga räddningsanordningar samt ifrågakommande förslag till ändringar av desamma.

Regel 16.

Livräddningssignaler.

För meddelanden från livräddningsstationer till nödställda fartyg och från nödställda fartyg till livräddningsstationer skola följande signaler användas:

(a) *Svar från landstation på nödsignaler från fartyg:*

Signal

Om dagen — Vit röksignal.

Om natten — Vit stjärnraket.

Betydelse

»Ni är uppmärksammasad — hjälp lämnas så snart som möjligt.»

(b) *Landningssignaler till ledning för mindre båtar vid bortförande av besättning från havererat fartyg:*

Signal

Om dagen — Lodrät rörelse med en vit flagga eller med armarna.

Om natten — Lodrät rörelse med ett vitt ljus eller bloss. En seglingslinje (utvisande riktningen) må anvisas genom att från lägre höjd, i linje med iakttagaren visa ett fast vitt ljus eller bloss.

Betydelse

»Här är det bästa stället att landa.»

Signal

Om dagen — Vågrät rörelse med en vit flagga eller vågrätt utsträckta armar.

Om natten — Vågrät rörelse med ett vitt ljus eller bloss.

Betydelse

»Landning här är ytterst farlig.»

Signal

Om dagen — Vågrät rörelse med en vit flagga, varefter denna sättes på marken och en annan vit flagga föres i den riktning som skall anvisas.

Om natten — Vågrät rörelse med

ett vitt ljus eller blossom, varefter det vita ljuset eller blossomet ställes på marken och ett annat vitt ljus eller blossom föres i den riktning som skall anvisas.

Betydelse

»Landning här är ytterst farlig. Ett bättre ställe att landa finnes i den anvisade riktningen.»

(c) *Signaler att användas i förening med begagnandet av livräddningsapparater i land:*

Signal

Om dagen — Lodrät rörelse med en vit flagga eller med armarna.

Om natten — Lodrät rörelse med ett vitt ljus eller blossom.

Betydelse

I allmänhet —

»Jakande.»

Särskilt —

»Raketlinan är emottagen.»

»Stjärnblocket är fastgjort.»

»Trossen är fastgjord.»

»Person är i räddningsstolen.»

»Hal in.»

Signal

Om dagen — Vågrät rörelse med en vit flagga eller vågrätt utsträckta armar.

Om natten — Vågrät rörelse med ett vitt ljus eller blossom.

Betydelse

I allmänhet —

»Nekande.»

Särskilt —

»Slack upp.»

»Fast hal.»

Regel 17.

Lotslejdare.

Alla fartyg, som nyttjas å sådan resa att lots kan förväntas komma att ombordtagas, skola ifråga om lotslejdare uppfylla följande fordringar:

(a) Lejdaren skall hållas i gott skick och såvitt möjligt endast användas när lotsar och tjänstemän gå ombord

på eller lämna fartyg vid dess ankomst till eller avgång från hamn.

(b) Lejdaren skall vara av erforderlig längd och styrka.

(c) Stegen skola hava erforderlig bredd.

(d) Två säkert fästade mantåg skola, när omständigheterna så påfordra, användas i förening med lejdaren.

(e) Sådana åtgärder skola vara vidtagna att lotsen kan på ett betryggande sätt förflytta sig från lejdaren över till fartygets däck.

(f) Till förhindrande av lejdarens kantring skall den, där så är nödvändigt, vara försedd med på lämpliga inbördes avstånd anbragta lattor eller förlängda steg.

(g) Nattetid skall lanternorna belysande fartygssidan vara tillgänglig och även användas.

KAPITEL VI.

TRANSPORT AV SPANNMÅL OCH FARLIGT GODS.

Regel 1.

Tillämpning.

Där ej annorlunda uttryckligen stadgas, skall detta kapitel äga tillämpning å fartyg på vilka detta reglemente äger tillämpning.

Regel 2.

Transport av spannmål.

(a) Uttrycket »spannmål» omfattar vete, majs, havre, råg, korn, ris, baljväxter och frö.

(b) Där spannmål är inlastat i fartyg, skola alla nödvändiga och skäligen försiktighetsåtgärder vara vidtagna till förhindrande av spannmålets förskjutning.

(c) Varje avdelning, som är helt fylld med lös spannmål, skall vara:

(i) matad medelst tillfredsställande byggda matarbingar rymmande minst $2\frac{1}{2}$ procent och högst 8 procent av rymden av ifrågakommande avdelning, samt

(ii) avdelad medelst långskeppsskott eller slingerskott, vilka skott skola vara tillfredsställande fästade och spannmålstätt utförda med passande tätningar mellan balkarna. I lastrum skall sådant slingerskott sträcka sig från däckets undersida till ett avstånd av minst en tredjedel av lastrummets djup, dock må avståndet i intet fall understiga 2,44 meter (eller 8 eng. fot). I mellandäcksrum skola skotten sträcka sig från däck till däck. I alla förekommande fall skall skottet räckta upp till överkant av matarbingen till det lastrum eller den avdelning där skottet är anbragt.

(d) I varje avdelning, som endast till en del är fylld med lös spannmål, skall spannmålen utplanas och däröver skall, på över hela ytan lagda lämpliga plattformar, stuvas spannmålsfyllda säckar eller annan lämplig last till en höjd icke understigande 1,22 meter (eller 4 eng. fot). Därjämte skall avdelningen vara delad medelst långskeppsskott eller slingerskott i fartygets medellinje, vilket skott skall, allt efter omständigheterna, sträcka sig från avdelningens botten eller däck till sådan höjd att förskjutning av den lösa spannmålen förhindras. Långskeppsskott eller slingerskott erfordras dock icke, därest rymden av den lösa spannmålen icke överstiger en tredjedel av avdelningens rymd eller, därest avdelningen är uppdelad genom axeltunnel, hälften av rymden av ifrågavarande avdelning.

(e) Annan lös spannmål än havre, lätt korn och bomullsfrö får icke föras i mellandäcksrum å ett två-däckt fartyg eller i det översta mellandäcksrummet å fartyg med flera än två däck, dock att spannmålen må föras i sådana tillfredsställande byggda matarbingar som erfordras för matning av underliggande avdelningar. Lös spannmål må föras å plats där det eljest ej är medgivet enligt denna regel, förutsatt att:

(i) spannmålen föres i en eller flera tillfredsställande byggda bingar, försedda med i mom. (c) (i) föreskrivna matarbingar;

(ii) lastrum eller avdelning under bingen eller bingarna behörigen till-

slutits och skalkats klart av till sådant lastrum eller avdelning hörande matarbinge;

(iii) sålunda förd spannmål icke överstiger den av administrationen fastställda kvantiteten.

(f) Varje administration må, i den mån en tillämpning av bestämmelserna i mom. (c) och (d) av denna regel befinnes, med hänsyn till farvattnets skyddade beskaffenhet och de villkor varunder resan äger rum, vara oskäligen onödig, från nämnda bestämmelser undantagna vissa fartyg eller vissa slag av fartyg.

Regel 3.

Transport av farligt gods.

(a) Uttrycket »farligt gods» omfattar:

- (i) explosiva varor;
- (ii) komprimerade, kondenserade eller under tryck lösta gaser;
- (iii) frätande gods;
- (iv) giftigt gods;
- (v) ämnen, som avgiva lättantändliga ångor;
- (vi) ämnen, som i beröring med vatten eller luft bliva farliga;
- (vii) kraftigt syreavgivande ämnen;

(viii) ämnen med benägenhet för självantändning;

(ix) varje annat ämne, som, enligt vad erfarenheten visat eller kommer att visa, är av sådan farlig beskaffenhet att föreskrifterna i denna regel böra äga tillämpning å detsamma.

(b) Farligt gods må icke föras annat än i överensstämmelse med föreskrifterna i denna regel.

(c) Andra explosiva varor än nedan angivna må icke föras å passagerarfartyg.

(i) ammunition för handvapen (med centrumtändning) och vanlig stubintråd (med svartkrutskärna);

(ii) mindre kvantiteter explosiva varor, dock att deras sammanlagda vikt icke må överstiga 9 kg (eller 20 eng. pund);

(iii) sammanlagt högst 450 kg (10 cwt) explosiva varor i godkända för-

packningar på däck å passagerarfartyg å kort resa.

(d) Utan hinder av föreskrifterna i mom. (c) må å passagerarfartyg, där särskilda godkända säkerhetsåtgärder äro vidtagna, föras explosiva varor.

(e) Å fartyg som medför lättantändlig vätska skola betryggande försiktighetsåtgärder mot brand- och explosionsfara vara vidtagna.

(f) Ämnen med benägenhet för självantändning (inberäknat hö och andra vegetabiliska produkter, särskilt i fuktigt tillstånd) må icke föras med mindre betryggande säkerhetsåtgärder vidtagits till förhindrande av eldsvåda.

(g) Farligt gods som avses för transport å fartyg skall åtföljas av skriftlig förklaring av avlastaren med noggrann beskrivning av varan i enlighet med i mom. (a) av denna regel använd klassindelning.

(h) Försändelse av farligt gods skall, med undantag av paket innehållande blandade kemikalier i begränsade kvantiteter, förses med tydlig etikett eller schablonmärke angivande varans farliga beskaffenhet. Varje kolla i försändelsen skall vara försett med ovannämnda märke, såvida kollit ej tillhör sådan större försändelse, som kan stuvas och identifieras såsom en enhet.

(i) Varje fartyg, som transporterar farligt gods, skall medföra en i överensstämmelse med föreskrifterna i mom. (a) av denna regel upprättad särskild förteckning över det farliga godset ombord.

(j) Varje fördragsslutande regering skall, såsom tillägg till föreskrifterna i denna regel, utfärda eller låta utfärda reglemente med detaljföreskrifter. Sådana detaljföreskrifter skola avse förpackning och stuvning av farligt gods, som föres tillsammans med andra varuslag, samt stuvning av olika slag av farligt gods.

(k) Föreskrifterna i denna regel äga icke tillämpning på fartygs förnödenheter eller utrustning.

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, 1948.

Far-tygets namn	Registrensnummer eller signalbokstäver	Hem-ort	Brutto-dråktighet	Detaljer be-träffande ifrågakom-mande resor enl. Kap. III Regel 22 (c)

Den (Namn) regeringen förklarar:

Jag, undertecknad, (Namn) bestyrker:

I. Att ovan angivna fartyg har vederbörligen undergått tillsyn i enlighet med bestämmelserna i förenämnda konvention.

II. Att fartyget vid tillsynen befinns uppfylla bestämmelserna i reglerna, bifogade sagda konvention, i följande hänseenden:

(1) byggnadssätt, huvud- och hjälpångpannor samt maskiner; ^{*)}

(2) anordning och detaljer av den vattentäta rumsindelningen;

(3) följande indelningsvattenlinjer:

Indelningsvattenlinjer, fastställda och utmärkta midskEPS å fartygs-sidorna. (Kap. II, Regel 10)	Fri-bord	Gäller då passagere-rare föras i följande, jämväl för last användbara rum:
C. 1
C. 2
C. 3

III. Att bärgningsredskapen äro tillräckliga för högst personer, nämligen:

..... livbåtar (däri inräknade motorlivbåtar eller mekaniskt propellerdrivna livbåtar) tillräckliga för ... personer, och motorlivbåtar försedda med radiotelegrafinstallation och strålkastare (dessa båtar inräknade i det ovannämnda totala antalet livbåtar), fordrande godkända båtmän;

..... flottor, tillräckliga för personer;

..... flytredskap, tillräckliga för personer;

..... livbojar;

..... livbälten.

IV. Att livbåtarna voro utrustade enligt reglernas föreskrifter.

V. Att fartyget var försett med linkastningsapparat och med flyttbar radioapparat för livbåtar enligt reglernas föreskrifter.

VI. Att fartyget uppfyllde reglernas föreskrifter beträffande radiotelegrafinstallation, nämligen:

	Fordringar enligt reglerna	Vidtagna anordningar
Lyssningstimmar av expeditör		
Antal expeditörer		
Finnes automatisk alarmpapparat ombord?		
Finnes huvudinstallation ombord?		
Finnes nödinstallation ombord?		
Äro huvud- och nödsändares elektriska anordningar separata eller kombinerade?		
Finnes radiopejlapparat ombord?		
Antal passagerare enligt certifikatet		

VII. Att fartyget dels uppfyllde reglernas föreskrifter beträffande anordningar för upptäckande och släckning av eldsvåda, dels ock var försett med lanternor och föremål för signalering vid dagsljus samt med anordningar för avgivande av ljud- och nödsignaler enligt

föreskrifterna i reglerna och i internationella ombordläggningsbestämmelserna.

VIII. Att fartyget i alla övriga hänseenden uppfyllde reglernas föreskrifter i den mån de äro tillämpliga å fartyget.

Detta certifikat är utfärdat på regeringens vägnar och gäller

intill

Utfärdat i den 19 .

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 certifikat för lastfartyg.

Utrustningssäkerhetscertifikat.

(Officiellt sigill)

(Nationalitet)

Utfärdat i enlighet med bestämmelserna i

Internationella konventionen för beskyddande av säkerheten för människoliv till sjöss, 1948.

Fartygets namn	Registreringsnummer eller signalbokstäver	Hemort	Brutto-dräktighet

Den (Namn) regeringen förklarar:

Jag, undertecknad, (Namn) bestyrker:

I. Att ovan angivna fartyg har vederbörligen undergått tillsyn i enlighet

med bestämmelserna i förenämnda konvention.

II. Att bärgningsredskapen vid tillsynen befinnas vara tillräckliga för högst personer, nämligen:

- livbåtar om babord tillräckliga för personer;
- livbåtar om styrbord tillräckliga för personer;
- motorlivbåtar och/eller mekaniskt propellerdrivna livbåtar (inräknade i ovannämnda totala antal livbåtar);
- livbojar;
- livbälten.

III. Att livbåtarna voro utrustade enligt konventionsreglernas föreskrifter.

IV. Att fartyget var försett med lin-kastningsapparat och med portativ radioapparat för livbåtar enligt reglernas föreskrifter.

V. Att fartyget vid tillsynen befanns uppfylla konventionens föreskrifter i fråga om eldsläckningsanordningar och vara försett med lanternor och föremål för signalering vid dagsljus samt med anordningar för avgivande av ljud- och nödsignaler enligt föreskrifterna i reglerna och i internationella ombordläggningsbestämmelserna.

VI. Att fartyget i alla övriga hänseenden uppfyllde reglernas föreskrifter i den mån de äro tillämpliga å fartyget.

Detta certifikat är utfärdat på regeringens vägnar och gäller intill

Utfärdat i den 19 .

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 radiotelefonsäkerhetscertifikat.

Radiotelefonsäkerhetscertifikat.

(Officiellt sigill)

(Nationalitet)

Utfärdat i enlighet med bestämmelserna i

Internationella konventionen för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss, 1948.

Fartygets namn	Registreringsnummer eller signalbokstäver	Hemort	Brutto-dräktighet

Den (Namn) regeringen förklarar:

Jag, undertecknad, (Namn) bestyrker:

Att ovan angivna fartyg uppfyller föreskrifterna i reglerna, bifogade förenämnda konvention, såvitt angår radiotelefoninstallation:

	Fordringar enligt reglerna	Vidtagna anordningar
Lyssningstimmor av expeditör
Antal expeditörer

Detta certifikat är utfärdat på regeringens vägnar och gäller intill

Utfärdat i den 19 .

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 radiotelegrafsäkerhetscertifikat.

Radiotelegrafsäkerhetscertifikat.

(Officiellt sigill)

(Nationalitet)

Utfärdat i enlighet med bestämmelserna i

Internationella konventionen för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss, 1948.

Fartygets namn	Registreringsnummer eller signalbokstäver	Hemort	Brutto-dräktighet

Den (Namn) regeringen förklarar:

Jag, undertecknad, (Namn) bestyrker:

Att ovan angivna fartyg uppfyller föreskrifterna i reglerna, bifogade förenämnda konvention, såvitt angår radiotelegrafinstallation:

	Fordringar enligt reglerna	Vidtagna anordningar
Lyssningstimmar av expeditör		
Antal expeditörer.....		
Finnes automatisk alarmapparat ombord?.....		
Finnes huvudinstallation ombord?		
Finnes nödinstallation ombord?		
Äro huvud- och nödsändares elektriska anordningar separata eller kombinerade?.....		
Finnes radiopejlapparat ombord?.....		

Detta certifikat är utfärdat på regeringens vägnar och gäller

intill
Utfärdat i den 19 .

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.

Dispenscertifikat.

(Officiellt sigill)

(Nationalitet)

Utfärdat i enlighet med bestämmelserna i

Internationella konventionen för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss, 1948.

Fartygets namn	Registreringsnummer eller signalbokstäver	Hemort	Brutto-dräktighet

Den (Namn) regeringen förklarar:

Jag, undertecknad, (Namn) bestyrker:

Att för ovan angivna fartyg med stöd av regel i kapitel . . . av reglerna, bifogade förenämnda konvention, meddelats eftergift från bestämmelserna¹ i samma konvention beträffande resor från till

* Därest dispenscertifikatet * utfärdats under särskilda villkor, angivas dessa här.

¹ Här angivas ifrågakommande kapitel och regler jämte särskilda moment i desamma.

Detta certifikat är utfärdat på *Anbringas namnunderskrift tillägges*
regeringens vägnar och gäller *följande:*
intill

Utfärdat i den 19 . Undertecknad förklarar sig vara av
nämnda regering behörigen bemyndigad
att utfärda detta certifikat.

*Den myndighet, som är befogad att
utfärda detta certifikat, skall härunder an-
bringa namnunderskrift eller sigill.*

(Namnunderskrift)

(Sigill)

Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Drottningholms slott den 13 januari 1950.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden SKÖLD, QUENSEL, DANIELSON, VOUGT, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG, WEIJNE, ANDERSSON, LINGMAN.

Chefen för handelsdepartementet, statsrådet Ericsson, anför efter gemensam beredning med ministern för utrikes ärendena, chefen för justitiedepartementet och t. f. chefen för socialdepartementet, statsrådet Danielson.

Den 16 december 1949 redogjorde jag inför Kungl. Maj:t för frågan om godkännande av 1948 års internationella konvention för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss. Jag anmälde min avsikt att hemställa, att Kungl. Maj:t måtte begära riksdagens godkännande av konventionen, sedan ett med denna sammanhängande förslag till vissa ändringar i lagen om tillsyn å fartyg granskats i lagrådet.

Lagrådets granskning av lagförslaget har nu slutförts. Jag hemställer sålunda, att Kungl. Maj:t måtte i proposition äska riksdagens godkännande av konventionen.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdde hemställen förordnar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Gösta Kahm.